



COMISIÓN DE MOVILIDAD Y TRANSFORMACIÓN DIGITAL

PRESIDENCIA DON EMILIO JOSÉ BERZOSA PEÑA

Sesión celebrada el día 2 de octubre de 2024, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición no de ley, PNL/000928, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se realice la redacción del proyecto de ejecución de mejora y adecuación a normativa, mediante cuña, carril de deceleración, carril central o en cayado, en la intersección de la carretera autonómica CL-116 con la carretera que da acceso al municipio de Borchicayada, y a que, una vez realizado el proyecto, y antes de finalizar la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 281, de 2 de mayo de 2024.
2. Proposición no de ley, PNL/000942, presentada por los Procuradores D. José Ángel Ceña Tutor, Dña. Leila Vanessa García Macarrón y D. Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a la redacción del proyecto y a la ejecución de la obra para dotar de una circunvalación conjunta a San Leonardo de Yagüe y Navaleno (Soria) en la carretera N-234, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 288, de 23 de mayo de 2024.
3. Proposición no de ley, PNL/000993, presentada por los Procuradores Dña. Alicia Gallego González, D. José Ramón García Fernández y D. Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a que otorgue más competencias al centro de control de tráfico ferroviario (CTC) de ADIF en León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 308, de 26 de julio de 2024.



SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta minutos.	18132
El presidente, Sr. Berzosa Peña, abre la sesión.	18132
Intervención de la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León) para comunicar sustituciones.	18132
Intervención de la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	18132
Primer punto del orden del día. PNL/000928.	
La vicepresidenta, Sra. Calvo Enríquez, da lectura al primer punto del orden del día.	18132
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	18132
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	18135
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	18136
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pablos Romo (Grupo Socialista).	18137
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Blanco Muñiz (Grupo Popular).	18137
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	18139
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 928. Es aprobada.	18140
Segundo punto del orden del día. PNL/000942.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al segundo punto del orden del día.	18140
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	18141
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	18143
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Suárez Villagrá (Grupo VOX Castilla y León).	18144
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. González Reglero (Grupo Socialista).	18145



	<u>Páginas</u>
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Rincón Iglesias (Grupo Popular).	18147
Intervención del procurador Sr. Palomar Sicilia (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	18148
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación, en los términos fijados por su proponente, la proposición no de ley número 942. Es aprobada.	18151
Tercer punto del orden del día. PNL/000993.	
El secretario, Sr. Pablos Romo, da lectura al tercer punto del orden del día.	18151
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para presentar la proposición no de ley.	18151
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Pascual Muñoz (Grupo Mixto).	18153
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Calvo Enríquez (Grupo VOX Castilla y León).	18154
En turno de fijación de posiciones, interviene la procuradora Sra. Pelegrina Cortijo (Grupo Socialista).	18155
En turno de fijación de posiciones, interviene el procurador Sr. Ruiz Medrano (Grupo Popular).	18157
Intervención de la procuradora Sra. Gallego González (Grupo UPL-SORIA ¡YA!) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	18159
El presidente, Sr. Berzosa Peña, somete a votación separada, en los términos fijados por su proponente, los distintos puntos de la proposición no de ley número 993. Son rechazados.	18161
El presidente, Sr. Berzosa Peña, levanta la sesión.	18161
Se levanta la sesión a las doce horas nueve minutos.	18161



[Se inicia la sesión a las diez horas treinta minutos].

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Buenos días a todos. Se abre la sesión. ¿Algún grupo parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Vox?

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÁ:

Sí. Gracias, presidente. Miguel Suárez Arca sustituye Javier Carrera Noriega.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. ¿Grupo Parlamentario Popular?

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Paloma Vallejo sustituye a Beatriz Coelho.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Por la señora vicepresidenta, se da lectura al primer punto del orden del día.

PNL/000928

LA VICEPRESIDENTA (SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ):

Primer punto del orden del día: **Proposición no de ley PNL 928, presentada por los Procuradores don Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que en el año 2024 se realice la redacción del proyecto de ejecución de mejora y adecuación a normativa, mediante cuña, carril de deceleración, carril central o en cayado, en la intersección de la carretera autonómica CL-116 con la carretera que da acceso al municipio de Borchicayada, y a que, una vez realizado el proyecto, y antes de finalizar la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 281, de dos de mayo de dos mil veinticuatro.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, don Juan Antonio Palomar Sicilia, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

(Ahí está). Bueno, buenos días. Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, antes de empezar, me gustaría felicitar a los sorianos, a la... a la capital de Soria, por... porque hoy es el día del patrón, hoy es San Saturio y, bueno, hoy es festivo en la capital.



Hoy traemos a esta Comisión una iniciativa, como tantas otras que hemos traído, consistente en que se lleve a cabo la redacción de un proyecto de ejecución, de mejora y adecuación a la normativa de intersección de la CL... de la carretera CL-116, con la que da acceso al municipio de Borchicayada, así como su posterior ejecución.

Borchicayada es una localidad de la provincia de Soria, partido judicial de Almazán, perteneciente a un municipio de Soliedra, que se encuentra situado en... en una llanura, a 3 kilómetros al sureste de la capital del municipio y... y se confina al norte con Neguillas, por el sur con Morón de Almazán, por el este con Momblona y por el oeste con la Granja de Lodarejos.

Respecto al acceso al mismo, este puede tener lugar por la carretera que nace en la intersección de la CL-116. Una intersección que está resuelta mediante un enlace tipo T, sin ningún tipo de carril de aceleración o deceleración, cuña o carril central de espera. Y este es el problema que existe para poder acceder pues a este municipio, a Borchicayada. La carretera que nace de la CL-116, únicamente se puede tener acceso a través de una forzada maniobra que obliga a parar el vehículo en medio de la CL-116 o, de lo contrario, es necesario invadir el carril contrario en esta carretera. Así que, como ven, cualquiera de las 2 opciones genera un riesgo de carácter grave si en el momento de dicha maniobra existen otros vehículos circulando en cualquiera de estas 2 carreteras, algo pues que ocurre demasiado... con demasiada frecuencia.

La carretera CL-116 se trata de una vía de la red básica de carreteras de Castilla y León, que discurre desde El Burgo de Osma, cruza Almazán, ambos municipios con más de 5.000 habitantes, y llega hasta la Comunidad Autónoma de Aragón. Esta carretera, la CL-116, es una carretera con gran afluencia de vehículos; de hecho, su intensidad media diaria de este tramo, en concreto de la vía, según datos relativos al año dos mil veintidós, fue de 2.068 vehículos, de los... de los cuales 479, un 23 %, son vehículos pesados destinados al transporte de mercancías y con un peso total que supera los 3.500 kilos.

La abundancia de este... de estos vehículos complica pues significativamente el tráfico, ya que se trata de camiones voluminosos, lo que reduce notablemente la visibilidad, tanto para los vehículos que siguen detrás como para los vehículos que se acercan de frente, porque, entre otras cosas, no pueden... pues no pueden ver si hay otros vehículos detrás de los camiones. Además, su velocidad es más baja, lo que provoca congestión del tráfico al mantener a los vehículos detrás de ellos.

Es evidente que todo esto pues ocasiona un perjuicio a los habitantes de Borchicayada, pero no solo a ellos, sino también a los... a los propios conductores de la carretera principal, que tienen que verse obligados a detenerse cuando algún conductor decide tomar la intersección, así como para los vecinos de otras localidades cercanas que también deben coger esta carretera para poder acceder a sus respectivas localidades, como es el caso de los vecinos de pueblos... de los pueblos de alrededor, como Soliedra o Escobosa, entre otros.

Además, otro problema que viene incrementándose año tras año es la afluencia de vehículos a través de esta vía, ya que, tal y como expone la propia página de la Junta de Castilla y León -y como he expuesto anteriormente- su intensidad media diaria es de más de 2.000 vehículos al día, lo que supone que se ha incrementado este tráfico más allá de duplicarse, concretamente, en los últimos 12 años



este ascenso ha sido de un 60 %, una cifra muy notable y que no debemos pasar por alto. Por lo que si antes existía la necesidad de llevar a cabo esta mejora, hoy en día cobra más sentido que nunca porque los motivos que se están... que antes exigían hoy en día se han agravado, de manera que ahora son muchos más determinantes para acometer esta obra.

Otro de los motivos que impulsan que llevemos esta... esta medida es el hecho de que nos encontramos ante una zona predominantemente agrícola en la que, a diario, pues pasan tractores, tractores que, en muchas de estas ocasiones, van acompañados con sus remolques y otros aperos agrícolas, lo que ocasiona que este cruce sea muy complicado ya de por sí, sea toda... y que todavía sea pues más peligroso. Y más aún teniendo en cuenta la gran cantidad de camiones, como ya he dicho, que circulan por esta vía.

Además, hay que tener en cuenta que se han llevado a cabo determinados acondicionamientos y obras de mejora en esta carretera, pero en otros puntos de la misma relativos a distintas poblaciones, y no tiene ningún sentido que se hayan pasado por alto esta intersección, con el alto peligro que tiene para las maniobras, las constantes demandas de los vecinos que se han llevado a cabo pidiendo su mejora y la cantidad de vehículos que atraviesan por ella, como digo. Por poner algunos ejemplos, aunque hace ya más de una década que... -de los mismos- que se hicieron estas obras de mejora en las intersecciones de acceso a la CL-116; se hicieron, por ejemplo, en la localidad de Bayubas de Abajo, Quintanas de Gormaz, Fuente-Tovar, Velamazán y Ciadueña, en nuestra provincia, debido a que presentaban desniveles en las áreas de ensanchamiento de la calzada, especialmente en los carriles de aceleración y deceleración.

Pues bien, en este caso ni siquiera existen estos... estos carriles de aceleración y deceleración en la intersección que estamos pidiendo. Y aquellas reformas pues se realizaron con el objetivo de evitar el desgaste y los riesgos potencialmente... potenciales para los conductores a pesar de la señalización, pues se llevaron a cabo las obras necesarias para mejorar tanto la plataforma como el firme de las intersecciones, incluyendo también la mejora del drenaje, la señalización y la restauración de la seguridad vial. Así que no entendemos por qué no se actúa de esta manera en esta misma intersección, con la peligrosidad que -como ya hemos expuesto- reviste.

La Consejería de Movilidad y Transformación Digital, dentro de sus estrategias para la seguridad vial, debería priorizar esta obra de mejora y conservación, considerando que es esencial para reducir los accidentes y aumentar la seguridad de estas 2 carreteras. Estamos hablando de un tema que ha sido pues ampliamente reiterado y denunciado por parte de los vecinos de estas poblaciones, así que pues yo creo que tenemos que pues prestar un poco atención a sus demandas y solucionar este problema que existe en este punto. De hecho, y nos consta que el ayuntamiento de esta localidad en 3 ocasiones ha pedido que se lleve a cabo esta... esta intervención; 3 ocasiones que no se le ha hecho... no se le ha hecho caso.

Así que, como les digo, las intersecciones de forma de T entre 2 carreteras representan un punto crítico para la seguridad vial debido a todos los factores que les he... que les he expuesto y, bueno, en mi... en la réplica les enseñaré alguna foto para que vean cómo está... cómo está el carril. En las maniobras forzadas, las detenciones, los giros bruscos, las necesarias aceleraciones cuando vienen otros vehículos e incluso la falta de visibilidad adecuada, especialmente si existen obstáculos, exigen que se acometa el proyecto que estamos demandando.



Además, otro factor a tener en cuenta es que los conductores que se aproximan a una intersección en T pueden... pues subestimar la velocidad de los vehículos de la vía principal, lo que puede llevar a estas... pues incorporaciones peligrosas o a también a... a frenazos bruscos, incluso accidentes. También los vehículos que se incorporan a la carretera principal lo hacen desde una vía de menor tráfico o velocidad, como es la carretera que va hasta... hasta Borchicayada, lo que crea una diferencia importante con los vehículos que ya están circulando a mayor velocidad, y esto aumenta las dificultades para poder incorporarse al flujo de la... de la arteria principal.

Así que, por todos estos motivos, si acudimos a la normativa vigente, se exige que estas intersecciones cuenten con una señalización clara y visible, carriles de aceleración o deceleración adecuados y, cuando sea posible, una correcta iluminación y señalización horizontal. Así que, bueno, espero que apoyen esta iniciativa. Yo creo que es... hay que... yo creo que es fundamental que se haga una intersección en esta... en este cruce. Así que leo la propuesta de resolución de cómo quedaría la... la iniciativa:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a:

Punto 1. A que en el año dos mil veinticuatro se realice la redacción del proyecto de ejecución de mejora y adecuación a normativa mediante cuña, carril de deceleración, carril central o en cayado en la intersección de la carretera autonómica CL-116, con la carretera que da acceso al municipio de Borchicayada.

Punto 2. Que una vez realizado el proyecto, y antes de finalizar la legislatura, se finalice la ejecución de la mejora propuesta”. Nada más, y esperando, bueno, que nos comenten. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Buenos días, señorías. Bueno, voy a ser consecuente con lo de... con lo que siempre, desde Por Ávila venimos defendiendo en esta Comisión, y es que las carreteras pues, bueno, tienen que estar en perfecto estado y con las perfectas condiciones. Y ya no solo por las razones que nos pueden resultar evidentes, porque al constituir la comunicación entre comarcas y por la seguridad de sus usuarios, sino también porque las mismas se tienen que adaptar a la normativa, tal y como piden ustedes en su proposición no de ley, ya que circulando por una carretera en mal estado o con menor anchura o más sinuosa o con la orografía complicada o mal firme, pues hay mayor riesgo de sufrir un accidente.

En Castilla y León hay provincias -pone usted el ejemplo, como la de Soria o la de Ávila, por ejemplo- que no cuentan con tramos de autovías autonómicas. Por lo tanto, creo que en estos casos se debe prestar una atención un poquito especial a las carreteras autonómicas en estas provincias.

En el caso de la CL-116, y ya lo ha explicado el proponente perfectamente, y yo creo que no vale la pena redundar las explicaciones, y sobre todo ha remarcado el



volumen de tráfico que soporta, que es considerable. Además, sirve también de nexo con diferentes autovías estatales y con núcleos de población importantes como El Burgo de Osma y Almazán, por lo que la importancia de estas vías, pues reside también en el uso que dan los vecinos de esas localidades más pequeñas para desplazarse a esas poblaciones más grandes donde los servicios públicos pues son... son mayores.

Como por desgracia, como abulense, conozco de primera mano lo que implica contar con unas infraestructuras de comunicación deficitarias y porque entendemos que es algo justo, nuestro voto va a ser a favor de esta propuesta. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Susana Suárez Villagrà.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. La carretera CL-116 es una carretera que al enlazar con la localidad de El Burgo de Osma con Aragón, tiene su importancia por este tránsito diario que discurre por la carretera. Muestra es el aumento del tráfico en los últimos años, como ha dicho el señor Palomar.

El problema de las intersecciones de la CL-116 ha sido un problema recurrente, precisamente por la peligrosidad que suponen los cruces. Incluso hubo un caso en el que se llegó a recoger firmas en otro cruce de la misma carretera, concretamente en la intersección de Berlanga, por el peligro que suponía.

En el caso de esta intersección, la de Borchicayada, tiene forma de T y resulta también peligrosa -como se ha dicho-, porque para girar hacia la carretera que lleva al... a Borchicayada, al municipio, hay que pararse en el medio de la calzada, lo que provoca un riesgo importante para quien venga circulando en el mismo sentido, sobre todo para el que se pare en el medio de la calzada, porque obliga a... a frenar al que viene detrás. Esta intersección entre ambas carreteras ha sido objeto de interés para la mejora de la.. seguridad vial, aunque no ha habido grandes intervenciones registradas en el pasado por parte de la Junta de Castilla y León. Las actuaciones han estado más bien centradas en el mantenimiento de la vía, sin que se ejecutaran proyectos de mejora importantes como los actualmente propuestos, que incluyen carriles de deceleración y otros elementos para mejorar la seguridad vial.

Dada la importancia de esta carretera para las comunicaciones regionales, es deseable que futuras acciones de mejora incluyan aspectos como la señalización, carriles de incorporación o mejoras en la visibilidad. Y, concretamente, en este caso, creemos que es necesario, que mejoraría la seguridad vial y no es una inversión, creemos, que exagerada. Por tanto, vemos viable que se podría llevar a cabo perfectamente.

Lo que no sé si dará tiempo en lo que queda de año; pero, si no me equivoco, esta iniciativa se registró en... en el mes de abril, por tanto, ya lleva unos meses encima de la mesa y... y, bueno, si... dé tiempo o no, yo creo que... que es necesario llevar a cabo esta... esta actuación. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Fernando Pablos Romo.

**EL SEÑOR PABLOS ROMO:**

Muchas gracias, señor presidente. Señor Palomar Sicilia, es posible que le aprueben esta iniciativa. Nosotros nos alegraremos mucho. Tenemos ya la certeza de que esa referencia genérica que utilizaba el Grupo Popular hasta la fecha para enmendar diferentes iniciativas, diciendo que se incorporasen con carácter prioritario en el próximo Plan Autonómico de Carreteras, ya no va a ocurrir, porque como el señor consejero comprometió que no iban a hacer Plan Autonómico de Carreteras, ahora hay que decir si se quiere hacer o no. Ya le adelanto del Grupo Socialista va a revisar iniciativas que fueron aprobadas en esta Comisión con esa redacción, para que volvamos a posicionarnos y cada grupo determine si es conveniente o no.

Centrándonos en la iniciativa de Soria ¡Ya!, va a contar con nuestro apoyo. Los argumentos que ha trasladado el proponente son razonables. Nuestro grupo ha analizado también los que aparecen en la introducción. Hemos visto que están ya los del año dos mil veintitrés. Difieren un poquito los datos del año dos mil veintidós, pero son igual de relevantes: 1.835 vehículos de intensidad media en el tramo que corresponde, es el tramo que se analiza entre Almazán y Morón de Almazán, que se incorpora en el kilómetro 50, que es Almazán y el 61,28 Morón de Almazán.

De esos 1.835, 1.582 son ligeros y 253 pesados. Un volumen de tráfico muy importante para que las intersecciones tengan, desde el punto de vista técnico, la redacción del proyecto adecuado y la ejecución de la misma en el menor período de tiempo posible para algo tan importante -lo dice siempre el señor Pascual- como la seguridad vial.

Por lo tanto, nuestro grupo va a apoyarlo, independientemente de que Soria, igual que Ávila, igual que Zamora, igual que Salamanca, sean provincias que no tienen ni un solo kilómetro autonómico de carretera. Por tanto, la inversión tiene que estar vinculada a la necesidad y, en este caso, está claro que lo que se plantea por parte de los proponentes es razonable y contará con el respaldo del Grupo Parlamentario Socialista.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señoría. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Juan Antonio... [Murmullas]. Oh, perdón, perdón. Muchas gracias, señor procurador.

En el turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Juan Jesús Blanco Muñiz.

EL SEÑOR BLANCO MUÑIZ:

Muchas gracias, señor presidente. Bueno, hoy se trae aquí un tema de un cruce de una carretera, como hay tantos, posiblemente, en toda la... en toda la Región, en Castilla y en León. Analizamos, yo no... yo he analizado la propuesta y, además, digamos que las intensidades que existen en este tema, el tipo de salida de la propia carretera y a su vez la propia visibilidad y accesos que tiene antes y después.

Borchicayada es un... bueno, esta... esta carretera, exactamente, la que tiene la salida a la... a la C-116 -que no viene... digamos que hemos tenido que encontrar



por ahí a ver de quién era- es titular de la Diputación. Yo creo que es la... deduzco, ¿eh?, que por la... por los partes que tiene la propia Diputación en la limpieza de... de la carretera, actuaciones y demás en la carretera, es la Soria P-3256.

Tiene esa salida a esa carretera, a la 116, en una fórmula que... en una forma que es de T, *[el orador muestra una fotografía]* aunque sí es cierto también que tiene... sale en abanico, sale en abanico y tiene una visibilidad, aproximadamente, de seiscientos y pico metros a derecha e izquierda, esa carretera, que no es que esté metida en un... encerrada en un... en una ratonera, ¿no? La posibilidad digamos que de salida de Borchicayada hacia esa carretera, a la 116, puede ocurrir por dos circunstancias: porque yo me quiera ir a Almazán y entonces salga por ese cruce que está próxima a la de Coscurita, a la entrada de la estación de Coscurita, que ya tiene a su vez una intersección en forma de espera central con carriles de aceleración y... y deceleración; o que yo me vaya a la zona de Morón de Almazán, que... que a través de esta propia carretera y posicionándome después en la Soria P-3106 por la parte sudoeste, conduciría a Morón de Almazán. Dos fórmulas de entrar en la 116, porque cualquier otra que fueras, pues irías a otras carreteras distintas que no son esta, ¿no?

Cuando llegues a... a Coscurita, tienes un enlace -como he dicho- central por donde puedes ir a la estación de Coscurita o, a su vez, ir... ir a la carretera Nacional 111 -me parece que es- y la autovía A-15, que está muy próxima. No... aquí no hay una autovía que sea... que sea regional, pero, gracias a Dios, tienen una autovía mucho más cercana que muchísimos otros pueblos de las distintas provincias, ¿no?

Entonces, nosotros no entendemos... no entendemos la prioridad; sí entendemos que cualquier cuestión de seguridad que se haga en cualquier carretera donde haya de... todo tipo de accesos y la... el mejor que haya posible, con carriles de aceleración, deceleración... Bueno, aquí, si hiciéramos un carril de aceleración, de aceleración, llegaríamos a salir de... del pueblo, ya casi llegaríamos a la propia intersección del que va a la estación de... de Coscurita. Porque el espacio que hay tampoco es... tampoco es muy grande, ¿no? Y ahí que es donde sale, a su vez, también la carretera de... del pueblo que está encima, que es Neguillas, ¿no?, que sale a esa... a esa estación.

Entonces, nosotros entendemos que no es prioritario, que... que todo es... ¿cuántas mejores cosas se hagan, mejor? Sí, pero no es prioritario. Y seguramente que cuando se esté trabajando... esto, estamos en octubre del dos mil veinticuatro, es muy difícil que en el dos mil veinticuatro se hiciera absolutamente nada y ni siquiera planear el estudio, ¿no? Pero veremos las posturas, digamos, que hay en el año... para el Presupuesto del año dos mil veinticinco, qué prioridades se da a cada uno, digamos, a sus... a sus mejoras en sus espacios y especialmente en sus provincias.

Nosotros, en principio, desde luego, no estamos de acuerdo con que se dé prioridad a esta actuación porque hay muchas otras más, quizás, pendientes mucho más importantes. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Ahora sí, para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Juan Antonio Palomar Sicilia.

**EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:**

Sí, muchas gracias. Bueno, pues dar las gracias... bueno, no sé si... parece que va a salir adelante esta iniciativa. Darle las gracias al señor Pascual por, bueno, pues, efectivamente, los mismos, ya se lo he hecho muchas veces, los mismos problemas que tenemos en Soria, los tiene Ávila, los tiene Segovia, efectivamente, prácticamente toda la Comunidad.

Y, bueno, a la señora Suárez Villagrà, lo mismo, darle las gracias. Creo que votarán a favor, esta vez. Parece ser que... que han cambiado ya de opinión y no es todo no, ahora parece que es sí. Bueno, pues me alegro y bienvenido. Muchas gracias a la Oposición.

Yo, bueno, el tiempo no lo sé si es mucho o poco, yo creo que -tal como he dicho- tampoco es una inversión amplia, se puede llevar a cabo perfectamente, y el tiempo es como todo, el tiempo es relativo. Como se suele decir, ¿no?, si se quiere, se puede. No... no hay más.

Y, efectivamente, me ha nombrado el cruce de Berlanga. Sí, el cruce de Berlanga lo trajimos nosotros aquí también, a esta Comisión, por la peligrosidad que conlleva ese... ese tramo, porque es mucho más peligroso -hay que reconocerlo- que este de...de Borchicayada, porque hay un cruce, bueno, que hay 2 carreteras importantes, y ustedes se negaron a llevarlo a cabo. No sé, igual lo podemos traer ahora, igual sí que votan a favor, no sé. Bueno, pues... yo, bueno, decirles que, oye, bienvenidos a... al sí.

Y, bueno, sí, al señor Pablo Romo lo mismo, darle las gracias. Lo mismo, el plan autonómico, pues, bueno, desde dos mil veinte caducado, un plan de carreteras autonómico que no vamos a tener, que, no sé, bueno, yo creo que igual, como no cumplen, "pues así no lo hacemos y ya no nos lo echan en cara", digo yo.

Y al señor Blanco, del Partido Popular, bueno, pues sí, el titular es la Diputación, efectivamente, es titular de esta... de esta vía. Y... no sé, me dice que tiene... tiene visibilidad. Claro que tiene visibilidad, pero yo le voy a enseñar las fotos que me ha enseñado también usted. *[El orador muestra unas fotografías]*. Claro que tiene visibilidad este tramo, y sí, hay una recta larga, es importante la recta, se ve aquí perfectamente, en la foto que me ha enseñado usted, la carretera principal y la...y la que entra al pueblo de Borchicayada.

Pero es que, claro, luego nos vamos... aquí se ve ese... ese mismo cruce. Bueno, igual se ve mejor... se ve mejor esta. Es que es una recta larga y, bueno, me dice que... por la excusa de... de que hay visibilidad, por eso no se va a hacer, que no es prioritario. Bueno, no sé, yo... en esta foto se ve algo mejor, no se ve bien, pero aquí... aquí, en... aquí se ve un silo, un silo, que es la... la población que me ha enseñado usted, que es Coscurita, que está, pues no sé, ¿le diría a escaso un kilómetro de... del cruce de este de Borchicayada? Un kilómetro, no llega a dos kilómetros, póngale dos. Y... y aquí sí que hay una intersección hecha, y... y es una recta, también hay visibilidad. Pero, ¡hombre!, yo creo... no... no tiene sentido que aquí, en este cruce, sí se haga esta intersección, y en el otro, a menos de dos kilómetros, no se tenga esa intersección. Yo creo que el... el tráfico es el mismo. El tráfico, la afluencia de tráfico es el mismo, con lo cual, no... no me ponga usted excusas de... de que no es prioritaria, porque... porque aquí, en Coscurita -como ha visto- sí que la han hecho.



Así que, bueno, no sé, es... es una pena que... que sigamos con el no, es una pena, y -como digo- esto... esto pregúnteselo al... al alcalde. Pregúnteselo usted al Ayuntamiento de Borchicayada, que sí que lo ha pedido en reiteradas ocasiones, y nos consta que en 3 ocasiones concretamente. Así que yo creo que... que tendrían que hablar con... con sus alcaldes, porque, efectivamente, esto está pedido desde el ayuntamiento ya, desde el ayuntamiento. Y luego, aparte que... el tráfico que lleva, hemos estado en ese... en esa intersección ayer mismo, y el tráfico agrario que hay en esa zona es importante. Y -como le he dicho- para los pueblos de alrededor, lo mismo, es muy peligrosa ese... ese tramo. Es muy peligroso porque hay una gran concentración de... de maquinaria agrícola. Y, bueno, yo creo que es fundamental. Y, como le digo, es que no tiene ningún sentido que a menos de dos kilómetros sí esté hecha esa intersección y en Borchicayada no. No sé, bueno, no es prioritaria, para usted no es prioritaria.

Como digo: hablen con el alcalde, porque -como vuelvo a reiterar- la han pedido en tres ocasiones, así que una pena que... que sigan con el no. Así que, bueno, nada más. Yo creo que... a ver si sale adelante, pero, bueno, el... el principal partido, que es el Partido Popular, votará en contra; en contra de sus vecinos y de toda la provincia de Soria. Así que nada más. Y muchas gracias.

Votación PNL/000928

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Once. ¿Votos en contra? Siete. El resultado de la votación es el siguiente: emitidos... Votos emitidos: dieciocho. Votos a favor: once. Votos en contra: siete. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Por el señor secretario se da lectura al segundo punto del orden del día.

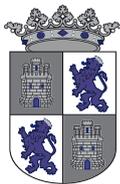
PNL/000942

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Segundo punto del orden del día: **Proposición no de ley número 942, presentada por los procuradores don José Ángel Ceña Tutor, doña Leila Vanessa García Macarrón y don Juan Antonio Palomar Sicilia, instando a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a la redacción del proyecto y la ejecución de la obra para dotar de una circunvalación conjunta a San Leonardo de Yagüe y Navaleno (Soria) en la carretera Nacional 234, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 288, de veintitrés de mayo de dos mil veinticuatro.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas Gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, don Juan Antonio Palomar Sicilia, por un tiempo máximo de diez minutos.

**EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:**

Sí. Muchas gracias, presidente. Perdón. Bueno, pues respecto a esta segunda iniciativa que traemos a esta Comisión, pues también considerar que nuestra petición se encuentra ampliamente fundamentada para que se lleve a cabo esta... esta iniciativa.

En este caso estamos hablando de que se lleve a cabo la redacción y posterior ejecución de las obras para la creación de una circunvalación conjunta de las poblaciones de San Leonardo y Navaleno, en la Nacional... en la 234, que se trata de una carretera de titularidad estatal. La carretera 234 conecta Sagunto, en Valencia, con Burgos.

Es una... pues una arteria fundamental en la red de carreteras del Estado español. Esa vía es una... una... de calzada única y convencional. Recorre pues 482 kilómetros cruzando provincias como Teruel, Cuenca... o sea -perdón-, Soria y Calatayud, y pasa por importantes núcleos de población y zonas rurales. En particular, el tramo entre las capitales de Soria y Burgos pues es un corredor crucial tanto para la industria como para la... para el turismo de la Región, lo que hace pues que su utilización sea intensa, especialmente por vehículos pesados.

Sin embargo, esta alta densidad de tráfico y la ausencia de infraestructuras adecuadas, como las pues circunvalaciones que estamos demandando, ha generado graves problemas, sobre todo pues en las localidades que estoy comentando -San Leonardo y Navaleno-. De hecho, ha habido algún fallecido; que soporta a diario el paso de.. pues de miles de vehículos, muchos de ellos de gran tonelaje.

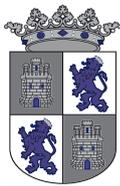
Ante esta situación, consideramos que es urgente que se construya una circunvalación que libere pues a estas poblaciones del tráfico pesado y mejore tanto la seguridad vial para la... y la calidad de vida de sus habitantes. La seguridad vial debe tener carácter prioritario, y más cuando estamos hablando de esta carretera en concreto, y es que tiene algunos de los tramos más peligrosos de la red de carreteras de España.

Uno de los más preocupantes, según el EuroRAP -presentado por... por RACE, que es el Real Automóvil Club de España, que nació con el objetivo de proteger a los automovilistas-, y se encuentra... y uno de estos tramos se encuentra en Soria, especialmente en los 10 kilómetros entre el inicio pues de la zona urbana de Navaleno y el límite con la provincia de Burgos -coge Navaleno y San Leonardo-. Este segmento pues ha sido identificado como el sexto... el sexto tramo más peligroso, ya no solo de... de la Comunidad Autónoma, sino también de... de todo el Estado, de todo lo... del Estado español.

Y lo que resulta aún más alarmante es que se ha mantenido en esta lista durante los últimos 3 años, lo que sub... subraya -perdón- la necesidad urgente de mejorar la seguridad vial en este... en esta área. Es decir, pues de acometer el proyecto que estamos pidiendo en esta iniciativa.

Este informe del EuroRAP, que analiza el número de accidentes y víctimas en relación con la intensidad del tráfico, pone de manifiesto la elevada peligrosidad de este... del tramo soriano. Durante el período analizado se han registrado tres accidentes mortales o muy graves, que han resultado con un fallecido y 3 personas heridas de gravedad. Este tramo presenta un índice de peligrosidad de 105,2, lo que lo sitúa entre los más peligrosos del país -como decía-.

Es crucial destacar que la combinación del tráfico pesado y la insuficiente infraestructura vial ha convertido a este tramo en un peligros... en un peligro constante, tanto para conductores locales, como para aquellos que utilizan la carretera para desplazamientos interprovinciales.



Estos datos confirman que la Nacional 234, a su paso por Soria, presenta una problemática constante de seguridad vial, y el tramo en cuestión requiere una atención urgente. El tramo de esta Nacional 234, en Navaleno, supera incluso datos considerados de alto riesgo, como el tramo de la Nacional 627, en Burgos, entre Llanillo de Valdelucio y Aguilar de Campoo, en Palencia, que aunque también ha registrado accidentes graves, presenta un índice de peligrosidad inferior al... al soriano, de 85,7 puntos.

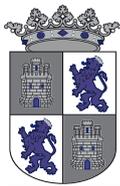
Uno de estos aspectos más preocupantes en este informe es el aumento de accidentes graves de motoristas, a pesar de que el uso de vehículos de 2 ruedas es menor que el de coches. Más del 25 % de los accidentes graves registrados se involucraron... estuvieron involucrados motocicletas. Esto pone de manifiesto la vulnerabilidad de los motoristas en esta carretera 234, donde la combinación de curvas peligrosas, tráfico pesado y la escasa visibilidad aumentan significativamente el riesgo de siniestros.

Si acudimos a los datos relativos al número de vehículos que discurren por esta carretera, y concretamente por este punto donde estamos pidiendo que se realice esta circunvalación, es decir, el tramo entre estas 2... de estas 2 localidades, la intensidad media diaria alcanza los 2.650 vehículos, de los cuales 469 son vehículos pesados. Esto supone que un 17,7 % del tráfico diario corresponde a camiones y otros vehículos de gran tonelaje, lo cual es 5 veces... 5 puntos porcentuales más alto de... que la media nacional.

Este flujo constante de tráfico pesado no solo genera problemas de movilidad, sino que también impacta negativamente en la seguridad y bienestar de los vecinos. Las travesías de San Leonardo de Yagüe y Navaleno se ven constantemente interrumpidas por vehículos pesados que atraviesan el corazón de estos municipios. Las largas filas de camiones y el diseño articulado de las carreteras, con las curvas pronunciadas y estrechas, son factores que impiden... inciden directamente en la demanda de esta circunvalación. (Les enseñaré luego también unas fotos, que yo creo que es como mejor queda todo).

Además, las travesías de San Leonardo y Navaleno no solo son peligrosas, sino también son largas. En el caso de San Leonardo de Yagüe la situación es especialmente preocupante, debido a la existencia de una curva de 90 grados en pleno centro de esta localidad y pegado a la iglesia. Esta curva ha sido escenario de varios accidentes graves -como he dicho-; aquí, en esta curva ha habido muertos, en los cuales han faltado... pues la falta de espacio y la mala visibilidad han jugado negativamente un papel crucial.

El informe de siniestralidad vial de España dos mil veinte, publicado en la Dirección General de Tráfico -como ya apuntamos en la exposición de motivos de esta iniciativa- destaca un dato alarmante, y es que la provincia de Soria presenta una tasa de fallecimientos más alta, no solo de Castilla y León, sino de todo el territorio español. Mientras la media nacional está en 36 fallecidos por millón de habitantes, Soria alcanza los 131 fallecidos por millón de habitantes; casi 4 veces más. Un dato que refleja la urgente necesidad de tomar medidas inmediatas para reducir esta tasa. Las infraestructuras actuales claramente no son adecuadas para soportar el volumen de tráfico actual y, por ende, no garantiza la seguridad de los usuarios de la vía ni de los residentes locales.



Además, hay que tener en cuenta que el paso diario de casi 500 vehículos pesados –como decía– por estas localidades también implica un deterioro de la calidad de vida de sus habitantes. El ruido constante, la contaminación y las dificultades para transitar libremente por el centro de las mismas afecta a todos los vecinos. Las travesías de estas poblaciones se convierten en puntos conflictivos donde los peatones, especialmente los más vulnerables, como los niños y los ancianos, deben extremar las precauciones para evitar accidentes.

Y aquí me gustaría decir que el ayuntamiento en varias ocasiones sí que ha hecho también llamamiento en el Pleno, en el Pleno del... de San Leonardo de Yagüe, en dos mil en... en noviembre dos mil veintitrés y en mayo dos mil veinticuatro hicieron peticiones y traslado... trasladaron desde este pleno para que esta... esta vía se haga... sea fundamental, o sea, se... se lleve a cabo lo antes posible y se redacte... se redacte un proyecto lo antes posible. Así que por todo ello entendemos que la solución a este problema no puede limitarse simplemente a reparaciones temporales, es necesario adoptar una medida estructural que permita reducir de forma significativa el tránsito de vehículos por el interior de estas poblaciones. La construcción de una circunvalación conjunta es una solución, yo creo que la más lógica y eficaz a este caso. Así que, bueno, espero que... que se lleve a cabo.

Y, para terminar, sí que me gustaría decir que desde... que existe un estudio informativo también desde el año dos mil ocho, desde el año dos mil ocho –pero ahí estaba el señor Rodríguez Zapatero de presidente–, desde dos mil ocho existe un estudio informativo para llevar a cabo esta circunvalación, pero que, como muchas otras decisiones que afectan a la provincia, pues... a la provincia soriana, se olvidaron y se enterraron por los responsables del Gobierno de turno –vuelvo a decir–, el señor Rodríguez Zapatero. Así que se solicita a instar al Gobierno de España la construcción de la variante conjunta en las poblaciones de Navaleno y San Leonardo de Yagüe, en la carretera 234, entre los puntos kilométricos 397 y 408, que... que alivie –como digo– el peligroso tráfico de esta travesía.

Y, ya para terminar, leeré la propuesta de resolución: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que inste al Gobierno de España a la redacción del proyecto y la ejecución de la obra, de manera urgente, para dotar de una circunvalación conjunta a las poblaciones sorianas de San Leonardo de Yagüe y Navaleno, en la carretera de titularidad estatal Nacional 234”. Nada más. Y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz. (Palomar, el micro).

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Bueno, pues esta proposición no de ley es similar o parecida a muchas de las que se han presentado en esta Comisión, porque al final lo que se pide es que se mejore la seguridad en una carretera secundaria que soporta un volumen de tráfico considerable, y que conecta poblaciones grandes y que son, en muchos casos, pues el epicentro de la vida social y económica de los vecinos de la zona.



La diferencia con otras propuestas –y creo que es lo que puede hacer que esto salga adelante– es que se insta al Gobierno de... de España, por ser el competente en dicha vía. Y entonces, en ese caso, las excusas que muchas ocasiones se dan en esta Comisión para rechazar propuestas similares a esta, pues puede que ahora se conviertan en argumentos para instar al Gobierno.

En todo caso, mi opinión y mi voto no van a variar, y como ya he dicho en innumerables ocasiones, Por Ávila siempre va a estar a favor de mejorar las carreteras que discurren por la Comunidad, ya sean estatales o autonómicas, porque el fin último pues debe ser lograr pues la vertebración del territorio, poniendo siempre primero la seguridad de los conductores y viandantes. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Susana Suárez Villagrà.

LA SEÑORA SUÁREZ VILLAGRÀ:

Muchas gracias, presidente. Esta carretera, la Nacional 234, no es una carretera más de la extensa red de carreteras que hay en Castilla y León. Hay que destacar la importancia de la carretera N-234, ya que une Burgos con el Mediterráneo, concretamente con Sagunto, en la provincia de Valencia.

Estamos ante otra carretera que tiene una gran intensidad de tráfico y, por tanto, al ser una carretera nacional, no se libra de la peligrosidad que este tipo de carreteras lleva implícito. Los consistorios de los 2 municipios por donde discurre esta carretera –San Leonardo de Yagüe y Navaleno–, y sus vecinos ya han manifestado la peligrosidad que supone esta travesía. Incluso –y como ya ha dicho el proponente–, esta carretera está considerada como la más peligrosa de Castilla y León.

Pero para el Gobierno de España parece que no ha sido de gran preocupación la peligrosidad que supone esta carretera, porque sigue sin darle una solución. Y eso que el alcalde de San Leonardo se lo ha pedido en reiteradas ocasiones. Pero una vez más, para el PSOE y para el ministro Óscar Puente las prioridades son otras, no en Castilla y León, por supuesto.

Y únicamente lo que se propone es evitar accidentes, mejorar la seguridad vial, aliviar el tráfico en la Nacional 234 con una variante que evite esa cantidad de camiones y de tráfico pesado que circula por el centro de esas poblaciones, con lo que ello implica.

Por tanto, creemos que es el momento de retomar este tema, ver cuál es la mejor opción; pero no dejarlo abandonado como hasta ahora, porque perjudica la seguridad vial de los vecinos de los municipios de San Leonardo de Yagüe y Navaleno, a la imagen y al desarrollo de la zona. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro Luis González Reglero.

**EL SEÑOR GONZÁLEZ REGLERO:**

Gracias. Señores de Soria ¡Ya!, vamos a votar a favor de esta iniciativa; pero decirles que llegan tarde: llegan tarde porque esta iniciativa y las medidas que ha puesto y que va a poner el Gobierno de España encima de la mesa o encima de las carreteras –si vale la expresión– va ir en la línea de lo que ustedes solicitan.

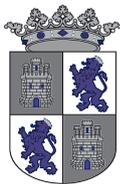
Antes de nada, decía usted que había habido fallecidos en esas vías. Desde luego, trasladar el pésame a todos los fallecidos, no solo en esa vía, sino en el... la totalidad de las vías que transcurren por... por la Comunidad y también por el conjunto del país.

Decía usted que es urgente construir una circunvalación, y que hay una preocupación del Gobierno. Bueno, pues yo le voy a detallar cronológicamente cuál han sido cada una de las actuaciones que ha tenido el Gobierno de España. No olvidemos –y usted lo ha dicho también– que ya en el año dos mil ocho había una actuación pendiente y hubo una respuesta del Gobierno a 2... a 2 senadores del Partido Popular, y ahora se las detallaré, seguramente... –he visto que tenía la documentación–, seguramente usted lo conozca también, pero sí creo que hay que hacer 2... 2 anotaciones o 2 acotaciones iniciales.

Claro, yo de lo que estoy convencido también es de que el Partido Popular esta iniciativa sí la va a apoyar, porque todo lo que sea instar al Gobierno desde luego que lo ven factible. Y tomando las palabras que decía el anterior portavoz del Partido Popular, decía que no ven que se den prioridad a la iniciativa que ustedes presentaban anteriormente, pero seguro que a la actual sí, seguro que el señor Blanco ha dicho eso pero a esta sí, a esta sí, a esta sí. Yo no tengo ninguna duda de que a esta sí, pero a las otras no. A cualquier iniciativa que... que sea instar a la Junta de Castilla y León, no, porque tiene las carreteras de la Comunidad impecables. No diré que se puede comer en ellas, pero casi casi, según... según sus planteamientos, que dicen reiteradamente.

Hombre, usted viaja mucho, señor Blanco, mucho, porque le pilla un poco lejos su pueblo de... de esta tierra y de esta capital, y seguro que ha visto algunas carreteras en su provincia y en otras que desde luego no están de lo más adecuado, y se me viene a la memoria pues Portillo, me viene a memoria la travesía de Íscar, en la provincia de Valladolid, pero seguro que en su provincia, que la conozco yo también bastante bien, no todas las carreteras están bien. Por lo tanto, sí requiere de una actividad o de una acción por parte de la Junta, pero esas no requieren urgencia. Esta sí. Bueno, es... son las casualidades de esta... de la política. Amén de que, como se decía anteriormente, el Plan Autonómico de Carreteras ni está ni se le espera. Y según lo que dijo el consejero el... el otro día, no tiene ningún interés en actualizarlo, con lo cual, pues ya vemos la preocupación que tienen por el estado de las vías autonómicas, que es cero.

Le decía al portavoz de Soria ¡Ya! que cronológicamente quería detallar –que seguro que él lo conoce también, pero yo creo que es importante que se quede constancia en el Diario de Sesiones– cuál han sido las actuaciones que ha tenido los diferentes Gobiernos. Bueno, algunos no han tenido ninguna, porque desde el año dos mil ocho hasta el año dos mil diecinueve creo que gobierna el Partido Socialista otra vez, entre medias ha habido algún Gobierno diferente al Partido Socialista y no se ha hecho absolutamente nada en esa... en esa vía. Lo digo por contextualizar todo.



Es verdad que a una pregunta escrita en el Senado en noviembre del año veintidós responde el Gobierno de España diciendo que “En relación con el asunto interesado, se señala que el Estudio Informativo variante de la población, carretera 234, de Sagunto a Burgos, del punto kilométrico 397 al 408, fue adjudicado con fecha trece de mayo de dos mil ocho, pero tuvo que resolverse el contrato porque la empresa constructora entró en concurso de acreedores. Actualmente –en esa fecha, en el año veintidós–, se está estudiando de nuevo la necesidad de un estudio de las variantes de Navaleno y el estudio informativo y de San Leonardo de Yagüe en la carretera Nacional 234”.

Nos vamos a diciembre del año veintitrés, más reciente, en el que transportes, Ministerio de Transportes, adjudica por 7,3 millones de euros las obras de humanización de las travesías norte y este de Soria. En una de las intervenciones que afectará a un tramo de la Nacional 211, los... el punto kilométrico 226 a 227 y a 2 tramos de la 234, que es esta la carretera que solicitan ustedes o la intervención que solicitan ustedes, de los kilómetros 348 y 349 y 349,312 y 350,230. Incluye un rediseño de la sección del tipo de calzada que adoptará un ancho de carril estricto para liberar espacio y dedicarlo a usos no motorizados. Esa es una intervención que ha tenido el Gobierno de España, del señor Puente.

El cinco de marzo del año veinticuatro el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha adjudicado por 1.000.000 de euros las obras de humanización y rehabilitación del puente de piedra ubicado en la carretera 234, entre los puntos kilométricos 349,201 y 349,312, en el término municipal de Soria. La intervención se incluye en el plan de recuperación, dentro del programa de humanización de travesías que prevé invertir 105 millones de euros para potenciar un entorno urbano más sostenible, inclusivo y accesible. Otra intervención que ha hecho el Gobierno de España, del señor Puente.

El trece de junio, Transportes destina más de 16 millones de euros para la realización de 1.063 actuaciones de mejora en firme... del firme de carreteras de Castilla y León, entre ellas, y por no desglosar todas las de las diferentes provincias, entre ellas la provincia de Soria –para que los señores de Soria ¡Ya! yo creo que también lo tengan en... en cuenta– que engloba dos partes: una, la provincia de Burgos, en esa nacional 234, de Sagunto a Burgos, 89 actuaciones entre los kilómetros 408,400 y 482,250; y en la provincia de Soria la... una inversión de 3,8 millones de euros –la anterior era de 1,4– en la autovía A-15, Autovía de Navarra, 163 actuaciones entre los kilómetros 0,400 y 41,500. Otra intervención más del señor Puente.

El veintiocho de junio del año dos mil veinticuatro –esta es más reciente– Transportes aprueba definitivamente el trazado para mejorar la intersección de la Nacional 234 con la vía de acceso a Cabrejas del Pinar, en la que las obras contarán con un presupuesto estimado de 1,2 millones de euros y se concentrarán en el kilómetro 385,060 de esa.. de dicha carretera. En la que se... el Ministerio de Transportes del señor Puente –aunque algunas digan que no se preocupan, no sé lo que se han preocupado los demás– ha aprobado el expediente de información pública y... y definitivamente el proyecto de trazado de la mejora de intersección en el acceso a la localidad de Cabrejas del Pinar, en la provincia de Soria. Los trabajos cuentan con un presupuesto estimado –ya digo– de 1,2 millones de euros. Se publicará en el Boletín. Y, dada la peligrosidad que –según dice usted– tiene esa carretera –que seguro que es así– se plantea un diseño mediante una glorieta partida, de modo que los vehículos



que circulan por la carretera nacional podrán continuar su recorrido sin cambiar de trayectoria, mientras que el resto de los movimientos se realizarán a través de la propia glorieta y los carriles de aproximación a la glorieta de incorporación a la... a la carretera nacional, carriles de cambio de velocidad.

Por lo tanto, el señor portavoz de Soria ¡Ya!, amén de que ya también, en septiembre del año veinticuatro –está más reciente, hace quince días... dieciséis días– el Partido Socialista en... en San Leonardo ya reivindicaba esta variante a este... del pueblo que usted hacía mención, de la Nacional 234, que une Soria con Burgos.

Por lo tanto, decirle que vamos a votar sí. Esta es una actuación que tiene previsto el Gobierno... el Gobierno de España en dicha vía. Y de lo que no tengo ninguna duda es que se hará. Y de lo que tampoco tengo ninguna duda es que el Partido Popular votará a favor; de esta sí, de la otra no, y a la siguiente tampoco.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Elena Rincón Iglesias.

LA SEÑORA RINCÓN IGLESIAS:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Debatimos una proposición que hace referencia a la vía N-234, una vía que va de Sagunto a Burgos y que comunica la zona levantina con Burgos, atravesando en su recorrido las provincias de Valencia, Castellón, Teruel, Zaragoza, Soria y Burgos, conectando este recorrido con núcleos industriales muy importantes, así como el acceso a varios enclaves naturales que existen en la zona. Una vía, una carretera, que, además, sirve de conexión entre la costa cantábrica y el Mediterráneo, sin necesidad de pasar por el valle del Ebro.

Y en esta proposición no de ley se solicita que se lleve a cabo la redacción del proyecto y la ejecución de la obra con el objeto de llevar a cabo una circunvalación conjunta entre las poblaciones de San Leonardo de Yagüe y Navaleno. Ambas –como saben– poblaciones sorianas y que se sitúan en un tramo poco más de 10 kilómetros de dicha carretera, de la N-234. Y que también, teniendo en cuenta que en la mayor parte de este tramo, entre las poblaciones de San Leonardo de Yagüe y de Navaleno, se pasa por núcleos de población urbana, la velocidad se encuentra limitada a cien... a –perdón–, a 50 kilómetros por hora. Destacando además también que la intensidad media de vehículos suele superar los 2.000, con un relativo –que ya lo ha nombrado el proponente– elevado porcentaje de vehículos pesados.

Como también han comentado, es cierto que en el año dos mil ocho, el Gobierno de España llegó a contratar un estudio informativo de esta variante conjunta, destinando una partida presupuestaria, destinando una cantidad en los Presupuestos generales del Estado. Una cantidad que se estimaba para ejecutar entre los años dos mil ocho y dos mil dieciocho. Pero el expediente del estudio informativo llegó al órgano ambiental para la emisión de la declaración de impacto ambiental, y el plazo se interrumpió en junio de dos mil doce, a petición del Ministerio con competencias en la carretera, por la tramitación insuficiente de la información pública.



En base a este contexto, les quiero recordar que la Junta de Castilla y León ya ha reclamado al Gobierno de España que realice los estudios relativos para una posible autovía entre Soria y Burgos. Una autovía en la que, evidentemente, tendría cabida esta variante. Lo que se ha solicitado es una variante compatible con la autovía Soria-Burgos. Y, de hecho, esta variante es una actuación que, implícitamente, la Junta de Castilla y León ya venía reclamando, porque no se puede entender una autovía sin, evidentemente, variantes de población.

Luego, el planteamiento que ustedes plantean hoy aquí, en esta proposición no de ley, encaja con las reclamaciones que desde el Gobierno de Castilla y León se vienen realizando ya con anterioridad. Pues, como les indicaba, desde el Gobierno de la Junta de Castilla y León se ha reclamado al Gobierno de España la realización de los estudios relativos a esa posible autovía entre Soria y Burgos, en la que, evidentemente, como les mencionaba, podría incluirse esta variante.

Además, como saben, ya se ha aprobado una propuesta de resolución en el Debate de Política General celebrado el pasado mes de junio, para requerir al Gobierno de España la realización del estudio de viabilidad para la construcción de una autovía entre Daroca y Burgos. Un estudio que incluya criterios sociales y de vertebración del territorio, algo que además también nos parece fundamental.

En términos semejantes, igualmente se aprobó, en mayo del veintitrés una proposición no de ley en el Pleno de estas Cortes, también presentada por ustedes.

Por lo que entenderán –y así lo comprendemos nosotros– que esta proposición no de ley presentada, objeto de debate, refuerza lo que la Junta de Castilla y León viene reclamando, y es que la situación estratégica de Castilla y León para el transporte europeo y nacional exige que el Gobierno de España se implique en el transporte general y con el transporte de mercancías en particular. El porcentaje logístico que tiene Castilla y León es clave. Es clave para todo el nordeste peninsular. Por este motivo, vertebrar mejor el territorio, vertebrar mejor el transporte de nuestra Comunidad, debería ser una prioridad estratégica para el Gobierno de la Nación.

Por desgracia, comprobamos diariamente como el Gobierno de España, como el Partido Socialista, toma decisiones que quiebran la desigualdad de los españoles y que están perjudicando a los territorios de Castilla y León. Y por este motivo, y porque del... desde el Gobierno de Castilla y León ya lo veníamos reclamando, vamos a tomar en consideración la proposición no de ley presentada, a fin de dotar de una variante a estas localidades –las localidades de Navaleno y la localidad de San Leonardo de Yagüe–, de manera que, además, se contribuya a reducir la siniestralidad que el proponente también mencionaba y se mejore la movilidad en la comarca y también en toda la provincia de Soria. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Juan Antonio Palomar Sicilia.

EL SEÑOR PALOMAR SICILIA:

Sí. Muchas gracias. Bueno, pues estamos de enhorabuena. Parece que todos los grupos vamos a votar a favor. Van a votar a favor. Y... y, bueno, dar las



gracias, primero, al señor Pascual, del Grupo Mixto. También a Suárez... señora Suárez Villagrà, del Grupo Parlamentario Vox, darle las gracias. Y... y, bueno, yo... a ver, Óscar... me sale con Óscar Puente, que tiene otras prioridades. Pues, hombre, sí, posiblemente tenga otras prioridades, pero Óscar Puente lleva 4 días, que esto no viene de ahora, como le digo, viene desde dos mil ocho, y ahí está, tanto Partido Popular como Partido Socialista, y aquí no se ha hecho nada. Aquí no se ha hecho nada, ni por un lado ni por otro. Lo de siempre. Así que seguimos como seguimos en la provincia.

Al señor González Reglero, pues también darle la gracias, al partido... al Grupo Parlamentario Socialista, gracias por votar... por votar a favor. Pero, hombre, no me diga que llegamos tarde; no me diga que llegamos tarde porque esto lleva desde dos mil ocho -vuelvo a repetir-, dos mil ocho. Y ya, nosotros, esta iniciativa lleva presentada desde el mes de abril de dos mil... de este año, el treinta de abril, concretamente. Con lo cual, bueno, llegar tarde, yo no sé, yo creo que los que llegan tarde aquí -como digo- son un Partido Socialista, en este momento, que es el que está gobernando; no hay... no hay otro aquí ahora mismo que llegue tarde.

Y... Y lo único que sabemos de un informe, un informe-propuesta que hizo... que hizo en abril -como digo-, en abril. Un informe-propuesta de dos mil veintiuno, es lo único... lo último que sabemos para... para retomar esta variante, para redactar y hoy retomar... retomar, ¿eh?, retomar el estudio de... informativo de esta... de esta vía.

Y no sé. Yo... estamos terminando dos mil veinticuatro, y aquí no se sabe nada, nada de nada. Así que, como le digo, gracias por votar a favor de esta iniciativa, y creo que de votar lo contrario, no... no se entendería, ¿no? Sobre todo, por los vecinos. Y ya no solo por los vecinos, sino también por sus propios compañeros en el Ayuntamiento de... de San Leonardo de Yagüe, que el pasado quince de septiembre, pues llevaron esto... llevaron esto al ayuntamiento de... al ayuntamiento, al Pleno del Ayuntamiento de... de San Leonardo, ¿no?, para agilizar el proyecto de una... de una vez por todas. Con lo cual, los que llegan tarde creo que son ustedes, el Partido Socialista.

Y me... me ha nombrado intervenciones... intervenciones en la provincia de Soria. Sí, me ha nombrado pues unas cuantas; pero no le he escuchado nada de la... de la autovía A-11, la autovía del Duero, que siguen los proyectos estancados. Y no le he escuchado nada tampoco de la A-15, de la autovía A-15, autovía de Navarra, 2 vías importantes para la provincia soriana, y no le he escuchado hablar de ellas. Y tampoco le he escuchado... tampoco le he escuchado hablar de... del ferrocarril, que se ha hecho una intervención de una millonada, y seguimos con los mismos tiempos, con los mismos trenes y, bueno, igual... igual que estábamos antes. No sé. Yo no le he escuchado hablar de ninguna de estas 3 infraestructuras importantes para mi provincia. Así que no lo sé. ¿La realidad? Pues que esta circunvalación, como todo en la provincia de Soria, me parece que ni está ni se le espera en mucho tiempo. Así que.

Y ya, bueno, para terminar, a la señora Rincón... partido... al Grupo Parlamentario Partido Popular, darle las gracias también y, bueno, decirle que... que gracias. Pero, hombre, también nos gustaría que la propuesta anterior, que ha sido a la... una petición expresa a la Junta de Castilla y León, también votasen a favor.

Como le he expuesto: no tiene sentido que tengamos una circunvalación, o sea, un... un carril de... en Coscurita y a menos de 2 kilómetros, y... y aquí, en



Borchicayada, no la hagamos. “Como estamos pidiendo a la Junta de Castilla y León, pues votamos en contra”. Hombre, yo creo que también tienen responsabilidad y... y, hombre, no... no es todo no. Yo creo que... que, como les digo, esto es... es prioritario para... para esta zona, hombre. No puede ser que como pidamos al... al Estado, pues, bueno, votamos a favor. Como pedimos a la Junta de Castilla y León, ya va a ser... va a ser que no, va a ser que no.

Nos parece muy bien este estudio de viabilidad que proponen y que han mandado al... al Estado para... para un estudio de esta... de esta autovía, que sea un... un realidad con una autovía, efectivamente, no... nosotros la trajimos en... en mayo de dos mil veintitrés, que también se... se aprobó, y... y bienvenidos sean. Efectivamente, estamos pidiendo una... una circunvalación, una variante para estas localidades, pero, como dice, efectivamente, que sea compatible con... con una autovía, que es lo que... lo que también se aprobó en estas Cortes de Castilla y León, que trajo Soria ¡Ya! a estas Cortes.

Y ya para terminar, me gustaría enseñarles -no se me tiene que olvidar-. Bueno, les voy a enseñar unas fotos antes de esta... sobre todo, del... de la zona de San Leonardo, de lo que es la curva. *[El orador muestra unas fotografías]*. Porque yo creo que... que, vamos, es que... es que urge, urge que esta... que esta vía se lleve a cabo. Porque vemos, aquí vemos, no se... no se ve muy bien, pero es que esta es la iglesia y está toda rajada por el paso de estos... de estos camiones, por las vibraciones que producen. Está rajada toda la esquina de... de la iglesia. Así que, bueno, como digo, ya no es solo el peligro... el peligro que esto supone para... para los vecinos. Vas por allí, por las tardes, están los chavales con las bicicletas por allí, que algún día pues tendremos alguna desgracia, porque es que es... es tremendo, es tremendo.

Aquí la vemos desde el otro lado, cómo los camiones... es que no caben dos camiones. Aquí cabe un camión y no caben más. No caben más. No cabe ni un coche. Como vemos. Y pegado a la iglesia. Es que, bueno, yo creo que... que esta tendría que estar hecho ya hace... hace años. Y aquí vemos un embudo, un embudo que se produce pasado... pasada ya la curva, se produce un embudo, que no caben dos camiones seguidos. O sea que, bueno, yo creo que, como se suele decir, una imagen vale más que mil palabras. Ahí... ahí las enseño.

Y ya para terminar, para terminar, me gustaría -no se me tiene que olvidar-, porque 770 firmas que hemos recogido, bueno, que nos ha recogido un vecino de la localidad de San Leonardo de Yagüe. 770 firmas que ha recogido una persona sola entre estas 2... 2 localidades. Aquí las tenemos. Nos las ha trasladado para que las enseñemos. 770 firmas recogidas por él solo. *[El orador muestra un documento]*.

Con lo cual, yo creo que se hace más que necesaria que se haga esta... esta circunvalación cuanto antes, como digo, porque lo... los vecinos -como digo- los vecinos, y ya no solo los vecinos, sino los turistas que vienen a la... a esta zona, como es el cañón del Río Lobos, yo creo que... que lo agradecerán. Yo creo que lo agradecerán que se quite todo este tráfico, porque -como digo- ha habido ya más de una desgracia y no queremos que... que vuelva a ocurrir. Así que nada más. Muchas gracias a todos. Y, bueno, esperemos que... que esto, se sigan sacando iniciativas buenas para... pues para mi provincia y para los vecinos de... de toda mi provincia. Nada más. Y muchas gracias.



Votación PNL/000942

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? No hay votos en contra. No hay abstenciones. El resultado de la votación son dieciocho votos emitidos, dieciocho votos a favor. En consecuencia, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Por el señor secretario, se da lectura al tercer punto del orden del día.

PNL/000993

EL SECRETARIO (SEÑOR PABLOS ROMO):

Tercer punto del día: **Proposición no de ley número 993, presentada por los procuradores doña Alicia Gallego González, don José Ramón García Fernández y don Luis Mariano Santos Reyero, instando a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a que otorgue más competencias al centro de control de tráfico ferroviario (CTC) de Adif en León, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 308, de veintiséis de julio de dos mil veinticuatro.**

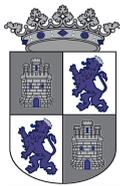
EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias, señor secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores procuradores proponentes, doña Alicia Gallego González, por un tiempo máximo de diez minutos.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Pues gracias, presidente. Buenos días, señorías. Pues desde la Unión del Pueblo Leonés traemos a esta Comisión de Movilidad y Transformación Digital la necesidad de potenciar la situación que existe en... con respeto a los centros de control de tráfico ferroviario gestionados por Adif, que es la... la administradora de infraestructuras ferroviarias y que, bueno, pues hemos observado que su... su casi falta de competencias da lugar a lo que es el incumplimiento de esas promesas que ya derivan del año dos mil diez, cuando gobernaba Rodríguez Zapatero y prometió para los mismos 300 puestos de trabajo y 1.600 kilómetros de alta velocidad que fueran gestionados a través -como digo- de este centro de... este centro de tráfico centralizado, y que lo que ha supuesto a lo largo de todos estos años es un incumplimiento y, con ello, un engaño, al amparo de la realidad existente.

Actualmente, esa gestión del tráfico pues se realiza pues por estos centros, que dependen de... de Adif, del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible, y que lo que hacen es pues dar lugar, a través de un dispositivo, al control, con un puesto centralizado llamado puesto de mando. Es decir, se controlan las señales, los desvíos, y todo ello a través de conexiones remotas, normalmente por medios informáticos. Es decir, el tráfico se presenta en unas pantallas donde aparecen las vías disponibles, los trenes en circulación, y que, de tal manera, los técnicos pues disponen de controles para establecer el itinerario de cada uno de los trenes. Es decir, se evita así, pues a través de la eficacia, pues todos los... los problemas que se pudieran generar en las redes ferroviarias.



Decir en este caso que el primer tramo que fue controlado –y a modo anecdótico– por parte de estos centros fue entre las estaciones de Brañuelas y Ponferrada en mil novecientos cincuenta y cuatro, utilizando en Ponferrada una tecnología que eran los GRS y que provenían pues de la tecnología estadounidense.

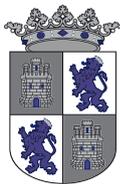
Todo esto ha cambiado mucho, se ha revolucionado todo este sector, y ahora pues se exige ese personal cualificado para el desarrollo de estas funciones. De tal manera que de ahí poner el énfasis en el hecho de todos los incumplimientos que se han llevado a cabo desde el dos mil diez, cuando se prometieron esos 300 puestos de trabajo con ese personal cualificado, donde la realidad han sido simplemente 50 personas las que están generando pues el desarrollo de estas gestiones.

Así se anunciaba, es decir, a bombo y platillo, el veintitrés de marzo del dos mil once. Venía a decirse: “Adif empleará a las 300 personas en el mayor centro de control de alta velocidad en España, ubicado en León”. Se hacían las fotos pertinentes, se hacía énfasis en lo que costaría ese edificio, 12,7 millones de euros, que estaría listo en trece meses, para dirigir la llegada del AVE. Además, se ponía también de relieve que iba a ser el mayor centro neurálgico de transporte ferroviario de mercancías y pasajeros del norte y noroeste de la península ibérica. De tal manera que este centro de León iba a ser el mayor cerebro de operaciones de tránsito y dirección de trenes de España después de Madrid, es decir, “300 personas, casi todas de alta cualificación, dirigirían desde la capital leonesa –se decía– todo el tráfico con los convoyes que salen de Madrid por Guadarrama hacia Castilla y León, Galicia, Asturias, Cantabria, País Vasco, incluso hasta conectar con la red francesa de Irún”. 13 meses, es decir, que estaría concluida en mayo del dos mil doce, para gestionar o dirigir los 1.600 kilómetros de líneas de alta velocidad.

Además, se decía que iba a ser competente para llevar las líneas convencionales y que se albergaría ese centro de control y protección y seguridad, el CPS, y las oficinas técnicas. Además, venía a justificar esa inversión y su necesidad, en la integración y revolución ferroviaria de León y como herramienta de –lo que siempre decimos desde la Unión del Pueblo Leonés– la necesidad de vertebrar social y dar lugar con estas inversiones a esa cohesión territorial y al desarrollo de la provincia y de la ciudad.

¿Qué ha pasado? Pues la realidad, como digo, es muy diferente a lo que se anunció con el Gobierno socialista de Rodríguez Zapatero en el dos mil diez. Dos mil once, dos mil trece, empieza a dar algún tipo de luz este proyecto, pero habrá que esperar 5 años después, hasta el dos mil veinte, para que ese edificio, que tenía 4 plantas y que iba a estar en 12 meses, sea una realidad. Pero muy distinto a lo anunciado. Es decir, pasó a ser un Centro de Regulación de Circulación Multi-Red en León, en el que venía a regular el tráfico ferroviario de las 3 redes simultáneamente, es decir, con los 3... las 3 posibilidades: en la alta velocidad, la red convencional y la red de ancho métrico.

Y que, bueno, pues en este sentido, tenemos que decir que la alta velocidad Palencia-León-Pola de Lena pues pasó de esos 1.600 kilómetros que se decían a los 190 kilómetros que serían gestionados finalmente por esta... por este centro Multi-Red. De tal manera que la red convencional pasó a ser 906 kilómetros, con los tramos: Palencia-León, León-Monforte de Lemos, Medina del Campo-Salamanca-Vilar Formoso (Portugal). Y en el caso de la red de ancho métrico, serían 108 kilómetros. Es decir, se gestionaron solamente 298 kilómetros adicionales, pese a todos los anuncios que se habían hecho de forma reiterada y mucho tiempo atrás.



Es decir, que toda esa justificación y necesidad que daba lugar a esta inversión pues quedó claramente difuminada en el tiempo y que no ha visto su... su plasmación en la realidad. La vertebración, la cohesión social y territorial como justificación de todas estas inversiones necesarias.

Tanto es así, que podemos decir que, efectivamente, pues nos... nos genera dudas también saber si esos puestos de trabajo se van a, o no, a materializar alguna vez. Porque, efectivamente, lo único que se ha hecho es 2 plantas, se han ocupado, de las 4. Es decir, en los 3 centros de... de tráfico centralizado, es decir, y el resto de las plantas se ha utilizado simplemente para trabajos auxiliares o trabajos de carácter administrativo.

Decir que nosotros lo que pedimos en esta proposición no de ley es, claramente, que se dé cumplimiento a esas promesas que se hicieron, a lo que es la finalidad de las inversiones, la necesidad de tener las... la red ferroviaria pues en unas condiciones adecuadas y, sobre todo, que se complete pues las promesas que en su día se hicieron.

Por ello, en nuestra propuesta de resolución, lo que instamos al Gobierno es o que "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que inste al Gobierno de España a que otorgue más competencias al centro de control de tráfico ferroviario de Adif en León, de cara a que asuma el control de más líneas de tráfico ferroviario".

Y que como segundo punto, "Las Cortes de Castilla y León insten a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a que, a través de estos centros de tráfico centralizado de Adif, asuma el control de todas las líneas de tráfico ferroviario que discurren por el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León".

Creo que con ello se mejoraría la situación pues de inversora... la situación de -como digo-, sobre todo, esa cohesión necesaria y, al mismo tiempo, se daría cumplimiento a una promesa.

Las... las 3 líneas lo permitirían, la de alta velocidad, la convencional y la de ancho métrico, de tal manera que se podría dar fácil cumplimiento a los puntos que traemos en esta proposición no de ley. Esperando que... que apoyen las... la iniciativa que presenta hoy la Unión del Pueblo Leonés, pues paso a... a ceder la palabra a los compañeros. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Mixto, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Pedro José Pascual Muñoz.

EL SEÑOR PASCUAL MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Pues como ya he dicho antes, siempre que hay iniciativas más o menos parecidas a estas, con ubicación o ampliación o refuerzo de sedes, organismos o entes en las distintas provincias, pues me gusta recordar que desde Por Ávila siempre hemos defendido la descentralización dentro de Castilla y León, ya que consideramos que es fundamental para vertebrar esta Comunidad con tantas diferencias entre provincias y donde los organismos e instituciones autonómicos se concentran en 2, 3 o 4 provincias, dejando al resto en desventaja.



Sobre el punto primero de su propuesta, que dice: “Instar al Gobierno de España a que otorgue más competencias al centro de control del tráfico ferroviario de Adif en León, de cara a que asuma el control de más líneas de tráfico ferroviario”, pues nos parece bien que se incrementen estas competencias al CTC de León, porque eso siempre fortalecerá la posición tanto del centro como de la propia ciudad, dadas las sinergias y la riqueza que puede generar, lo cual es positivo. Por lo que, en principio, vemos correcta su pretensión.

Y me van a perdonar, pero es que, si se habla de trenes, no puedo por menos que recordar la absoluta y lamentable situación del tren en mi provincia, en Ávila. Viajar en tren se ha convertido en una odisea. Y con trenes viejos, con continuos retrasos y múltiples incidencias. Y con tiempos de viaje superiores a los de hace 30 años.

Ustedes hablan de fortalecer un CTC, pero nosotros es que ya no tenemos ni jefe de estación. Algo que, además de ir en contra la seguridad de la circulación y la regularidad de los trenes, pues ha colaborado a que las estaciones de Ávila y su actividad ferroviaria se encuentren cada día más aisladas y atrasadas. Así que estoy seguro de que, señorías, entienden que no pueda por menos que mencionar este... esta situación de... de mi provincia.

Y volviendo al contenido estricto de su proposición en el segundo punto: “Solicitan instar al Gobierno de España a que el CTC de Adif de León asuma el control de todas las líneas de tráfico ferroviario que discurren por el territorio de la Comunidad Autónoma de Castilla y León”. Pues ustedes piden descentralizar esos CTC, pero que se centralicen en León. Siempre hemos entendido que todo lo que sea bueno para una provincia va a repercutir, sin duda, en la Comunidad, por lo que no votaremos en contra de su iniciativa. Si bien nunca está de más recordar que, de cara al equilibrio que siempre defendemos, sería interesante que a futuro se valorase cuál es la mejor propuesta a realizar para ubicar cualquier ente o actividad sin descartar a ninguna de las provincias de nuestra Comunidad. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Vox Castilla y León, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña María Luisa Calvo Enríquez.

LA SEÑORA CALVO ENRÍQUEZ:

Gracias, presidente. Buenos días, señorías. Desde Vox, venimos denunciando la situación precaria de la red ferroviaria española e ineficiencia del Gobierno en la gestión de las infraestructuras, además de la politización de la... de esta gestión ferroviaria. Les recuerdo el reciente acuerdo entre PSOE y Esquerra para ceder la gestión de Cercanías al Gobierno catalán como parte de la ley de amnistía.

Por otra parte, el... el Partido Socialista nos recomiendan viajar en tren, con un sistema ferroviario que está mostrando deficiencias, y nos prohíben usar vehículos antiguos, castigando a las clases más humildes, que no pueden permitirse un coche nuevo.

España ha concentrado sus esfuerzos en alta velocidad –con malos resultados, sin duda–, desatendiendo las cercanías, que son los trenes que realmente vertebran el territorio, aun siendo el medio de transporte más eficiente y esencial para la movilidad de miles de ciudadanos.



Y es que, señorías, tenemos el peor ministro de Transporte de todos los tiempos. El servicio va de mal en peor, tal y como arroja el comportamiento de las quejas por escrito presentadas contra la compañía. No solo no aporta soluciones, sino que, además, pide incrementar la capacidad de endeudamiento de Adif.

Por otra parte, la transferencia o no de las competencias ferroviarias a las Autonomías no solucionan los problemas del tren. Sin medios y materiales nuevos, no se puede dar un servicio de calidad, aunque se gestione desde la Comunidad. Es cierto que se han firmado convenios o acuerdos entre el Estado y las Comunidades Autónomas para coordinar la gestión de infraestructuras y servicios de transporte, pero estos han sido, su mayoría, en relación a cuestiones logísticas o de planificación.

En los últimos años ha habido una demanda creciente por parte de varias Comunidades Autónomas para gestionar de manera directa los servicios ferroviarios en sus territorios. Esta demanda está influenciada, sin duda, por el modelo ferroviario de algunos países europeos, donde las regiones tienen más control sobre las redes de transporte. Sin embargo, existe la preocupación de que una gestión descentralizada podría fragmentar el sistema ferroviario y reducir la eficiencia de la red en su conjunto. En definitiva, aunque ha habido ciertos avances en la gestión autonómica del transporte ferroviario de Cercanías y Regional, la transferencia de competencias sobre los centros de control ferroviario sigue siendo un tema controvertido y sin una implementación completa a nivel nacional.

Desde nuestro grupo parlamentario, pensamos que cualquier cambio en este ámbito deberá equilibrar las necesidades de descentralización con la necesidad de mantener una red ferroviaria nacional eficiente y segura.

El control de tráfico centralizado –como ha dicho la proponente– se instaló ya hace 66 años en la línea férrea entre Ponferrada y Brañuelas, y fue en dos mil veinte cuando se inauguró el primer centro de regulación de... de circulación, siendo pionera en la innovación de ferrocarril en... en nuestro país. Las instalaciones cuentan con una tecnología avanzada, ya que controla ancho métrico, ancho convencional y... y alta velocidad.

Pero mire, señora proponente, de... según el Artículo 149 de nuestra Constitución, es competencia exclusiva del Gobierno central la materia de gestión de los ferrocarriles, como ustedes saben de sobra. Y yo, por las peticiones que se han hecho desde aquí, vamos, y las... y las comparecencias que ha dicho nuestra consejera, de las peticiones que ha... al señor ministro Puente, no... creo que va ser machacar en hierro frío, porque ni siquiera le contestaba a las cartas. No sé si el consejero nuevo tendrá más suerte, pero lo veo muy difícil, que esta cuestión siga adelante. Así que no crean falsas promesas, de verdad. Pues nada más y muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Socialista, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el... la señora procuradora doña Laura Pelegrina Cortijo.

LA SEÑORA PELEGRINA CORTIJO:

Gracias, presidente. Como sabrán, el edificio del Centro de Regulación y Control de León de Alta Velocidad fue puesto en marcha en el año dos mil veinte y alberga el centro de protección y seguridad y el centro de control de tráfico de León, que regulan el tráfico de las líneas ferroviarias de ancho convencional de la zona.



Su puesta en marcha fue fruto del compromiso adquirido por el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero –que tanto les gusta– en su apuesta por la descentralización de instituciones estatales ante el reto de frenar la despoblación, algo de lo que fue incapaz de hacer la Junta de Castilla y León.

IUDEN, INTECO e INCIBE son un ejemplo en León de las políticas de descentralización puestas en marcha por Gobiernos socialistas, tanto Gobiernos socialistas de José Luis Rodríguez Zapatero como de Pedro Sánchez, y que se replican en otras provincias de nuestra Comunidad. Proyectos, muchos de hechos... muchos de ellos, que fueron frenados por Gobiernos populares y por ministros populares, como Íñigo de la Serna... de la Serna –perdón– que dejó el CTC de León sin el control de... de la alta velocidad en la... de la zona noroeste.

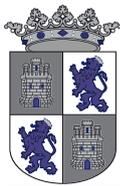
El CTC de León forma parte de la red de centros de gestión de tráfico de Adif de nuestro país, que controlan y coordinan en remoto el tráfico de los trenes desde un puesto centralizado. Adif, entidad dependiente directamente del ministro que tan poco les gusta a ustedes, ha puesto en marcha un nuevo modelo productivo de circulación, y tanto los centros de regulación de circulación como su estructura territorial de apoyo están inmersos en un proceso de transformación tecnológica y organizativa que les permita afrontar los retos del tráfico del futuro.

En paralelo, Adif, también dependiente del ministro Óscar Puente, también está desarrollando la modernización en estos centros del telemando de control de tráfico centralizados, con el fin de establecer itinerarios seguros para los trenes y también está actualizando los sistemas de telecomunicaciones que dan apoyo al sistema, destinando una inversión de 72 millones de euros en un plan que implantará la tecnología más avanzada en los CTC y que ya está instalado en el CTC del Centro de Regulación y Control de León. Inversión que contribuye a la consecución del Objetivo de Desarrollo Sostenible número 9 de la Agenda 2030: fomento de infraestructuras sostenibles, fiables y de calidad.

Teniendo en cuenta que, además de la renovación tecnológica, Adif también trabaja en la reorganización de los centros de gestión del tráfico que prestan apoyo a los CRC a nivel territorial y que, en los próximos años, esa reorganización supondrá la creación de una nueva estructura territorial de centros que se encarguen de la gestión de la circulación en su ámbito geográfico, el CTC de León puede optar a ampliar sus competencias regulando el tráfico en su zona de influencia, y podría ser equivalente al punto 1 de su propuesta de resolución.

En cuanto al punto número 2, en el que instan al Gobierno de España a que el CTC de Adif de León asuma el control de todas las líneas de tráfico ferroviario que... que discurren, perdón, por el territorio de la Comunidad Autónoma, hay que tener en cuenta que el plan de renovación tecnológico de los centros de control de... de tráfico está actualmente en plena ejecución. Los nuevos CTC ya están instalados en 6 CRC, en... en 6 Centros de Regulación y Control: Barcelona, El Berrón, León, Santander, Bilbao y Valencia, tras destinar una inversión de 32 millones de euros.

En diciembre de dos mil veintitrés, Adif adjudicó la renovación del CTC en los centros de regulación de Madrid Chamartín Clara Campoamor y Manzanares (Ciudad Real), que regulan el tráfico convencional en la zona centro y las Cercanías de Madrid. También ha... ha contratado los proyectos de los nuevos CTC en Orense, Zaragoza, Miranda de Ebro, Santander y Bilbao, con una inversión de 16,3 millones de euros. Y su última... y última –perdón– la licitación por 14,5 millones de euros, la



instalación del CTC de las líneas convencionales de la zona sur: Sevilla y sus centros de regulación y control auxiliares de Córdoba, Granada, Málaga y Ronda, por lo que sería incompatible su propuesta y su punto número 2 con la ejecución actual del plan de renovación de los centros de... de tráfico y de control que está llevando a cabo Adif.

Por eso, desde el Grupo Parlamentario Socialista, compartiendo el fondo de la proposición no de ley, lo que pedimos es la votación por separada del punto número 2 de su propuesta de resolución. Nada más.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor procurador don Ramiro Felipe Ruiz Medrano.

EL SEÑOR RUIZ MEDRANO:

Gracias, señor presidente. Señorías, buenos días. Desde el Grupo Popular, como siempre hacemos, leemos y analizamos pues las iniciativas parlamentarias que se nos presentan. Y hoy hemos escuchado también la descripción de lo que se pretende a través de esta PNL presentada por la UPL en voz de la señora Gallego.

Pero, señorías, con todo el respeto parlamentario, no acabamos de ver su oportunidad ni del por qué se nos presenta en este ámbito competencial. Por supuesto, no cuestionamos su debate, nos parece bien, pero sí que pensamos que necesitaríamos más fundamento y un mayor conocimiento para un pronunciamiento con un mayor rigor. Donde tuviéramos pues los argumentos contrastados para tener, si cabe, una opinión más sólida.

Y entenderíamos también aún más si este debate se hubiera ya llevado a cabo en el Parlamento de la Nación, que es donde ha lugar por la materia que estamos debatiendo.

Coincidimos en que el CTC ferroviario de León es un importante centro logístico ferroviario en España, dedicado -como se ha dicho- a la gestión y coordinación de operaciones en la red ferroviaria española. Su estratégica ubicación le convierte en un nodo vital para el tráfico de mercancías... de pasajeros, de pasajeros, de viajeros, siendo un punto de conexión entre diferentes regiones de España y facilitando también rutas comerciales de todos los niveles.

Pero lo que no podemos olvidar, lo que no podemos olvidar es que estos centros ferroviarios son instalaciones dedicadas a la gestión y coordinación, y su gestión no es competencia de la Comunidad Autónoma. Por lo tanto, al no conocer los criterios que rigen el control de tráfico de la red viaria, así como los recursos materiales y humanos que se precisan para el desarrollo de esta tarea y las posibles consecuencias derivadas de los cambios propuestos para otros centros, por ejemplo, el de Miranda de Ebro, nos parece un poco arriesgado hacer un pronunciamiento categórico en esta materia.

Señorías, aunque no se trate de hacer historia, sí que es bueno recordar -como ya he hecho la señora Gallego- que fue hace 70 años cuando se instaló en la provincia de León el original Control de Tráfico Centralizado, y hace 4 -como ha dicho la señora Pelegrina- se inauguró también en León el Centro de Regulación de Circulación.



En estos años hemos vivido una meteórica revolución en este campo, pasando del desvío manual al telefónico, los cables electrónicos, la radiofonía, al uso de internet, wifi, o los más sofisticados y modernos de elementos actuales.

Yo, por lo que he podido leer, estos centros de los que estamos hablando son los nodos neurálgicos de gestión de tráfico ferroviario en España. Pero –y reitero– no podemos olvidar que son implantados, gestionados, y responsabilidad de Adif. Y es una premisa fundamental en este debate.

Y, sinceramente, aunque para nosotros sería muy fácil, pero no sé si acaso muy elegante, sumarnos a esta iniciativa y apoyarla, sin embargo, creemos que, al carecer de una información directa, pues no es un asunto de competencia autonómica, y los datos que tenemos pues son los que hemos encontrado en internet, o la información recabada a lo largo de este día... de estos días, pues pudiéramos no estar acertando en el pronunciamiento.

Pues, como digo, al no tener esa información y documentación precisa tanto de los criterios que rigen el control de tráfico de la red viaria, así como de los recursos, tanto materiales como humanos que se necesitan para desarrollar esa tarea, nos imposibilitaría dar una opinión favorable a algo que corresponde a Adif, que cuenta con todos los datos y con una visión global de la situación, y cuanto que es el organismo competente en la gestión de todos estos aspectos.

Dar mayores competencias para CTC de León sin tener el necesario conocimiento de la operativa ferroviaria, nos parece, al menos, algo arriesgado y, acaso, perjudicial, pues para el otro centro, el de Miranda de Ebro, ubicado también en Castilla y León o a los problemas que esta decisión pudiera acarrear, por ejemplo, en Cistierna.

Claro que nos parece bien y podemos estar de acuerdo con todo aquello que suponga un incremento de puestos de trabajo en Castilla y León. Claro que echamos en falta esos 300 puestos de trabajo que prometió el señor Rodríguez Zapatero, un impulso al potencial logístico de nuestra Comunidad Autónoma; también lo echamos en falta. Y, cómo no, también estamos de acuerdo en evitar que se detraigan recursos necesarios para Castilla y León en favor de intereses exclusivamente políticos o personalistas que... y que criban el principio básico de convivencia y de igualdad entre todos los españoles.

Al Grupo Popular nos gustaría, señorías, que el transporte en general y, por supuesto, también el ferroviario, fuera en Castilla y León prioritario para el Gobierno de España; recibiera, al menos, un trato similar y en las mismas condiciones que se brinda a otras Comunidades Autónomas, tanto el transporte por carretera, por ferrocarril o en avión, porque entendemos, y a las... a las pruebas nos remitimos, que hoy no es prioritario para el Gobierno socialista.

Y como prueba tenemos la ocurrencia ministerial de eliminar decenas de paradas en el mundo rural dentro del mapa de transporte por viajeros o también la lentitud con la que avanza la N-122, por no hablar de los aeropuertos de Castilla y León o el soterramiento en Palencia o en Valladolid o la deficiente situación ferroviaria que viven, como aquí también se ha expuesto, algunas provincias de Castilla y León. Por todo lo expuesto, y ante la falta de competencia y datos fiables para dar un voto favorable a esta PNL, votaremos no a la misma. Muchas gracias, señorías.

**EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):**

Muchas gracias. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña Alicia Gallego González.

LA SEÑORA GALLEGO GONZÁLEZ:

Gracias, presidente, de nuevo. Pues, señorías, creo que... que la... la cuestión es la falta de cumplimiento por parte de quien hace un anuncio en base a un proyecto técnico. Entonces, nosotros, cuando se dice que faltan datos, no, no; los datos están en el dos mil diez, cuando viene un ministro y un presidente de una empresa pública, la empresa Adif, que es la administradora de infraestructuras ferroviarias, y dice públicamente, anunciando el proyecto, que va a crear 300 puestos de trabajo, va a hacer una inversión en un edificio de 12 millones largos de euros, con lo cual se entiende que es un edificio que va a ser rentabilizado para, dice además expresamente y públicamente, 1.600 kilómetros de alta velocidad que se gestionarán desde León.

Creo que nadie, o es un osado o es un inconsciente, viene como ministro competente del área y un presidente de una asociación, empresa pública, con un proyecto que dice que está estudiado y aprobado, que va a gestionar eso. Oiga, los datos están ahí. Nosotros no nos lo hemos inventado. Dos mil diez, dos mil once, Gobierno socialista de Zapatero.

Bueno, pues León cree en esos proyectos. Y entonces entiende que la realidad va a ser eso. Porque todo lo demás son engaños, son mentiras, son falacias, es un cuento chino. Entonces, ¿a quién estamos engañando?, ¿al ciudadano? Si nosotros lo que venimos es a reclamar que el cumplimiento de hace más de 14 años pues sea una realidad. Y no sabemos si se perjudica o no, porque eso tendría que haberlo hecho quien, en su día, publicó que se iba a hacer esa gestión y que este centro iba a tener una serie de competencias.

Con lo cual, nosotros aquí lo que venimos es a poner de manifiesto que cuando se dice o se anuncia públicamente un proyecto es porque se habrá estudiado y no hay una intención de engaño hacia nadie. 300 puestos de trabajo de empleados cualificados, cualificados. Un edificio de 4 plantas que le ha dado una vergüenza horrible a quien gestiona este tipo de instalaciones y ha tenido que rellenar, en 2 plantas, con personal administrativo que se ha traído de otro centro porque estaba en unas condiciones insalubres, y para darle sentido o darle contenido a un edificio que tendría una posibilidad mucho mayor de las que actualmente está siendo destinado.

¿Que es una vergüenza la situación en que se encuentra, pues, el tráfico? Claro, el tráfico ferroviario, el tráfico por carretera, las autovías y un largo etc. Y cada uno tendrá que responder de lo suyo. La Comunidad Autónoma también tiene su responsabilidad, y mucha, porque ha prometido una serie de autovías, ha prometido pues lo que hemos estado hablando aquí, desde la León-Bragança cuando gobernaba pues tanto el Partido Popular y el Partido Socialista pues en su... en su línea, como en la competencia que hoy nos trae a esta Comisión pues en materia ferroviaria, más de lo mismo. Y como usted me decía, pues que si Cistierna... Cistierna, bueno, yo no sé qué... qué posibilidades tiene Cistierna, pero la competencia ahora es que, efectivamente, hay un puesto de mando y que si se cierra tendrá que tal... pero mejor eso que irse a la calle. Pero hay una responsabilidad. ¿O qué hacemos?



¿No miramos nadie para porque sea Cistierna o porque sea el otro lado? Quiero decir, pues habrá que asumir una responsabilidad. Y estos señores, si hace 14 años tienen una responsabilidad, pues tendrían que asumirla.

¿Hablamos de FEVE también? ¿Hablamos de cómo está León y la integración de... de FEVE, y de quién era responsable? Porque también estaba ahí el señor Orejas, que era el responsable y no trajo los trenes que podrían dar lugar a la integración. También podemos hablar del Partido Popular, podemos hablar de quien quiera. Pero es que hay una responsabilidad. Y parece mentira que ahora se diga que es que no hay un estudio hecho. Hombre, hace 14 años estaba un proyecto y se vendió. Y, seguramente, fueron a las elecciones unos y otros vendiendo que iba a generar no sé cuántos puestos de trabajo que León... públicamente se dijo que León necesitaba esa herramienta para la vertebración social del territorio para que este territorio tuviera unas condiciones igualitarias. Es decir, lo que decía el señor Pascual de la descentralización que es necesaria de los territorios. Todo una mentira que, cuando ustedes gobiernan, pues se olvidan plenamente de darle satisfacción.

Yo vuelvo a lo mismo. Nosotros, aquí, lo que poníamos de manifiesto es que hay otros centros que, efectivamente, han cumplido. Por ejemplo, el de Valencia, que tiene más de 100 empleados. En el caso de León se vendió y no se trajo. ¿Qué se puede dar lugar a además al teletrabajo, se puede dar lugar a muchas posibilidades? Pues también, seguramente. Pero lo que estamos aquí poniendo de manifiesto es la necesidad de que, viendo las líneas existentes y viendo las posibilidades que teníamos, no entendemos ahora la sinrazón de que se diga que faltan datos. Los datos creo que estaban plenamente justificados en el pasado.

León sigue siendo una gran olvidada, porque de todas las Comunidades que están bonificadas como servicio público, León todavía sigue sin tener esa cualificación. Con lo cual, todavía ese perjuicio mayor en cuanto a esas líneas que todavía no pueden usarse en unas condiciones iguales por los ciudadanos, con los perjuicios de asentamiento poblacional y un largo etc.

Es decir, podemos hablar de muchas cosas en relación a... al tema ferroviario y cómo se han cerrado rutas que han generado un perjuicio económico, desde la Ruta de la Plata, como ahora, el corredor sigue siendo un tema que se lanza de un lado y del otro, el Corredor Atlántico, como usted decía, que no se ha tratado en el Parlamento Nacional. Pero es que si pones la tele y ves cómo funciona el Parlamento Nacional, se habla de todo menos de las competencias. Es decir, que quizá si tuviéramos que esperar a ese punto, nunca llegaríamos a tratar los asuntos que, de forma indirecta, pues pueden ser competencia, pero, sobre todo, nos afectan a los ciudadanos que vivimos en esta tierra.

Aquí lo único que hacemos es pedir lo mismo que se suele pedir con carácter habitual, que es que cuando hay una serie de proyectos que nos afectan y que no se han cumplido, pues que se inste por parte de la Administración competente a que se estudie o que se trate sobre este tema. Nosotros no tenemos ningún problema -nos lo pedía al Partido Socialista- de que se lleve a cabo la votación por separado. Pues son 2 puntos, con lo cual no tenemos ningún problema en que así se haga.

Y reiterar, simplemente, la necesidad de que eran dos líneas distintas: una, que se asumieran más competencias; y otra que, bueno, en este caso, se asumieran esas líneas... esas líneas que pasan, líneas ferroviarias, que pasan por el territorio como fruto de la descentralización y, con ello, pues todos los problemas que tiene, pues estas 2 regiones y, al final, la necesidad de vertebrarla y esa cohesión económica y social.



No voy a entrar ya más, porque creo que... que la cuestión es clara. Es decir, es un tema debatido desde hace muchos años, es una promesa incumplida, y que los ciudadanos, bueno, pues... pues tampoco se olvidan de... de la situación, sea de la alta velocidad. Es decir, que se prometió esos 1.600 kilómetros que se iban a gestionar desde este... desde este centro de regulación que ahora asume las tres... los tres centros: el de... el del ancho convencional, el de la alta velocidad y el de... y las convencionales. Y que, por lo tanto, bueno, pues no tiene más sentido el que sigamos dándole vueltas a una serie de promesas incumplidas y una patada hacia adelante de lo que se podría dar cumplimiento de forma directa.

Así que aquellos partidos que apoyen estas iniciativas nos parece... nos parece lo correcto para los ciudadanos en una situación de igualdad. Darles las gracias desde la Unión del Pueblo Leonés, y si ustedes consideran que no es correcto, pues serán cómplices de los engaños que se van produciendo de forma sucesiva y cada vez que llega una campaña con los leoneses y con sus intereses. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR BERZOSA PEÑA):

Muchas gracias. Como ha aceptado la votación por separado, se votará primero el punto número 1 y posteriormente el número 2. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000993

Para el punto número 1, ¿votos a favor? Ocho. ¿Votos en contra? Diez. No hay abstenciones. Y para el punto número 2, ¿votos a favor? Uno. ¿Votos en contra? Diez. ¿Abstenciones? Siete.

El resultado de la votación es: para el punto número 1, dieciocho votos emitidos, ocho votos a favor, diez votos en contra, quedando rechazado el punto de la proposición no de ley debatida.

Y para el punto número 2 serían: dieciocho votos emitidos, un voto a favor, diez votos en contra y siete abstenciones, quedando rechazado también el segundo punto de la proposición no de ley debatida.

Se levanta la sesión, siendo las doce cero nueve. Muchas gracias.

[Se levanta la sesión a las doce horas nueve minutos].