



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2010

VII LEGISLATURA

Núm. 618

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 19 de noviembre de 2010, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 1147-I, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Ildefonso Sanz Velázquez, D. Ángel José Solares Adán, D. Pedro Nieto Bello y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a completar las plataformas logísticas de la red de enclaves logísticos de Castilla y León, a impulsar la creación y constitución de las sociedades logísticas, las gestoras de enclaves y las centrales de compras de la red, y a presentar en las Cortes un calendario para la finalización de la red del modelo Cylog, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 285, de 18 de febrero de 2010.
2. Proposición No de Ley, PNL 1340-I, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Ildefonso Sanz Velázquez, D. Ángel José Solares Adán, D. Pedro Nieto Bello y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a realizar los estudios necesarios de movilidad en las grandes aglomeraciones urbanas de la Comunidad, y a impulsar los acuerdos con los Ayuntamientos o Entidades Locales afectadas para mejorar la coordinación del transporte público de viajeros, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 366, de 7 de octubre de 2010.
3. Proposición No de Ley, PNL 1347-I, presentada por los Procuradores D. Manuel Fuentes López, D. José Ignacio Martín Benito y D. Manuel Ramos Pascual, instando a la Junta de Castilla y León

a presentar públicamente y a sacar a licitación el proyecto de paso elevado sobre la variante de Fuentesauco (Zamora), y a finalizar el proyecto de modernización de la carretera ZA-604, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 366, de 7 de octubre de 2010.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	11995	Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	12000
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	11995	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. García Cirac (Grupo Popular).	12001
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	11995	Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12002
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	11995	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	12004
Primer punto del Orden del Día. PNL 1147.		Tercer punto del Orden del Día. PNL 1347.	
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al primer punto del Orden del Día.	11995	El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	12004
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	11996	Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	12004
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	11997	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Álvarez Sastre (Grupo Popular).	12005
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	11998	Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12007
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	11999	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	12008
Segundo punto del Orden del Día. PNL 1340.		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	12008
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	11999	Se levanta la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos.	12008

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Buenos días. Fernando Rodero sustituye a Ángel Solares y Manuel Ramos a Felipe Pascual Fernández.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Muñoz. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Buenos días. Ana Rosa Sopena Ballina sustituye a José Antonio de Miguel Nieto, María Dolores Ruiz-Ayúcar Zurdo sustituye a María de los Ángeles Armisen Pedrejón.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Por el señor Vicepresidente se dará lectura del primer punto del Orden del Día.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): **Proposición No de Ley 1147, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Ildelfonso Sanz Velázquez, don Ángel José Solares**

PNL 1147

Adán, don Pedro Nieto Bello y don Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a completar las plataformas logísticas de la red de enclaves logísticos de Castilla y León, a impulsar la creación y constitución de las sociedades logísticas, las gestoras de enclaves y las centrales de compras de la red, y a presentar en las Cortes un calendario para la finalización de la red del modelo Cylog, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 285, de dieciocho de febrero del año en curso".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. El sector del transporte tiene una importancia estratégica fundamental para el desarrollo social y económico regional. Una buena red de infraestructuras logísticas desarrolla la competitividad, fortalece la cohesión territorial y social, mejora la accesibilidad y garantiza el derecho de movilidad. Castilla y León necesita una red logística intermodal, dinámica y alto nivel funcional para sumarse a la red europea de transportes combinados.

La Junta de Castilla y León dispone de un plan que regula el modelo Cylog de infraestructuras complementarias del transporte y la logística de Castilla y León para el periodo dos mil seis-dos mil quince. El modelo Cylog se planteó con el objetivo de convertir a Castilla y León en el referente logístico del norte y noroeste peninsular.

La logística va más allá del transporte de mercancías, aunque este se concibe como el eje básico de la logística. El concepto en sí mismo es mucho más amplio, ya que gestiona, planifica actividades de departamentos diferentes, regula la producción, se ocupa del transporte, almacenaje y distribución. El transporte intermodal tiene efectos beneficiosos directos sobre la reducción de costes sociales y de costes infraestructurales.

El modelo Cylog 2006-2015 define, diseña y prevé poner en marcha y operativos quince enclaves logísticos, de los cuales, en estos momentos, solo cinco están en pleno funcionamiento (León, Palencia, Salamanca, Valladolid y Benavente), seis están aún en desarrollo, sin completarse su desarrollo (Ávila, Miranda de Ebro, Ponferrada, Almenar de Soria, el enclave logístico regional o área central y Zamora) y cuatro siguen aún proyectados (Arévalo, Burgos, Aranda de Duero y Segovia).

Respecto a la superficie disponible, en estos momentos hay ciento ocho hectáreas operativas; en desarrollo o en fase de construcción, o en alguna de sus fases, noventa y nueve hectáreas; y superficie proyectada, la misma casi... prácticamente la misma del inicio, en las que no se ha hecho absolutamente nada, un millón trescientas cuarenta y cuatro mil hectáreas... perdón, mil trescientas cuarenta y cuatro hectáreas.

De las mil quinientas cincuenta y dos hectáreas de superficie de actuación previstas, solo ciento ocho están operativas, lo que supone un 6,9%; un 6,3 en desarrollo; y pendiente, sin hacer absolutamente nada, un 86,6%. Son los mismos datos -o prácticamente los mismos- que cuando se presentó el modelo Cylog en el año dos mil seis, dos mil siete, dos mil ocho y dos mil nueve, apenas han variado los datos. No han puesto en marcha el sistema previsto de revisión, evaluación y control de desarrollo e implantación de la red Cylog.

El modelo Cylog contempla y define también la creación de unas sociedades instrumentales para garan... garantizar el despliegue del modelo. Y el modelo pretendía tener, en el año dos mil nueve, constituidas y en funcionamiento las quince sociedades logísticas -en estos momentos, aún le faltan diez-, quince sociedades gestoras de enclaves -aún faltan cinco-, nueve centros o centrales de compras -faltan tres-. Y los planes de negocio y financieros, en dos mil once, deberían tener todos, y aún les faltan diez. Así mismo, el modelo prevé tener en el año dos mil once todos los planes de negocio y financiero realizados; por el momento, les faltan diez.

Finalmente, en el año dos mil quince, deberán estar... deberá estar completada la red logística y consolidado el modelo y... plenamente opela... operativo. Es evidente que los objetivos estratégicos que se marcó el modelo Cylog no se están cumpliendo, lo que hace que la intermodalidad en Castilla y León, por el momento, no sea una alternativa real al transporte un... unimodal por carretera.

Por ello, se presenta la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León:

Uno. A completar las plataformas logísticas en desarrollo y las proyectadas de la reiden... de la red de enclaves logísticos en Castilla y León.

Dos. A impulsar la creación y constitución de las sociedades logísticas de las gestoras de los enclaves y de las centrales de compra que completen la red del modelo Cylog.

Y tres. Presentar en las Cortes un calendario de fechas e inversiones que garantice la finalización de la red del modelo Cylog".

Esperando contar con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, por el momento, nada más, Presidenta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Rodri... Rubén Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. Primeramente, Señoría, permítame que le diga lo mismo que le digo cada vez que debatimos sobre centros logísticos. Efectivamente, es verdad que este... que este sector del transporte tiene una importancia... que el sector del transporte tiene una importancia estratégica fundamental para el desarrollo social y económico regional. Esto lo compartimos usted y yo, y probablemente lo comparte todo el mundo menos el Ministro Blanco, que no ve estos principios fundamentales en las características del transporte, ¿no?, y manifiesta públicamente su intención de eliminar sectores del transporte que él entiende no son rentables, valorando unos criterios meramente materialistas, casualmente siempre en Castilla y León.

Por eso, Señoría, permítame que este discurso de accesibilidad, de movilidad, de cohesión territorial y social que usted incluye siempre en... en sus antecedentes, y que nosotros estamos totalmente de acuerdo con ellos, pues los haga usted llegar... y es conveniente que se lo haga llegar a los dirigentes en el parti... del Partido Socialista, y sobre todo al Ministro Blanco, que es quien en realidad no se lo cree, y es quien le va a hacer un daño terrible a nuestra Comunidad Autónoma aplicando un criterio materialista, siempre en Castilla y León. Porque usted y yo sí estamos de acuerdo con esos principios fundamentales; yo estoy de acuerdo que usted lo dice totalmente convencida de que es así, y creemos que son los prin... principios fundamentales que deben informar el transporte en Castilla y León.

Por esto, Señoría, a fecha de hoy, por esta razón existen siete y no cinco enclaves que se encuentran ya en funcionamiento (Benavente, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Ávila y Valladolid); dos están en construcción, mediante concesiones de la Consejería de Fomento (Soria y Miranda de Ebro); y uno, de inminente inicio de obras (Aranda de Duero).

Por lo que se refiere al resto de los enclaves, se encuentran en distinto grado de desarrollo. El área central, en relación al proyecto regional, previo al inicio de obras. Ponferrada, Zamora, Segovia y Arévalo, en todos estos enclaves se va a des... a desarrollar el pertinente plan de negocio, que será el que fije las áreas a habilitar en cada uno de ellos y las infraestructuras necesarias

para poder dar servicio a las demandas que, en materia logística, existen en el área de influencia de cada uno de ellos.

En la actualidad, dentro de los enclaves existen diez gestoras constituidas, nueve centrales de compras y tres sociedades logísticas, siendo el número de gestoras y centrales acorde con los enclaves en funcionamiento y en obras, como es lógico. A medida que desarrolle... que se desarrolle el resto de enclaves, se irán constituyendo más gestoras y centrales de compras, como es totalmente normal.

Señoría, llevamos dos años largos de crisis económicas, de gravísima crisis económica. Lo que es más penoso, llevamos dos años sin aplicar medidas económicas eficientes por parte del Gobierno del Partido Socialista en la Nación, lo que ha afectado gravemente a la estabilidad financiera de todos los sectores y, como es lógico, también a la estabilidad financiera de los enclaves logísticos.

Dada la situación de crisis actual, y porque la Junta de Castilla y León sí cree en esos principios de cohesión territorial, de interés social y de movilidad que usted menciona, y en los que cree el Partido Popular y en los que no cree, a nivel nacional, el Ministro Blanco, es por lo que la Consejería de Fomento ha considerado necesario llevar a cabo un plan de reactivación de dicha red, en el cual se prevé la intervención de Provisla mediante inversiones con retorno, tanto mediante préstamos participativos como inversiones directas en el capital social de las entidades gestoras de los diez enclaves logísticos objeto de dicho plan de reactivación de la red Cylog.

El importe total del plan es de 36,2 millones de euros. Su objeto es consolidar los enclaves afectados por la crisis económica, apoyar la modernización de los servicios que prestan los enclaves y desarrollar algunas infraestructuras estratégicas para el funcionamiento de los mismos y de los sectores a los que sirven. Estas dos circunstancias, implementación del plan de reactivación y revisión del modelo Cylog, obligan a rediseñar los métodos de intervención de la Administración Regional en los mismos, así como su más precisa previsión de inversiones y fuentes de financiación.

Señoría, vamos a votar que no. Y, Señoría, la Junta de Castilla y León sí está cumpliendo los objetivos del modelo Cylog 2006-2015. Últimamente, en la prensa, pues, puede usted comprobar hace unos días cómo nuestro Consejero Antonio Silván apostaba por esos mismos principios informadores que usted apuesta en sus proposiciones no de ley, donde dice que las infraestructuras ferroviarias han sido y seguirán siendo un elemento clave de vertebración y de cohesión... de cohesión social; por eso, pues, Junta y Feve modernizarán las infraestructuras en León, Palencia y Burgos.

También, el mismo día se da luz verde al desarrollo de la plataforma logística de Torneros-Grulleros. Todo esto lo puede usted leer en la prensa diaria. Lo que quiere decir que la Junta de Castilla y León sí está tomando medidas contra esas dificultades; algunas -como las dificultades económicas, enormes como usted conoce-, incluso antes, Señoría, de que el Partido Socialista y el propio Gobierno del señor Zapatero reconociera la crisis. Por eso no podemos votar a favor, porque estamos trabajando, tomando medidas e intentando cumplir todos los objetivos del plan. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, don Rubén Rodríguez Lucas. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Señor Rodríguez Lucas, coincidimos en la importancia estratégica, pero, yo... desde luego, este Grupo con compromiso, pero desde su Grupo sin ningún compromiso, porque no se entendería de otra manera que votaran en contra como van a votar. Y tampoco se entiende que... que realce y ponga en relieve la importancia estratégica para luego votar en contra, cuando usted conoce y sabe perfectamente la paralización que está sufriendo la red de infraestructura logística Cylog en la Comunidad; la conoce, lo sabe y, además, consiente con su voto en contra. Por lo tanto, mire, de importancia estratégica, desde luego, para este Grupo sí; para el suyo, no lo parece.

Respecto al Ministro Blanco, pues ya me extrañaba a mí que no fuera a tener también la culpa de esto. Es que... es que no tiene sentido, es que no tiene sentido, es que es muy fácil decir "no, y tu más" y la culpa... los demás. Pero, mire, ¿qué tiene que ver el Ministro Blanco con la red de infraestructuras logísticas de Castilla y León? ¿Es que, acaso, el Ministro Blanco hizo... hizo y planteó el modelo logístico en esta Comunidad? Que yo sepa, lo hizo el Partido Popular, ¿vale? De manera que difícilmente viene... puede venir a culpar ahora al Ministro Blanco de la paralización que tiene la Junta de Castilla y León, de la paralización que tiene el Partido Popular en la logística de la Comunidad. El modelo es del Partido Popular. El modelo y el desarrollo y gestión del modelo es del Partido Popular. ¿Me puede explicar qué pinta aquí el Ministerio de Fomento? ¿Me puede explicar qué pinta el Ministerio de Fomento? Vamos, absolutamente nada, porque las competencias, las competencias y los principios fundamentales a los que alude, se le llena la boca con los principios fundamentales, pues los principios fundamentales se los voy a recordar yo, son el Estatuto de Autonomía y las competencias de esta Comunidad, y esas las tiene en exclusiva Castilla y León, por lo tanto... y se las otorga el Estatuto de Autonomía. Lo que tienen que hacer es gestionar sus competencias y no tratar de que los demás, de que otras Administraciones que no son competentes, vengan a

gestionar sus competencias; tendrán que renunciar a ellas si son incapaces de gestionarlas. Lo que no puede ser es que reclamen a los demás las obligaciones propias. Es que esto no tiene... no tiene ningún sentido.

Y además son compromisos electorales del Partido Popular, que tampoco están cumpliendo. Si quiere se los puedo recordar: "Nuestro compromiso con el transporte y la logística, apartado IV... 3.5-. Impulsaremos, en el marco del modelo Cylog, de infraestructuras complementarias del transporte y la logística de Castilla y León 2006-2015, los nuevos enclaves logísticos de Ávila, Miranda de Ebro, Almenar de Soria, Ponferrada, Zamora y la terminal logística regional situada en el eje Villamuriel-Magaz-Venta de Baños". Bueno, pues están todas sin hacer. Están todas sin hacer. Está exactamente igual que hace años.

Otro compromiso: "Continuaremos trabajando en la adaptación y modernización de los centros de transporte y asistentes". Pues sí, lo único que han hecho ha sido modernizar los cinco que hay operativos e incluirlos en la Red Cylog. Además es que ni siquiera los han hecho nuevos. Simplemente han modernizado los cinco que en este momento están operativos, antiguos centros de transportes remodelados.

Otro compromiso más del Partido Popular, compromiso electoral, ¿eh?, y reiterado año tras año también por el Consejero y por el Presidente: "Desarrollaremos de forma progresiva los servicios avanzados contemplados en el modelo Cylog, promocionando empresas, promocionando...", pues igual. Y estos son compromisos del Partido Popular, son compromisos suyos. No son compromisos del Ministro Blanco.

"Impulsaremos actuaciones logísticas en sectores prioritarios estrechamente vinculados a la economía regional, como el agroalimentario, el automoción, el farmacéutico, el sanitario", pues mire, de los quince enclaves logísticos que prevé el modelo once son industriales y de automoción, y solo están funcionando cuatro: uno de distribución en Benavente, que está operativo y funcionando, por cierto, distribución... y si mira... si mira las estadísticas, mire, le invito a que consulte las estadísticas de los que están funcionando, son absolutamente lamentables muchas de ellas; uno agroalimentario exclusivamente, en Almenar de Soria, que no está hecho; un farmacéutico en Aranda, que no está hecho; un minero en Ponferrada, que no está hecho. Estos son sus compromisos electorales, Señoría, no son los compromisos electorales del Ministro Blanco.

"Continuaremos promoviendo y desarrollando convenios de colaboración con las autoridades portuarias", bueno, pues igual, estamos en lo mismo. De los convenios previstos con los puertos, pues, todos tampoco están cumplidos.

Y, bueno, ya de la intermodalidad, mire, las líneas estratégicas, seis líneas estratégicas, y, de las seis líneas estratégicas, la primera de la reglamentación del modelo, bueno, pues evidentemente, tiene que... tiene que regularse por reglamento y están, pero la línea dos, la creación de las asociaciones, se creó en el año dos mil ocho, a partir de ahí ya no se ha cumplido absolutamente nada más. Desarrollo de los enclaves, no están todos. Mecanismos de financiación de los enclaves, tampoco se han completado. La implantación del modelo Cylog de servicios avanzados y acciones complementarias tampoco está hecho. El seguimiento y revisión del modelo Cylog, pues tampoco; por cierto, le recuerdo que este año es año de revisión, y se está pasando el año y no han acometido la revisión.

Respecto a los ejes, pues mire, el eje transeuropeo, de seis previstos, solo están tres en funcionamiento. Del eje oeste, del corredor del Duero -tanto con el corredor del Duero, tanto con el corredor, tanto que reivindican el corredor del Duero- pues parece que las infraestructuras logísticas del corredor del Duero le preocupan bastante poco al Partido Popular, porque, de cuatro previstos, solo hay uno en funcionamiento. De la zona central, de tres funcionan dos. De la Ruta de la Plata, de cinco están funcionando cuatro. Y del eje Madrid-La Coruña, de seis están funcionando dos. Si a usted le parece que esto es de recibo, bueno, pues claro, no me extraña que cumplan al Ministro Blanco o al vecino del quinto, o al primero que pase por allí, con tal de no asumir la responsabilidad de la mala gestión y nefasta gestión que tiene la Junta de Castilla y León en infraestructuras logísticas como en otras cosas.

Dice que podemos ver en prensa, es que eso es todo lo que podemos ver de la Consejería de Fomento. Eso es todo lo que podemos. El Consejero de Fomento, el señor Silván, es experto, experto en manejar los medios y experto en vender, esto es lo que hace, pero lleva con el mismo discurso... en infraestructuras lleva con el mismo discurso desde el año dos mil siete y desde el año dos mil ocho, exactamente el mismo discurso, es experto en futuros, en hablar de futuros y en vender humo; en decir conseguiremos, haremos, haremos, haremos, hemos, hemos, hemos, y son todo futuros; pero, desde luego, el presente, el presente y la realidad y la gestión día a día del presente es absolutamente calamitosa. Y ahora, claro, sí, la culpa la tendrá la crisis, pero ¿en los años de bonanza económica, qué han hecho?

Mire, si le saco las estadísticas... no me voy a resistir, no me voy a resistir. Se la voy a enseñar. Estadística año dos mil seis: sesenta y nueve hectáreas operativas; mil cuatrocientas, nada; año dos mil siete, la misma estadística del año dos mil seis; año dos mil ocho, señor Rubén, la misma; año dos mil nueve, exactamente la misma. ¿A esto le llama eficacia? ¿A esto le llama

gestión? ¿De esto puede presumir en la... en los medios? Claro, no me extraña que hable de lo que van a hacer en el dos mil veinte o en el dos mil diez, cuando se complete el modelo en el dos mil diez.

Verdaderamente lamentable que además voten en contra, porque usted sabe muy bien que disponer de un modelo logístico plenamente en funcionamiento, fuerte, potente, desarrolla la Comunidad, genera empleo. Mire, si le quiere, le puedo recordar cuántos empleos por hectárea -le podríamos hacer los números- se están perdiendo por no disponer de un modelo logístico en condiciones, y, desde luego, del que merece una Comunidad, una Comunidad como la nuestra, por la que transcurren todos los ejes nacionales, o prácticamente todos. Se están perdiendo puestos de trabajo en torno a cientos de puestos de trabajo simplemente por no disponer de la red. Esto es lo que les preocupa, desde luego, al desarrollo de la Comunidad.

Pero, claro, si es que esto partió con un vicio de fondo, viene viciado de fondo. Planteamos un modelo logístico, de infraestructuras logísticas, sin tener ordenado el territorio, sin disponer de normas de ordenación del territorio. Claro, a partir de ahí es como hacer la casa sobre un barrizal.

Esta es la situación lamentable de la logística, y lamento, lamento que además con su consentimiento, con su complacencia, con la complacencia del Grupo Parlamentario Popular, pues, la Junta de Castilla y León siga felicitándose en los medios, siga presumiendo de lo que no hace en los medios y de hablando de futuros, y su gestión no sirva para impulsar decididamente la acción del Gobierno de la Junta de Castilla y León y los compromisos con la logística y con esta Comunidad. Nada más, Presidenta. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1147

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Por tanto, votos emitidos: dieciséis. A favor: seis. En contra: diez. Queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y por el señor Vicepresidente se dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

PNL 1340

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): "**Proposición No de Ley 1340, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Ildefonso Sanz Velázquez, don Ángel José Solares Adán, don Pedro Nieto Bello y don Pascual Felipe**

Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a realizar los estudios necesarios de movilidad en las grandes aglomeraciones urbanas de la Comunidad y a impulsar los acuerdos con los Ayuntamientos o Entidades Locales afectadas para mejorar la coordinación del transporte público de viajeros, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 366, de siete octubre del dos mil diez".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. La Ley 15/2002, de veintiocho de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, establece las normas con carácter general para la prestación de los servicios de transporte público urbano de viajeros en la Comunidad de Castilla y León; determina los modos y reglas de coordinación entre el transporte urbano e interurbano; fija las condiciones para la prestación de servicios de transporte en automóviles de turismo; y señala el régimen aplicable a las infracciones y sanciones en esta materia. Por otro lado, pretende buscar soluciones eficaces a las nuevas demandas y necesidades de movilidad de los ciudadanos y accesibilidad, regulando las medidas precisas para facilitar la movilidad, la accesibilidad, el respeto al medio ambiente y contribuir a la cohesión de la red de transportes públicos.

El Título III de la referida Ley está dedicado a la coordinación de los servicios de transportes urbanos e interurbanos. La coordinación entre el transporte urbano e interurbano es fundamental, como lo es la cohesión de la red de transportes públicos que operan en la Comunidad, para la buena prestación del servicio y la cohesión de la red de transporte público, así como para prestar las soluciones necesarias y eficaces para la movilidad e intercambio de los ciudadanos.

La coordinación de los servicios urbanos e interurbanos tiene como finalidad integrar en una sola red articulada los servicios de transporte en aquellas zonas donde varios núcleos urbanos dependen de diferentes municipios y por su situación económica, social, geográfica, asentamiento y volumen de población necesitan racionalizar y armonizar sus modos de transporte público y garantizar con ello la movilidad de los ciudadanos, impidiendo segregación y aislamiento, para la cual... para lo cual, la coordinación es fundamental.

Para ello, los planes coordinados de explotación se configuran como el instrumento básico y eficaz para regular las relaciones entre servicios urbanos e interurbanos y potenciar el funcionamiento integrado de las

redes de transporte en las ciudades y las aglomeraciones urbanas o municipios de sus entornos más próximos. La coordinación se realizará mediante la constitución de una entidad metropolitana, mediante la elaboración y puesta en marcha de los planes coordinados de explotación y mediante la fijación de los puntos de parada urbana de los servicios interurbanos. La coordinación respetará los principios de eficacia en la gestión, autonomía de las Entidades Locales y los derechos preexistentes de las empresas prestadoras de los servicios públicos de transporte. Los planes coordinados de explotación los elaborarán los municipios afectados según su ámbito, bien de oficio o a instancia de los operadores de transporte, o por requerimiento y petición de la Consejería de Fomento.

La elaboración de un buen estudio de movilidad para aquellas zonas que si... que así lo requieran revelará los hábitos de desplazamiento de la población en un territorio dado. De esta manera se podrá adecuar la oferta de transporte público a las existencias... o a las exigencias de la demanda, y así se podrá optimizar el aprovechamiento de los recursos disponibles. El estudio de movilidad detectará el posible problema de transporte existente, analizará los factores que lo producen, así como sus causas, y podrá establecer las soluciones o alternativas para equilibrar y coordinar la oferta con la demanda.

El transporte público de viajeros es un derecho social básico, como lo es, también, garantizar la movilidad y accesibilidad de los ciudadanos, por lo que los poderes públicos tienen la obligación y el deber de garantizar el transporte público y su buena coordinación para la efectividad de estos derechos. Corresponde a la Comunidad Autónoma el ejercicio de las competencias en ordenación y coordinación de la red de transporte público en Castilla y León. Por esta razón, se presenta la siguiente propuesta de resolución:

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

En primer lugar, realizar los estudios de movilidad necesarios en las grandes aglomeraciones urbanas de Castilla y León a fin de poder determinar las necesidades de coordinación.

Dos. Impulsar los acuerdos con los Ayuntamientos o Entidades Locales afectadas para la formulación y posterior elaboración por la comisión técnica que se pueda crear al efecto de los planes coordinados de explotación, con el fin de mejorar la coordinación del transporte público de viajeros y garantizar el derecho de la movilidad y accesibilidad de los castellanos y leoneses". Por el momento, nada más, Presidenta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. En

turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María Josefa García Cirac.

LA SEÑORA GARCÍA CIRAC: Gracias, señora Presidenta. Tenemos que comenzar situando el tema del transporte metropolitano dentro de la legislación vigente en esta materia en Castilla y León. Y así, es de obligada referencia la Ley 15/2002, de veintiocho de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, una ley que permite abordar una problemática de ámbito supramunicipal, como es el crecimiento de las ciudades, ciudades entre cuyos núcleos de población existen vinculaciones económicas, sociales o territoriales que generan -esto es indudable- una mayor demanda de colaboración y una mayor demanda de transporte público.

Se regulan en la Ley, como ha puesto de manifiesto la Portavoz Socialista, los planes coordinados de... de explotación, planes que pueden estructurarse organizativamente mediante convenios entre las entidades competentes o a través de la creación de una entidad pública supramunicipal, consorcial o con cualquiera otra de las fórmulas previstas en la Legislación, en la normativa sobre régimen local, que realice, con una autonomía plena, la ordenación unitaria de los servicios de transporte en la zona en la que se trate.

Y algo que es indiscutible es que la Junta de Castilla y León se preocupa y trabaja porque el transporte metropolitano sea el adecuado, sea el que mejor preste servicios a los ciudadanos, tanto de las zonas que tienen una aglomeración urbana como a todas las de los alrededores, intentando una mejor comunicación y unas mejores condiciones para el transporte metropolitano.

Y así, es algo indiscutible que la Junta de Castilla y León viene realizando estudios de movilidad en aquellas localidades que, por su número de habitantes, pudieran hacer necesario la toma de decisiones en relación a estas cuestiones, a una mejora de los servicios y a una mejora de la... de la red de comunicaciones, a ese transporte metropolitano del que estamos hablando. Y esto es algo indiscutible, y a continuación pondré de manifiesto datos que lo corroboran... que lo corroboran.

En este proceso, Señorías, la Junta de Castilla y León no va sola en la realización de estudios y en las tomas de acuerdos con los Ayuntamientos y con las zonas... con los Ayuntamientos principales y con todas las zonas del alfoz se está trabajando de la mano. Y así, se trabaja con los Ayuntamientos, se están evaluando las necesidades de movilidad de cada una de las localidades y se están tomando en cada caso las decisiones que se considera oportunas.

En muchas... en muchas de nuestras aglomeraciones urbanas ya se ha firmado un protocolo de colaboración

-como le demostraré- y se trabaja en el resto para que, una vez detectadas las necesidades reales de movilidad para trabajar sobre... sobre datos, no sobre humo -como usted decía-, las Entidades Locales implicadas colaboren en la realización y en la firma de estos protocolos, junto con la Consejería de... de Fomento, como no podía ser de otra manera.

Y, como consecuencia de... de todo ello, de este trabajo continuado de años, ya se ha implantado el transporte metropolitano en las áreas de Salamanca, de Burgos y de Segovia, y está previsto en... la puesta en funcionamiento muy próximamente el transporte metropolitano en León.

Y a continuación quiero señalarle, pues una serie de datos, el presente, la realidad del transporte metropolitano en Castilla y León, en las diferentes zonas.

Así, comenzando por... por Burgos, tenemos que señalar que el día dieciocho de febrero de dos mil cinco ya se firmó un protocolo de colaboración entre la Consejería de Fomento, entre el Ayuntamiento de Burgos y veinticuatro Ayuntamientos de su alfoz para el desarrollo de medidas de fomento del transporte público en el área metropolitana. Se constituyó el día seis de abril de dos mil cinco una comisión técnica, que se ha reunido ya dos veces, y se constituyó también una ponencia técnica para el desarrollo de los trabajos, ponencia que se ha reunido en veinte ocasiones, la última poco antes del verano, el quince de junio de dos mil diez. Y nos orgullecemos de señalar que ya está funcionando la primera parte, la primera fase del transporte metropolitano en el alfoz de Burgos, con satisfacción de los... de los usuarios, de todas aquellas personas que se benefician de este transporte.

En el caso de León, le decía que está muy próxima la puesta en funcionamiento del transporte metropolitano, pero, por darle algunos datos cronológicos, que a buen seguro conoce, el día veintisiete de mayo de dos mil cinco se formó... se firmó, perdón, el protocolo de colaboración entre la Consejería de Fomento, el Ayuntamiento de León y diez Ayuntamientos de su alfoz para el desarrollo de medidas de fomento del transporte público en el área metropolitana de León. Poco después, el día quince de junio de dos mil cinco, se constituyeron una comisión técnica, que se ha reunido también dos veces, y una ponencia técnica para el desarrollo de los trabajos. Hasta la fecha, en León se han celebrado veintitrés ponencias técnicas, la última en febrero de este año. Y asimismo, desde la Dirección General de Transportes, tenemos que poner de manifiesto que se han mantenido reuniones periódicas tanto con el Ayuntamiento de León como con los Ayuntamientos del alfoz, la última hace poco más de un mes, el siete de octubre de dos mil diez. Y próximamente, nos congratulamos de... de señalar, como ya anticipaba, que se

pondrá en funcionamiento la primera fase del transporte metropolitano del área de León.

En el caso de... de Salamanca, que usted bien conoce, el Plan Coordinado de Explotación de Salamanca y su alfoz se aprobó por Acuerdo 62, de veintisiete de abril de dos mil seis, de la Junta de Castilla y León. Ya se ha aprobado la primera revisión del Plan y se ha puesto de manifiesto un resultado altamente satisfactorio para los ciudadanos, para todos los salmantinos y para todos los... los vecinos de la zona que se benefician de este transporte metropolitano en nuestra provincia.

En el caso de Segovia, en el caso de Segovia, el veintisiete de enero de dos mil seis se firmó un protocolo de colaboración entre la Consejería de Fomento, entre el Ayuntamiento de Segovia y veinte Ayuntamientos de su alfoz para el desarrollo de medidas de fomento del transporte público en el área metropolitana de Segovia. Poco después, en el mes de febrero de dos mil seis, el día diez, se constituyó una comisión técnica, que se ha reunido dos veces, y se constituyó también una ponencia técnica para el desarrollo de los trabajos, ponencia que se ha reunido veintiséis veces, la última el tres de septiembre de dos mil diez. Y está en funcionamiento ya la primera fase del transporte metropolitano del alfoz de Segovia.

En el caso de Valladolid, el protocolo de colaboración entre la Consejería de Fomento, el Ayuntamiento de Valladolid y dieciséis Ayuntamientos de su alfoz se firmó el día veinte de mayo de dos mil cinco. Se constituyó el día siete de junio de dos mil cinco una comisión técnica, que se ha reunido dos veces, y la ponencia técnica para el desarrollo de los trabajos, que se ha reunido dieciocho veces. Se ha creado, asimismo, en Valladolid una mesa de trabajo para determinar la plataforma tecnológica a instalar, en coordinación con el Ayuntamiento de Valladolid, que se ha reunido cinco veces.

En el caso de Zamora, la firma del protocolo de colaboración entre la Consejería de Fomento, el Ayuntamiento de Zamora y dieciséis Ayuntamientos de su alfoz se llevó a cabo el día veintidós de enero de dos mil siete, para el desarrollo de las medidas de fomento de transporte público en el área metropolitana de Zamora. En este caso, la comisión técnica se constituyó el veinte de marzo de dos mil siete, se ha reunido también dos veces, y, en esa misma fecha, se constituyó la ponencia técnica para el desarrollo de los trabajos, que se ha reunido ocho veces -la última, el día dos de febrero de dos mil diez-.

Por tanto, creo que... que ha quedado patente que la Junta de Castilla y León está trabajando, que se han realizado y se están realizando los estudios de movilidad necesarios, que se está trabajando codo a codo con las

Entidades Locales -prueba de ello, pues son las numerosas reuniones que he puesto de... de relieve en mi intervención-, y entenderá que estos datos son el trans... sobre el transporte metropolitano son la realidad en nuestra Comunidad Autónoma.

Los estudios de movilidad y los acuerdos con las Entidades Locales van conformando el progreso del transporte metropolitano, que, a buen seguro, redundará y seguirá redundando en beneficio de todos los ciudadanos.

Y, por lo expuesto, dado que lo que se pide en la proposición no de ley ya está siendo desarrollado en la Junta de Castilla y León, como creo que... que he puesto de... de manifiesto, nuestro Grupo considera que no procede aceptar la proposición no de ley presentada por el Grupo Socialista. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora García Cirac. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Señoría, lo que planteamos es la elaboración de los planes coordinados de explotación de todos los que faltan.

Mire, dice que el transporte metropolitano, que a la Junta le preocupa mucho, y que está trabajando en ello. Bueno, pues la Ley es del año dos mil dos; ocho años... ocho años después, pues tenemos solamente dos planes coordinados de explotación, y lo único que pedimos es que se cumpla la Ley. La Ley establece que se deben de elaborar, y no hay más que ocho. ¿El resto? Usted me habla de la firma de los protocolos de colaboración, de la constitución de los comités técnicos, la cons... de la constitución de las ponencias técnicas. Yo hablo de planes coordinados de explotación. En este momento: Salamanca, que, como bien dice, se aprobó en el año dos mil seis; y Burgos, que es un borrador que está en periodo de alegaciones. ¿Vale? Entonces, Ávila no tiene, León no tiene, Palencia no tiene, Ponferrada no tiene, Segovia no tiene, Soria no tiene, Valladolid no tiene, y Zamora no tienen planes coordinados de explotación. Esto es lo que planteábamos. Entonces, desde el año dos mil dos -ocho años, pronto nueve años-, y contamos con dos, nada más.

¿Comisión técnica? Pues sí: Burgos, León, Segovia, Valladolid. Pero no tienen comisión técnica ni Ávila, ni Palencia, ni Ponferrada, ni Soria ni Zamora.

Dice que la Junta de Castilla y León no va sola. Claro que no va sola, claro que no va sola. Está firmando protocolos, firma los protocolos con todos los Ayuntamientos afectados del alfoz de las grandes aglomeraciones urbanas o de las grandes capitales de la Comunidad.

Pero mire, visto el resultado, a lo mejor la Junta debería de plantearse que estos protocolos, estas firmas, estos acuerdos que está celebrando con los Ayuntamientos no son los más adecuados, puesto que ocho años después se han conseguido tres planes metropolitanos en funcionamiento; tres, y Segovia no está completo, que es una primera fase. Está funcionando Salamanca, Burgos y Segovia, nada más. Nada más, en ocho años. Entonces, digo yo que la Junta debería replantearse estas propuestas, estos protocolos de colaboración que está planteando con los Ayuntamientos.

Porque mire, el más reciente que se está negociando, Zamora -que, por cierto, ahora hablaremos de Zamora-, con un coste mínimo de 8.000 euros; para los Ayuntamientos, es que les resulta muy difícil soportar este coste. De manera que la Junta de Castilla y León debería replantear estos protocolos de colaboración y plantear en otros términos la colaboración, y el apoyo y el respaldo de la Junta de Castilla y León. Estoy segura, sin duda, en ese caso, y una vez replanteado el modelo de colaboración, estoy segura de que todos y cada uno de los Ayuntamientos de las grandes aglomeraciones urbanas entrarían... entrarían a firmar, y podrían disponer, de esta manera, de transporte metropolitano eficaz, rápido, seguro y sin problema, que garantizara el derecho de movilidad.

Porque, Señoría, mire, la realidad... y quería hablar de Zamora, expresamente, porque es curioso: no sabemos a qué se... a qué obedece... -hemos preguntado al Consejero, estamos esperando respuesta- a qué obedece que se haya modificado el modelo inicialmente planteado. En primer lugar, en principio, se plantea plan... bueno, tienen, disponen, Salamanca y Burgos, que disponen de plan... de transporte metropolitano, de transporte metropolitano, no de plan coordinado de explotación. El plan coordinado de explotación solo le tiene Salamanca, y Burgos en borrador, que está en estos momentos en periodo de alegaciones. No, disponen ya de transporte metropolitano efectivo, funcionando, Salamanca, Burgos y la primera fase de Segovia. Está en estudio León, Palencia, Ponferrada y Valladolid, y no se planteó, en un principio, en ningún caso, ni para Zamora, ni para Soria ni para Ávila.

Bueno, pues las cosas han cambiado, las cosas han cambiado -no sabemos a qué obedece, esperaremos las respuestas del Consejero... del Consejero-, y, hombre, nos alegramos porque nosotros siempre hemos reclamado también transporte metropolitano para Zamora -que tenía todo el derecho, el mismo derecho que Salamanca-, para Soria y para Ávila, que tienen el mismo derecho que León o Palencia de que puedan disponer de transporte metropolitano. Nos pareció bastante discriminatorio que se les excluyera en un principio de disponer de transporte metropolitano.

Pero, claro, ahora esta segunda propuesta, que de pronto aparece por parte de la Junta de Castilla y León, pues nos sorprende a todos, porque dice: de nuevo, tienen plan, evidentemente, Salamanca, Burgos y Segovia. En estudio -aparece en estudio-, León, que, bueno, León está muy avanzado y me consta que se puede firmar en cualquier momento, pero, vamos, lleva muy avanzado... fíjese, desde... desde el año dos mil cinco, que se firman los protocolos de colaboración, estamos en el dos mil diez y seguimos sin transporte metropolitano en León; León, muy avanzado. Zamora, que se retoma -que nos parece muy bien-, y se inicia estudio. Y Valladolid, que, bueno, ya estaba en estudio.

Pero, claro, ahora no se plantea ni para Soria, ni para Ávila, ni para Palencia ni para Ponferrada. Claro, si antes se excluía a tres, ahora se excluye a cuatro, a cuatro de los que antes sí estaba previsto el transporte metropolitano. Mire, Señoría, esto es bastante caótico, bastante embarullado. Yo creo que la Junta de Castilla y León, con el transporte metropolitano, tiene un pequeño barullo, un pequeño lío, no sabe exactamente cómo afrontarlo, no sabe exactamente cómo plantearlo con los Ayuntamientos, es incapaz de ponerse de acuerdo con los Ayuntamientos, es incapaz de plantear un modelo de colaboración realista, coherente, de sentido común, que los Ayuntamientos puedan afrontar.

Porque el problema, Señoría -y me consta que usted lo conoce bien-, es que muchos Ayuntamientos no son financieramente suficientemente fuertes para poder afrontar las cuantías que se les exige. De manera que, claro, evidentemente, ¿cómo van a firmar?, ¿cómo van a firmar? De manera que será la Junta de Castilla y León, como responsable subsidiaria, quien debe, de alguna manera, regular y ordenar esto, que los Ayuntamientos puedan afrontar lo que se les exige. Y, desde luego, plantear un modelo claro, y firme y definitivo. No se puede excluir, en principio, a tres capitales de provincia, retomar una de ellas, y luego excluir a cuatro. Porque Palencia y Ponferrada estaban incluidas, estaban incluidas en estudio en la primera... en el primer planteamiento. Y esto me consta que se ha cambiado y se ha modificado sin contar con nadie; aquí no hay agentes económicos y sociales, aquí no hay Ayuntamientos, aquí no hay Diputaciones, aquí no hay ciudadanos. Porque ¿a quién han explicado este modelo, este cambio de modelo? Que yo sepa, absolutamente a nadie.

Bueno, esto en cuanto al transporte metropolitano, claro. Pero del transporte rural interurbano, de ese mejor... ese mejor no tocarlo, ese es mejor no tocarlo. Pero, en cualquier caso, hablaremos cuando le llegue el turno y le llegue el momento.

Y, bueno, pues los planes coordinados de explotación, pues mire: uno, dos, tres, cuatro, cinco, seis, siete, ocho... de diez, dos; de diez, dos. Esta es la realidad, y,

hombre, hubiera estado bien que hubieran votado a favor, de manera que hubiéramos impulsado a la Junta, entre todos -entre el Grupo Parlamentario Popular y el Grupo Parlamentario Socialista- a hacer los deberes, a trabajar con ahínco en favor del derecho de movilidad que tienen todos los ciudadanos. Nada más, Presidenta, y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1340

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Dieciséis votos emitidos. A favor, seis. En contra, diez. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y por el señor Vicepresidente se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

PNL 1347

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASCUAL): **"Proposición No de Ley 1347, presentada por los Procuradores don Manuel Fuentes López, don José Ignacio Martín Benito y don Manuel Ramos Pascual, instando a la Junta de Castilla y León a presentar públicamente y a sacar a licitación el proyecto de paso elevado sobre la variante de Fuentesauco (Zamora), y a finalizar el proyecto de modernización de la carretera Zamora-604, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 366, de siete de octubre de dos mil diez."**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Hace ya cuatro meses que el Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León de Zamora se reunió con representantes del Ayuntamiento de Fuentesauco y de la Junta Agropecuaria Local de la localidad para garantizar que la Consejería de Fomento iba a construir un paso elevado sobre la nueva variante para poder conectar las dos zonas en las que las obras de la carretera realizada por la Junta ha dividido al término municipal, imposibilitando o dificultando el acceso de ganado y maquinaria de un lado a otro de esta variante.

La obra de la variante, en la que la Junta de Castilla y León se ha gastado 4,5 millones de euros, o ha invertido 4,5 millones de euros, ha sido calificada por muchos vecinos de la zona y de Fuentesauco como una chapuza. La Junta, en una zona llana, ha construido una raqueta haciendo una rampa peligrosa en la confluencia de la carretera de Toro a Salamanca. Al riesgo de la existen-

cia actual de una rampa en una zona antes llana y de la raqueta de intersección, hay que añadirle que al amanecer, cuando el sol sale, es muy difícil ver nada en esa zona. Este riesgo se evitaría transformando la raqueta en una rotonda y se podrían evitar muchos accidentes.

Esta obra ha provocado problemas que antes no existían: malestar generalizado de los vecinos al ser abierta al tráfico sin haber finalizado las obras, sin haber colocado la señalización adecuada y completa, y una movilización multitudinaria después de una decena de accidentes, dos de ellos mortales, y la imposibilidad de acceso de uno a otro lado de la variante por parte de los vehículos agrícolas, especialmente.

El Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León en Zamora, el señor don Alberto de Castro, anunció a los representantes municipales y a los representantes de los agricultores y ganaderos, el diecinueve de julio, que la Junta estaba redactando un modificado del proyecto para construir un paso elevado que resolvería el problema y supondría un presupuesto adicional de medio millón de euros, y que se iba a construir en el mismo plazo en el que se había establecido para la ejecución de la circunvalación. Este plazo ya ha finalizado y este es un compromiso incumplido, al menos, temporalmente.

El Grupo Municipal del Partido Socialista en el Ayuntamiento de Fuentesauco convocó una movilización y anunció que esperaba un tiempo prudencial para ver si la Junta de Castilla y León cumplía con su compromiso de finalizar la obra y construir esta... este paso elevado.

El seis de agosto, el señor Castro mantuvo una reunión informativa con los Alcaldes de la zona, donde les aseguró que las obras estaban prácticamente terminadas y con la señalización adecuada y perfecta. En esta reunión, los Alcaldes de la zona pidieron a la Junta de Castilla y León mejoras en la señalización y reclamaron la modernización de la carretera ZA-604, Fuentesauco-Cañizal, recuperando la iniciativa realizada por los Procuradores socialistas, defendida el quince de junio de dos mil nueve en la Comisión de Transportes e Infraestructuras de las Cortes y rechazada por el Grupo Popular. El señor Castro anunció que esta carretera estaba en fase de proyecto y que las obras serían adjudicadas lo antes posible.

Teniendo en cuenta que ya han pasado cuatro meses desde ese compromiso del Delegado Territorial de la Junta y un año desde el rechazo a la iniciativa de modernizar la carretera ZA-604, presentamos la siguiente propuesta de resolución: primero, presentar públicamente el proyecto de paso elevado sobre la variante Fuentesauco, que ya está finalizado; segundo, sacar a licitación la obra antes de finalizar el presente año; y

tercero, finalizar el proyecto de modernización de la carretera ZA-604 y comprometer su licitación antes de finalizar esta Legislatura. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Fuentes López. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María del Pilar Álvarez Sa... Sastre.

LA SEÑORA ÁLVAREZ SASTRE: Muchas gracias, Presidenta. Buenos días. La propuesta de resolución que ahora debatimos se refiere a dos cuestiones perfectamente diferenciadas, que no tienen más relación que la que se encuentran en la misma comarca, pero realmente no... no están conexas entre sí. Una de ellas se refiere a la Zamora 604, efectivamente, de Bóveda de Toro a Cañizal, que ya se debatió hace un año; y la otra hace referencia a un paso elevado de la variante de Fuentesauco, pasando... bueno, de la variante de Fuentesauco, simplemente.

Yo... me sorprende, señor Fuentes, que usted, que suele pisar el terreno, no haya visto lo que hoy debatimos, porque, si lo ha visto, me parece imposible que diga que la obra es una chapuza, aunque usted lo disfrace trasladándolo a los vecinos. Usted sabe que la obra ha quedado magnífica, usted sabe que es una gran obra y en la que la Junta de Castilla y León ha invertido más de 5.000.000 de euros. La variante de Fuentesauco hoy es una obra ejecutada y recientemente puesta en servicio, aunque todavía estaban rematando las raquetas.

Se trata de una actuación que cumple un doble objetivo: por una parte, da solución al tráfico de la carretera CL-605, Zamora-Fuentesauco, evitando que se circule por el centro del núcleo urbano; y, por otra parte, su prolongación por el sur hasta la carretera ZA-605, Toro-Fuentesauco-Salamanca, hace que adquiera un valor añadido, cumpliendo también las funciones de variante de esta carretera. Las obras de este nuevo trazado han supuesto, como ya dije antes, una inversión de más de 5.000.000 de euros, a las que habrá que añadir el importe que se derive del correspondiente expediente de liquidación.

Respecto a la variante en sí, algunas cosas que usted dice en los antecedentes no son ciertas. Estamos hablando de... para que todos se centren de una... de una circunvalación que no es plana, señor Fuentes, no es plana, en absoluto, sino que tiene buenos desmontes, y, de hecho, el paso que se está solicitando, elevado, precisamente une una zona de la carretera donde tiene sus... sus considerables taludes a ambos lados.

En la citada circunvalación tampoco se ha hecho una raqueta, se han hecho tres dobles raquetas, señor Fuentes -y usted lo sabe perfectamente-: una, que da paso a

la conexión de la carretera de Bóveda de Toro, otra, de Fuentelapeña, y una tercera, la conexión con Cañizal. Las tres cuentan con unos carriles de aceleración o desaceleración -no sé cómo se dice- en ambos sentidos; las dos medias raquetas a cada lado de la carretera en los tres puntos citados están rematadas en piedra, las estaban terminando ayer y han quedado magníficas; y respecto a la inclinación, yo pregunté al técnico director de la obra y lo que me dijo era que la inclinación era la necesaria para asumir el peralte de la... de la circunvalación. Por lo tanto, yo, si es una cuestión técnica, no tengo nada que decir y, además, lo he pisado... el terreno recientemente y no he visto ningún problema de visibilidad.

Tampoco es cierto que las obras se abrieran sin terminar, señor Fuentes, y sin señalizar, por mucho que ustedes sacaran a la calle a los vecinos jaleándoles. Se abrió la obra, señor Fuentes, como cualquier otro paso alternativo, mientras se ejecutaban las obras necesarias de confluencia de las carreteras de Zamora, la CL-605, y la de Salamanca, Zamora 605. Y la circunvalación tenía entonces la señalización precisa de una carretera o de un tramo alternativo en obras. Por supuesto que las obras no estaban terminadas, claro que no, pero en algún sitio había... o sea, por algún sitio tenían que pasar las personas que quisieran ir a Fuentesauco si no se quería dejar el pueblo aislado.

Pero, vamos, yo creo que es mala voluntad o mala fe, porque a cualquier encargado de la obra que se le hubiera preguntado, se lo hubiera explicado. Lo que se le dijo a los vecinos es que los tramos... los accesos directos no se iban a volver a abrir. En fin, yo, señor Fuentes, esto, sin comentario. Pero, francamente, creo que usted no puede venir aquí y decir tranquilamente que la obra es una chapuza, porque sabe que no es cierto. Yo invito, tranquilamente, y les invito a todos a un vino en Fuentesauco esta misma mañana, si quieren, y que vayan a ver la obra, y entonces, después, juzgan. Bueno, y una tapa también.

Respecto a la acusación velada... respecto a la acusación velada de estas... de las muertes que sucedieron en estos accidentes, pues yo creo que usted debería ser un poco más prudente, señor Fuentes, porque sabe que tampoco es cierto. Cuando ocurrieron estos lamentables accidentes, la obra estaba perfectamente señalizada; tenía un *stop* claro en la carretera, lo que pasa que los fallos humanos existen. La propia Subdelegada... digo yo que no es una persona sospechosa para usted, ¿o sí?-, pues la propia Subdelegada admitió -que fue allí, se personó allí- que la obra estaba bien señalizada. Por lo tanto, yo creo que... que hay que ser más prudente. *Stop* significa parar, señor Fuentes. Y eso fue lo que no hicieron esas personas. Tan poco respeto tenían, digamos, en general, las personas de Fuentesauco o los habitantes de la zona, tan poco respeto tenían a la señali-

zación que han tenido que poner debajo del *stop* y usted lo habrá visto, supongo- un cartel grande, bastante llamativo, que dice "Usted no tiene la preferencia". Un *stop* ya indica eso, pero han tenido que poner ese cartel, porque lo he visto yo misma. Entonces, señor Fuentes, yo lamento, como supongo que lo lamentó usted, estas muertes, pero no puede decir que fueran ocasionadas o responsables las obras.

Referente a la solicitud del Ayuntamiento y de la Junta Agropecuaria Local de un nuevo paso a distinto nivel que diera continuidad al camino de la Corona, próximo a la carretera de Fuentesauco a Fuentelapeña, usted debe saber que comunicados no estaban, porque se hicieron tres pasos inferiores, de cinco metros de altura y seis metros de vano, para mejorar la permeabilidad transversal a lo largo de toda la circunvalación, de toda la variante. En el camino de la Corona no se... no se hizo el proyecto desde un primer momento -es lo que a mí me han dicho los técnicos-, porque consideraron que había una alternativa para cruzar esta variante a través de un camino ya muy próximo a la carretera de... a la... a la 602, de Fuentesauco a Fuentelapeña, y a la que se podía acceder. Ciertamente, yo he visto la zona y tengo que reconocer que el paso elevado es muy interesante, y yo diría que imprescindible, porque, efectivamente, esa zona de terreno está elevada y, entonces, dar la vuelta por esa carretera, aunque sean quince metros, pues es un poco molesto. Pero así lo entendió el Delegado, y, como usted dijo muy bien, pues lo... lo ha defendido.

Y, efectivamente, el proyecto se va a hacer... vamos, el proyecto ya está hecho y está aprobado, lo que pasa es que milagros no. Usted mismo ha dicho... primero dijo dos meses, ahora luego dice cuatro, porque, efectivamente, desde la primera vez que lo dijo, han pasado cuatro meses. Se ha terminado el proyecto, lo ha aprobado el Director General de Carreteras, y ahora mismo, pues está en contratación. Yo lo que no entiendo, señor Fuentes, es qué quiere decir con "presentar públicamente el proyecto". Yo he preguntado en la Delegación y no existe ningún inconveniente en explicárselo a quien lo solicite. No es un proyecto que tenga que tener una... una exposición pública; creo que si se dirige usted a la Delegación, igual que me dirigí yo, pues se lo explican, se lo dan; y yo le puedo enseñar el que me han dado a mí.

El proyecto en sí es una obra que... que es simple, tiene una planta de ubicación exactamente coincidente con el trayecto del camino; y, por lo tanto, no necesita ninguna explicación. Y la sección del tablero de la estructura es de ocho metros, de los cuales las barreras van a ocupar un metro -medio metro para cada lado-; con... en consecuencia, pues queda un tablero de... de siete metros útiles, y... el ancho, el mismo ancho que va a mantener el camino. Y la obra esta va a ascender a 461.000 euros.

En lo que se refiere a sacar la licitación, ya se lo digo, se han iniciado ya los trámites para su contratación como obras complementarias a la variante de Fuentesauco, para que sean ejecutadas por el mismo contratista que construyó la variante. Y el comienzo de las obras se producirá en breve. Este es el procedimiento administrativo que se encontró más sencillo, y el que permitirá que la estructura pueda comenzarse con prontitud.

También quiero aclararle que durante este tiempo, tanto el Ayuntamiento como la Cámara Agraria Local se comprometieron a negociar con los vecinos la cesión de los terrenos, y esto no ha sido posible; ambos han sido incapaces de conseguir esto, porque los vecinos hacían unas peticiones, pues francamente poco razonables. Estamos hablando de unos doscientos metros de cesión por cada vecino en las cuatro partes de conexión, en los cuatro lados de la carretera. Y, vamos, se va a proceder a la expropiación, que saldrá con la... con la... a la vez que la contratación.

Respecto al tercer punto... Bueno, como esta obra le digo, y le aseguro, y le afirmo que se va a contratar inmediatamente, que está ya en ese periodo, pues yo le solicito que estos dos puntos los retire de la... de la proposición, porque no tiene ya sentido mantenerlos.

Respecto al tercer punto, que decía "modernización de la carretera 604", como usted mismo refiere, ya fue debatida, y las razones siguen siendo las mismas, señor Fuentes, lamentablemente para todos. Es una carretera que realmente tiene otros pasos alternativos; salvo el trayecto exclusivo de Bóveda a Fuentelapeña, tienen un trayecto alternativo válido. Es cierto que no está bien la carretera, pero todas las carreteras del Plan de Carreteras no se pueden acometer a la vez y, por lo tanto, pues se hará, como ya le dije la otra vez, y el Delegado ha reconocido, pues en el menor tiempo posible que presupuestariamente se pueda.

Yo voy a concluir -esto no podemos admitirlo en este momento, aunque reconozco que la carretera no está bien-, y concluyo, señor Fuentes, haciendo una nueva referencia a la circunvalación. Usted sabe que las variantes siempre tienen detractores, porque el pueblo gana mucho en seguridad y en tranquilidad, pero inevitablemente pierde vida, eso está claro. Pero usted sabe que esta obra realmente el problema que ha tenido es que ha sido tremendamente politizada, y usted lo sabe perfectamente; tanto por los socialistas de Fuentesauco como los... por los socialistas de Zamora. Pero hoy, gracias a Dios, y especialmente gracias a la Junta, esta obra... no gracias a ustedes, esta obra es una realidad. Y, por lo tanto, yo me felicito de eso. Le vuelvo a pedir, por favor, que los dos primeros puntos los retire de la de la proposición. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Álvarez Sastre. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Señora Álvarez (gracias, señora Presidenta), siempre comienza de la misma manera: se sorprende. Yo creo que usted ha nacido sorprendida, porque si no no lo entiendo, dicho con... con todo el cariño del mundo.

¿Chapuza? No me he inventado yo la palabra. No... no me inventé yo la palabra. Estuve en la manifestación con muchos ciudadanos, y la palabra "chapuza" era un clamor, porque es lo que iba todo el mundo, todo el mundo, reivindicando en la manifestación. En un terreno llano, Señoría -y usted ha ido a verlo, me consta-, han hecho una rotonda partida -tres, si usted quiere, yo hablo una, que es la problemática-, y en un terreno llano han hecho una rotonda partida inclinada en rampa. O sea, eso es bastante difícil: o sea, añadir dificultades a las dificultades orográficas que tiene el terreno, yo creo que solamente lo ha hecho en este país la Junta de Castilla y León en Fuentesauco. Y ustedes eso sí que lo han conseguido.

Dice usted que todo perfecto, que ningún problema. Pues ha habido accidentes, no quiero cuantificarlos, donde antes no los había. Posiblemente, algunos por imprudencia; otros por mal diseño -eso es lo que dicen las personas que viven en Fuentesauco, casi todas, eso es lo que dicen los agricultores y los ganaderos-. Es decir, dice usted que se ha ganado en seguridad, en sus últimas palabras: sí, antes no había accidentes y ahora hay. Y sigue habiendo, ¿eh?, hace mes y medio ha habido los dos últimos. Afortunadamente, han sido leves.

Señoría, nosotros no sacamos a la calle a los vecinos. Yo he estado con los vecinos en esa manifestación porque me parecía justa, me sigue pareciendo justa. Fíjese, justa, cuatro meses, y todavía dice que se va a poner en marcha; pero yo creo que ustedes casi no han movido ningún papel, después le diré por qué. Y las personas que estuvimos allí manifestándonos, reivindicando eso... yo estuve con mucha gente charlando, yo creo que no había ninguno en edad de escolarización, en una etapa de escuela infantil, con lo cual, nosotros no sacamos a la calle a los vecinos, Señoría. Cuando las reivindicaciones son justas, los vecinos salen solos. Lo que pasa es que a ustedes no les gusta que la gente esté en la calle reivindicando cosas que ellos consideran justas. A lo mejor hay una discrepancia determinada. O sea, que me interesa destacar que la frase "ustedes sacan a la calle a los vecinos", pues es tratar a los vecinos como si fueran tontos, y yo en Fuentesauco, no sé usted, no conozco ningún tonto.

Stop significa parar. Pues sí, es verdad que significa parar. Parece que usted sabe más que los que allí viven.

Mire, le leo las últimas declaraciones del Presidente de la Junta Agropecuaria Local de Fuentesauco, que es el representante de los agricultores y los ganaderos. "Nos perjudica mucho cómo se ha hecho la obra, a todos los vecinos, especialmente a los que utilizamos tractores, porque al ir cargados en rotondas que tienen esos peraltes se tarda mucho en cruzar, y lo que... lo que hacemos es generar un peligro que antes no existía". Esto lo dice el Presidente de la Junta Agropecuaria Local, hace solamente diez días, después de reunirse por última vez con el Delgado Territorial de la Junta y decirle que el paso elevado es absolutamente necesario, que la obra no ha quedado a gusto de los ciudadanos de Fuentesauco ni tampoco de los agricultores y los ganaderos. Entonces, no sé con quién habla usted: si habla usted con algún representante de la Junta de Castilla y León, y si habla con quien ha diseñado la obra, pues evidentemente le dirá que está bien, claro, ¿cómo va a decir lo contrario? Eso es lo que allí dicen.

El proyecto dice usted que está hecho y finalizado: pues como ha generado mucha polémica, pues parece que... políticamente parece aceptable, si no hay ningún problema, que se presente en Fuentesauco al público, para que la gente allí lo conozca. Yo no he dicho que sea obligación; yo he dicho que, como hay tanta polémica, como ha generado varias movilizaciones, me parece razonable que si está hecho el proyecto, y es verdad que la Junta lo va a ejecutar y lo va a sacar a licitación de una forma muy rápida -que yo la primera vez que lo escucho es a usted, en su intervención-, pues lo que yo le pediría, y le sigo pidiendo, es que no creo que sea mucho esfuerzo el hacerlo público en Fuentesauco, porque seguro, si lo ponen ustedes en la entrada del Ayuntamiento, va a ir absolutamente todo el mundo a verlo, y va a dar credibilidad a las palabras que usted ha pronunciado en nombre del Grupo Parlamentario Popular, Señoría.

Dice usted que ahora está en contratación -eso es lo que le he escuchado-, pero sí, desde hace dos meses, no han movido ni un papel. Porque todavía no se ha procedido a la expropiación, y, desde hace dos meses, ustedes han dicho que la Junta Agropecuaria Local actuara como intermediaria -que me parece bien- para poder aprovechar todas las oportunidades, para que esas dos personas, que parece ser que ponían condiciones que no eran asumibles por parte de la Junta -y posiblemente la Junta tenga razón-, pues entonces, si hay decisión y hay anuncio cuatro meses después de hacer la rotonda -que es absolutamente necesaria-, pues el paso es expropiar; y tampoco se tarda tanto. Es una decisión política.

Usted dice que la contratación va a salir conjuntamente con la expropiación. Pues muy bien. Y después, usted me dice, como siempre, que retire los dos puntos.

Y yo le digo: si... ¿por qué no los vota usted a favor? Porque no han presentado públicamente el proyecto, y parece prudente. Y porque, si usted no vota a favor y me pide que retire el sacar a licitación la obra antes de finalizar el presente año -esta iniciativa está presentada hace ya bastante tiempo-, es que ustedes no van a sacar a licitación el proyecto antes de finalizar el año. Porque, si no, en lugar de pedirme que lo retirara, me pedi... lo que haría sería pedirme votación separada y votarlo a favor.

O sea, que no me creo que ustedes vayan rápidamente a sacar a licitación la obra. No me creo que ustedes, rápidamente, vayan a expropiar. Porque, hasta que no veo las cosas, conociéndoles, no me las creo.

Y tampoco me creo que vayan a arreglar la carretera Zamora 604, que yo defendí en nombre de un colectivo importante de vecinos. Que también usted dijo que... que no estaba de acuerdo con ellos, pero era lo que decían, porque usted no va por esa carretera, pero yo sí; y usted hoy ha reconocido que la carretera está en mal estado. Y como no me ha dicho nada del asunto, sino que sigue pensando la Junta en que la carretera está en mal estado, y la van a modernizar -no

ha dicho cuándo; podía comprometerse y entonces yo retiraría el tercer punto-, pero yo planteo que salga a licitación antes de finalizar esta Legislatura; con lo cual, si ustedes no aprueban esta iniciativa, pues lo que yo transmitiré es la realidad, que es que, antes de finalizar esta Legislatura, no se va a poner en marcha el proyecto de modernización de la carretera ZA-604, que es una carretera en un estado... no en mal estado, sino tercermundista.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Manuel Fuentes López. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1347

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Votos emitidos: dieciséis. Seis a favor, diez en contra. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias.

[Se levanta la sesión a las once horas cuarenta y cinco minutos].