



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DOÑA MARÍA DE LAS MERCEDES ALZOLA ALLENDE

Sesión celebrada el día 18 de noviembre de 2013, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

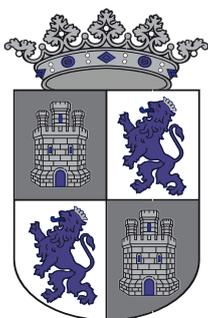
1. Pregunta para respuesta Oral ante Comisión, POC/000824, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D.^ª María Mercedes Martín Juárez, D. Fernando María Rodero García y D.^ª Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a funcionamiento de la estación de autobuses de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 301, de 17 de septiembre de 2013.
2. Pregunta para respuesta Oral ante Comisión, POC/000828, formulada a la Junta de Castilla y León por las Procuradoras D.^ª Ana María da Silva García y D.^ª Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a puesta en marcha del plan coordinado de explotación de ámbito supramunicipal en relación con las tarjetas de transporte en el municipio de San Andrés del Rabanedo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 301, de 17 de septiembre de 2013.
3. Pregunta para respuesta Oral ante Comisión, POC/000841, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D.^ª Ana María Muñoz de la Peña González, D.^ª María Sirina Martín Cabria, D. Francisco Javier Muñoz Expósito, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez y D.^ª Esther Pérez Pérez, relativa a presentación por parte de la Junta de Castilla y León del Proyecto de Ley de Transporte Rural e Interurbano, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 301, de 17 de septiembre de 2013.
4. Pregunta para respuesta Oral ante Comisión, POC/000843, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D.^ª Ana María Muñoz de la Peña González, D.^ª María Sirina Martín Cabria, D. Francisco Javier Muñoz Expósito, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez y D.^ª Esther Pérez Pérez, relativa a articulación del sistema de revisión, evaluación y control del modelo Cylog por parte de la Junta de Castilla y León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 301, de 17 de septiembre de 2013.



5. Pregunta para respuesta Oral ante Comisión, POC/000850, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D.^a María Sirina Martín Cabria, D. Francisco Javier Muñoz Expósito, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez y D.^a Esther Pérez Pérez, relativa a valoración por parte de la Junta de Castilla y León del nivel de cumplimiento del Plan Estratégico de Modernización de la Red de Estaciones de Autobuses de Castilla y León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 301, de 17 de septiembre de 2013.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	12396
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	12396
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	12396
Intervención del Procurador Sr. García Vicente (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	12396
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica la alteración del Orden del Día, a solicitud de la Portavoz del Grupo Socialista.	12396
Primer punto del Orden del Día (antes segundo). POC/000828.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	12396
Intervención de la Procuradora Sra. Da Silva García (Grupo Socialista) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	12397
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12399
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Da Silva García (Grupo Socialista).	12400
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12402
Segundo punto del Orden del Día (antes primero). POC/000824.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	12403
Intervención de la Procuradora Sra. Martín Juárez (Grupo Socialista) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	12403
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12406



	<u>Páginas</u>
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Martín Juárez (Grupo Socialista).	12408
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12409
Tercer punto del Orden del Día. POC/000841.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	12410
Intervención de la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	12410
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12412
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista).	12415
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12418
Cuarto punto del Orden del Día. POC/000843.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	12419
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	12419
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12422
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	12426
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12428
Quinto punto del Orden del Día. POC/000850.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	12430
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	12430
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12433
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	12434

**Páginas**

En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12437
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	12437
Se levanta la sesión a las trece horas quince minutos.	12437



[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? Sí. ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Sí. Presidenta. Gracias. Buenos días. Rosario Gómez del Pulgar sustituye a María Fernanda Blanco.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Buenos días a todos. Muchas gracias, Presidenta. Don Raúl de la Hoz Quintano sustituirá a don Daniel Sobrados Pascual.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Pues, antes de comenzar con el primer punto del Orden del Día, damos la bienvenida al señor Director General de Transportes, don José Antonio Cabrejas, que comparece para dar respuesta a las preguntas orales que se van a producir.

El señor... la señora Secretaria dará lectura al primer punto del Orden del Día.

Sí. Por la Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista se ha solicitado un cambio en el Orden del Día de que la segunda pregunta pase a ser la primera. Estamos todos de acuerdo, ¿verdad? Bien, pues damos lectura al segundo punto, que es el primero.

POC/000828

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Buenos días. Gracias, Presidenta. Pues primer punto del Orden del Día: **“Pregunta para respuesta oral ante Comisión número 828, formulada a la Junta de Castilla y León por las Procuradoras doña Ana María da Silva García y doña Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a la puesta en marcha del plan coordinado de explotación de ámbito supramunicipal en relación con las tarjetas de transporte en el municipio de San Andrés del Rabanedo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 301, de diecisiete de septiembre de dos mil trece”**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Secretaria. Para formular la pregunta, tiene la palabra doña Ana María da Silva García.

**LA SEÑORA DA SILVA GARCÍA:**

Gracias, Presidenta. Buenos días. Bueno, pues encantada de que esté aquí el señor Director General para dar respuesta, si es posible, a... a estas preguntas y a estas dudas que tiene la ciudadanía de... del alfoz de León, y especialmente el municipio de San Andrés del Rabanedo. Y, realmente, la pregunta que se hacen todos los ciudadanos del alfoz de León no es otra que si no... que cuándo piensa la Junta de Castilla y León poner solución a los problemas del transporte público. ¿Le interesa realmente a la Junta de Castilla y León solucionar estas carencias y deficiencias en el transporte público?

Me imagino que su respuesta va a ser que sí, que les importa mucho, que les importa todo lo que afecte a la ciudadanía. Y, si esa fuera su respuesta, como me imagino que será, permítame que le diga que no dicen toda la verdad, por no decir que mienten. Señor Director General, el motivo... el movimiento se demuestra andando, y eso es lo que tienen que hacer las... las personas que precisan del transporte público en San Andrés del Rabanedo y en el alfoz de León, y es utilizar el coche de San Fernando, un cacho a pie y otro andando. Y no es porque no tengan transporte para hacerlo, sino por las carencias y deficiencias que... que tiene el mismo.

En estos momentos, en los que tanto se habla de la crisis económica que sufre Europa, España, esta Comunidad y, por supuesto, la provincia de León, pues el utilizar el transporte público es... es una tarea... es algo importante, porque supone un ahorro económico para todas las personas que... que lo precisan, y al mismo tiempo... y, al mismo tiempo, también es por calidad y sostenibilidad en... del medio ambiente, ¿no?, y también creo que es interesante por eso.

Y estamos hablando del alfoz de León, de unos 11 municipios, en los cuales sus habitantes se desplazan obligatoriamente a... a la capital, pues bien sea por trabajo, por estudios o simplemente a realizar compras. Y esta tarea la tienen que realizar casi a diario, o a diario y unas cuantas veces, ¿no? -por estudios, principalmente, y por trabajo-, pues por el alfoz la... la actividad económica es... es pequeña, entonces tienen que desplazarse a la provincia... o sea, lo que es a la capital de... de León, y... y tienen que hacerlo principalmente en transporte público, en transporte colectivo.

Y... y la verdad es que tienen que salir un poco a la aventura, porque me imagino que usted conoce perfectamente de lo que le estoy hablando: de León, de... del Ayuntamiento de San Andrés, de... de todos los Ayuntamientos del alfoz de León, en los cuales los horarios son bastante orientativos, ¿eh?, porque muchas veces los autobuses llegan cuando... cuando les cuadra, cuando pueden; y sales a la parada del autobús, y no tienes ni tan siquiera un panel informativo en el que... bueno, sí, en los que lo hay, te da la bienvenida al lugar, al transporte público, pero no te orientan en ningún momento de cuándo va a ser la llegada de ese próximo autobús, de ese autobús que te va a desplazar hacia donde tú tienes que... que ir.

Y en San Andrés del Rabanedo, concretamente, gracias a la Plataforma del... Por un Transporte Público Digno, se han conseguido algunas mejoras gracias a su lucha y su tenacidad; y cosas tan necesarias como una plataforma para poder acceder al autobús con un cochecito de bebé o las personas con alguna discapacidad, que... también para poder utilizar libremente los servicios públicos de transporte. Y esto, a lo mejor, puede parecer que estamos hablando de algún país tercermundista, pero no, no, estamos hablando concretamente del municipio de San Andrés, que



lo conozco bien, y, entre otras cosas, es interesante el que tengan una plataforma para accesibilidad, y principalmente en el Ayuntamiento de San Andrés, porque usted es conocedor, seguramente –y las personas que nos encontramos aquí, muchos de ellos, también–, que San Andrés del Rabanedo cuenta con un centro de referencia estatal, dependiente del Imsero, de discapacidad, con lo cual, muchas de esas personas, pues están... acceden a... al autobús, al transporte público, para poder ir a... hacia León.

Y, además, hay un... según el informe del Procurador del Común en el año dos mil diez, presentado en el dos mil once, en el que se analizaban quejas presentadas en los años dos mil ocho, dos mil nueve y dos mil diez sobre deficiencias... deficientes condiciones del servicio público de viajeros en el término municipal de San Andrés del Rabanedo, limítrofe con León –así lo dice el informe–, las quejas son por la antigüedad de la flota, la falta de accesibilidad, el precio elevado y la ausencia de marquesinas.

En este informe se pone de manifiesto que la competencia en materia de transporte público en este municipio de San Andrés corresponde a la Junta de Castilla y León. Y sigue diciendo que, a la vista del informe emitido por la propia Junta de Castilla y León, llegan a la conclusión que el servicio de transporte público mejoraría notablemente con una coordinación adecuada en el servicio de transporte público urbano municipal de León. Y, para ello, sería necesario la aprobación del Plan Coordinado de Explotación del ámbito supramunicipal. ¿Cuánto tiempo necesitan para poner en... en marcha el Plan Coordinado de Transporte?

Y lo único que se consiguió, después de unas cuantas reuniones de los distintos Ayuntamientos, para poder poner en marcha este plan coordinado de transporte, es poner en funcionamiento una tarjeta de transporte o un bono-transporte, que... bueno, pues los ciudadanos de... de estos municipios, y el de San Andrés también, ilusos de ellos, se pensaban que esto iba a ser una solución maravillosa, el... la primera piedra, un comienzo. ¡Qué decepción se han llevado!

Entre otras cosas, usted conoce que, para cargar esta tarjeta de transporte urbano, hay que hacerlo en una entidad bancaria –concretamente, en Caja España antes– y... y... y el precio podía ser desde 1 euro –de la carga y recarga– hasta 2,40; 2,40 era cuando se cargaba en el cajero con una tarjeta que no era de esa entidad bancaria, y 1 euro si lo recargas en ventanilla, seas o no cliente de esa entidad bancaria. Es abusivo el que... es abusivo, y, además, es que tiene que... o sea, que quieren condicionar a todos los... la ciudadanía a que sean clientes de... de esa entidad bancaria; no lo entiendo. ¿Por qué con... con una entidad bancaria exclusivamente? ¿Por qué se hace de esa manera? Quiero que... me gustaría que lo explicara.

Y, recientemente, en unas declaraciones del Alcalde de San Andrés, después de haber mantenido una reunión con el Consejero, decía que... que iban a poner, cuanto antes, una solución a... a ese pago que hacía... que hacían toda la ciudadanía a la hora de cargar las tarjetas de transporte. La verdad es que no entiendo por qué se sigue sin solucionar tanto el... el consorcio o la... o el Plan Coordinado de Transporte como este pago-prepago-repago... es que continuamente estamos haciendo pagos y prepagos y repagos de cosas que... nos están intentando engañar a la ciudadanía.

Los ciudadanos de San Andrés y de todo el alfoz de León lo único que quieren es poder circular libremente, con un transporte digno, en el cual conozcan perfectamente a qué hora lo pueden coger; cuando llegan a la parada del autobús, necesitarán



saber... igual que pasa en León capital, que llegas a la parada del autobús y tienes un... tienes un indicador que se...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Señora Da Silva, vaya finalizando, por favor.

LA SEÑORA DA SILVA GARCÍA:

(Sí, gracias, voy finalizando). ... de que se... del próximo autobús que va a llegar. Pues eso mismo es lo que... lo que quieren, piden y solicitan toda la ciudadanía del alfoz de León y los de San Andrés, concretamente, en este caso.

Pero ténganlo en cuenta, la carga de la tarjeta es abusivo el que exclusivamente se tenga que hacer en una entidad bancaria. Me gustaría que me contestara por qué es exclusivamente en una entidad bancaria y no se puede hacer en ningún otro sitio. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Da Silva García. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos, Señorías. Y, aunque la sesión tiene 5 interrogantes, 5 preguntas -y que son espesas-, procuraré, cuando menos, aclarar las dudas más importantes; y siendo breve, si es posible.

Señora Silva García, Señoría, yo creo que usted me condena por mi silencio, me condena por... por lo que no he dicho a priori; y de verdad... y de verdad que, bueno, voy a... voy a intentar... voy a intentar responder precisamente a esas dudas, a esas interrogantes, tras una valoración muy pesimista que hace del... del... todo el sistema de transporte metropolitano en la ciudad de León, ignorando lo que había antes y lo que hay a partir de dos mil once, que es cuando se puso en marcha el Plan Coordinado. Yo creo que ya le contesto a una de sus preguntas: el Plan Coordinado se puso en marcha en febrero del dos mil once; el Plan Coordinado de Transporte Metropolitano de León, como usted bien sabe.

Parte también de una premisa yo creo que es incorrecta. Y parte de una premisa incorrecta, porque dice que... que cuesta 1 euro el... la tarjeta para los usuarios y usuarias del transporte en el municipio de San Andrés del Rabanedo. Bien. El coste de 1 euro responde a una política comercial de Caja España (Caja Duero-Caja España), y que, desde luego, en sus relaciones con los ciudadanos, él... ellos creen oportuno cobrar esa cantidad a la hora de expedir tarjetas, pero, ojo, solo... solo cuando se expide la tarjeta en las oficinas de Caja España; cuando se recarga en cajeros no hay ningún coste; y eso parece ser que responde a esa política comercial de Caja España-Caja Duero por esa... ese servicio personalizado que da.

Pero es que, además, nosotros, en aquella época... piense que el Plan de Transporte Metropolitano se empezó a gestar allá en el año dos mil cinco-dos mil seis; es un plan... es un plan... como todos los planes de transporte metropolitano, son planes muy complejos; muy complejos, porque hay que... hay que consensuar



y acordar –más que consensuar, hay que acordar– con multitud de actores del propio transporte, 11 municipios, cada uno diciendo cosas distintas, aunque todos, evidentemente, con un objetivo común –dar un buen servicio–, pero todos, todos, con planteamientos diferentes. Había que consensuar y acordar con 11 concesionarios diferentes, empresarios diferentes, y que, desde luego, eso llevó... eso llevó mucho tiempo.

Toda esta complejidad institucional, empresarial, se ha traducido en multitud de reuniones, de ponencias, de comisiones, que, al final, el resultado ha sido lo que le he dicho, que el Plan Coordinado de Explotación se puso en marcha en febrero de dos mil once, y que tiene un conjunto de medidas que pasan ya no solo por esta... esta integración institucional, esta integración empresarial –piense en lo que son varios empresarios en una caja común, gestionando una demanda común, partiendo de títulos jurídicos independientes, con relaciones independientes–; todo eso es lo que se consiguió en el transporte metropolitano de León. Pero es que, además, con unas ventajas que para el ciudadano, desde luego, representan aproximadamente –lo que pagaban antes de dos mil once a lo que pagan después– entre un 30 y un 60 % de descuento. Lo que pagaba antes un ciudadano viene a representar, en función de los títulos de transporte que se adquieran, entre un 30 y un 60 %.

El coste del transporte metropolitano de León previsto para el periodo dos mil once–dos mil catorce, que es la primera fase de desarrollo y donde adquiriremos las experiencias adecuadas para poder mejorarlo ha sido de 9,5 millones, de los cuales... de los cuales... perdón, 13,5 millones, de los cuales 9,5 corresponden a la Junta y el resto a los Ayuntamientos. Este es el esfuerzo económico y financiero que ha desembolsado la Junta, que está desembolsando, para hacer efectivo ese transporte metropolitano.

Y ya no solo en términos financieros, las cifras son frías, sino le voy a lo que es más importante: la integración social. Los bonos de transporte para discapacitados, que se pagan exclusivamente con cargo a la Junta, vienen a representar para... cualitativamente para la persona un 60 % del coste, que lo financia la Junta. Para determinadas categorías o menores de 23 años, representa un 30 %. Para mayores de 65 años, representa un 50 % de reducción. Esos son los beneficios sociales, además de los miles de expediciones que se ha incrementado la integración tecnológica, que se basa en un sistema de ayuda a la explotación y en un sistema de pago, que comparten en una caja común todos los empresarios, la integración de las infraestructuras, la integración de marquesinas. Todo eso es lo que significa el Plan de Coordinación del Transporte Metropolitano de León, que yo creo que es digno de alabar, porque, como usted bien decía, y retomando su ejemplo o su aforismo, el movimiento sí que lo demostramos andando nosotros, por las razones que le he dicho.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra doña Ana María da Silva González.

LA SEÑORA DA SILVA GARCÍA:

Gracias. Pues, mire, cuando se puso en marcha la tarjeta de transporte, no sé si usted se acuerda de estos folletos [*la oradora muestra una imagen*], ustedes estaban haciendo publicidad engañosa. No sé si se acuerda, pero se lo voy a recordar.



“¿Cómo... cómo cargo el abono transporte?”. Era una de las posibles preguntas que se podían hacer toda la ciudadanía a la hora de adquirir esa tarjeta transporte. “En cajeros automáticos de las oficinas de Caja España de los municipios de León, Chozas, Cuadros, Onzonilla, San Andrés del Rabanedo, Santovenia...”, bueno, una... una serie de Ayuntamientos. “Para poder recargar en los cajeros será necesario tener una tarjeta de crédito o débito de cualquier entidad. Las operaciones realizadas en cajeros no tienen comisión”, mentira. Sí, ahora en este momento ya sí, pero en... allí, en ese... cuando comenzó y cuando ustedes hacían esta publicidad, mentira: hasta 2,40 euros se podía pagar al hacer esa operación de recarga en el cajero automático de Caja España con una tarjeta de cualquier otra entidad bancaria. Creo que no miento, y, si no, se lo puedo demostrar, ¿eh?, no miento.

Y por qué a la hora de hacerlo en ventanilla hay que pagar un euro, ¿porque lo dice Caja España? ¿Y por qué tiene que ser Caja España-Caja Duero? Si la pregunta que se hacen los ciudadanos es por qué tengo que ir a recargar mi tarjeta a la ventanilla de Caja España a que me cobren un euro. Y si no, obligan a todo el mundo a ser clientes de esa entidad bancaria y a tener una tarjeta de crédito o de débito de esa entidad bancaria. No sé si se han dado cuenta de ello, pero los ciudadanos lo que no quieren es que nadie les obligue a nada.

Muy bien los beneficios que pueden tener al adquirir esa tarjeta de transporte, con los descuentos que usted bien decía. Me parece fantástico, es como se debe de... como debe de ser. Pero luego ustedes obligan a que las personas tengan que ser clientes de esa entidad bancaria para poder tener realmente un beneficio.

Por otro lado, el Consorcio de Transportes arranca con siete municipios, eso lo decían ustedes ya en el dos mil dos. Estaría bien que en el dos mil once, como usted dice, se hubiera puesto algo en marcha, algo. Porque no es cierto, lo único que ustedes han hecho ha sido suprimir... suprimir transporte público en San Andrés: la Junta suprime el transporte público los... desde el uno de agosto los festivos en San Andrés, con fecha del veintiséis de julio del dos mil doce. Y dice que entró esto en febrero del dos mil once, pues me parece muy bien.

De todas las maneras, a una pregunta que esta Procuradora realizó también a la... al Consejero de Fomento, haciéndole la pregunta sobre el Plan Coordinado de Transporte en el área metropolitana de León, el veinte de junio de dos mil trece, publicado en el Boletín Oficial de las Cortes, dice: “En tanto prosiguen los trabajos para la elaboración del Plan Coordinado de Explotación del Transporte Metropolitano...”. ¿En qué quedamos, se ha puesto en marcha, está... prosiguen los trabajos en el dos mil trece? No sé ustedes cómo lo ven, pero, si el movimiento se demuestra andando, creo que ustedes están ahí un poco parados. Se han quedado ahí estancados.

Pero incluso el Ayuntamiento de San Andrés, que es del... en este momento gobernado por el Partido Popular, ante una moción del resto de los Grupos Políticos recientemente, han valorado pues un poco nefasta la actuación de... de la Consejería, ¿no? Y esta moción era en materia de transporte, que no... decían que no ganaban para disgustos en este municipio, todo son ahora cortes y recortes, nos preguntamos cómo van a acudir a sus destinos los vecinos de este municipio afectados por los recortes, en respuesta... la respuesta debe de ser contundente y demás. Incluso, hasta el Partido Popular y el Concejal del área del Partido Popular dice que está de acuerdo con el resto de los Grupos Políticos en cuanto a que la política de transporte es errónea; no se puede desincentivar el uso del transporte público. Dice que quien



restringe las líneas es la Junta de Castilla y León, y que no... no pudo informar a la Comisión Informativa porque no tenía datos oficiales del hecho hasta... en ese mismo momento; los avisos puestos en los autobuses son cosa de la Junta. O sea, el propio Ayuntamiento del Partido Popular no se explica cómo... cómo se hacen las cosas, porque ellos no se enteran de nada -esto está... esto es un acta del Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo, ¿eh?-

Y no lo digo yo, no es que yo quiera decir que todo ustedes lo hacen mal, sino que los ciudadanos y las ciudadanas del municipio de San Andrés del Rabanedo, y del resto de los Ayuntamientos del alfoz de la provincia de León, quieren ver las... quieren ver soluciones, lo quieren ver ya. Quieren llegar a la parada del autobús y poder ver en esa marquesina... -que están colocando algunas, y resulta que colocan marquesinas pero quitan líneas de autobuses; no sé cómo se puede entender eso- quieren conocer cuándo va a llegar su próximo autobús, y no tener que estar allí media hora esperando, cuando la distancia con la ciudad de León es mínima, en relación con lo que tardan, no en el traslado, sino con lo que tardan en llegar los propios autobuses a... allí.

Ténganlo en cuenta; miren a ver cómo solucionan esto; no estén obligando a la ciudadanía a que sean clientes de una entidad bancaria; ábranlo, permitan que esas tarjetas se puedan cargar en otra... en otros sitios, donde tengan más accesibilidad los ciudadanos, donde no les cobren por ello. Pues algo tendrán que hacer para que esa entidad no le cobre por una carga o una recarga. Creo que deberían de mirarlo, de intentar darle una solución a los ciudadanos, que se la merecen, y que solo quieren que soluciones, porque para eso estamos los políticos: para darles soluciones a sus problemas. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Da Silva. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Gracias, Señoría, por ese deseo que compartimos todos de mejora del transporte, pues claro que sí. Yo le agradezco precisamente pues esas buenas intenciones.

Pero lo que sí es cierto es que un plan tan complejo, como le decía antes -y no quiero entrar en profundidades-, pues bueno, al principio pues claro que hay algunas ineficiencias. Pero más vale ser, más vale ser imperfecto a tiempo que perfecto con retraso. Y nosotros... está el transporte desde, insisto, desde febrero dos mil once. Yo le invito a usted a que compre una tarjeta, a que compre una tarjeta y pueda montarse ahora en el urbano como en el interurbano. Puede tener unos beneficios que... el billete ordinario: 1,35 céntimos; billete bonificado: 0,90 por un viaje. Si compra... si compra 30... 30 viajes, pues le sale, le sale un 30 % más barato. Tiene esos servicios, claro que sí.

Pero fíjese, ¿sabe quién puso la cantidad de servicios en cada... en cada municipio? Los Ayuntamientos. ¿Sabe quién corre por cuenta de estos gastos? La Junta de Castilla... la Junta de Castilla y León. ¿Sabe por qué tuvimos que suscribir el convenio con Caja España? Pues porque el Ayuntamiento de entonces tenía un



convenio con Caja España. Y para hacer conciliable, compatible, el autobús metropolitano, 85 autobuses metropolitanos, frente a veintitantos urbanos, tuvimos -porque así nos lo exigía el entonces Ayuntamiento de León- que suscribir con Caja España. Ese coste lo pone a través de la política comercial de Caja España en función de ese pacto que suscribimos. Y, Señoría, de verdad, ahí está el transporte metropolitano. Todo es mejorable. Nos hemos dado tres años, tres años para ver qué cosas hay que cambiar, qué cosas hay que mejorar, pero con... con el consentimiento de todos, con la aportación de todos, que esto es un plan mancomunado; que un Ayuntamiento, San Andrés del Rabanedo, se ahorra muchísimo dinero antes... antes y ahora, porque no pagaba un duro. Y una ciudad que no paga un duro en transporte urbano hay que... -yo creo, o paga muy poco- hay que concienciar a todas las ciudades, a todas las ciudades, que el transporte, per se, es deficitario, aquí, en Europa y en el mundo. Pero no se puede invitar y que paguen otros.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Director. Por la señora Secretaria se dará lectura del segundo punto del Orden del Día.

POC/000824

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Segundo punto del Orden del Día: **“Pregunta para respuesta Oral ante la Comisión número 824, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña María Mercedes Martín Juárez, don Fernando María Rodero García y doña Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a funcionamiento de la estación de autobuses de Ávila, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 301, de diecisiete de septiembre de dos mil trece”**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Secretaria. Para formular la pregunta, tiene la palabra doña María Mercedes Martín Juárez.

LA SEÑORA MARTÍN JUÁREZ:

Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. Pido disculpas y agradezco la modificación del Orden del Día, por estar en la otra Comisión, y paso a formular la pregunta, que, como habrán visto, es cuándo prevé la Consejería de Fomento que la estación de autobuses de Ávila esté funcionando y a pleno rendimiento.

Mire, veintiuno de julio de dos mil uno: “La Junta promete una nueva estación de autobuses para la capital”, con una foto, que la veo después de doce años y todavía me emociona: Alcalde, Consejero, Diputados; en fin, impresionante. Todos con sus cascos y tal. Y esa fase pues... y esta portada aparece, como usted seguramente conoce, en la portada del... un medio de comunicación escrito de Ávila. Muchos protagonistas, pero, entre otros de los protagonistas, todavía hoy uno ocupa un escaño en las Cortes de Castilla y León en el Grupo Parlamentario Popular, en aquel momento era Consejero de Fomento.



Es decir, a todos nos crearon muchas expectativas. Ha habido publicidad a raudales, se ha escatimado poco. Desde entonces, pues yo creo deben tener un álbum de fotos completo el Partido Popular. Han transcurrido doce años, que dan para muchas fotos. Y solo nueve años... solo nueve años desde que el Gobierno Autonómico y el Ayuntamiento de Ávila firmaron el correspondiente convenio de colaboración para impulsar el proyecto. Es evidente que le han dado todo un impulso.

Seguro que ustedes, la Junta de Castilla y León, con esa concepción que tienen del tiempo, no sé si doce años no es nada, pero para el común de los mortales es tiempo más que suficiente como para que los abulenses, a estas alturas, estuviéramos ya disfrutando de las ventajas de una infraestructura moderna, largamente demandada y mucho más publicitada, como rezan todos estos cascos. La historia pues los abulenses la denominan la historia interminable, la obra del Escorial; en fin, ya conoce usted el ingenio popular.

Pero, según ha dicho el Consejero de Fomento, ante el asombro de todos, la nueva estación de autobuses es una realidad. Primero era una realidad el anuncio, después fue una realidad la maqueta, fue una realidad el solar, han sido una realidad los cimientos, y así sucesivamente. Parece como si quisieran indicarnos que, en la estación de autobuses de Ávila, el objetivo es otro y no dar servicio a los ciudadanos o, como se dice castizamente, poder ir a coger el autobús. Porque es una realidad siempre que ustedes van de visita. El verano pasado, en otra de las visitas promocionales para convencernos de que esto es una realidad y que somos bastante torpes por no querer verla, y para aparentar, digo yo, que la Junta de Castilla y León está pendiente del asunto, pues volvieron a recordárnoslo.

Sin embargo, yo, señor Director General, tengo que decirle que la realidad es bien distinta a como la pinta la Junta de Castilla y León. Los usuarios de las líneas regulares de autobuses, más de medio millón -según datos de la propia Consejería-, pues sufren todavía las consecuencias de unas instalaciones, como usted conoce, construidas hace 45 años, obsoletas, degradadas, malolientes, que presentan incluso problemas en el sistema de la extracción de humos. Es decir, que los ciudadanos pues no solo no... no pueden disfrutar con eso, no disfrutaban de la nueva estación de autobuses; yo no sé si ustedes disfrutaban con toda esa publicidad. Porque, desde luego, lamentablemente, a nuestro juicio, pues hay cierta inoperancia de la Junta de Castilla y León, y en Ávila pues no hemos tenido más remedio que resignarnos a años de promesas incumplidas, a anuncios de inversiones que no llegaban, a realidades virtuales, a excusas y, sobre todo, a demoras que, en estos momentos, nosotros no entendemos o no hay justificación. Tal vez usted hoy pueda darnos una justificación que entendamos.

Por lo tanto, yo le transmito que hay escepticismo, hay dudas entre la sociedad abulense y les resulta muy complicado compartir ese optimismo, que fundamentalmente este Consejero actual viene reclamando cada vez que pasa por nuestra provincia o por nuestra ciudad; pues, por ejemplo, en marzo de este año, cuando decía que la estación de autobuses entraba en su recta final. Fíjese si los deportistas, cuando entran en la recta final, tardan doce años. Pues sería... sería increíble. Porque el último compromiso pues ya es relativamente reciente. Venimos al otoño, el mes de octubre, y anunciaba, por enésima vez, que la nueva estación de autobuses de Ávila empezaría a funcionar a fin de año o principios de dos mil catorce. Aunque cambien los años, pero yo ya no sé si él está situado en este siglo, estamos hablando de otro.



En fin, que yo ya, también, como los abulenses, me pierdo. Porque, después de tantas promesas, de una década de dudas, está claro que alguna vez tendrá que ser verdad, pero entenderá que no es de recibo que durante años se haya estado, de alguna forma -y si me permite, con todo respeto, decirle-, jugando con las expectativas de los ciudadanos. Porque se habían puesto pues muchas expectativas en esta infraestructura. Y es verdad que para todo ustedes se toman su tiempo. Pero, al menos, cuando lo anuncien, pues... pues díganos: Ávila tendrá una estación de autobuses dentro de veinte años, y así pues les podremos acusar de lentos, pero nunca les podremos decir que nos están mintiendo. Porque los abulenses no acaban de comprender qué pasa.

Como usted conoce muy bien, las obras han concluido nada más y nada menos que a finales de dos mil doce. Supuestamente, esos escollos administrativos que antes servían de pretexto ya están solventados. Y, si ya se ha firmado la adjudicación para que sean la Cámara de Comercio de Ávila y la empresa de autobuses del Grupo Avanza las que gestionen la terminal, díganos a qué estamos esperando, qué impide el correcto funcionamiento de la estación, por qué no se pone en marcha. Porque, fíjese, a mí hasta me preocupa, que algo malo debe pasar cuando ustedes no han ido a inaugurarlos ni una ni siete veces, que no lo han inaugurado todavía, que estamos muy preocupados. Sabemos que solo una empresa presentó la propuesta para gestionar la nueva estación de autobuses y, seguramente, y quizá esto es una suposición que no esté muy fundada, pero eso puede ser una consecuencia más de esa dilatación extenuante que ha sufrido el proceso de la adjudicación de las obras, imposibilitando comparar ofertas y proyectos.

En todo caso, la unión de la actual empresa y la institución cameral contempla el reparto de funciones. La primera se dedicará propiamente al transporte y la Cámara gestionará los espacios comerciales y oficinas del nuevo edificio.

Y en el Grupo Socialista, pues en nombre de muchos ciudadanos, solo queremos saber, de una vez por todas, qué impide la puesta en funcionamiento del servicio de la nueva estación de autobuses, aunque todavía los locales comerciales, pues no estén ni ocupados ni abiertos; eso tendría que ser lo mismo, porque alguna razón habrá para que no funcionen los autobuses.

Cabe recordar además una segunda parte en esta situación en la que se ha convertido la nueva terminal de autobuses de Ávila. Al final, se va a hacer vieja sin funcionar. Y no es esta la estación que se prometió en su día a los abulenses. De hecho, pues no va a costar, o no ha costado, esos 12 millones que en su día se anunciaron, sino la tercera parte. Se dijo de todo, pero, entre otras cosas, que la nueva estación iba a potenciar la función intermodal de ferrocarril y transporte público por carretera, al estar ubicada a pocos metros de la estación del tren; y nada de eso, como usted sabe, es así. Sí es verdad que ambas están cerca geográficamente, pero en absoluto están conectadas entre sí, con lo que hay que dar un rodeo que, como usted conoce seguramente, no es operativo ni fácil para ir de una a otra, y además, pues es inevitable que... que la gente esté ágil para llegar de una a otra, sobre todo con una maleta. Pero fíjese, ni siquiera los abulenses reclaman ya a estas alturas el cumplimiento de aquella situación ideal que ustedes pintaron ni de aquellas promesas; nos basta con que la estación de autobuses entre en funcionamiento y preste servicio, después de tantos años.



Por lo tanto, le... le pedimos a la Consejería de Fomento, a usted en nombre del Consejero hoy, que dé a los ciudadanos argumentos sólidos, explicaciones claras, para que podamos creer en esas promesas recientes, y para creer de verdad que esta es la definitiva; comprométase o díganos una fecha seriamente, que no habrá más dilaciones. Porque, créame, pues... pues hombre, ya suena un poco casi a broma, porque la estación de autobuses es uno de esos proyectos que, como digo, le inspiran a la gente mucho ingenio, pero también, si me permite -y esto se lo digo seriamente-, parte de esa desafección y nula credibilidad que tienen en estos momentos muchos ciudadanos a las promesas y a los... y a las palabras de los políticos.

Por esa razón, pues no vendría mal -y seguramente que usted lo comparte- un poco de humildad por parte de la Junta de Castilla y León. Y no estará de más que, de alguna forma -si me permite también, y con respeto-, que ha habido cierta frivolidad en confundir la realidad con la situación virtual. Y eso, pues muchos ciudadanos lo han vivido como un fiasco. Pero, en fin, yo le pido que hoy aproveche usted la ocasión -yo se lo agradeceré- para darnos, pues una explicación, si procede, pero más que nada una fecha clara, no para la inauguración sino para la puesta en servicio de esta demandadísima y tan esperada nueva estación de autobuses de Ávila. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Martín Juárez. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Señoría, señora Martín Juárez, la verdad es que hace usted una... un relato histórico, pues bueno, pues puede que sea muy ameno, pero que desde luego no... no se corresponde con la realidad.

A nosotros, y a mí en particular, desde luego no me preocupa... no me preocupan tanto las fotos que salen en los periódicos como los hechos. Las obras... las obras yo creo que son amores. Y obras, ahí está la estación.

Y ya para ser claro y rotundo, y contestar a su duda mayor: cuándo entrará en funcionamiento la estación. Pues la estación entrará en funcionamiento en enero del próximo año. Le voy a narrar, voy a ser un poco cronista de la realidad, de lo que es la... ha sido la... la estación de Ávila, con... a través de la... a través de un expediente administrativo complejísimo; de los expedientes que yo he manejado personalmente, en calidad de funcionario y en calidad de gestor público, con más dificultad.

Mire, el protocolo de colaboración... yo me remonto a lo que... al pacto real, no a declaración de intenciones de unos, de otros y los de más allá, que estaba muy bien, pero parto de la realidad: convenio de colaboración entre la Junta y el Ayuntamiento de Ávila, dos mil seis. En virtud de ese convenio, de dos mil seis -finales o... de dos mil seis-, el Ayuntamiento de Ávila se compromete a ceder unos terrenos y la Junta a construir una estación. Terrenos que no se materializan hasta finales de dos mil ocho, porque existía una gran dificultad técnica, administrativa, en cuanto a... y... y había que hacer alguna actuación urbanística respecto a los mismos. Bueno, en ese interfaz, en ese ínterin, la Junta de Castilla y León convoca un... un concurso de



ideas para ver cuál era la fórmula mejor al objeto de construir la estación de autobuses de Ávila, bajo planteamientos de colaboración público-privada. En aquella época, en dos mil seis, los pronósticos que se hicieron abundaban precisamente en que esa estación podía tener un desarrollo –al margen del servicio público que había que mejorar con respecto a la estación actual, y que está prestando su servicio–, un... un ámbito comercial que dotara a la zona de una... de un dinamismo adecuado, además de que hiciera a la propia estación autosuficiente de cara a su financiación, porque las estaciones, la inmensa mayoría, todas, por no decir todas, son prácticamente deficitarias. Y con ese nuevo... esa nueva visión, se hizo el análisis.

Claro, esto fue en el año dos mil seis. Yo le estoy diciendo que se puede acometer una obra... una obra cuando el terreno está cedido y aceptado por la Administración. Esto se produce a lo largo... a lo largo de dos mil diez. Pero, ¡jaja!, pero es que también había que negociar con la estación actual. Ahí hay derechos de un concesionario, que tenía por más de treinta y tantos años –setenta y cinco– y también había derechos entre terceros, que había que negociar con ellos. Y todo esto, esa complejidad técnica, jurídica, administrativa, conlleva que la obra se inicie en dos mil diez. Y lo que compete a la Junta de Castilla y León es una obra que se ha hecho en plazo, sin desviación económica.

Y yo, lo que le voy a decir, que nosotros no estamos preocupados por las inauguraciones, nos importa muy poco la foto; lo que nos importa son... es la ley. Y la ley, la ley, se ha cumplido estrictamente, pensando en que... pensando no, bajo el hecho de que la intervención general y los técnicos pertinentes recibieron la obra, y ahí sí que no ha habido alharacas ni fotos; se recibió la obra a mediados de este año dos mil trece. Mientras tanto, mientras tanto, por imperativo de la Ley de Contratos, había que sacar el contrato de explotación de la nueva estación, porque, obviamente, obviamente, no se puede explotar algo si no existe. Una vez que la obra está recibida, la Ley de Contratos nos impone el mandato de que licitemos el contrato de gestión de servicio público, y ese contrato de gestión de servicio público, que usted también conoce y que sabe quién es el adjudicatario, tras la pertinente licitación y cumplimiento de los plazos legales y en plazo, le decía que la próxima estación... mejor dicho, que la entrada en funcionamiento de la estación será en enero del próximo año, tras haber cumplido un proceso larguísimo.

Y le voy a decir más. Fíjese, la estación antigua, que hemos tenido que negociar y consensuar arduamente, a la Junta no la va a costar nada la resolución de ese contrato, nada; porque hemos convenido con el concesionario y con los titulares de derechos de uso que actualmente tiene la estación, hemos convenido con ellos, tras, insisto, múltiples fórmulas. Y afortunadamente, la estación de autobuses va a ser gestionada por una pluralidad de empresas que están representadas a través de la corporación cameral y por la propia... y por los propios usuarios importantes de la estación. Más importantes, desde luego, son los usuarios, los viajeros, evidentemente, pero es una estación... es una estación que yo creo que responde a los estándares de calidad, de seguridad, de accesibilidad y de sostenibilidad medioambiental que hoy demanda el ciudadano, con unos... con una construcción que se han tenido en cuenta materiales ecológicos, con información al viajero.

Yo espero, y así lo podremos ver, que sea un ejemplo a seguir en cuanto a una infraestructura de este tipo, que fijese cuándo se ha construido: en los peores años



de la crisis, en los peores años. Pero como pensamos que responde a ese carácter social, a ese carácter dinamizador, nosotros sí que hemos cumplido con nuestros compromisos. No sé si he sido capaz de trasladarle, desde luego, la precisión que usted me pedía.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra doña María Mercedes Martín Juárez.

LA SEÑORA MARTÍN JUÁREZ:

Gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señor Director General. Bueno, es importante que nos diga que va a empezar a funcionar en enero de dos mil catorce.

En cualquier caso -como usted bien sabe-, ha finalizado la obra a final de dos mil doce, luego... ¿No? Bueno, pues entonces estoy... *[El Director General interviene sin micrófono]*. Bien. Vale, vale. Muchas gracias.

Decía usted que yo hago un relato histórico ameno, ¿no? Si me permite, y con toda simpatía, le digo que amena ha resultado la publicidad y todas esas historias y literatura a lo largo de estos doce años. Dice usted que obras son amores. Pues exactamente, como obras son amores, pues los abulenses, desde el dos mil uno, diciendo "la estación es una realidad, la estación es una realidad", pues decían eso mismo que usted; pues "obras son amores", y hasta que no tengamos la estación, pues... pues ni obras ni amores.

Yo entiendo que... -y le agradezco muchísimo sus explicaciones- que ha dicho que es... ha sido un proceso muy complejo administrativamente, y, bueno, eso puede... podemos entenderlos... entenderlo todos. Si... quizá, si eso se transmite así, desde... desde el principio usted dice que ese convenio de colaboración entre el Ayuntamiento y la Junta, en la que el Ayuntamiento cedía el terreno, pero que luego no se materializó hasta final de dos mil ocho, y que la obra, por más cuestiones, no pudo empezarse hasta dos mil diez... Pues eso, señor Director General, es comprensible. Cuando... cuando hay que hacer una actuación de esta envergadura y surgen todas esas trabas administrativas, pues es verdad que, si tienen que requerir este tiempo, pues será así. Y si los imponderables son de cierta dificultad... Yo ya me refiero a que, en ese caso, se podía haber dicho seria y abiertamente: pues la Estación de Autobuses no es que sea una realidad en cada uno de esos momentos, sino será una realidad cuando se solventa toda esta complejidad del proceso administrativo y pueda empezarse la construcción, en lugar de darlo ya prácticamente por hecho en aquel año dos mil uno, como... como le digo.

Entendemos que si ahora tienen que cumplir ese imperativo de la Ley de... de Contratos, de explotación y de la gestión del servicio público, pues bueno; pero lo que sí es verdad, y nosotros lo que queríamos era tener una respuesta no como Grupo Socialista, sino como los ciudadanos abulenses, que ya ven la estación allí. Y si me permite una broma, con esas experiencias que hay, dicen: a ver si va a haber aeropuerto solo para visitar y aquí vamos a tener una estación de autobuses para venir a pasar la mañana del domingo.



Quiero decir que ya, si usted dice que va a empezar en enero del dos mil catorce, pues esperemos que sea así. Nosotros decíamos que podía empezar a funcionar lo que es el servicio público de transportes, aunque toda la zona comercial no estuviera abierta y operativa; pero, bueno, si ya en enero del dos mil catorce pueden confluír ambas gestiones –la que va a hacer la organización cameral más la empresa de transportes–, lo importante es que vamos a confiar en su palabra, señor Director General, y esperemos realmente, por el bien de todos, que los abulenses, en enero de dos mil catorce, puedan por fin tener una estación de transporte terrestre, de acuerdo a lo que se espera en el siglo XXI; esa estación moderna y adaptada a las condiciones que, supuestamente, va a responder esta estación de autobuses tan esperada. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Martín Juárez. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Señora Martín Juárez, yo agradezco la confianza que... que deposita en... en el anuncio que... que he hecho. Anuncio que responde a un *íter* administrativo y a un procedimiento legal, y que... y que, desde luego, le enfatizo que no ha habido... desde la puesta a disposición de los terrenos, no ha habido ni un... apenas ni un retraso.

Pero, fíjese, yo creo que me... para despejar alguna duda que usted ha planteado en tono... en tono jocoso... en tono jocoso, y sin más. ¿Qué aeropuertos y qué no aeropuertos? Yo le puedo decir que el número de autobuses que va a circular o que va a tener su entrada y salida en la estación es más/menos el que ya existe en la... en la vieja; por lo tanto, ahí tiene ya una cifra. Una cifra... una cifra real, palpable; no va a ser una estación... no va a ser una estación fantasma, es una estación real que está ahí, como le decía antes. Y moderna, y yo creo que... no hemos querido que fuera vistosa o no vistosa, sino es una estación funcional, moderna, operativa, con todas las características que le he dicho, y que yo creo que va a servir de revulsivo a la zona, en cuanto... yo creo que Ávila está muy necesitada de ese dinamismo comercial. Bueno, pues esto estoy seguro que será un motor de... dinámico de actividad comercial, y más lo que usted decía: la intermodalidad.

Mire, la intermodalidad no se trata de que en una... en un mismo edificio esté la estación de tren y la de autobuses; evidentemente porque uno es tráfico rodado y el otro es tráfico guiado. Evidentemente, tiene que haber una separación entre ambas, pero la separación es mínima. Y estoy seguro que, con el impulso y la actividad comercial, habrá un interfaz físico –que está previsto, en su momento– para que eso sea una realidad. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Director General de Transportes. Por la señora Secretaria se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

**POC/000841****LA SEÑORA PÉREZ PÉREZ:**

Gracias, Presidenta. Tercer punto del Orden del Día: **“Pregunta para respuesta Oral ante Comisión, número 841, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Francisco Javier Muñoz Expósito, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez y doña Esther Pérez Pérez, relativa a presentación por parte de la Junta de Castilla y León del Proyecto de Ley de Transporte Rural e Interurbano, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 301, de diecisiete de septiembre de dos mil trece”**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Secretaria. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra doña María Sirina Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

Gracias, Presidenta. Buenos días, señor Director General, señor Cabrejas, y gracias por acudir a... a este llamamiento de este Grupo Parlamentario.

Le agradecemos de verdad que venga hoy aquí a informarnos sobre un tema que nos preocupa, porque es algo que atañe a todas las provincias, a todos los territorios, y... y a todo el conjunto de la Comunidad de Castilla y León, que es el... el tema, concretamente, del transporte rural e interurbano.

No es que estemos preocupados solo por los incumplimientos que se vienen realizando en este... en este ámbito. Bueno, porque estamos bastante acostumbrados a ello, no solamente en el tema del transporte, sino en otros muchos más dentro de lo que es la política general de la Junta de Castilla y León, pero sí por el cambio de los objetivos y por los ajustes y la reordenación en... en lo que es el ámbito del transporte general de... de su... de su Consejería. En concreto, por la supresión de servicios, porque, más que una ordenación, es una supresión de servicios.

El objetivo parece ser ahora el de ajustar la política de transportes a las directrices presupuestarias del ahorro, y eso, señor Cabrejas, es muy peligroso, porque ese ahorro se produce sobre las líneas y los servicios que son más deficitarios. ¿Y por qué son más deficitarios? Porque viaja poca gente en ellos. ¿Y por qué viaja poca gente en ellos? Posiblemente, porque corresponden a localidades, a medio... normalmente en medio rural, donde la despoblación ha hecho... ha hecho mella; normalmente poblaciones alejadas de la capital, aisladas y muy despobladas, donde la media de edad es muy... muy alta, y donde, precisamente por estas circunstancias, los servicios y los recursos sociales hay que buscarlos en las cabeceras de comarca o en las capitales de provincia para acceder a ellos.

Por ejemplo, ¿cómo va a ser rentable un servicio -le pongo un ejemplo- en Barruelo de Santullán, que es una localidad que en los últimos... de la Montaña Palentina, que en los últimos veinticinco años ha perdido el 25 % de su población, que ha perdido el ferrocarril, que ha perdido uno de sus tres médicos, que ha perdido el Instituto de Educación Secundaria, que ha perdido la Oficina de Empleo, que ha perdido casi las guardias médicas, que ha perdido... que ha perdido... que ha perdido...?



Yo sé que usted me va a decir: “No, nosotros somos responsables de la pérdida del transporte... de parte del transporte de línea regular”. Pero es que el... la pérdida de recursos en el medio rural es un goteo constante, y no... y no se puede cada uno responsabilizar de los recortes en su propia Consejería, porque, si hay un responsable total de los servicios básicos en esta Comunidad, es la Junta de Castilla y León, ¿eh? A menos servicios, menos población, y, claro, a... a menos población, parece que se justifica la pérdida de... de servicios.

Nosotros sabemos que el mantenimiento de los servicios en el medio rural es más caro -nadie mejor que los que vivimos en el medio rural somos conscientes de... de esto-, pero no nos lo pongan ustedes todavía más difícil, ¿eh?, el... el seguir viviendo en el medio rural. Y es que ni siquiera pedimos que haya más servicios, sino que no nos quiten los servicios que tenemos, porque se han perdido líneas, se han perdido días, se han perdido servicios y periodicidades diarias; cada vez, el medio rural está más lejos de las urbes y de los servicios.

La Junta decía que su objetivo era atender de forma prioritaria aquellas líneas y servicios y expediciones vinculadas a los servicios básicos esenciales, pero la verdad es que esto no se ha cumplido, porque la supresión de los servicios corresponde precisamente a estas líneas que tienen por objeto el... o que están vinculados a esos servicios básicos.

Los mismos recortes se han hecho en otro tipo de transporte rural, que es el... el transporte a la demanda, un servicio por el que este Grupo Parlamentario les ha felicitado, al entender que es un buen sistema de transporte para la estructura territorial que tiene Castilla y León; pero en este momento no solamente se ha frenado su implantación en toda la Comunidad Autónoma -compromiso de Herrera para el dos mil once, ¿eh?, el que toda la Comunidad estuviese implantado el servicio de transporte a la demanda-, sino que además, bueno, pues vemos que se corre el riesgo de que se esté desvirtuando su esencia y su efectividad. El transporte a la demanda no puede convertirse en una pequeña línea de servicio regular, el servicio a la demanda es otra cosa. Y... pero es que en Castilla y León -y aquí entramos de lleno con la pregunta que nos ocupa- es muy difícil organizarse, porque no hay un mapa de transportes, porque no hay un mapa concesional, no hay regulación específica, no hay organización del sector, y el... el decreto que amplía y prorroga las concesiones hasta el dos mil diecinueve, bueno, pues no es nada más que un parche.

Con el fin de garantizar y mejorar la movilidad de los castellanos y leoneses, el Presidente Herrera, en el año dos mil tres, comprometió una ley de transporte rural y... e interurbano, un... un compromiso que, al no llevarse a cabo en el dos mil tres, volvió a ratificar en el dos mil siete y, posteriormente, en el Debate de Estado de la Comunidad, el veinticuatro de junio del dos mil nueve. Seguimos sin ley de transporte rural e interurbano. Y en el año dos mil once, el Presidente Herrera vuelve otra vez a comprometer esta ley. No se entiende tanto interés y tanto compromiso para que después parece que en su Consejería, ahí, se pierde el interés. Estamos en el dos mil trece y seguimos sin ley de transporte rural e interurbano. La verdad es que no entendemos que haya ninguna justificación, si no es el propio desinterés de la Junta, con lo cual, no entendemos por qué ese interés del Presidente Herrera en seguir comprometiendo esta... esta ley.

Pero, desde luego, algo debieron de intentar ustedes cuando en el año dos mil ocho licitaron y después... y posteriormente adjudicaron a la empresa UTE Con-



sultrans, Cotesa e Incosa 1.275.000 euros, y en un plazo de... de 35 meses, la elaboración de un mapa concesional autonómico de transporte -de transporte público de viajeros, lógicamente- para... también... para planificar el transporte interurbano de viajeros y elaborar una ley de transporte. Esto sí que fue novedoso, ahora que la Junta encargue a una empresa privada la elaboración de una ley. Bueno, no sé dónde vamos a llegar. El... ese 1.275.000 pesetas... perdón, euros, parece que se pagó, pero de la ley, del mapa y de la planificación, pues nada sabemos -por lo menos, nada sabe este Grupo Parlamentario-; aquí, a ver si usted ahora nos despeja la duda.

Verá, hace muy poco se aprueba en esta Comunidad la Ley de Ordenación, Servicios y Gobierno del Territorio de Castilla y León, cuyo fundamento es el equilibrio y la accesibilidad del conjunto del territorio a los servicios básicos. Esto solamente es posible, señor Director General, si hay un buen sistema de transporte convencional que conecte a los núcleos de población con las capitales de provincia, acercando los servicios a los ciudadanos y contribuyendo a la cohesión social. Y no será posible si... si no existe o si no se instala en toda la Comunidad un transporte a la demanda capaz de unir los núcleos más pequeños con las cabeceras de comarca, ¿eh?, también para acceder a los servicios y... y como... como... como un aspecto más para la dinamización económica de las comarcas.

Para todo esto entendemos que es necesario un mapa territorial de transporte público como instrumento de ordenación y gestión de la red pública de transportes. Necesitamos una ley de transporte que dé estabilidad y defina el marco y el régimen jurídico; y esa ley, según usted, en su última comparecencia en esta... en esta Comisión, ya estaba redactada y en fase de borrador hace dos años. ¿Qué ha pasado con ella?

En definitiva, señor Director General, lo que este Grupo Parlamentario y los ciudadanos de Castilla y León queremos saber es cuál va a ser el futuro del transporte rural e interurbano en Castilla y León; si va a haber o no ley de transporte rural e interurbano, y, si la va a haber, para cuándo; y, si no la va a haber, pues qué planificación, mapa de transportes y política... y política general en materia de transporte piensa abordar la Junta de Castilla y León. Nada más, gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Martín Cabria. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Gracias, Señoría. Gracias, señora Martín Cabria, por su exposición y por su análisis que hace de todo el sector de transporte en Castilla y León. Comparto el diagnóstico que ha hecho respecto a las características socioterritoriales que tiene nuestra tierra, pero, evidentemente, no comparto la enmienda a la totalidad que usted hace respecto al sistema de gestión de Castilla y León.

Es evidente que... que... que la despoblación, la falta de... de oferta en algunos sitios de transporte, la... el éxodo hacia... hacia medios más urbanizados hizo de Castilla y León, pues bueno, una región... una región con problemas de movilidad, que en nuestro caso se multiplica respecto a otras regiones: el territorio, la dispersión, el envejecimiento... lo que todos... lo que todos sabemos.



Y yo creo que para afrontar precisamente esa realidad, la Junta de Castilla y León, pues, en su momento, aplicó medidas –que no eran de choque, eran medidas estructurales–, como es generar un sistema que no sé si... –a mí no me gusta lo de la palabra pionera– un sistema propio, un sistema eficiente y un sistema que yo creo que es ejemplar, no porque lo diga yo, porque otros países y otras regiones lo están replicando –es así, es así, y se lo puedo... y se lo puedo demostrar con hechos–; y ese sistema es el transporte a la demanda, en virtud del cual hemos dado nuevos servicios, reordenado 3.500 localidades en toda Castilla y León, que es el doble de tráfico que tiene el Estado. Y eso lo hemos hecho en seis años. El esfuerzo ha sido ingente, los recursos que se han destinado han sido los que aconsejaban; pero, sobre todo, los ahorros y la eficiencia que hemos conseguido con este sistema, que responde a las necesidades de movilidad inmediatas, próximas, cotidianas, del ciudadano, son las que están haciendo un referente, en España y en Castilla y León, este sistema de gestión del transporte rural, fundamentalmente rural, y que tiene también usos, usos polivalentes. Es una especie de multiusos, porque se va a aplicar, precisamente, a otros ámbitos ahora.

Ese sistema nos ahorra el 75 % de los costes; conecta, como usted bien sabe, pequeñas localidades, pequeños asentamientos, donde... con la localidad que realmente tiene los servicios, donde están concentrados los servicios, y que responde fundamentalmente a motivos sanitarios, motivos comerciales –ojo, de aprovisionamiento, porque muchos... muchas pequeñas localidades no tienen ni comercio–, también servicios administrativos, bancos. Eso es lo que hace el transporte a la demanda: satisfacer necesidades de movilidad básicas, fundamentales para mantener y cuidar a nuestros ciudadanos que viven en el medio rural, y que en algunos casos hay tres personas, dos o una, y allí llega el transporte, y allí llega este sistema de gestión, que utiliza las nuevas tecnologías, que satisface necesidades reales, a un coste mínimo para la Administración y también para el propio ciudadano.

Tres mil quinientas nuevas localidades; ciento y pico rutas nuevas de transporte –zonas–; ochocientas y pico rutas con esas tres mil quinientas localidades; cerca de quinientos vehículos nuevos, vehículos –nuevos y no nuevos, evidentemente–, pero adaptados... adaptados al terreno. Bueno, eso es lo que yo creo que es un referente. Y eso no se puede obviar, eso está ahí.

Pero volviendo a la pregunta que realmente... y yo quería simplemente analizar esa realidad socioterritorial y cuál es la oferta de transporte que la Junta de Castilla y León brinda. Pues no solo hemos brindado esto en el medio rural, hemos también gestionado áreas metropolitanas, allí cuando los Ayuntamientos lo han querido, y ahí están. Acabo de referirme hace... en la anterior intervención o hace dos intervenciones precisamente a una de ellas. Las demás están ahí también, y las puede ver.

Mantenemos el transporte convencional, y ahora damos un paso de calidad y de cantidad, que es la integración del transporte regular y la integración del transporte escolar. Ojo, Castilla y León viene integrando el transporte regular y escolar con... –y eso sí que con carácter pionero– desde el año mil novecientos noventa y nueve, a través de lo que se conoce como un derecho, para que los servicios regulares puedan tener los servicios escolares. Esa integración se ahora... que se va a hacer ahora es un plus de calidad mayor. Es un plus de calidad mayor, puesto que un vehículo, allí donde la oferta es factible, puede montar también a ciudadanos de carácter general con ciudadanos... con escolares, con ciudadanos en este ámbito del transporte, de carácter especial –no de carácter especial desde el punto de vista de los servicios sociales–.



Bueno, eso lo hemos dicho, eso... y eso lo hemos hecho en base precisamente a una norma que teníamos establecida en ese decreto y que, afortunadamente, el Estado ha copiado de Castilla y León y la ha trasladado a la nueva Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres. Y ha modificado el artículo pertinente para facilitar y posibilitar esa posibilidad.

Bueno, no nos hemos parado en materia de gestión, no nos hemos parado, se lo digo en serio. Y lo hacemos con prudencia, y lo hacemos... y lo hacemos creo que con criterio. Hemos ensayado en varias zonas esa posibilidad de combinar transporte regular con transporte escolar en León y en Segovia, y de esas enseñanzas, pues vamos a aplicar estas consecuencias; consecuencias que vamos a extender, como explicó claramente el propio Consejero de Fomento en la comparecencia que tuvo de los Presupuestos, donde ya anunció que a lo largo de dos mil catorce se presentará la Ley de Ordenación del Transporte de Castilla y León. Se llame como se llame, se llame "Transporte Rural", se llame "Transporte Rural e Interurbano", pero se presentará, precisamente, esta ley.

Usted decía que un millón y pico de euros se habían gastado en el mapa concesional y en... y en redactar una ley. Yo ya he explicado en esta Cámara, y a la señora Muñoz de la Peña -y lo sabe muy bien-, he explicado varias veces que no, que no han redactado nada. La ley... la ley... le puedo asegurar que la ley la hemos redactado el que habla y un equipo de mi Dirección General, la hemos redactado nosotros, nosotros. Lo que han hecho... lo que han hecho... lo que hacía la consultora ha sido analizar, analizar y aforar toda la realidad de Castilla y León, eso que ha llevado dos años... o llevó dos años -ese aforamiento de la realidad de Castilla y León-, dos años, porque, claro, hay que computar a uno por uno, no solo el número de usuarios -que no se sabe, que no se sabía-, sino los deseos de movilidad que tenían, para trazar, con criterios de eficiencia, un nuevo mapa concesional. Piense que el... la realidad de Castilla y León heredada y vigente hasta dos mil diecinueve son 305 títulos de transporte, que son contratos de gestión de servicio público, que hay que respetar, porque no se puede rescatar 305 títulos de gestión de servicio público. Como usted puede ver, esa es la realidad de Castilla y León, es un mapa que capilarmente llegaba a muchos sitios -todavía faltaba más-, de ahí las medidas que nosotros aplicamos y que le he explicado.

¿Y por qué la ley... la ley se ha... no retrasado, la ley se va a presentar en dos mil... en dos mil cuatro... -perdón- en dos mil catorce, tal y como ha anunciado el Consejero? Aquí los hechos mandan, mire: en el año dos mil seis, el transporte... -y lo diré también posteriormente, aunque adivinan lo que voy a decir, porque usted también se refería, como su compañera, a lo que yo iba a decir- bueno, lo que voy a decir es esto: el transporte es una red de redes, el transporte no para en el... en el territorio de Castilla y León. Y cuando digo que es una red de redes está vinculado a una normativa europea y nacional, porque es así.

Empieza una Directiva, en dos mil seis, de Europa, de servicios a afectar al sector; le sigue un Reglamento del Parlamento y de la Comisión, el Reglamento 13... 13/70, del año dos mil siete, referido a los servicios ferroviarios y por carretera; le sigue la... le sigue la Ley Ómnibus, de dos mil nueve, que también afecta al transporte; le sigue la Ley de Economía Sostenible, que también dicta reglas básicas en materia de transporte -vaya y vea los planes de movilidad que la propia Ley de Economía Sostenible de dos mil diez establece-; y le sigue la Ley de Ordenación de los Trans-



portes Terrestres, que había un intento de modificación del anterior Gobierno, y que ha sido, afortunadamente, aprobada en julio de este año.

Todo este marco europeo y este marco legal que le he dicho ha servido de contención para que Castilla y León no se lanzara a desarrollar y regular y establecer un régimen jurídico de transporte a... para que empezara a aplicarse a partir de dos mil diecinueve, como le diré a continuación. ¿Y por qué? Porque los contratos vencen en dos mil diecinueve, tienen sus pliegos de cláusulas administrativas y tienen su ley que le regula... que les regula. No hay... no hay orfandad legislativa, ya hay una ley, que es la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres... [murmullas] ... -sí, sí, sí, sí, se lo digo en serio-, de mil novecientos ochenta y siete, que regula todo el régimen concesional, que regula los contratos concesionales. Esa es la ley de referencia.

Ojo, porque el sistema de transportes -le decía- responde a dos principios: uno, unidad de mercado, y Castilla y León no lo va a romper; dos, el fundamental, y es que... y es que esa unidad... esa unidad de mercado tiene que desarrollarse en un mercado interior. Y, por lo tanto, y por lo tanto, es imprescindible esa regulación homogénea y uniforme, porque las concesiones son del Estado y nuestras; muchas. Y esa interrelación se debe regular con criterios de... estatales, porque es legislación básica. Los contratos administrativos -que los contratos de gestión de servicio público son contratos administrativos, no se le olvide- se regulan por la Ley de Contratos; y las operaciones de transporte se regulan por la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres.

Nosotros lo que haremos, a partir de dos mil catorce, es aplicar a las peculiaridades y singularidades de Castilla y León toda la experiencia que hemos acumulado a lo largo de estos años; experiencia que es muy rica y que es muy eficiente. Y que transformaremos el mapa concesional de 305 títulos, esperamos llegar a 50, porque las concesiones también tienen su propio mercado integrado, y el transporte regular y el transporte escolar parten de la misma caja única, de la Junta. Eso es lo que vamos a hacer, y lo he... y lo vamos a regular con criterios de futuro. Y nos hemos anticipado a muchas soluciones legislativas: el Decreto-ley del año dos mil nueve, en virtud del cual prorrogamos el sistema concesional; Decreto Cylog que regula la organización, funcionamiento y financiación de las infraestructuras complementarias del transporte; una Orden que regula esto también; y, por supuesto -usted lo ha citado-, la Ley de Ordenación y Servicios del Territorio -sí, usted la ha leído, seguro que sí-, contempla, y adelanta y anticipa, precisamente, soluciones ya para que en estos años podamos aplicar esos criterios de eficiencia al transporte regular, y dice claramente que se integre el regular con el escolar, y dice claramente que el mapa concesional se adapte a la... a esa ordenación, a esas unidades básicas que contempla la ordenación del territorio; y eso es lo que estamos haciendo. Pero el soporte tecnológico, los estudios y análisis ya está hecho; ahora solo falta rematarlo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra doña María Sirina Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

Gracias, Presidenta. Gracias, señor Director General, por su esfuerzo a veces... -en algunas cosas estamos de acuerdo, en otras...- por su esfuerzo de justificar



lo injustificable. Pero, de cualquier forma, reconocemos el esfuerzo que ha hecho la Junta de Castilla y León en torno al transporte a la demanda. Poco que decir si no es que hay que tener cuidado de que no degenera y de que realmente se cumpla y que llegue y se complete el mapa de transporte a la demanda de toda... en toda la Comunidad Autónoma.

Por lo tanto, bueno, en cuanto al transporte a la demanda, lo dicho: seguir ampliando mapa y llegar a todas las... a todos los territorios de Castilla y León.

Pero es que es insuficiente. O sea, no puede usted relegar el transporte rural solo al transporte a la demanda. Y el hecho real es que se ha disminuido casi en un 30 % el transporte interurbano y también el transporte a la demanda, además de duplicar el precio que tienen que pagar los usuarios de... de dicho transporte.

Usted dice que ahora -ya nos lo anunció aquí anteriormente-, pues se va a coordinar el transporte o se está... o se ha empezado a coordinar el transporte general de viajeros con el transporte especial, en primer lugar -el transporte especial entendemos que es el escolar y también el sanitario-, en principio, con el... con el escolar.

Decían ustedes anteriormente que se iba a hacer contando con los centros escolares, con las asociaciones de padres y también con las Corporaciones Locales. La realidad es que han empezado a hacerlo sin contar con los padres, con las asociaciones de padres, ni con los centros escolares ni con las Corporaciones Locales. Se hace sin ningún... se ha empezado a hacer sin ningún tipo de protección para los menores. Envuelven a niños, a veces muy pequeños, con adultos, con personas enfermas, desconocidas, que puede... todo esto puede suponer un riesgo para los menores. Yo no sé si usted está en condiciones de garantizar que este tipo de transporte, esta especie de batiburrillo -que yo no sé... no entendemos muy bien cómo se ha organizado-, no va a suponer un riesgo para los menores.

Está muy bien intentar ahorrar y rentabilizar los... los servicios que tenemos, pero con ciertos límites y con ciertas precauciones, que este Grupo Parlamentario no conoce si se están aplicando, no vaya a ser peor el remedio que la enfermedad. Yo es que... imagínese usted a su hijo o al hijo de cualquiera de nosotros viajando día a día, muchas veces sin cuidador, sin saber... sin que los padres sepamos al lado de quién se va a sentar, en qué estado se encuentra y con qué intenciones se sientan los adultos al lado de nuestros hijos menores. *[Murmullós]*.

Hay que... vamos a ver, hay que regularlo y hay que tener una precaución, porque no toda la gente en los pueblos es conocida, y, a veces, también el problema es que es demasiado conocida.

Entonces, lo dicho, a ver cómo se hace esta conjugación de transportes; y, desde aquí, le adelanto que este Grupo Parlamentario preguntará de una forma más específica cómo se va a abordar y cómo se está abordando la coordinación de este tipo de... de transporte.

Decía usted que... bueno, pues esta... esta... justificaba el que no se haya hecho la ley de transportes diciendo que hay un marco general que ya... bueno, que ya garantiza la aplicación de una legislación, y tal, en esta materia. Bueno, toda... mire, todas las leyes, de todos los ámbitos, se basan en una... en un marco de referencia, europeo y estatal, y eso no justifica que en esta Comunidad Autónoma no tengamos aún un... una ley de transporte rural e interurbano o una ley de transportes en



general. Que usted ha hecho referencia a esa ley de transporte, pero hablamos del transporte terrestre, porque te metes... por carretera, pero también tenemos ferroviario, también tenemos aeroportuario, donde también... al que también hay que sumar más... más recortes.

Por lo tanto, el hecho que usted diga que no se puede hacer o que han tenido la precaución de no hacer una ley porque había otras leyes que estaban en transformación o estaban en... ya dando cobertura, pues no nos vale, porque si eso fuera aplicable a... al resto de los ámbitos de la Comunidad Autónoma, pues tendríamos que... que... se pararía la iniciativa legislativa de todos los Parlamentos. O sea, que una cosa no quita la otra.

Usted ahora nos dice que para el dos mil catorce se presentará la... la nueva ley de transporte; bueno, pues a ver si... si finalmente esto es así, y tenemos todos que... que felicitarnos.

Yo quería decir alguna cosa más. Bueno, simplemente que es su competencia, y, por lo tanto, regular el transporte en esta Comunidad es lo que ustedes tienen que hacer, al margen de... de la ley. Que... que una de las cosas más vergonzosas o una de las cosas que más les tendremos... este Grupo Parlamentario les tiene que... que achacar es cómo han hecho los recortes en... esos recortes o esa supresión de servicios en el... en el transporte rural e interurbano, como... como nos tiene acostumbrados a hacer la Junta las cosas, por lo callandines, por lo bajines, tirando la piedra y escondiendo la mano, y dejando en manos de... de los concesionarios de los servicios la patata caliente de tener que comunicar a los viajeros la supresión de los servicios.

No se ha comunicado nada a los Ayuntamientos ni a las asociaciones de consumidores, no se ha comunicado nada a los viajeros; los viajeros se han ido enterando de la supresión, del cambio de días, del cambio de periodicidad, sobre la supresión de... de autobuses según han ido a comprar su billete a la... a la... a la taquilla. Y esto ya no es que raye la descortesía, es que es una falta de respeto hacia los ciudadanos de Castilla y León, cuando la responsabilidad de estos servicios es únicamente -no olvidemos- de la Junta de Castilla y León.

Esperemos, de verdad, que esto no se... no se repita, aunque ya se está repitiendo, porque esa... esa coordinación de servicios generales y educativos, ese transporte también la gente se está encontrando con él, con que suben personas mayores, así, de repente. ¿Dónde se ha comunicado a los padres?, ¿dónde a los consejos escolares, a los Ayuntamientos?

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Señora Martín Cabria, vaya finalizando.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

Y, bueno, pues nada más, señor Director General. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Martín Cabria. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.



EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Señora Martín Cabria, me preguntaba... bueno, ha hecho -insisto- lo mismo, una enmienda a la totalidad de... de todo el sistema de gestión de... de transportes. Y... y, bueno, para... para abundar en... en la pregunta, de la ley. Espero que así sea.

Yo... me dice: del transporte regular y escolar. Bueno, pues, en primer lugar, pregunte a los Alcaldes si quieren regular y escolar; ya verá qué le contestan. Y pregunte en Asturias, que lo llevan haciendo desde hace dos años, ¿eh? Pregunte en Asturias y pregunte a los Alcaldes, ya verá; están encantados.

¿Qué valor añadido damos nosotros, qué valor añadido damos nosotros a esa integración que hemos puesto en marcha sobre 20 rutas de 1.800 de transporte escolar que hay -20-? Y vamos a extenderlo a ciento y pico. ¿Qué valor y qué plus damos nosotros respecto a otros.

Las razones de seguridad que usted apuntaba han sido sopesadas, muy reflexionadas por este que le está diciendo y por el propio Consejero. Ojo, y coordinadas con la Consejería de Educación, que es la responsable ante las AMPAS, evidentemente.

Hemos hecho un ensayo -le decía antes-, hemos aplicado el transporte a la demanda a la integración, al transporte combinado regular y escolar, con un propósito muy claro: primero, sabemos las plazas... sabemos las plazas libres que hay; en segundo lugar, identificamos con nombre y apellidos a las personas que van; tercero, se las notificamos a los colegios -ese es el objetivo-; y cuarto, aplicamos un plan especial... un plan especial de... de inspección hacia este transporte.

Todo ese valor... ese valor, está dando como resultado que los niños viajen con sus tíos, y no pasa nada, ¡claro que sí! Mire, en el medio rural, en el medio rural... [murmillos] ... en el medio rural, los niños, si usted... y si usted va a un pueblo... los niños en el medio rural... viaja con ellos en el autobús, pues una persona suficientemente conocida, y lo que... lo que intentamos es aplicar recursos, pero que lo está haciendo Castilla y León con ese plus cualitativo... [murmillos] ... que sí, que sí, que sí, yo... yo he subido... yo he subido... [murmillos] ... he subido, de verdad, he subido, he subido, he subido en... en ese ensayo, he subido. Yo no sé si usted ha subido, yo sí; yo sí he subido, yo sí he subido. En Ponferrada no, pero esto no está aplicado, es entendible, no en Ponferrada. Pero... [murmillos] ... y... y en Segovia, pero yo he subido.

Pero, dicho eso... dicho eso, ese es el plus de seguridad y cualitativo que nosotros vamos a dar a esa gestión compartida. Pero, insisto, y le repito: pregunte, pregunte en Asturias, en otras... o en Aragón o, por ejemplo, en... a los Alcaldes a ver si quieren esto o no lo quieren. Y Educación, desde luego, concertado con nosotros estamos aplicando esto de forma razonable, muy razonable, muy razonable. Solo faltaba que autobuses... que el transporte, por razones intrínsecas a su propia operativa, hay unos índices de ocupación del sesenta y tantos por ciento en el transporte escolar. Algo... algo podemos hacer, y debemos; algo podemos hacer y debemos de hacer, porque, mire, ¿sabe quién se beneficia? El medio rural. Porque se crea oferta, se crea oferta a un precio muy muy razonable, para todos. Y cuando hay beneficios... y cuando hay beneficios para la Administración, para el ciudadano y para... y para el transportista es cuando vamos a integrar este transporte.



Ya, por último. Las leyes yo creo que son oportunas en el tiempo; si no, no sirven para nada. Una ley hay que dictarla y promulgarla para que sea útil más que admirable -lo admirable está muy bien-. ¿Para qué vamos a aplicar una ley que... a un sector que se regula con un marco jurídico ahora que no podemos cambiar? Las... los contratos de gestión de servicio público no los podemos cambiar, no... podemos cambiarlos, sí, pero cambiar trescientos y pico contratos eso es una tarea... es una tarea... es una tarea de gigantes, que nadie acometería.

Es que el sector está regulado por la LOT, y la ley nueva servirá para regular el nuevo marco a partir del año dos mil diecinueve. Por eso la ley va a ser útil y por eso hemos esperado a todas estas normas que le he dicho antes. Señoría, muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Director General. Por la señora Secretaria, se dará lectura del cuarto punto del Orden del Día.

POC/000843

LA SEÑORA PÉREZ PÉREZ:

Gracias, Presidenta. Cuarto punto del Orden del Día: “**Pregunta para respuesta Oral ante Comisión, número 843, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Francisco Javier Muñoz Expósito, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez y doña Esther Pérez Pérez, relativa a articulación del sistema de revisión, evaluación y control del modelo Cylog, por parte de la Junta de Castilla y León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 301, de diecisiete de septiembre de dos mil trece**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña González.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Señor Director General, bienvenido, de verdad que esta Comisión, a... este Grupo le acoge con todo el cariño del mundo, con todo el respeto del mundo. Y nos gustaría que, en lugar de tardar dos años y cuatro meses que ha tardado en venir a... a dar respuesta a estas preguntas, pues frecuentara más a menudo esta Comisión. Aliviaríamos la lista de espera de la propia Comisión, el Orden del Día de la Comisión. Y, le repito, siempre es un placer tenerle aquí, de manera que le invito a que de forma más regular y periódica acuda a dar respuesta parlamentaria a las preguntas que desde el Grupo se le plantean. Bien.

Podría ya hoy... ya hemos hablado de transporte rural, de transporte metropolitano; nos faltaba el transporte urbano. Bueno, pues ya hubiéramos hecho casi el completo. Pero bueno, en cualquier caso le invito a que... a que acuda con mayor frecuencia, que, de verdad -le insisto-, le recibimos con todo el respeto y todo el cariño.



Mire, el Decreto 16 del año dos mil siete reguló el establecimie... establecimiento, organización, funcionamiento de las infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y la logística, lo cono... los conocidos como la red Cylog.

El modelo Cylog abarcaba del año dos mil seis al dos mil quince, define, diseña, prevé poner en marcha y operativos quince plataformas o quince enclaves logísticos; contempla y define también la creación de unas sociedades instrumentales para regular estos... y regir estos enclaves para... que garanticen además el despliegue del modelo; así como prevé un sistema de revisión periódica de evaluación y de control del cumplimiento de los objetivos del propio modelo. Objetivos que se referían en cuanto a la... a garantizar el funcionamiento en red de estos enclaves, a promo... a promover, fomentar, foros de encuentro entre profesionales, desarrollar acciones formativas y sociales para el sector del transporte y la logística, promover la intermodalidad, optimizar el coste mediante la central de compras, simplificar trámites y gestiones administrativas, promover e impulsar el desarrollo tecnológico del transporte y de la logística.

Las líneas de actuación previstas en el modelo fueron seis, de las cuales han completado o cumplido plenamente dos. El reglamen... la reglamentación en cuanto al modelo -es cierto-, la regulación, y la creación de la Asociación Cylog. Sin embargo, aún tienen pendiente de... el desarrollo completo de los enclaves logísticos y previstos, el mecanismo de financiación, la implantación del modelo de servicios avanzados y acciones complementarias, y el seguimiento y revisión del modelo Cylog.

Se establecieron dos fases para la financiación, durante diez años, del dos mil seis al dos mil quince, con una revisión en el dos mil diez. Una primera fase, del dos mil seis al dos mil once, que suponía la puesta en marcha de los nuevos enclaves previstos y mejorar... la mejora de los existentes -antiguos centros de transporte-, reconvertirlos al modelo, y priorizando aquellos que tenían la modulación por carretera.

En segundo... la segunda fase era la consolidación -abarcaría del año dos mil once al dos mil quince-, y era la finalización de los enclaves, la implantación de la intermodalidad ferroviaria. Bueno, ahora ya lo tenemos bastante difícil tras los recorres de Renfe y Adif, no sabemos si al final nuestros Cylogs, nuestros enclaves, van a tener ni siquiera conexión ferroviaria. En fin, la cosa, Director General, se le ha complicado bastante.

¿Qué pasará además, en concreto, por ejemplo, con los enclaves de Arévalo o de Miranda de Ebro que tenían acceso ferroviario directo? No sabemos si Adif y Renfe van a mantener estas... estos accesos, o no.

Se comprometieron a... para luchar contra la crisis... desde la Consejería y desde su Dirección General, se comprometieron a anticipar mayor inversión pública durante los años... el año dos mil nueve para completar los plataformas logísticas en desarrollo y las proyectadas de la red de los enclaves logísticos de la Comunidad. Es evidente que no hicieron nada, porque el modelo Cylog ya... ya tiene un retraso considerable.

De 1.547 hectáreas previstas solo están operativas en este momento 344. De los 15 enclaves previstos solo están 8 en pleno funcionamiento -bueno, digo "en pleno" porque alguno se limita simplemente a suministrar combustible-; está funcionando Ávila, Burgos, León, Palencia -que básicamente es suministrador de combustible, no



hace otra cosa-, Salamanca, Soria, Valladolid y Benavente-. Cinco en desarrollo, que, por cierto, aquí hay un problema: en dos mil diez estaban en desarrollo Miranda de Ebro, Ponferrada, el enclave logístico regional o el área central y Zamora y Soria -que, bueno, finalmente ahí algún día, me imagino, los compañeros de Soria preguntarán expresamente por Soria; de 2 previstos reconvierten en 1, otro lo dejan colgado... en fin, Soria da para... para largo y tendido-; sin embargo, esto estaban en desarrollo en el año dos mil diez, ¿vale? ¿Qué ocurre en el dos mil trece? Pues que queda en desarrollo Ponferrada... o sea, quedan en desarrollo el área central y Miranda de Ebro, y pasa de nuevo a proyectado -es decir, no se van a desarrollar ya- Ponferrada y Zamora.

Aclárennos esta situación, porque si Ponferrada y Zamora en el dos mil diez estaban para desarrollar y ahora pasan a quedar en proyecto, nada más, ¿en qué momento la Dirección General ha decidido retirar Ponferrada y Zamora de... de desarrollo para dejarlo de nuevo solamente proyectado? De manera que de los tres proyectados en dos mil diez, que eran Arévalo, Aranda de Duero y Segovia, hay que añadir ahora Ponferrada y Zamora, que vuelven a ser proyectados. Por tanto, de los 15 enclaves solo 8 están operativos, 2 en desarrollo y 5 en proyecto, esto es, 7 pendientes; no alcanzan ni siquiera el 50 % de los objetivos planteados para... por la Red Cylog para los enclaves logísticos.

Por actividad y especialidades, bueno, pues de los 15 enclaves, 11 serían industriales y de automoción; están funcionando 4: uno de distribución en Benavente, uno agroalimentario, un farmacéutico en Aranda -que no está hecho-, un minero en Ponferrada -que, bueno, pues cuando llegue el enclave logístico minero a Ponferrada no habrá minería a la que atender y a... de la que utilizar los recursos-.

En el año dos mil nueve, tal y como establece el propio modelo Cylog, deberían estar todas las sociedades gestoras constituidas, y no lo están; en el dos mil once, todos los planes de negocio y financieros realizados, tampoco lo están, dos años y tres... y cuatro años más tarde; de los puertos secos previstos, de los 5 solo hay 3... quedan 3 pendientes, solo hay 2 funcionando; los... los convenios firmados con los puertos, de 15 se han firmado solo 10.

Y, bueno, con razón, visto el nivel de cumplimiento de la implantación de toda la estructura logística de la Comunidad, entiendo que se nieguen... -como así han venido haciendo reiteradamente, además, votando en contre... en contra en estas Cortes a la propuesta de revisión- entiendo que se nieguen a revisar el modelo, a hacer la revisión periódica, la evaluación y el control de desarrollo de la implantación Cylog, porque, dados los resultados, es una lástima.

Mire, la página web de la Red Cylog ni siquiera es transparente, es una página bastante inaccesible, de la que han desaparecido las estadísticas. El último año de... publicado de estadísticas fue el dos mil diez; desde entonces, da la sensación... cualquier persona que no conozca la logística en la Comunidad y quiera conocerla, evidentemente, se remite a la página de logística, y se encuentra que es absolutamente inaccesible; vamos, la información que aporta no es útil ni para los profesionales, ni para el sector, ni para los ciudadanos, ni para cualquiera que pudiera estar interesado.

Mire, en el Discurso de Investidura, el Presidente de la Junta, don Juan Vicente Herrera, el pasado veintitrés de junio aseguró que su Gobierno continuaría desarro-



llando la Red Logística Cylog, si bien sustituyendo las subvenciones públicas directas a los enclaves por préstamos retornables, bajo estrictos criterios de rentabilidad. Y, efectivamente, esto así está siendo: se han concedido préstamos retornables por valor de 7.400.000 euros, curiosamente a los enclaves que ya están funcionando (León, Benavente, en Salamanca y en Soria). Pero esto no ayuda nada a completar la red, ampliar la red, no ayuda en nada a los 7 enclaves pendientes.

Por cierto, en septiembre de este año anuncia el compromiso de financiar... el Consejero -septiembre, hace muy poco- anuncia el compromiso de financiar con 4.000.000 de euros el Polígono Industrial Prado Marina, de Aranda de Duero, con una conexión ferroviaria con la línea Madrid-Burgos; esto, con cargo a... a los presupuestos de logística. Bien, puede ser logística, pero, desde luego, espero que... que, si sale adelante, lo van a tener difícil, porque no hay presupuesto para ello; de manera que le invito a que aprueben o dé orden de aprobación de las enmiendas que el Grupo Parlamentario Socialista ha presentado para que pueda cumplir el compromiso realizado por el Consejero en... en septiembre de este mismo año, los 4.000.000 de euros para Prado Marina, porque, desde luego, no hay partida presupuestaria para ello.

Mire, el modelo Cylog articuló expresamente el mecanismo de seguimiento, revisión y control que se debería haber llevado a cabo, y plantea dos fórmulas: una primera, que se determina quién tiene que hacerlo -claramente dice que el equipo de la Consejería de Fomento, que se encargará de... de verificar si se está cumpliendo las líneas de actuación propuestas por el modelo-, determina la forma de hacerlo -dice que se creará un sistema que permita la evaluación del funcionamiento de cada uno de los centros y sus desviaciones respecto a lo estipulado en el modelo-; y, además, plantea una posible segunda fórmula de revisión, que es la contratación de una auditoría externa especializada en temas logísticos, que trabajará en estrecha colaboración con los especialistas designados por usted mismo, por la Dirección General de Transportes. Y estableció también las posibles consecuencias de la revisión, que dice que la falta de adecuación de cualquiera de los enclaves pertenecientes a la red, al modelo logístico propuesto, podrán dar lugar a penalizaciones o incluso a la exclusión de los enclaves infractores de la Red Cylog. Y, finalmente, determinó la fecha en la que se debería de haber hecho esto, que fue el año dos mil diez.

Es evidente que, tres años después, no se ha realizado, por lo que planteamos... le formulamos la pregunta que estamos debatiendo esta mañana, que es: ¿cómo tiene previsto la Junta de Castilla y León articular el sistema de revisión, evaluación y control del modelo Cylog en la Comunidad? Por el momento, Presidenta, nada más. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Gracias, señora Muñoz de la Peña, por su exposición. Yo sé que conoce muy bien el proyecto Cylog, y... y me remito a la intervención de trece... ¿cuándo fue?, el trece de diciembre de dos mil diez, donde



usted y yo tuvimos ocasión de analizar en extenso el modelo, con todas las... solo hace falta consultar, ¿eh?, el... el Boletín Oficial de las Cortes, y donde se da una referencia exhaustiva, pormenorizada y concreta de lo que es el modelo Cylog -que usted, insisto, bien conoce-.

No obstante, hace yo creo que un análisis sesgado, un poco, de... de lo que es el desarrollo logístico. Pregunta cuándo se va a hacer; y yo, ahí, en estos momentos no hay respuesta posible ni concreta. Yo le diría que cuando se despeje el horizonte, el horizonte, tanto en la demanda de transporte como en el desarrollo de las infraestructuras. Usted sabe que la logística no es una... no es una actividad *per se*, la logística sirve para algo, está subordinada al tejido productivo, al tejido industrial, al tejido agroalimentario, al tejido de servicios; si no hay carga, no hay transporte. Por lo tanto, ese es el primer factor que hay que tener en cuenta.

Y, desde ese punto de vista, dos mil siete... la realidad es pésima, pero para todos: dos mil siete, 249 millones de toneladas tenían origen, destino o tránsito en Castilla y León; dos mil doce, 129. Eso, con esos datos, simplemente, se dará usted cuenta de la necesidad de adaptar lo pensado, lo bien pensado, en el año dos mil cinco. Entró en funcionamiento el modelo en el año dos mil seis, y tenía una primera fase de... una primera fase de vigencia dos mil seis-dos mil quince; se gestó en dos mil cuatro, tras un análisis de la realidad existente en Castilla y León, de las infraestructuras existentes en Castilla y León. ¿Quién iba a pensar entonces, lo que estaba bien pensado termina, y está terminando como estamos? Bueno, pues nadie, nadie. Donde había 15 enclaves habrá los que tengan que haber, y habrá los que justificadamente exija la... el desarrollo económico, el desarrollo económico vinculado a las inversiones productivas, no a las inversiones majestuosas.

¿Había mil y pico hectáreas? Sí, pero, evidentemente, eso hay que reconducirlo, sin dejar de atender a los compromisos que para su momento estaba diseñado y pensado el... la Estrategia Logística Regional. Había un gran macropolígono logístico que estaba pensado ahí, en el centro de la Comunidad, vinculado al sector de la automoción -a una empresa señora y a una empresa tractora como es Renault-, y que, evidentemente, los tiempos han cambiado, otros desarrollos industriales han exigido una mayor cercanía, una mayor proximidad de los proveedores de primer nivel hacia esa factoría, y tenemos que repensar lo que ya... lo que -insisto- estaba bien pensado entonces. La logística no tiene la culpa de que de doscientos cuarenta y tantos millones de toneladas bajemos a ciento veinte, no tiene la culpa la logística, la tenemos todos; la realidad que es, y no hay más. Insisto que las características del modelo fueron expuestas en esa intervención, tanto por usted como por mí, y que yo, desde luego, le invito a repasar.

Y le decía antes que el transporte y la logística es una red de redes, que tiene un antecedente y un consecuente. Los antecedentes son muy claros. Los antecedentes son: está vinculada a las infraestructuras lineales e infraestructuras nodales, pero el diseño de las infraestructuras lineales abarca tanto la red ferroviaria de mercancías y la red... y la red marítima. Porque, evidentemente, el transporte no nace en un sitio y muere en Castilla y León, no, no; el transporte sigue, como es lógico, sirve a... sirve al comercio exterior, sirve al ámbito metropolitano, sirve al techo regional y sirve... y sirve al mercado nacional, y transcurre por infraestructuras que no son de la Junta de Castilla y León, y la Junta no tiene competencia exclusiva sobre esos planes.



Yo le recuerdo los planes de los diferentes Gobiernos en materia de transportes (ferroviario, viario, por carretera, marítimo y por aire). Bueno, pues eso corresponde a unos planes –se llamaba PEIT, ahora se llama PITVI– donde están claramente cifradas las inversiones que se van a acometer; planes que también traen causa de otros planes transnacionales (la red TEN-T europea, el Corredor Atlántico con todos los afluentes que llevan a ese Corredor Atlántico a la necesidad de crear nodos, a las vinculaciones con Portugal y con Francia).

El transporte ferroviario obedece a una carga útil también. No se puede transportar por ferrocarril todo lo que se quiera. La logística está muy vinculada a esa eficiencia ferroviaria, tiene que haber carga regular y suficiente, tiene que haber carga pesada para que eso se produzca. Y todo eso son planes que exceden el ámbito de Castilla y León, y que es imprescindible tener en cuenta. No podemos decir cuánto y qué nodos van a tener ferrocarril porque no lo sabemos, ni lo sabían antes otros, que son los que están encargados de diseñar eso.

Confiamos que ahora una estrategia logística por primera vez que se va a desarrollar en España y que, por cierto, está sirviendo, no digo de ejemplo, pero sí de guía, nuestra... y lo digo en serio, porque ¿de qué se va... de qué se va a beneficiar esa estrategia logística nacional? Pues mire, se han dado cuenta los... el actual Gobierno que la certidumbre marca mucho el ritmo de las cosas. La planificación no es adivinar el futuro, es... es eliminar incertidumbre. Y se ha dado cuenta y se está dando cuenta de que es necesario desarrollar y planificar una serie de nodos, una actividad logística, por primera vez, y darle un marco jurídico legal. Ya lo tenemos en Castilla y León, lo hicimos, allá en el año dos mil siete. También hicimos una gestión mancomunada de los centros, una planificación de infraestructuras adaptadas a la demanda real, también lo hicimos. También hicimos e implantamos una serie de servicios vinculados a esas infraestructuras: solo se iban a hacer inversiones allí donde fuera necesario, allí donde fuera rentable, allí donde fuera productivo e interesante.

Bueno, todo eso, todo eso, marca las pautas del desarrollo logístico y regional. No podemos revisar una cosa si no tenemos la hoja de ruta, una referencia, porque es imprescindible. ¿Dónde? ¿Para qué? Y después ¿qué pasa?

¿Qué ámbitos logísticos se están impulsando? Aquellos que el propio sector productivo está demandando. ¿Qué se está fortaleciendo? Aquellos centros logísticos donde el propio tejido productivo nos manda. Por eso hemos acometido la tarea, yo creo que un poco hercúlea, de... –y lo digo así, sin grandilocuencia– de empezar a pactar con grandes operadores logísticos, porque quisimos vertebrar y crear una red regional logística. Pero la red regional nos dimos cuenta que con los transportistas... –y eso es un aprendizaje que hemos tomado de la propia experiencia– nuestros transportistas y nuestros propios cargadores, pues no llegaban más allá del techo regional, y hubo que coger... Porque, claro, una caja de vino que queremos mandarla a... no sé, a China, pues pasa por multitud de estadios: pasa por el camión, pasa por ferrocarril, pasa por barco, hay que manipularla, hay que controlar la temperatura, hay que trazar la mercancía... Todo eso, todo eso es logística; y esa logística requiere infraestructuras y recursos.

Bueno, pues todo eso es lo que estamos intentando hacer. Y no tenemos la culpa que de doscientos cuarenta y nueve millones de toneladas hayamos pasado a ciento veintitantas. Eso nos obliga a reconducir las cosas a su justo término, y nos



obliga, y nos obliga, a invemar o dejar en los cuarteles de invierno determinados centros logísticos, porque la logística se basaba fundamentalmente... en aquel entonces, los criterios de funcionamiento y de financiación se basaban en la colaboración público-privada; porque la logística no deja de ser una actividad empresarial, que puede ser desarrollada por una empresa, y es muy cara, solo la hacen las grandes... las grandes empresas, o bien para servir a las pymes, que es el gran... el 99 %, como usted bien conoce, hay que externalizar esa labor. Y para que existan esos operadores es necesario tener esas certezas, crear aplicaciones informáticas, sistemas de aduana... bueno, lo que aparece aquí. Ese es nuestro proyecto logístico, que es válido, pero que hay que repensarlo y adaptarlo a la realidad; que ojalá dure menos de lo que queremos o lo que deseamos todos.

Algunos enclaves, que usted decía. Pues claro, en Aranda de Duero lo primero que hay que hacer es conectar el Polígono Prado Marina con la red viaria, con la red ferroviaria, y después, el siguiente paso es montar el desarrollo logístico que utilice esa infraestructura. El Consejero ha dicho... el Consejero yo creo que se ha comprometido también, ante la sociedad y ante aquí, de construir esa infraestructura, porque es imprescindible. Es una infraestructura -usted lo ha apuntado-, es imprescindible construirla en Aranda de Duero, porque eso sí que es un sector industrial, industrial, polígono vinculado precisamente al sector siderometalúrgico, que tanto necesitamos desarrollar de esta forma.

Zamora, pues quisimos desarrollar tejido logístico en Zamora, dentro de un plan máster, donde había muchas acciones. La realidad nos ha obligado a analizar y repensar esto. Pero, ojo, en Zamora, Castilla y León invirtió solo ya cerca de 4.000.000 de transportes en un centro de transportes, que se inauguró en el año dos mil cuatro-dos mil cinco, y que iba a servir de punta de lanza para desarrollar el tejido... el tejido logístico.

Ponferrada, lo primero que hemos hecho ha sido arreglar los accesos, para el lugar de ubicación escogido por el Ayuntamiento. Será en colaboración con el Ayuntamiento, en colaboración con las empresas de allí como se dinamiza ese sector, porque no se hacen las cosas porque sí; se... estaba pensada la logística para ser autosuficiente. Evidentemente, ya no vale eso, ahora mismo hay que... hay que hacerlo de otras formas.

El ámbito de financiación de la estrategia logística obedecía también a una estrategia logística de los estándares nacionales, ¿eh?: 20, 30 % de inversión pública; 60, 70 o 80, de inversión privada, en función del tipo de enclave al que sirviera.

Bueno, pues eso hay que repensarlo, eso... eso hay que... eso hay que retomarlo y analizarlo con mucha... con mucha... con mucho rigor; no con *rigor mortis*, ¿eh?, pero sí con mucho... pero sí con mucho rigor. A todo eso, es lo que estamos haciendo en los diferentes enclaves, y... y los que están... los que están en vías de desarrollo, pues habrá que impulsarles conforme a esa dinámica empresarial que le digo, y reforzando el esquema. Pero, eso sí, confiando en que la red Cylog, su estrategia, su vertebración, su nivel de cohesión siga existiendo, porque creo que está sirviendo de ejemplo también para el desarrollo de redes y de estrategias superiores, a la que impepinablemente está subordinada, desde luego.

**LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):**

Gracias, señor Director. En turno de réplica, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. ¡Buff, Director General! ¡Buff, qué miedo, ¿eh?!, ¡qué miedo!, ¡qué miedo!, ¡qué miedo!, porque la revisión del modelo, lo de las erres, de verdad... esto de repensar, reordenar, reorganizar, redefinir... Cuando el Partido Popular habla de erres... Es que solo hay una erre que los ciudadanos sufrimos directamente: es la erre de "recortes"; recortes y recortes y más recortes.

Pánico me da lo que acabo... lo que acabo de oír, que voy a tratar de resumir, a ver si he entendido bien y me puede luego confirmar.

Dice que debatimos esto en el año dos mil diez y que, bueno, releendo el Diario de Sesiones, casi le podía haber servido de respuesta. Pues sí, ciertamente, lamentablemente es así. O sea, tres años perdidos en materia de logística absolutamente, y ya en el dos mil diez le recordábamos que aquello no avanzaba, que... que la red Cylog estaba paralizada, que esto no arrancaba. Pues sí -usted lo ha dicho-, lamentablemente aquel Diario de Sesiones podía haber sido útil en este momento.

Mire, cuando... cuando dice que algo sirve de guía en Europa, algo que se está haciendo en Castilla y León, bueno pues yo me siento orgullosa, evidentemente, como castellana y leonesa me puedo sentir muy orgullosa, pero la experiencia nos lleva a que el resultado siempre se complica. Cuando exportamos el modelo del transporte a la demanda, empezamos a dejar abandonado el transporte a la demanda y a paralizar el transporte a la demanda y se paralizó su extensión, pero el transporte a la demanda sirvió como modelo en Europa.

Ahora que el modelo de la red Cylog, el establecimiento de la logística en la Comunidad sirva de modelo a España... buff, malo malo, malo malo, malo malo, porque va a significar que se va a paralizar toda la logística del país, dada... dada la experiencia, ¿no? Pánico y miedo nos da.

¿Cuándo va a terminar, dice? Cuando se despeje el horizonte. Lo achaca, claro, a la disminución de actividad económica, ¿no?, disminución de toneladas, de... claro, Castilla y León, en transporte, es una Comunidad Autónoma -se lo he dicho muchas veces- estratégicamente situada: somos ruta, somos tránsito; ojalá fuéramos mucho más origen y destino, significaría que tendríamos importante actividad económica, buenas empresas manufactureras, buenas empresas productoras, que sacarían nuestros productos de Castilla y León, y el transporte... seríamos origen de transporte, y ojalá fuéramos destino de transporte. Significaría que somos bastante más población, tenemos mayor consumo, nuestras empresas son importantes, grandes, numerosas y necesitan buena materia prima y cantidad de materia prima. Pero, es lo que hay: despoblada, dispersa, extensa y sin actividad -apenas- económica.

Lógicamente, esto es que seamos más tránsito y ruta que origen y destino, pero Castilla y León puede aprovechar, precisamente por la extensión territorial, este tránsito, perfectamente. ¿Qué necesita para aprovechar este tránsito? Evidentemente, tener unas buenas instalaciones, una buena red logística, unos buenos centros de transportes, no solo en los enclaves previstos para la logística, sino en las capi-



tales de provincia, en las ciudades importantes, en las ciudades grandes; que los camiones, cuando llegan a una ciudad, tengan un sitio donde pernoctar -que no sea en la gasolinera de la entrada-; que tengan unas buenas instalaciones en un centro de transporte, desde el que se pueda planificar logística, también con una buena red informática y de acceso, un buen servicio al transporte. Es que la mayoría de nuestras ciudades no tienen centros de transporte. Entonces, difícilmente. O sea, van a aparcar el camión, pues a las afueras, en... pues, evidentemente, a las estaciones de autobuses no pueden entrar; o sea, pues aparcan a las afueras. Muchas ciudades, incluso, no dejan entrar a los camiones a... a las propias ciudades.

Entonces, bueno, todo esto también dificulta el que el tránsito pernocte, pare y también produzca rentabilidad económica en la Comunidad Autónoma. Lógicamente, paran allí donde tienen buenos centros y donde les acogen buenos centros y les prestan buenos servicios, de manera que tenemos que ser capaces de ese... ese tránsito hacerlo nuestro, hacerlo... que calculen las rutas y los horarios de conducción y descanso en función de las zonas de Castilla y León porque quieren parar aquí, porque es dinero para la Comunidad.

¿El que haya disminuido las... las toneladas? Sí, obedece una... una razón a esto que le digo. El centimazo ha hecho mucho daño; antes, los camiones repostaban en Castilla y León. Ya, evidentemente, pues buscan otro sitio donde les salga más económica... más económico, porque les da igual; porque un camión puede llevar dos depósitos añadidos al depósito que está utilizando; pueden atravesar España sin tener que repostar, de forma que es solo una cuestión de cálculo de rutas en cuanto a las horas de conducción y descanso. Suficiente para no parar en toda Castilla y León; atravesarla de norte a sur y de este a oeste sin tener que parar en la Comunidad. Estos son rendimientos económicos que está perdiendo la Comunidad por una mala planificación.

También, evidentemente, la paralización en la inversión pública ha hecho mucho daño a la economía, motiva que se disminuyan las toneladas, tanto de origen, como destino, como de tránsito.

Pero, mire, lo que me preocupa -y me preocupa profundamente- es lo que acaba de decir. Dice que hay que adaptar, repensar, lo planteado en el dos mil cinco. ¿Eso qué significa? ¿Significa que se van a dejar las 1.200 hectáreas ahora mismo previstas y pendientes para implantar logística... se van a dejar sin hacer? ¿Significa que los siete enclaves que no están hechos, que hay que hacer, se van a dejar sin hacer? Le recuerdo: Miranda de Ebro, Ponferrada, el área central -que claramente ha dicho que renuncian a él-, Ponferrada, Zamora, Arévalo, Aranda de Duero y Segovia. ¿Se van a quedar sin centros logísticos, sin enclaves logísticos? ¿Eso significa el repensar el modelo? Porque, claro, habla también de Aranda, de conectar el polígono Prado Marina a la línea de ferrocarril, que... Totalmente de acuerdo, totalmente de acuerdo, pero no hay presupuesto para el año dos mil catorce. El Consejero ha dicho: sí, sí, de acuerdo, lo haremos; lo malo es que se le ha olvidado el cuándo. ¿Cuándo va a ser esto? Desde luego en el dos mil catorce no, porque no hay presupuesto, salvo que aprueben la enmienda que este Grupo ha presentado y que debatiremos seguro que en una semana, o semana y media, en comisión; si aprueban la enmienda, pues tendrán presupuesto para el dos mil catorce y cumplir la... el compromiso del Consejero. Si no, desde luego, el dos mil catorce va a ser que no. ¿El quince? ¿El dieciséis? Díganos cuándo, porque es-



tamos de acuerdo con usted que es fundamental para que se desarrolle el centro logístico de Aranda de Duero.

Zamora. Pues Zamora ya nos quedamos en el "ismos"; el quisimos, pero... pero hay que repensar Zamora. Pues Zamora se quedará sin enclave logístico, claramente.

Y Ponferrada. Pues Ponferrada se quedará sin enclave logístico, pues como se quedará Segovia, como se quedará el área central o Miranda de Ebro.

En fin, confírmeme si todo esto es así y si va a ser así. Nada más, Presidenta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Señora Muñoz de la Peña, con todo el respeto y consideración hacia usted -que sabe que se lo tengo-, decía que había que repensar; es que antes que repensar hay que pensar. Y, de verdad, yo creo que usted piensa, pero, en este caso, piensa mal; piensa equivocadamente, o, por lo menos, sin ajustarse un poco a... a la realidad.

La reflexión es imprescindible, es imprescindible en estos momentos, de verdad. No podemos actuar sin reflexionar; otros, seguramente, lo han hecho, y después... y después les duele mucho esto. Hacer y después pensar que se ha hecho mal, no; y menos en épocas donde los recursos son los que son: escasísimos, apenas ninguno.

Yo le... le daba una panorámica de la realidad que tiene el transporte, pero no eche la culpa a la logística de cómo va la economía en Castilla y León, no eche la culpa. La logística no tiene la culpa de cómo va la economía, ni el transporte tampoco; yo creo que son víctimas de lo que es la economía. La carga... allí donde hay carga puede haber beneficio empresarial y de empleo; si no, no hay. Y la logística poco puede hacer, nada puede hacer al respecto.

Los datos, que les decía... que le decía antes, a un nivel macroeconómico, a un nivel macroeconómico nacional, pero le puedo dar algunos datos a un nivel regional. Ya no solo la disminución de la actividad empresarial y comercial, que he citado, la pérdida de empleo; mire usted las matriculaciones de vehículos industriales, ya verá como ha decaído; mire usted las empresas... la reducción de empresas de transporte, la subida de precios de la gasolina, la morosidad, la pérdida de financiación... Todo esto hizo que la Junta de Castilla y León, con lo poco que tenía, los pocos recursos que tenía, ideara un plan de reactivación, con el propósito de inyectar liquidez a las entidades gestoras de los centros logísticos. Un plan de reactivación que se basaba, a través de préstamos participativos, que, como sabe usted, se suman al... al capital, y que... y que ayudan, precisamente, a esa solvencia financiera y económica que cada empresa... que cada empresa exige.

Le insisto que hay que redefinir la colaboración público-privada porque hay que redefinirla adaptándose a la realidad que hay. Lo mismo que hay que... que suprimir



ineficiencias. Y no queda más remedio que hacerlo así. Ya nos gustaría a nosotros que... que esto fuera de diferente forma y que tuviéramos... y que tuviéramos una varita mágica. Pero creo que, siendo modestos y humildes, el ejemplo, en cuanto a la estructura básica de Cylog, en cuanto a sus resultados, desde luego, podemos poner en un balance lo bueno y podemos poner en otro balance lo que no se ha conseguido, seguramente porque era un plan muy ambicioso en aquella época, muy dimensionado y que exige... y que exige esa reflexión. De verdad, exige necesariamente reconducirlo hacia... hacia... hacia planteamientos realistas y más... y más empresariales.

Y Segovia tiene su centro logístico, tiene su centro logístico, financiado por la Junta, íntegramente. Zamora, le insisto que también. El área central, se están aplicando políticas empresariales logísticas en otro orden, pero están ahí, y se vincularán a la red logística regional. Claro que Soria... yo, si tuviera que hablar de los polígonos logísticos de Soria, ¡que venga Dios y lo vea!; no voy a citar ninguno, no voy a citar ninguno, pero en Soria está hecho, está hecho el enclave logístico Cylog, y está hecho con personas que son los... los transportistas más importantes de Castilla y León, que tienen... y son operadores logísticos. Si ellos no son capaces de movilizar, que son los actores verdaderos, porque la realidad es la que es -imagínese- pero se hizo y está.

En Miranda de Ebro, claro que sí. En Miranda de Ebro, la Junta se ha gastado, se ha gastado entre 9 y 10 millones de euros en desarrollar e impulsar un centro que ahora mismo está vinculado a un desarrollo industrial cercano (Polígono de Ircio), y que contemplaba todas las herramientas; y que más vale que la Comunidad y que... y que el desarrollo impulsen aquello, porque, desde luego, Miranda de Ebro es una zona de impulso impresionante para la economía. Miranda de Ebro, si usted la ve, señora Muñoz de la Peña, verá que es una auténtica plataforma logística, y que incluso los... nuestros vecinos vascos, en el desarrollo que tienen en Arasur, al lado, incluso ellos están ralentizados a un 90 % de la actividad, y eso que están muy avanzados.

Bueno, pues esto es lo que hay, esto es lo que hay. Y si nos vamos a Ponferrada, le decía antes lo que hemos hecho y la previsión que hay, en colaboración, y esperemos que colabore el Ayuntamiento aportando también recursos. Porque aquí... aquí, eso de cargar a la Junta las cosas... Bueno, pues esperemos que aporte el... Nosotros lo hemos previsto y lo hemos... y lo hemos presupuestado. Y algunos centros pues tendrán que esperar a mejores tiempos para desarrollarlo.

Pero insisto, ya quisiéramos nosotros adivinar el futuro, pero lo que hacemos, fundamentalmente, es ser realistas y pensar. Y le invito al *cogito, ergo sum*, eso famoso que... que hay por ahí. Pienso, luego existo, pero existe lo que hay. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Director. Por la señora Secretaria se dará lectura del quinto punto del Orden del Día.

**POC/000850****LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):**

Gracias, Presidenta. Quinto punto del Orden del Día: **“Pregunta para respuesta Oral ante Comisión número 850, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Francisco Javier Muñoz Expósito, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez y doña Esther Pérez Pérez, relativa a valoración por parte de la Junta de Castilla y León del nivel de cumplimiento del Plan Estratégico de Modernización de la Red de Estaciones de Autobuses de Castilla y León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 301, de diecisiete de septiembre de dos mil trece”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señora Secretaria. Para formular la pregunta, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña González.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. El Libro Blanco del Transporte señala la importancia de garantizar la intermodalidad para las personas así como la garantía de continuidad en sus desplazamientos, ambos elementos básicos para conseguir un transporte... un servicio de transporte público y de calidad. Para ello, es fundamental que las estaciones de viajeros y los lugares de aparcamiento puedan permitir el intercambio entre el transporte privado y el transporte público, que las mismas dispongan de ciertos servicios mínimos que garanticen su calidad y su confortabilidad.

Las estaciones de autobuses, además de cumplir los fines, garantizan la movilidad de los ciudadanos, estructuran los sistemas urbanos, son un núcleo promotor de la actividad económica y de la cohesión del territorio.

Un sistema de transporte público, eficaz, adecuado y de calidad se refleja también en las estaciones de autobuses.

La Junta de Castilla y León, en el año dos mil cuatro -esto es hace nueve años-, licitó contrato de consultoría y asistencia para la redacción de lo que llamó Plan Estratégico de Modernización de la Red de Estaciones de Autobuses de Castilla y León, con objeto de acometer de forma ordenada la modernización de las estaciones de autobuses de la Comunidad.

Cuatro años más tarde, en el año dos mil ocho, el CES instaba a la Consejería de Fomento a elaborar un marco normativo que regulara las estaciones de transportes de viajeros de la Comunidad y se aprobara un plan de modernización. Propuso que, como la Comunidad no tenía una ley propia para regular las estaciones de autobuses -que sería lo ideal, desde luego-, para que fuera más inmediato, estas se incluyeran en el futuro proyecto de ley de la ley de transporte rural e interurbano, que ya en aquel momento era su aprobación inminente -estoy hablando del año dos mil ocho; ahora parece, según la respuesta a la compañera en la pregunta... en la segunda pregunta de hoy, que va a ser el dos mil catorce; bueno-, era inminente en el dos mil siete, era inminente en el dos mil ocho y así, de esta forma, el... el CES



le recomienda que incluyera... hasta tanto en cuanto se aprobara una ley específica para las estaciones de autobuses, la incluyera, al menos, en la ley de transporte rural e interurbano y se determinase aquí la fórmula de utilización y explotación de las estaciones, su tipología, las características que debían de reunir, así como los servicios principales que tenían que ubicar las instalaciones.

Desde luego, no estuvo muy acertado con la inmediatez –está clarísimo– de la ley de transporte rural. Es evidente que, como al resto de los ciudadanos, creyó lo que en ese momento la Consejería dijo y por ello apostó.

Años después seguimos sin lo uno y sin lo otro, o sea, sin la ley, una ley específica de... para... que regule las estaciones de autobuses, y, desde luego, seguimos sin la ley de transporte rural e interurbano.

Planteó también la necesidad de aprobar un plan estratégico de modernización de la Red de Estaciones de Autobuses de Castilla y León. Entonces, quiero recordarle, ya llevaba cuatro años en licitación, y el CES entendía que el plan sería un buen instrumento de diagnóstico de las deficiencias y podría... podría utilizarse para planificar actuaciones futuras y actuaciones de reforma y modernización que garantizaran la accesibilidad de los servicios para todos los ciudadanos.

El Procurador del Común también reclamó que la Administración dispusiera de un plan de inspección para las estaciones de autobuses, y sugirió la aprobación de un reglamento tipo de régimen interior, al que fueran... se fueran adaptando paulatinamente, según las peculiaridades de cada una de las estaciones de autobuses que estaban en funcionamiento.

En el año dos mil nueve, el CES publica un informe en relación con la situación en la que se encontraban las estaciones de autobuses de la Comunidad. El informe determinó –usted lo conoce bien– que la mayoría de las estaciones de autobuses de Castilla y León no eran accesibles, no cumplían con las condiciones mínimas establecidas en la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre y su reglamento de desarrollo, estaban en mal estado, por vejez, por deterioro o por nula conservación. En el año dos mil once llegaron los recortes y se paralizó cualquier actuación. Tras años sin inversión, sin mantenimiento y sin conservación, la situación de las estaciones ha empeorado considerablemente.

Le voy a hacer un repaso de algunas... de los problemas y deficiencias que presentan algunas que tienen estaciones (porque, por ejemplo, Bembibre, que es la única población de Castilla y León con más de 10.000 habitantes y no tiene... que no cuenta con estación de autobuses):

La Bañeza, que disponía de una... una estación privada, el Grupo ALSA, este año –hace apenas unas semanas, unos meses– cierra la terminal, el Ayuntamiento pide a la Consejería poder disponer de una estación de autobuses, y la Consejería, evidentemente, pues le aplica la erre de... de revisión, que no... ya de recorte, y que no va a aportar absolutamente nada.

Villablino, también privada, puede pasar lo mismo en cualquier momento.

Astorga dispone de una estación del año ochenta y siete, que necesita actuaciones y obras de remodelación.

Ponferrada, que es del año ochenta y cinco, se reconoce la necesidad de adaptación en su totalidad de todas las prescripciones de la Ley de Accesibilidad, que no



cumple, a pesar de que en el dos mil cinco sí tuvo algún tipo de obra de modernización y remodelación.

Benavente, que es del año ochenta y siete, o Cuéllar, del dos mil uno, pues están reclamando también rampas de acceso para cumplir la accesibilidad, paneles informativos, renovación de instalaciones y mejoras.

Soria, también una estación del año ochenta y... del año ochenta y cinco, también está necesitada de obras de remodelación, de adaptación.

Guijuelo también reclama mejoras en su... en su estación: coberturas, resguardar para el frío, aseos... en fin.

Ciudad Rodrigo, es un... una estación del año setenta y ocho, necesita modificar la pendiente de... de acceso, necesita aseos públicos adaptados... En fin, una serie de mejoras.

Béjar, es una estación del año ochenta y uno, también con dificultades en los accesos, insuficiencia de mantenimiento: tenemos goteras y algunas otras deficiencias que perjudican el buen uso de la estación para los usuarios y los viajeros. Necesita paneles informativos, necesita reformas estructurales, iluminación y calefacción.

Salamanca, es una estación del año setenta y cuatro, pide a gritos mejoras desde hace años. En el dos mil ocho la Junta reconoce la necesidad de inversión, dota una partida presupuestaria de 3.000.000 de euros... 3.300.000 euros para hacer una nueva estación o mejorar sustancialmente la estación de Salamanca, y considera que el proyecto cuesta 3.300.000 euros. Ese año presupuesta 300.000, que, desde luego, no ejecuta. Salta en el presupuesto al año dos mil diez, que lo pasa a la empresa pública Provilsa, y ese año surge la sorpresa, grata para Ávila, pero, desde luego, de disgusto para Salamanca, que comparte el presupuesto, 5.000.000 de euros, con la estación de Ávila. Como hemos visto en la primera pregunta de hoy, Ávila está terminada, solo pendiente de abrir, y, desde luego, Salamanca no se ha movido ni un ápice; esto es, los 5.000.000 de presupuesto se los comió absolutamente Ávila y quedó en el aire Salamanca. Díganos cuándo le va a tocar la remodelación a la estación de autobuses de Salamanca, porque, desde luego, este año no cuenta con presupuesto ninguno. Si aprueban nuestras enmiendas, tendrá presupuesto; si no, ¿para cuándo? Nos gustaría que nos diera una fecha.

Respecto a los refugios de espera, de verdad, no hay obra más agradecida en nuestros pueblos y más útil -para los niños, para los mayores- que evitar que se mojen cuando esperan el autobús, en tanto en cuanto sigan teniendo autobús nuestros pueblos. Baratos y prácticos, pero al ritmo de inversión que tiene tardaremos años en cubrir las necesidades de... de nuestros pueblos.

Todas estas razones nos motivaron a plantear la pregunta que presentamos en el año dos mil once, y que, desde luego, está de plena actualidad: ¿qué valoración le merece a la Junta de Castilla y León el nivel de cumplimiento del Plan Estratégico de Modernización de la Red de Estaciones de Autobuses de Castilla y León, y qué provisiones tiene la Junta de Castilla y León a medio plazo respecto a la modernización, mejora y construcción de nuevas estaciones de autobuses y refugios de espera en la Comunidad? Nada más, Presidenta. Gracias.

**LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):**

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Señora Muñoz de la Peña, Señoría, bueno, usted ha hecho un... ha descrito un número equis de... de estaciones que están pendientes de intervención y que, evidentemente, algunas de ellas tenía la Junta previsto, desde luego, desarrollar o mejorar.

Bien ha apuntado, en el año dos mil seis se diagnosticó y se analizó la red de... de este tipo de infraestructuras con una metodología... una metodología clásica de análisis DAFO, donde... donde había... donde había cuál eran las ventajas, qué problemas, deficiencias, las mejoras, etcétera. Y ahí se... se analizó y se diagnosticaron una serie de... de parámetros: pues la intermodalidad, la integración urbana, sus características de accesibilidad o de sostenibilidad, el desarrollo tecnológico que tenían, los... las diferentes... la interrelación con las infraestructuras lineales, viarias, etcétera. Bueno, resultado de esto, se vio la necesidad de intervenir en unas cincuenta o cincuenta y algunas estaciones y terminales.

Desde entonces, se ha intervenido en 30, de nueva construcción, obras de gran reparación, mejora o... o ampliación, 30 se han intervenido desde entonces, con una inversión de unos 20 millones de euros en esas 30 intervenciones; y las tengo aquí, ¿eh?

Y, usted bien apuntaba también, no hay que olvidar nunca otras infraestructuras menores pero complementarias e imprescindibles, que son los refugios de espera y los... las marquesinas o los postes típicos de... de anuncio. Bueno, 450 nuevos refugios de espera se han puesto desde el año dos mil cuatro-dos mil cinco -nuevos, ¿eh?-, y, lo último, se ha intervenido en 311, construidos con tres millones y pico de... de euros.

Bueno, este es el esfuerzo que ha hecho la Junta para mejorar las estaciones y las infraestructuras, que, desde luego, son imprescindibles para que el desarrollo del transporte, si en este antecedente o si en este consecuente de lo que es... de lo que es un servicio público, pues encontrará... encontraría serias dificultades para su prestación.

¿Faltan? Sí, claro que faltan, pero el planteamiento idílico de resolver las cosas a golpe de... a golpe de... de forma súbita, pues eso tiene... eso tiene su tiempo, tiene su capacidad presupuestaria, y, desde luego... y sus disponibilidades. Y usted bien sabe que en estos momentos manda más lo conveniente que lo que todos quisiéramos. ¿Esto es prescindible? Pues en estos momentos deberá ser prescindible, porque hay que atender otros servicios públicos de transporte que son básicos.

Y en su momento estoy convencido que la Junta de Castilla y León reiniciará ese plan, que se concretó en una serie de medidas, y en 30... en 30 de esas instalaciones, algunas de ellas que usted cita (La Bañeza, Villablino), que, desde luego, estaban servidas por infraestructuras privadas, habrá que preguntarle a algunos Ayuntamientos por qué han dejado, por qué han permitido que eso decaiga.



Todas las infraestructuras, todas las terminales, salvo las de primer rango o nivel -algunas son de la Junta, la mayoría fueron heredadas o... y muchas de ellas construidas de nueva planta- se transfieren a los Ayuntamientos para que sean los Ayuntamientos, a través de los pertinentes convenios, quienes tengan que, después de hecha la infraestructura... también como sirve al tráfico urbano, el Ayuntamiento debería responsabilizarse de eso a través de una serie... no estoy trasladando el problema a los Ayuntamientos, ¿eh?, porque la Junta... la Junta lo construye, la Junta reforma, la Junta hace frente a las obras de gran ampliación o gran reforma, y, después... bueno, pero a cada uno lo suyo, algunos Ayuntamientos deberían también que esforzarse más en mantener esas infraestructuras en óptimas... en óptimas condiciones.

Y estoy convencido que cuando las disponibilidades lo aconsejen seguiremos acometiendo estas obras, que yo creo que se ha traducido en esa inversión, en ese compromiso y, desde luego, en esa realidad que le... que le he citado. Y las que se han hecho, pues yo le podría decir Ávila, Barco de Ávila, reforma... gran reforma en Burgos, una nueva en Lerma, en Villarcayo otra nueva, en Astorga hubo una reforma y modernización, en León y en Ponferrada, en Aguilar de Campoo nueva, en Herrera de Pisuerga, en Guardo, en Palencia, en Ciudad Rodrigo en fase de proyecto, en Boceguillas, en Cantalejo... Bueno, todo esto también son obras que se han hecho por parte de la Junta de Castilla y León, y que, desde luego, y que queda menos por hacer que, desde luego, que cuando llegamos a donde llegamos, ¿de acuerdo? Pero todo habrá que hacerlo... todo habrá que hacerlo en función de las... en función de las pelus, ¿qué le voy a decir yo a usted? Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Director. En turno de réplica, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Gracias, Director General. Dice que han hecho 30 intervenciones y... en estaciones de autobuses, y 311... 311 refugios de espera. No... eso iba a decirle, no sé desde qué fecha empieza... *[El Director General interviene sin micrófono]*. Bien, bien, bien. Yo era lo que quería plantearle: desde cuándo empieza a computar y a contar. ¿Desde el dos mil cuatro? ¿Y las estaciones de autobuses, también? Porque, claro, contar como intervención las reformas estructurales que necesitan muchas de ellas, a solventar problemas puntuales de demoliciones o de derrumbes, por ejemplo.

Supongo que aquí computará, entre las 30 de estas intervenciones -que no sabemos si es en 10 años, en 15 o en 20 años, no sabemos desde cuándo cuenta-, computará pues el muro que se cayó en Ciudad Rodrigo, que supongo que llegó, levantó o consolidó, pero, desde luego, Ciudad Rodrigo sigue siendo inaccesible, necesita rampas, necesita aseos, necesita mejoras estructurales.

No se ha solucionado el problema de Ciudad Rodrigo, entonces, ha sido una actuación puntual. Pero igual ocurrió en Salamanca. Le recuerdo: se cayó el muro perimetral de la estación de autobuses de Salamanca, que este tuvo menos suerte que Ciudad Rodrigo, porque en Ciudad Rodrigo se levantó el muro, aquí ya se puso



un alambrado, directamente ya no se levantó el muro. De manera que mejor integración en la ciudad de Salamanca imposible, vamos, se ve todo el tránsito y todas las... las tripas, ¿no?, de la propia estación de autobuses, que además está situada en pleno centro de Salamanca.

Claro, esto también computa como... como una de esas 30 actuaciones. ¿Se ha reformado la estación de autobuses de Salamanca? Ojalá, ¿no? Se ha solventado un problema puntual, de derrumbe, que tuvimos suerte que no nos cogió a nadie entre medias, ¿no?, pero fue un problema de derrumbe de todo el muro perimetral. Se ha solucionado ese problema, pero Salamanca sigue teniendo problemas estructurales y necesita una nueva estación de autobuses.

Entonces, ya le digo, no sabemos exactamente... 20 millones de euros, pues depende; la inversión puede ser mucha o poca dependiendo desde cuándo computemos. Si ya sabemos que Ávila se ha llevado 6, de estos 20, directamente, muy poco le queda a repartir... -cinco y pico- muy poco le queda a repartir... a repartir con el resto.

Y si luego... porque, además, mire, esto de los números, es que son pertinaces, pertinaces, se empeñan en desvelar la verdad, y revelar la verdad. Treinta actuaciones en un lado, 311 refugios de espera o 450, pues no lo sé, pero la realidad de los números y de los presupuestos dicen justo lo contrario. Hablan, en el dos mil diez, de 93, pero para el dos mil once, seis. O sea, 93 arrastrados hasta el dos mil diez, pero 6 refugios de espera, que, si ejecutó el presupuesto, se harían -si no quedarían en el aire- para el dos mil once, 6 para el dos mil doce. Ese era el objetivo de su Consejería en refugios de espera para el dos mil once y el dos mil doce.

Y claro, en estaciones de autobuses, 5 y 5: 5 actuaciones y 5 actuaciones. Teniendo en cuenta que dejó sin ejecutar un porcentaje importantísimo del presupuesto, pues es que no sabemos si ha ejecutado o no ha ejecutado. Si quiere contarnos, díganos exactamente dónde hicieron esos 6 refugios de espera del dos mil doce -si se acuerda, claro, yo entiendo que puede que no tenga el dato, pero, si no, nos encantaría conocerlo, perfectamente puede hacérselo llegar-, y qué 5 estaciones de autobuses se beneficiaron, en el dos mil doce, de estas actuaciones presupuestadas; porque, desde luego, lo del presupuesto ha sido tremendo.

O sea, el dos mil once apenas se cumplió, el nivel de ejecución fue paupérrimo; bajaron el 51 % las transferencias a infraestructuras complementarias del transporte, esto es, para esto precisamente: estaciones de autobuses y marquesinas. Quitaron el 51 % de las transferencias que bien pagan a la Diputación Provincial para que la Diputación haga las... los refugios de espera, o bien directamente los hace la Dirección General; y recortaron casi el 38 % en promoción y ordenación del transporte.

Pero es que en el dos mil doce las transferencias, que ya previamente habían recortado un 51, pues, a esa mitad que quedó le quitaron el 74 %, 74 %. Es que quedó un presupuesto de inversiones para infraestructuras complementarias para estaciones de autobuses y refugios de espera de 7.800 euros. Es que este fue su presupuesto en el dos mil doce para las estaciones, 7.824 euros. Desde luego, 5 intervenciones, imposible que pudieran hacer con ese... con ese dinero.

Y en el dos mil trece, pues, para refugios de espera -ya en estaciones no había, salvo pagar Ávila, claro, pagar Ávila-, refugios de espera: 75.000 euros; 75.000 euros. Y Provilsa ya, evidentemente, no presupuesta absolutamente nada.



Y el dos mil catorce tiene 200.000 euros y 75.000 para la Diputación de Ávila, para que haga refugios en Ávila... -perdón- en Valladolid, para la Diputación de Valladolid para que haga refugios de espera en Valladolid; y 200.000 para el resto de la Comunidad. A este paso, teniendo en cuenta que oscilan entre 10.000-12.000 euros cada uno, vamos, vamos a tardar en completar la Comunidad Autónoma, bueno, pues años y años y años, ¿no?

Y de verdad le digo que no hay obra más agradecida para un municipio que un refugio de espera. Conozco municipios en que los vecinos que viven cerca le abren las puertas a los niños todas las mañanas y los que esperan el transporte escolar para que entren en el patio de sus casas, porque se están mojando. Y, de verdad, es una obra barata, es una obra muy agradecida, y soluciona mucho las dificultades en los municipios.

Queda menos por hacer, dice. Sí, claro, y en los pueblos cada vez va a quedar menos, claro. Al paso en que estamos maltratando al medio rural, recortándole el transporte, recortándole las rutas, ahora le queremos mezclar a los niños con los adultos -aquí, en un tema que traerá cola y dará... y dará de sí, y del que hablaremos largo y tendido, sin ninguna duda, nos parece una verdadera barbaridad-, pues a este paso, yo le puedo asegurar: si yo tengo niños en edad escolar y los están mezclando en el autobús con adultos, que unos conoceré, sí, seguro, posiblemente uno sea primo, pariente, tío, pero otro será fácilmente desconocido, fácilmente desconocido y no sabe... y no...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Señora Muñoz de la Peña, vaya acabando y ciñase al tema.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

(Sí, termino Presidenta). ... no me gustará para nada que lo comparta, le aseguro que dejaré... dejaré el pueblo y me iré a vivir a un núcleo más urbano, e iremos cerrando los pueblos en esta Comunidad Autónoma, que queremos que siga siendo rural, eminentemente rural, y presumimos de ser una Comunidad precisamente rural y de proteger.

Bueno, pues esta es la realidad. Esta pregunta ha servido básicamente porque el Plan este de Infraestructuras para las estaciones de autobuses ha sido un plan fantasma, no existió. Usted sabe como yo que no existió. Que si lo tiene, lo tiene la Dirección General, y lo tiene bien guardado. Desde luego, los datos DAFO derivados de este plan no se han publicado, o, si no, publíquelo, lo tiene muy fácil hacerlo público y accesible a todos los ciudadanos en la página de la Junta, en transportes. Ha sido un plan por el que se pagó, se licitó, pero del que nunca más se supo; se lo ha reclamado el CES, se lo ha reclamado el Procurador del Común y se lo hemos pedido en... en petición parlamentaria este Grupo, al que, desde luego, no le ha entregado. Por tanto, sigo entendiendo que es un plan fantasma, y que, si lo tiene, lo tiene la Dirección General bajo cuatro llaves, porque posiblemente no interese saber en qué estado valora a las estaciones de la Comunidad. Solo recordarle que nos ha servido para dar un repaso a la situación en la que se encuentra.

Recordarle que este Grupo ha presentado enmiendas al Presupuesto del dos mil catorce para estaciones de autobuses, cubrir las necesidades que no vienen en



su presupuesto; que las mire con cariño, que puede aprobarlas. Y que, poco a poco, como dice, queda menos por hacer, que cada vez quede menos en esta Comunidad, y más allí donde más se necesita. Muchas gracias, Presidenta, y nada más. Y reiterarle que estamos encantados de que acuda a esta Comisión a dar respuesta a las preguntas que planteamos, y que lo haga más a menudo. Gracias, Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Yo recojo su testigo, ¿eh?, de que... de que, desde luego, vendré más, si ustedes lo piden. Pero, en extenso y en intenso, cuando vengo... cuando vengo, sí que... sí que hablamos prácticamente de todo, ¿eh?, de todo... de todo el transporte. Pero bueno, muy bien, encantado de... de compartir, y darle las gracias por... por ese ofrecimiento que... que hace.

Le tengo que decir, utilizando un argumento *ad hominem* al suyo, es que 20 millones son 20 millones, lo que hemos destinado a infraestructuras; 30 actuaciones son 30 actuaciones; y 450 refugios son 450 refugios. Eso es lo que hay, eso es lo que hemos hecho. Y ya nos gustaría hacer más.

Y ahora, pues seguramente tendremos que aplicarnos más en la gestión, y seguramente –y como usted bien lo sabe– menos en el hormigón, porque es así. ¿Más servicio público? Sí. Pero las disponibilidades presupuestarias las marca el poder legislativo, y el poder legislativo dice que hay que aplicarse en el mantenimiento de los servicios públicos en épocas de escasez. Y como estamos muy por la labor de mantener esos servicios públicos de transporte, ahí irán nuestros esfuerzos, sin menoscabo, desde luego, de algunos planteamientos que, a través de los Ayuntamientos o a través de las Diputaciones, con equis fórmulas de colaboración, como alguna Diputación está planteando, que apuestan por los servicios públicos de transporte, y nosotros hemos instado a ellos que también en colaboración estaríamos dispuestos a seguir ofreciendo, porque estas infraestructuras tienen una naturaleza urbana indiscutible, indiscutible ¿Y que... y que es imprescindible acometer obras? Sí. Pero también hay que atemperarlas en el tiempo, y, desde luego, en base a lo que las disponibilidades presupuestarias dicten. Y ahora manda lo que manda.

Yo le reitero mi ofrecimiento. Les estoy muy agradecido por sus intervenciones, sus aportaciones; seguro que aprendemos todos de todos. Y quedo encantado de haber estado aquí, ¿eh? Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muy bien, señor... Gracias... gracias, señor Director. Y, bueno, yo también le quiero mostrar la satisfacción de esta Mesa por las explicaciones ofrecidas y por las respuestas ofrecidas.

Así que, sin más, se levanta la sesión. Muchas gracias.

[Se levanta la sesión a las trece horas quince minutos].