



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

D.^a MARÍA DE LAS MERCEDES ALZOLA ALLENDE

Sesión celebrada el día 5 de marzo de 2014, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición No de Ley, PNL/000141, presentada por los Procuradores D. Javier Campos de la Fuente, D.^a María Ángela Marqués Sánchez y D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a garantizar la ejecución de las obras de cubrición del canal de Cornatel, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 31, de 10 de noviembre de 2011.
2. Proposición No de Ley, PNL/000646, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D.^a María Sirina Martín Cabria, D. Jorge Félix Alonso Díez, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Cepa Álvarez y D.^a Esther Pérez Pérez, instando a la Junta de Castilla y León a impulsar la firma de convenios de colaboración con las Diputaciones Provinciales de la Comunidad para financiar obras y actuaciones en la red de carreteras de titularidad, competencia y gestión de las Diputaciones Provinciales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 190, de 12 de febrero de 2013.
3. Proposición No de Ley, PNL/000739, presentada por los Procuradores D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D. Fernando Pablos Romo, D. Juan Luis Cepa Álvarez y D.^a María del Rosario Gómez del Pulgar Múñez, instando a la Junta de Castilla y León a la adopción de diversas medidas relativas a la actividad de Renfe-Operadora y ADIF en la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 203, de 14 de marzo de 2013.
4. Proposición No de Ley, PNL/000752, presentada por los Procuradores D.^a María Fernanda Blanco Linares, D. Julián Simón de la Torre, D.^a Leonisa Ull Laita y D. David Jurado Pajares, relativa a planificación estratégica de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma y en particular del aeropuerto de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 207, de 25 de marzo de 2013.



5. Proposición No de Ley, PNL/000989, presentada por los Procuradores D.^a María del Rosario Gómez del Pulgar Múñez, D.^a Ana María Muñoz de la Peña González, D. Fernando Pablos Romo y D. Juan Luis Cepa Álvarez, instando a la Junta de Castilla y León a emprender las actuaciones necesarias para adecuar y simplificar los requisitos y trámites exigidos para la autorización de muladares para la alimentación de las especies necrófagas en la Comunidad, y a fijar indemnizaciones directas a los ganaderos por los daños producidos por el ataque de buitres al ganado vivo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 322, de 23 de octubre de 2013.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	13785
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	13785
Intervención del Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	13785
Primer punto del Orden del Día. PNL/000141.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	13785
Intervención de la Procuradora Sra. Marqués Sánchez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	13785
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Rejero Fernández (Grupo Popular).	13788
Intervención de la Procuradora Sra. Marqués Sánchez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13789
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	13790
Segundo punto del Orden del Día. PNL/000646.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	13790
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	13791
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Peregrina Molina (Grupo Popular).	13793
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13795
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	13798

Páginas**Tercer punto del Orden del Día. PNL/000739.**

La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	13798
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	13798
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Ramos Manzano (Grupo Popular).	13801
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13802
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	13805

Cuarto punto del Orden del Día. PNL/000752.

La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	13805
Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Linares (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	13805
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	13806
Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Linares (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13810
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	13812

Quinto punto del Orden del Día. PNL/000989.

La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	13813
Intervención de la Procuradora Sra. Gómez del Pulgar Múñez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	13813
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Martínez Antolín (Grupo Popular).	13815
Intervención de la Procuradora Sra. Gómez del Pulgar Múñez (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	13817
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	13819
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	13819
Se levanta la sesión a las doce horas treinta minutos.	13819



[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 desea comunicar alguna sustitución? Por el Grupo Parlamentario Socialista, no. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Buenos días, Presidenta. En el Grupo Parlamentario Popular don Juan Jesús Blanco sustituirá a don Rubén Rodríguez Lucas.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Por la señora Secretaria se dará lectura del primer punto del Orden del Día.

PNL/000141

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Buenos días. Primer punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley, número 141, presentada por los Procuradores don Javier Campos de la Fuente, doña María Ángela Marqués Sánchez y doña Ana María Muñoz de la Peña González, instando a la Junta de Castilla y León a garantizar la ejecución de las obras de cubrición del canal de Cornatel, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 31, de diez de noviembre de dos mil once**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña María Ángela Marqués Sánchez.

LA SEÑORA MARQUÉS SÁNCHEZ:

Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos y a todas. El canal de Cornatel es una infraestructura hidráulica absolutamente imprescindible para la Comarca de El Bierzo. Yo creo que podríamos asegurar, sin temor a equivocarnos, que la fisonomía de lo que consideramos la olla berciana y de la vida cotidiana a lo largo de décadas habría sido otra si este canal no se hubiera construido.

Pero también es cierto que la convivencia con estas construcciones a veces es complicada, sobre todo si el desarrollo urbanístico de una ciudad como Ponferrada, que cuenta hoy con más de 67.000 habitantes, se entrelaza con el discurrir de este canal, que tiene una media de ancho de unos 32 metros, y que conforma, junto con el río Sil o la vía de ferrocarril, una de las cicatrices más características de la ciudad y que dan personalidad al entramado urbano de Ponferrada.



A consecuencia de esto, la mayoría de los partidos políticos que hemos concurrido a las elecciones a lo largo de los años incluíamos en nuestro programa electoral una solución para transformar esa brecha que fragmentaba el suelo de la ciudad en un recurso beneficioso para el conjunto de la ciudadanía. Sin embargo, en el momento de debatir esta proposición no de ley –estamos a marzo de dos mil catorce– siguen las promesas sin cumplirse.

Ofreceré a Sus Señorías un resumen de algunos momentos especialmente significativos en la historia de esta obra, que podríamos titular como “el cuento de nunca empezar”. El catorce de noviembre de dos mil ocho el anterior Alcalde de la ciudad anunciaba un acuerdo entre el Ayuntamiento y Endesa para cubrir el canal de Cornatel. La compañía eléctrica estaría dispuesta a aportar el 33 % del coste de la obra, que se situaba en aquel momento en 7,4 millones de euros, y que, además, incluía la construcción de un centro de recepción de visitantes y casi medio millar de plazas de aparcamiento. Anunciaba en aquel momento el Alcalde que buscarían otras subvenciones, además de la aportación del propio Ayuntamiento, y aseguraba que era una obra complicada, pero que confiaba que se cumpliría a lo largo de ese mandato. Pero pocos meses después comienzan las excusas. En diciembre de dos mil ocho se nos anunciaba desde el Ayuntamiento que la obra del canal se aplazaría hasta el verano.

Seguimos avanzando, nos situamos ahora en enero de dos mil diez, en la página web municipal en aquel momento se podía leer lo siguiente –abro comillas–: “Ponferrada comienza a soterrar el canal de Cornatel en el casco antiguo”. El Alcalde presentaba en aquel momento el proyecto que acababa de ser aprobado en Junta de Gobierno y que pronto saldría a licitación, “de modo que se llevará a cabo ese mismo año” –decían–. En la web municipal podíamos leer también que “esta primera fase contará con ayudas de la Junta y Endesa”. Y se contaba... se contaba ya con un presupuesto en aquel momento de 3,6 millones de euros.

Pocas semanas después, en febrero de dos mil diez, el Consejero hoy de Fomento y Medio Ambiente visitaba Ponferrada para anunciar varias inversiones, entre ellas, decía que se mejoraría el canal de Cornatel entre la calle Obispo Osmundo y Cruz de Miranda, que se trataba del cumplimiento de un compromiso adquirido con los ponferradinos, con el fin último de mejorar las comunicaciones viarias de la ciudad y favorecer la movilidad. Se indicaba que la Consejería pondría más de 3,6 millones de euros para ejecutar la obra.

Sigo citando textualmente la nota de la Consejería de Fomento en aquel momento, y decía que la Consejería financiaba el proyecto y licitaba las obras, y el Ayuntamiento de Ponferrada gestionaba los terrenos afectados, que no eran municipales, proporcionando a la Junta la disponibilidad de los mismos. La cosa parecía que iba ya sobre ruedas, hasta el punto de que el dieciocho de agosto de dos mil diez se publicaba en el BOCYL la adjudicación que se había hecho el mes anterior.

Pero siguen pasando los meses, no se mueve ni una piedra, nos situamos ahora en marzo de dos mil once, a punto de acabarse el mandato en el que tendría que haber estado hecha la obra, y acercándose nuevas elecciones. Nos encontramos, pues, con un nuevo anuncio en prensa, en el que el Ayuntamiento dice que comenzaría en el mes de marzo las obras para cubrir el canal y crear un *parking*, y se nos advierte en aquel momento a la ciudadanía que la obra durará dos años.



Pasan las elecciones y el proyecto queda más en el aire que nunca debido a los problemas económicos de la empresa adjudicataria. Los titulares periodísticos pasan del anuncio a la denuncia, y así, en agosto de dos mil once, un periódico local denunciaba que la cubrición del canal de Cornatel lleva paralizada desde hace un año; que la obra fue adjudicada con una baja del 45 % sobre el precio de licitación, lo que cualquier mente sensata podría calificar como una baja temeraria.

En ese mismo mes, el Delegado de la Junta de Castilla y León en la provincia de León señalaba que, aunque la readjudicación de la obra llevaría retrasos, si era necesario se haría, porque era una obra prioritaria para la Junta.

Pero sigue sin moverse ni una piedra ni un papel. Así que en noviembre de dos mil once los socialistas registramos la proposición no de ley que hoy debatimos en esta Comisión, y que, desde nuestro punto de vista, ha estado secuestrada durante estos años por el Partido Popular, que no ha querido incluirla en el Orden del Día de ninguna Comisión de las celebradas hasta ahora.

Podemos dar nuevamente un salto en el tiempo, situarnos ya en septiembre de dos mil trece, con un nuevo Equipo de Gobierno en el Ayuntamiento de Ponferrada, que en su ronda de contactos institucionales llama a la puerta de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente para comprobar la disposición de la Junta a cumplir alguna de las promesas contraídas con el Ayuntamiento de Ponferrada, es decir, con los ciudadanos y ciudadanas de mi ciudad.

En ese mismo mes, en septiembre de dos mil trece, la Junta parece dar un giro extraño, ya que parece inhibirse de anteriores compromisos, y en algún medio local se llega a asegurar, citando fuentes de la Consejería, que quien tiene que hacer esa obra es el Ayuntamiento, y muestran una extraña ambigüedad en lo que respecta a la financiación de dicha obra. Y digo extraña por lo novedosa, porque, como han comprobado hasta la fecha por los acontecimientos o los datos que he relatado, lo cierto es que estaba bastante claro que era una obra golosa -si me permiten el adjetivo- desde un punto de vista de rendimiento político, puesto que era una obra realmente demandada durante mucho tiempo por la sociedad ponferradina como una obra necesaria.

En noviembre de dos mil trece tiene lugar una entrevista entre el Consejero de Fomento y Medio Ambiente y el nuevo Equipo de Gobierno del Ayuntamiento de Ponferrada en la que el Consejero de Fomento y Medio Ambiente traslada al Alcalde que, aunque ahora mismo no se puede abordar la inversión, la Junta no renuncia al proyecto. Y esto nos parece clave.

Creemos, entonces, que esta proposición no de ley, la que debatimos hoy, podría ser aprobada sin ningún problema por los Grupos aquí representados, ya que lo que solicitamos está plenamente vigente, encaja con el posicionamiento de la Junta, ya que nuestra pretensión es que se realicen las gestiones necesarias para que se inicien los procedimientos que permitan iniciar esas obras para cubrir el canal de Cornatel a su paso por la zona alta de Ponferrada, y pedimos a la Junta también, en nuestro segundo punto, que actúe de una forma especialmente diligente en lo que sería la vigilancia del cumplimiento de plazos; algo que debería ser normal, pero que, como hemos visto, no siempre se ha cumplido. Esa es la propuesta de resolución que nosotros hoy presentamos, y que esperamos que cuente con el apoyo de los Grupos de la Comisión. Muchas gracias.

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

Gracias, señora Marqués Sánchez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Fidentino Reyero Fernández.

EL SEÑOR REYERO FERNÁNDEZ:

Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos. Señora Marqués Sánchez, las obras de cubrición del canal de Cornatel en Ponferrada se incluyeron, como usted sabe, dentro de las actuaciones de colaboración con otras Administraciones Públicas para conseguir la mejora de sus redes viarias, demostrando en aquel momento la clara voluntad de la Junta de Castilla y León de colaborar con el Ayuntamiento para que las obras se ejecutasen; colaboración que llegó a la contratación de las obras.

Los datos que figuran en los antecedentes de la proposición no de ley que... que su Grupo ha presentado son correctos, aunque algo incompletos. Efectivamente, se trata de unas obras contratadas por la ya extinta sociedad pública Provilsa, con un presupuesto -como usted dijo- de licitación de 3,69 millones de euros, y que fueron adjudicadas en julio de dos mil diez, con un presupuesto de 2,089 millones, a una empresa constructora, que se llama Rayet Constructora.

Sin embargo, los antecedentes no recogen otras cuestiones que han afectado al desarrollo de estas obras. Así, por ejemplo, el proyecto de construcción fue redactado y aprobado por el Ayuntamiento, como verdadero conocedor de las necesidades y carencias de la red viaria de su ciudad. El ayunta... la Junta de Castilla y León no intervino en ninguna fase de la redacción de este proyecto ni de su aprobación, por lo que difícilmente se le puede achacar falta de interés o poca precisión en ese documento. Adjudicadas las obras, el contrato se firma el dos de agosto de dos mil diez; se levanta el acta de comprobación de replanteo, que no autorizaba el inicio de las obras por haberse... por no haberse cumplido los trámites establecidos en la normativa de seguridad. Finalmente, este proyecto fue aprobado, con el correspondiente plan de seguridad, con fecha veintinueve de octubre de dos mil diez. Además -usted también lo ha indicado-, el canal de Cornatel es una infraestructura que pertenece a Endesa, por lo que las actuaciones a realizar en él requieren su autorización previa. Una vez contratadas las obras la dirección de las mismas fue asumida por dos técnicos del Ayuntamiento -como no puede ser de otra manera-, con lo que la Junta de Castilla y León tampoco intervino en esta fase de las obras.

Las incidencias acaecidas durante toda la tramitación -sobre todo, las incidencias acaecidas a la propia empresa adjudicataria- tuvieron una gran repercusión en este proyecto. De hecho, la empresa adjudicataria, Rayet Constructora, planteó la imposibilidad de ejecutar las mismas, lo que dio lugar a una situación que debe ser solventada desde el punto de vista administrativo, teniendo en cuenta que las obras nunca llegaron a iniciarse.

Desde la Junta de Castilla y León se analizaron diferentes posibilidades encaminadas a encontrar una solución viable, manteniéndose conversaciones tanto con la dirección facultativa de las obras como con la empresa adjudicataria, llegándose a una situación en la que el único camino posible para dar una salida a... a dicha situación fue la resolución del contrato, previo cumplimiento de los trámites establecidos por la legislación vigente en materia de contratos.



Una vez resuelto el contrato, únicamente procedería la redacción y aprobación por el Ayuntamiento de un nuevo proyecto que se pudiera ejecutar sin problemas. No obstante, hay que tener en cuenta las limitaciones presupuestarias del actual escenario de contención del gasto público, en el cual, en este escenario, es imprescindible priorizar aquellos programas y proyectos tratando de lograr una mejor satisfacción del interés público mediante el destino de los limitados recursos públicos disponibles en la actualidad a la atención de las necesidades básicas de la Red Autonómica de Carreteras, de forma que se evite su descapitalización y se garantice su funcionalidad en condiciones adecuadas.

De todo esto -y lo dijo usted también- fue informado el pasado mes de noviembre (el ocho de noviembre, en concreto) el señor Alcalde de Ponferrada, señor Samuel Folgueral, en una reunión que mantuvo con el Consejero de Fomento y Medio Ambiente. En consecuencia, habiendo quedado de manifiesto la clara voluntad de la Junta de colaborar con el Ayuntamiento para que las obras se ejecutasen sin que las incidencias acaecidas durante su tramitación, y que dieron lugar a la resolución del contrato adjudicado, sean imputables a la Junta de Castilla y León, y teniendo en cuenta la falta de disponibilidad presupuestaria en la situación económica actual para su destino a otros fines que no sean la atención de las necesidades básicas de la Red Autonómica de Carreteras, no procede en el momento actual tomar en consideración esta proposición no de ley, aunque -como usted también ha dicho- la Administración Autonómica no ha renunciado ni renuncia a emprender esta obra más adelante. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Reyero Fernández. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña María Ángela Marqués Sánchez.

LA SEÑORA MARQUÉS SÁNCHEZ:

Gracias de nuevo, señora Presidenta. Bien, pues casi comienzo por el final. Si realmente la... es realmente lo que yo decía también al final de mi intervención: si la Junta de Castilla y León no ha renunciado a esta obra, teniendo en cuenta los términos en los que está redactada nuestra propuesta de resolución, que no... no pone plazos, realmente, ni... ni habla de cantidades económicas concretas, yo creo que lo lógico, para lanzar un mensaje claro, sería aprobar esta propuesta de resolución.

Porque los acontecimientos pasados los hemos relatado yo creo que de forma complementaria; tanto el señor Reyero como yo conocemos lo que sucedió yo creo que dentro de las incidencias, y... y creo que sería justo también reconocer que la Junta de Castilla y León sí que... sí que ha tenido alguna responsabilidad en que esa obra no esté hoy ejecutada con esa adjudicación tan a la baja del 45 %. De hecho, empresarios de la Comarca de El Bierzo aseguraban que si se hubiera adjudicado alguna otra oferta mucho más ajustada al precio de licitación en el que salía esa obra, la obra hoy estaría concluida. Así que yo creo que algo de responsabilidad la Junta de Castilla y León... -que es en el... en el ámbito en el que nos movemos los... los Procuradores con esa función de... de impulso a la acción de Gobierno, y de control- yo creo que algo de responsabilidad la Junta de Castilla y León sí que tiene en que esa obra hoy no esté finalizada.



Hablaba también de las restricciones presupuestarias, y nosotros lo... lo reconocemos, pero también creemos que en este momento ya, desde muchos ámbitos, se está lanzando el mensaje de que solo con austeridad no se sale de esta crisis; hay cifras, hay módulos que se manejan con cierta... bueno, pues con cierta frecuencia y que dice que, respecto a esa inversión, se podrían conseguir, pues más de 90 puestos de trabajo en Ponferrada si esta obra se pusiera en marcha.

Nosotros lo que pedimos, y hemos visto que el Grupo Popular no ha presentado ninguna enmienda, pero insisto que nuestra propuesta de resolución encaja perfectamente con el mensaje lanzado por el Consejero Antonio Silván, por lo que creemos que lo justo, lo lógico, lo sensato, lo que no distorsionaría para nada el mensaje, sería apoyar esta propuesta de resolución para demostrar que realmente sigue en cartera de la Junta de Castilla y León. Fíjese que ni siquiera hemos puesto... hemos ceñido un plazo de que se incluya de forma perentoria, obligatoria en los próximos presupuestos, con lo cual, lo que estamos demostrando aquí, simplemente, con... con esta propuesta de resolución es -como digo- si sigue en cartera o no esta... esta obra para la Junta de Castilla y León.

Si es cierto -como usted señalaba- que la voluntad de la Consejería es seguir teniéndola en cuenta, yo creo que lo lógico es aprobar esta propuesta de resolución, porque, si ustedes hoy votan que no a esto, quiere decir que el Partido Popular en las Cortes de Castilla y León no quiere que se haga esa obra en Ponferrada, no quiere que la Junta de Castilla y León colabore en la realización de esa obra. Ese... esa es la decisión que hoy el Partido Popular tiene que tomar. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Marqués Sánchez. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000141

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

Y por la señora Secretaria se dará lectura del segundo punto del Orden del Día.

PNL/000646

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Segundo punto del Orden del Día: “ **Proposición No de Ley número 646, presentada por los Procuradores Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Jorge Félix Alonso Díez, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Ceba Álvarez y doña Esther Pérez Pérez, instando a la Junta de Castilla y León a impulsar la firma de convenios de colaboración con las Diputaciones Provinciales de la Comunidad para financiar obras y actuaciones en la red de carreteras de titularidad, competencia y gestión de las... de las Diputaciones Provinciales, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 190, de doce de febrero de dos mil trece**».

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

Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Señorías, buenos días. El Estatuto de Autonomía de Castilla y León atribuye a la Comunidad Autónoma competencias exclusivas en materia de carreteras cuyo itinerario se desarrolle íntegramente en el territorio de la Comunidad, así como la potestad legislativa en materias de su competencia exclusiva, como es el caso. La Junta de Castilla y León es competente en las carreteras que conforman la Red Básica y la Red Complementaria, tanto Preferente como Local.

El Artículo 4 de la Ley 10 de 2008, de Carreteras de Castilla y León, establece que -y entrecomilla... entrecomillo- “Constituyen la red de carreteras provinciales aquellas que sirven de apoyo a las relaciones zonales entre los núcleos de población de dicho ámbito territorial y garantizan el acceso a estos, así como aquellas que complementan el sistema viario de las redes del Estado y de la Comunidad Autónoma”.

De los más de 32.000 kilómetros de carreteras de Castilla y León, el 49 % (casi 16.000 kilómetros de la red) son carreteras provinciales de titularidad, competencia y gestión de las Diputaciones Provinciales de la Comunidad. En Castilla y León, la distribución y extensión de las carreteras competencia de las Diputaciones Provinciales es muy desigual: frente a los 1.164 kilómetros de Ávila, casi 2.300 en Burgos, más de 3.000 en León, 1.000 en Palencia, 2.175 en Salamanca, 1.231 en Segovia, 1.884 en Soria, o 1.420 en Valladolid, y 1.557 en Zamora. Por tanto, divergencia -en... en longitud, en kilómetros- importante entre unas provincias y otras.

Su característica principal es que dan accesibilidad a todos los municipios y núcleos de población de cada provincia, comunicándolos, a su vez, con las carreteras, con la red de carreteras de competencia municipal y con la red de carreteras de mayor movilidad y capacidad, que son de competencia de la Comunidad Autónoma.

Tanto la Ley de Carreteras de Castilla y León como su Reglamento de desarrollo contemplan la posibilidad y el mecanismo para suscribir acuerdos de colaboración con el objetivo de financiar obras en las carreteras de titularidad de otras Administraciones Públicas.

La planificación viaria de las carreteras se articula a través del Plan Regional de Carreteras y de los diferentes Planes Provinciales, que deberán coordinarse, lógicamente, y armonizar los intereses públicos, garantizando el funcionamiento de todo el sistema.

El Plan Regional de Carreteras 2008-2020, en aras a la política de colaboración y coordinación de la Junta de Castilla y León, establece la posibilidad de aportar unas ayudas, que se articularán mediante convenio con las diferentes Diputaciones para financiar obras de acondicionamiento y mejora en la red de carreteras provinciales; objetivo para el cual contempla una partida de 156 millones de euros, que supone un 3,99 (casi un 4 %) de la inversión total prevista por el Plan Regional de Carreteras.



Por otro lado, la Junta de Castilla y León, en ocasiones, concede subvenciones a determinadas Diputaciones Provinciales para la ejecución de obras en sus carreteras provinciales. Tradicionalmente, se presupuestaban –no digo que se ejecutaran, digo que se presupuestaban– importantes cuantías para realizar transferencias, vía convenios, a Diputaciones y Ayuntamientos con objeto de financiar la mejora de las carreteras provinciales y locales.

Por ejemplo, el Presupuesto del año dos mil nueve contempló para Diputaciones 14.366.500 euros, y 3.633.500 para Ayuntamientos. En dos mil diez, para Diputaciones 9.700.000 (y pico, ahorro el pico), y casi 10.000.000 para los Ayuntamientos. En dos mil once, las Diputaciones tienen un recorte del 70 % (del 70,5 %), se queda en 2.800.000, y desaparece la financiación para los Ayuntamientos. En dos mil doce, se presupuestan 17 millones de euros (17,2 millones) para las Diputaciones; supone una subida del 500 %, que se vendió, desde luego, en aquel momento, a bombo y platillo, como una novedad, cuando ya veníamos arrastrando un recorte de un 70 %, y la desaparición... lógicamente, pasar de cero, prácticamente, a... a 17 millones, en aquel momento, fue un incremento del 500 %; y los Ayuntamientos siguen sin financiación. En el dos mil trece, a ese... esa subida, anunciada a bombo y platillo, del 500 % de incremento, baja un 62 %, se queda en 6.500.000 para las Diputaciones, y se recupera para los Ayuntamientos 1.500.000. Y en dos mil catorce desaparecen todas: cero euros para las Diputaciones y cero euros para los Ayuntamientos. Hasta aquí, un poco, la evolución histórica de los presupuestos. Esto es lo que decían los presupuestos: un total de 50.500.000 euros, desde el año dos mil nueve, para las Diputaciones Provinciales.

Otra cosa bien distinta es lo que resultó de la ejecución de estos presupuestos. Según contestación, por tanto... contestación a una pregunta parlamentaria, y, por lo tanto, firmada y constatada por la Junta –y en este caso por el Consejero–, relativa a los convenios firmados con las Diputaciones Provinciales en los años dos mil once y dos mil doce para financiar obras y mejoras en las carreteras de titularidad provincial, dice que los convenios firmados y en vigor con las Diputaciones Provinciales para mejorar las carreteras han sido 13, de los cuales, 1 con la Diputación Provincial de Segovia –en el año dos mil cinco, para la ejecución de un nuevo vial, de una conexión de una carretera local... conectarlo con una carretera de la Red Básica de la Comunidad Autónoma– y 12 convenios firmados con la Diputación Provincial de León (11 en el dos mil doce y 1 en el año dos mil cinco, para mejorar también obras en las carreteras provinciales, la quinta fase de la zona occidental y de la zona oriental).

Todo esto se traduce en que, según los acuerdos del Consejo de Gobierno para realizar finalmente las transferencias previstas en el presupuesto y acordadas vía convenio, nos encontramos que: con la Diputación de León, un convenio en el año dos mil tres, por el que se intercambiaban titularidad una serie de carreteras en la zona de La Cabrera y El Bierzo, con una inversión de la Junta de 21 millones de euros para 65 kilómetros; 8 convenios, también con la Diputación de León, en el año dos mil seis, por 31 millones, para mejorar 145 kilómetros; y, en dos mil doce, un total de diez millones coma seis... o sea, de 10,6 millones de euros para acondicionar 92 kilómetros en León, repartidos en los 11 convenios celebrados y que certificaba la contestación de la pregunta escrita. Esto es en enero, seis millones... 6,6 millones, a través de una subvención de la... a la Diputación de León para financiar 7 proyectos de mejora y modernización en 60 kilómetros; y, en mayo, el Consejo de Gobierno autoriza la subvención de 4.000.000 para mejorar 32 kilómetros también en carreteras.



Por tanto, si contamos desde el año dos mil nueve, de los 50,5 millones de euros para las Diputaciones, la única que firma convenios –y, por lo tanto, recibe– son 10,6 millones de euros; el resto no se ejecuta. O sea, de los 50 millones, realmente se ejecutan los 10 (10,6); el resto no se ejecuta, se deja de invertir, y, por supuesto, al resto de las Diputaciones Provinciales –a las 8 Diputaciones Provinciales restantes– no les llega absolutamente nada. Se dejan, por lo tanto, de invertir 40 millones de euros para las carreteras de titularidad de las Diputaciones Provinciales. Forman parte de este 59 % que quedó sin ejecutar del presupuesto del Programa de Carreteras y de Infraestructuras, evidentemente.

Dado que la accesibilidad es primordial y determinante para el desarrollo socioeconómico en Castilla y León, y, si tenemos en cuenta el gran número de núcleos urbanos existentes, la... la baja densidad de población y la dispersión poblacional, se hace imprescindible contar con... en la Comunidad con una red de carreteras provinciales que permita un tráfico fluido, se encuentren en buen estado para la circulación y cuenten con las mejores condiciones de seguridad vial posibles.

Esto es lo que motiva que planteemos la siguiente propuesta de resolución: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a impulsar la firma de convenios de colaboración con las Diputaciones Provinciales de la Comunidad para financiar obras y actuaciones en la red de carreteras de titularidad, competencia y gestión de las Diputaciones Provinciales”. Esperando contar con el apoyo del Grupo Parlamentario Popular, por el momento, Presidenta, nada más.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús Ángel Peregrina Molina.

EL SEÑOR PEREGRINA MOLINA:

Gracias, Presidenta. Buenos días. Señoría, en primer lugar, es necesario precisar, respecto a los antecedentes en los que basa la proposición no de ley, que las referencias a la Ley 10/2008, de nueve de diciembre, de Carreteras de Castilla y León, y al Plan Regional Sectorial de Carreteras de Castilla y León 2008-2020 aparecen sesgadas o son incompletas.

Es cierto que el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 prevé 156 millones de euros para aportaciones, mediante convenios de colaboración, a las Diputaciones Provinciales; pero no lo es menos que las actuaciones a subvencionar deberán estar íntimamente ligadas a la red de carreteras de titularidad autonómica, tal como se deduce del propio documento del Plan, en el cual se dice expresamente que, además de la inversión correspondiente a las carreteras regionales, dentro del mismo programa presupuestario deben computarse otras inversiones pertenecientes a redes de titularidad de otras Administraciones –Corporaciones Locales y Diputaciones– que se consideran necesarias por su especial relación con la red regional... con su especial relación con la red regional, y que completan las actuaciones que en dichas redes lleven a cabo los titulares de las mismas.



En definitiva, el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 no contempla una partida específica destinada a las Diputaciones Provinciales de manera genérica, tal como parecen indicar los antecedentes de la proposición, sino que ha de tratarse de actuaciones en la red de carreteras provinciales, con una singular relación con las carreteras de... de titularidad autonómica.

Por lo tanto, la actuación solicitada en esta proposición no de ley no es posible realizarla por no estar prevista como tal en el Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020.

En segundo lugar, se trata de una proposición de la que no se puede deducir qué quiere decir con "impulsar", ni indica qué tipo de obras serían las más apropiadas para subvencionar, ni cuál debería ser el criterio para conceder las subvenciones, ni en qué medida hay que subvencionar a cada Diputación Provincial.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 contempla estas ayudas asociadas a la necesidad de las carreteras locales, en función de la red de carreteras autonómicas y no como una cantidad económica que haya que destinarse, sin más consideraciones, a las Diputaciones Provinciales.

El Plan Regional Sectorial de Carreteras 2008-2020 prevé la dotación presupuestaria para la colaboración entre ambas Administraciones Públicas, atendiendo a las necesidades que pudieran plantearse, y, en todo caso, teniendo en cuenta la necesidad de conceder las ayudas tanto desde el punto de vista técnico como presupuestario.

En la actual situación económica es necesaria... necesario priorizar las inversiones a realizar. Por ello, la prioridad de la Junta de Castilla y León, en relación con las carreteras, comienza por atender las necesidades de conservación de su extensa red de carreteras autonómicas, para garantizar que siga cumpliendo su función esencial, facilitar y favorecer la movilidad y el intercambio de viajeros y mercancías en adecuadas condiciones de circulación y seguridad.

Pero, es más, el plan, que fue aprobado a principio del año dos mil nueve... -cuando además, por parte del... del Gobierno que gobernaba España en ese momento, se negaba la crisis y que la situación económica de entonces era bastante distinta de la que tenemos ahora- en dicho plan se fijaba para el año dos mil catorce, en conservación de las carreteras autonómicas, se fijaba una cuantía de 130 millones, y la realidad... la realidad de la situación actual es que en los presupuestos del dos mil catorce se fija para las carreteras autonómicas una cuantía de 56 millones; muy lejos de los 130 que fijaba el plan.

Pero es que, además, con... en estos temas siempre tenemos que hablar de prioridades, y las prioridades al final son las que son, y en este caso la Junta de Castilla y León la prioridad es atender sus carreteras, no las carreteras de otras instituciones, que si es necesario atenderlas se atiende, pero sin... sin dejar de atender las propias.

Y las prioridades... lo dijo un líder de su partido en... en dos mil diez, haciendo unas declaraciones sobre carreteras, año dos mil diez... -año que, por cierto, fue el año... hablaba usted de recortes; el mayor recorte que... que hubo fue en dos mil diez con la bajada de los sueldos a los funcionarios en una media de un 5 %, bajada que luego se congeló, y no voy a... a volverle a recordar quién... quién tomó esas



decisiones y quién estaba en el Gobierno entonces- pero... a lo que iba con las declaraciones, eran que, si estamos en un momento de dificultad, la dificultad afecta a todos, y, desde luego, para un socialista es mucho más prioritario ayudar a un parado que hacer un kilómetro de autovía. Estas declaraciones las hizo el actual Portavoz del PSOE en estas Cortes.

Y para terminar ya, también decir que el... en la falta de... de fundamentos en... en los antecedentes... A ver, hay Diputaciones, en su propia autonomía, a la hora de destinar sus partidas presupuestarias, que inciden más en carreteras, otras Diputaciones inciden más en otros tipos de servicios o en otros tipos de inversiones, con lo cual también habría un... una gran disparidad de necesidades de unas provincias a otras en función también de... de lo que en sus Diputaciones se acordase.

Y hablando de las Diputaciones, también es sorprendente que desde su Grupo, que por un lado proponen y abogan por la desaparición de las Diputaciones, luego traigan proposiciones en las que se preocupan muchísimo por ellas.

En función de todo ello, no procede tomar en consideración la proposición no de ley presentada. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Peregrina Molina. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Señor Peregrina, desde luego, qué argumentos tan pobres, tan banales... [murmillos] ... plantea para decir que no a esta iniciativa.

Mire, la Ley de Carreteras, Artículo 4, establece lo que le he leído en la primera intervención entrecomillado. Artículo 4. Le recomiendo que lea la Ley de Carreteras, es del año dos mil ocho. ¿Vale? Si al menos ha preparado esta iniciativa y... y conocía los fundamentos de la propuesta de resolución de manera previa, le recomiendo que, al menos, al menos, lea la documentación a la que se hace referencia, y se dará cuenta de que ni sesgada ni incompleta: la Ley de Carreteras, Artículo 4. Como le recomiendo que lea el Plan Regional Sectorial de Carreteras, que es el plan de carreteras de su partido, del Gobierno que sustenta su Grupo Parlamentario. Le recomiendo que lo lea.

¿Que no hace ninguna referencia? Pues mire, sí, sí, sí que lo hace. Carreteras provinciales: 156 millones de euros le destina el plan; un 3,99 % de la inversión prevista en el plan. Carreteras municipales, de titularidad de los Ayuntamientos: 117 millones de euros; 2,48 % de la inversión prevista en el plan. Si... ciertamente, claro, bastante pobre respecto a los 297 millones de euros que destinan a pagar deudas de las carreteras; un 31,4 % de la inversión prevista en el plan.

Señoría, de verdad, o sea, yo le recomiendo que, cuando venga a hablar de carreteras, qué menos, qué menos que lea el Plan Regional de Carreteras de la Comunidad Autónoma, en aplicación para la Comunidad Autónoma, y evitaría con esto argumentar con esta pobreza y esta banalidad con la que alegremente ha argumentado esta propuesta para decir que no.



Dice que no especificamos ni el número de carreteras, ni las cuantías, ni los objetos. Es que de eso ya se encargarán las Diputaciones Provinciales, Señoría, de eso ya se encargarán. Y lo que le pedimos es que firmen convenios con ellas, impulsen la firma de los convenios con ellas. Estarían dispuestas todas las Diputaciones Provinciales, porque se encuentran en la situación económica en la que se encuentran, igual que muchos Ayuntamientos de la Comunidad. Tienen, en muchos casos, paralizados sus propios planes provinciales de carreteras; no pueden atender sus propios planes provinciales. De manera que la Junta, vía convenio, puede auxiliar perfectamente a las Diputaciones, como lo está haciendo con León, como lo está haciendo con León.

De manera que ya se ocuparán las propias Diputaciones de decir exactamente dónde, cómo y de qué manera necesitan actuar en las carreteras. Ya se ocuparán ellas de hacerlo; si lo único que le pedimos es financiación, lo único que le pedimos es financiación.

Priorizar las inversiones, dice que hay que priorizar las inversiones. Efectivamente, claro que hay que priorizar las inversiones, y, desde luego, dejar de fantasear y de fantasmear, porque lo que no puede ser es que cuenten con presupuestos de 50 millones de euros, 50,5 millones de euros para firma de convenios... solo firma de convenios. Fíjese, cómo es posible que diga que no... que no hay esta posibilidad, de que el plan no contempla esta posibilidad, cuando la Junta de Castilla y León lo está haciendo, Señoría, lo está haciendo. ¿Por qué? ¿Porque no tiene amparo legal? ¿Lo hace porque sí? Lo hace porque hay un amparo legal en la Ley de Carreteras y hay un amparo legal en el Plan de Carreteras, de forma que la Junta prevé 50,5 millones de euros de inversión, vía convenios, para atender las carreteras provinciales no porque se lo imagina o se lo invente, sino porque tiene un respaldo legal.

Señoría, yo no sé si la documentación que le han pasado desde la Dirección General de verdad la ha entendido o la ha interpretado como la ha interpretado, o la ha interpretado de aquella manera, pero, desde luego, lo prevé.

Es verdad que solo se dejan sin invertir, de esos 50, 40; solamente invierten 10,6 millones de euros. Y es verdad que lo hacen solo y exclusivamente en León. No comprendo cómo la señora Isabel Carrasco está tan enfadada con el señor Silván, no lo entiendo, ¡con lo bien que la trata y lo bien... [murmullos] ... lo bien que atiende las carreteras de titularidad de la Diputación Provincial de León!

Pero lo que le pedimos es que este mismo esfuerzo que hacen con León se haga con el resto de las Diputaciones Provinciales, que hay una marginación absoluta, una marginación absoluta. Lo único que le pedimos es igual... es igualdad.

Mire, Señoría, nos parece muy bien que se invierta en León y que se firme convenio con León, pero que se firme también con el resto de las Diputaciones, porque todas las Diputaciones están haciendo esfuerzos, todas las Diputaciones.

Mire, la Diputación de Salamanca, por ejemplo, está asumiendo carreteras de titularidad de los Ayuntamientos... de aquellos Ayuntamientos con menos de 50 habitantes. Es que no pueden mantener los pocos kilómetros... o muchos -que en algunos casos tienen bastantes kilómetros de carretera de titularidad del Ayuntamiento- un Ayuntamiento con menos de 50 habitantes. ¿Qué hace la Diputación de Salamanca? Un esfuerzo inversor, asume esas carreteras. ¿Qué hace la Junta? Darle la autorización para el cambio de titularidad.



Claro, mientras unos reciben, otros dan. La mayoría de las Diputaciones están colaborando con los Ayuntamientos, están haciendo esfuerzos en sus propias carreteras. Unas solo reciben y otras se dedican a dar, nada más.

Entonces, lo único que pedimos es equidad; que se reparta el esfuerzo presupuestario que se hace desde la Junta con todas las Diputaciones y se les trate a todas por igual. Se les ofrezca a todas la posibilidad de firmar estos convenios con la Junta de Castilla y León. Y no solamente circunscribirlos a una zona territorial, pues porque haya intereses distintos a los que... propiamente, porque los intereses de todas son los mismos, realmente: atender a las carreteras. A lo mejor es que en León se juegan otro tipo de intereses.

Mire, es falso, rotundamente falso, y, de verdad, igual que le recomiendo que lea la Ley de Carreteras del año dos mil ocho y que se lea el Plan Regional de Carreteras, le recomiendo que lea y estudie los Presupuestos Generales de la Comunidad Autónoma, de la Junta de Castilla y León para el dos mil catorce. Rigurosamente falso que 56 millones de euros se destinen a las carreteras provinciales. Es que ha leído mal, es que están sin provincializar, que no es lo mismo. Es que no es lo mismo ser un pobre hombre que un hombre pobre. Es que no es ni parecido. ¿Vale? Cincuenta y seis millones de euros, la inversión más alta de la Dirección General de Carreteras sin provincializar, sin adjudicar a ninguna provincia concreta, que no es lo mismo que se destinen a las carreteras provinciales, Señoría. Que es que no... de verdad, lea el Presupuesto, lea el Presupuesto y, mire, su Portavoz de Grupo, que controla perfectamente los Presupuestos, puede asesorarle y explicarle la diferencia entre una inversión sin provincializar a una inversión en carreteras provinciales. No es ni parecido. Cincuenta y seis millones de euros para... de la Dirección General de Carreteras para obras sin provincializar.

Mire, es cierto que nuestro Portavoz y también yo misma, en alguna ocasión, les hemos dicho que mejor atender a la sanidad y a la educación que hacer un kilómetro de autovía. ¿Cuál es el problema? Pues que el Partido Popular no hace ni lo uno ni lo otro, ni lo uno ni lo otro. Porque, si uno mejora la sanidad y mejora la educación y mejora los servicios sociales y mejora la dependencia por ahorrarse un kilómetro de autovía, se entiende, perfectamente; pero es que ustedes han recortado la sanidad, han destrozado... han roto el sistema universal, gratuito de la sanidad, están haciendo copago sanitarios, rompiendo todo el sistema, recortes bárbaros en sanidad, en educación, en dependencia. Han quitado hasta el derecho a... a la dependencia a muchos dependientes. ¿Han hecho algún kilómetro de autovía? Que no, Señorías. Es que no hacen ni lo uno ni lo otro, ni lo uno ni lo otro, salvo rescatar a las empresas concesionarias de las autopistas. Eso sí, el agujero que tienen ahí sí. Rescatar a la banca, rescatar a las empresas concesionarias de las autovías, incrementar la deuda pública. O sea, aquí, cuanto más recortan, más deuda. Esto es el milagro de los panes y los peces. Se supone que si recortan es para rebajar deuda, ¿no?, al menos esto es lo que... esto es lo que pregonaban: tenemos que hacer estos recortes porque hay que recortar la deuda; el déficit, hay que bajar el déficit, hay que recortar la deuda, hay que hacer estos recortes. Pues, no señor; hacen el milagro de los panes y los peces. Recortes brutales en todo el estado básico, en todos los servicios sociales básicos, en el estado del bienestar, recortes brutales, y van e incrementan la deuda. Claro, ¿le explico por qué incrementan la deuda? Porque, evidentemente, están rescatando a las empresas concesionarias de las autovías, rescatando a la banca, al sistema financiero, ¿vale?, y perdonando, además, y haciendo amnistías fiscales, en muchos casos, de origen dudoso.



Y una última recomendación, señor Peregrina, claro que, visto los antecedentes del... cuando... si lee o, no sé, yo más bien prefiero pensar que es que no leen el... la Ley de Carreteras, ni el Plan de Carreteras ni los Presupuestos de la Comunidad Autónoma, pero, claro, vistos estos antecedentes de lo que lee y lo que entiende, así comprendo yo que usted vea acuerdos y votos favorables y apoyos y respaldos donde no hay pronunciamiento, y, además, esto lo haga público. Claro, luego le pasa lo que le pasa, y se llevará los repasos que se lleve, evidentemente. Y el problema es que su credibilidad queda... su credibilidad personal, a la misma altura que queda la credibilidad del partido al que representa, del Partido Popular, lamentablemente. Nada más, Presidenta, y muchas gracias, y lamento este último paréntesis, pero no podía reprimir el hacerlo. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000646

¿Votos a favor? Cinco. ¿Votos en contra? Diez. Votos emitidos: quince. Votos a favor: cinco. En contra: diez. Queda rechazada la proposición no de ley debatida.

Y por la señora Secretaria se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

PNL/000739

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 739, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Fernando Pablos Romo, don Juan Luis Cepa Álvarez y doña María del Rosario Gómez del Pulgar Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León a la adopción de diversas medidas relativas a la actividad de Renfe-Operadora y ADIF en la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 203, de catorce de marzo de dos mil trece**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Señorías, de verdad, en ocasiones como estas una siente que el trabajo que venimos haciendo es útil, tiene resultados inmediatos en beneficio de la Comunidad y en beneficio de los castellanos y leoneses, y, de verdad, una siente cierta satisfacción de... de ver cómo este trabajo en muchas ocasiones no... no es en vano.



Miren, el Ministerio puso en marcha tres planes de reorganización ferroviaria: el Plan de racionalización de los servicios de transporte ferroviario de viajeros de media distancia; el Plan de choque para Renfe-Operadora; y el Plan de medidas estructurales para la sostenibilidad de servicios logísticos de ADIF.

Salamanca, al igual que toda la Comunidad Autónoma, se vio afectada por los tres planes y afectados de manera muy negativa. El día dieciocho de febrero de dos mil trece, la empresa Renfe-Operadora entregó a los representantes de los trabajadores un documento relativo al cierre de las dependencias de la Dirección General de Integria, en el que aparecía Salamanca y Fuentes de Oñoro, junto con otros municipios de la Comunidad Autónoma.

La base de mantenimiento es el centro donde se realiza el mantenimiento preventivo y correctivo de los vehículos de Renfe-Operadora, tanto locomotoras como vehículos autopropulsados y vagones. En Salamanca, en la actualidad, se hace el mantenimiento de locomotoras de viajeros, locomotoras de mercancías y vagones de mercancías. También se mantienen los vehículos autopropulsados de media distancia, tarea esta última que hace una empresa privada en la que participa también Renfe.

Treinta y cuatro familias en Salamanca y una en Fuentes de Oñoro se hubieran visto afectadas por el cierre e, indirectamente, las empresas de servicios auxiliares que trabajan para dicha base de mantenimiento, y las empresas de proveedores locales y de repuestos.

Además del cierre de la base de mantenimiento, hubiera puesto en cuestión la base técnica, es decir, el personal que conduce los trenes, lo que afectaría a otras 120 familias solo en Salamanca.

La empresa ADIF planteó la supresión de los servicios logísticos de Salamanca, decisión que también hubiera afectado a 10 trabajadores en la ciudad y a 3 trabajadores en Fuentes de Oñoro. Estos cierres se realizarían mediante la movilidad forzosa del personal de Renfe-Operadora, un hecho que no supondría ningún ahorro de costes para la empresa y sí tendría una repercusión muy negativa en el empleo y en la economía de la... de la capital y de la provincia, evidentemente.

Estos cierres hubieran afectado de manera muy negativa en la economía y desarrollo de la provincia, directamente, por ejemplo, afectando a la zona de actividades logísticas, Zaldesa, que es una de las principales apuestas de futuro de las instituciones salmantinas para impulsar la deteriorada economía provincial e, indirectamente, a todas aquellas pequeñas empresas que dependen del sector ferroviario.

La presión social en Salamanca y en la Comunidad, la oposición, pues, de los Grupos Políticos en los Ayuntamientos, en las Diputaciones, los sindicatos, los vecinos, los propios trabajadores, sus movilizaciones continuas, protestas en la calle con el apoyo ciudadano consiguieron que el Gobierno paralizara la aplicación de parte de estos planes en la Comunidad y, lógicamente, también en Salamanca.

El empleo se ha salvado en parte por el ere voluntario que se planteó, se ha reducido personal, lo que, en alguna... de alguna manera, paralizó también los planes de cierre. Las dependencias, más aligeradas de personal, continúan trabajando por el momento.



El segundo punto de la propuesta de resolución plantea... hace un planteamiento de futuro respecto a la electrificación de la línea Salamanca-Medina del Campo. En junio del dos mil trece, se adjudicó la electrificación por 24,5 millones de euros. El Boletín... el BOE del nueve de enero de este año abre información pública durante quince días correspondiente al expediente de expropiación forzosa de los terrenos necesarios. Y posteriormente a la electrificación de la línea Salamanca-Fuentes de Oñoro, que... de momento no se ha movido nada salvo la declaración de impacto ambiental aprobada para los dos tramos en el Boletín... en el BOE del catorce de noviembre del dos mil trece.

Es verdad que comenzaré modificando la empresa pública de la que depende -la que cito en la propuesta de resolución-, ya que tras la reorganización de las empresas públicas ferroviarias realizadas por el Gobierno hace unos meses, y como esta iniciativa tiene un año, hace un año que se planteó, a finales... no, este año en enero se ha reorganizado todo el sistema empresarial, ya no depende este asunto de Renfe-Operadora, sino de ADIF. Pero la propuesta sigue siendo la misma realmente, en lugar de pedir a Renfe-Operadora se lo pedimos a ADIF, modificamos... modifico la empresa. Y lo que planteamos es que se continúe con la actividad que siempre se ha realizado en la base de mantenimiento, atendiendo a las actuales locomotoras diésel, y que en el futuro se desarrolle en sus instalaciones el mantenimiento de las nuevas locomotoras eléctricas, que se utilizarán una vez puesta en funcionamiento la electrificación y finalizada la electrificación de la línea Salamanca-Medina del Campo y Salamanca-Fuentes de Oñoro.

Es decir, se forme al personal adecuadamente; se cree la estructura y la infraestructura necesaria, para que se amplíe el trabajo de la base de mantenimiento de Salamanca, de manera que atienda todas las necesidades que se produzcan tras la electrificación de las líneas, esto es, se ubique en Salamanca la base de mantenimiento para la electrificación.

Respecto a la conexión de media distancia Salamanca-Ávila, finalmente entre los planes de supresión de servicios ferroviarios anunciados por el Gobierno de España se encontraba la conexión de media distancia Salamanca-Ávila. De esta relación se eliminaban 14 circulaciones semanales, ya que no había sido declarada de obligado servicio público por parte del Ministerio de Fomento y que es la única conexión de ferrocarril existente en la actualidad para diferentes municipios de la provincia.

La finalidad principal de esta línea es dar servicio a la población que acude a la ciudad de Salamanca para realizar actividades en horario de mañana. La Universidad de Salamanca, como bien saben, tiene campus en Ávila; muchos estudiantes y profesores utilizan esta línea a diario en ambos sentidos.

De nuevo la presión social paralizó la supresión de esta relación ferroviaria. Sin embargo, los precios subieron, se dispararon... se han disparado en pocos años; los trenes se sobredimensionaron... se sobredimensionaron, pasaron de 500... de utilizar el 596, que era un tren con un coche, a 599, un tres... un tren con tres coches, lo que disminuyó la rentabilidad. Y ahora ya ni los... ni los 599, porque de nuevo han retomado los trenes viejos, ya retirados, unos trenes, como bien saben, problemáticos, los 594.



Los horarios se modificaron. No resultan acordes a las necesidades, perjudicando de esta manera a los viajeros. Por lo que sí parece razonable que se recupere el horario de salida de Salamanca a las dos y media, existente hasta el año dos mil ocho, ya que, hasta entonces, el nivel de ocupación del mismo era bastante más elevado que es en la actualidad.

Podríamos retirar algunos puntos de la iniciativa, el primer punto, el segundo punto. Sin embargo, en tanto en cuanto Renfe y ADIF mantengan los planes previstos, aplazados a treinta y uno de diciembre del dos mil quince –curiosamente, después de las elecciones municipales y autonómicas, después de las próximas elecciones–, pues, está claro que no confiamos en que en cualquier momento puedan aplicar de nuevo estos planes, y lo que estemos ahora viviendo es un lapsus temporal, por lo que sería conveniente que sepan lo que piensan los ciudadanos en Salamanca y, desde luego, lo que piensan en Castilla y León.

De ahí que mantengamos la propuesta de resolución en los términos siguientes: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a instar al Ministerio de Fomento del Gobierno de España, como responsable de la empresa ADIF, a mantener la actividad logística de la empresa ADIF en la provincia de Salamanca en los mismos términos que se realiza en la actualidad. Instar al Ministerio de Fomento y al Gobierno de España, como responsable de la empresa ADIF, a conservar la base de mantenimiento de ADIF de la ciudad de Salamanca, para que en la misma se continúen realizando las tareas que se lleva a cabo en la actualidad y en el futuro se desarrolle en sus instalaciones el mantenimiento de las locomotoras eléctricas que se utilicen una vez puesta en funcionamiento la electrificación de la línea Salamanca-Medina del Campo y Salamanca-Fuentes de Oñoro. Instar a la Junta de Castilla y León a firmar un contrato con Renfe-Operadora para que se asuma por parte de la Comunidad Autónoma la financiación del déficit de explotación de la línea Salamanca-Ávila, que no ha sido declarada por el Ministerio de Fomento como obligado servicio público, y cuyo nivel de ocupación mejorará si se adaptan los horarios del servicio a la potencial demanda del mismo. Y, por último, remitir copia del presente acuerdo a la señora Ministra de Fomento del Gobierno de España, al señor Presidente de ADIF y al señor Presidente de Renfe-Operadora”.

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Francisco Julián Ramos Manzano.

EL SEÑOR RAMOS MANZANO:

Sí, muchas gracias, señora Presidenta. Y buenos días, Señorías. Pues decir que son numerosos pues los antecedentes que se han presentado, tanto en Pleno como en Comisión, referentes a este asunto, porque ha sido pues un asunto recurrente en numerosas ocasiones.

Y, como punto de partida, Señoría, hay que tener en cuenta varios aspectos, que usted conoce exactamente igual que yo: por un lado, que la competencia única y exclusiva en materia de servicios ferroviarios corresponde al Gobierno de la Nación; y



que la liberalización del sector ferroviario antes de dos mil diecinueve es una exigencia de la Unión Europea, y esta persigue, pues, además de la apertura del transporte ferroviario interior a cualquier operador, que exista también una separación clara entre la parte de transporte propiamente dicha y la gestión de la red ferroviaria. Y por ello, el Gobierno de la Nación, en cumplimiento del Derecho Comunitario, pues es a quien le corresponde decidir el mejor modelo para la prestación de servicio y para la gestión de las infraestructuras ferroviarias.

Teniendo todo ello en cuenta, Señoría, la Junta de Castilla y León, a través de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, ha manifestado en reiteradas ocasiones al Gobierno de la Nación su inquietud en asuntos... pues los que se han visto afectados colateralmente por ese plan de reorganización de Renfe, mostrando, pues, esa preocupación en relación con las consecuencias que, en términos de empleo, pues pudieran derivarse, y mostrando también pues esa... la mejor disposición para colaborar en esta cuestión y en cualquier otra que fuera de interés.

Y en este sentido, el Consejero de Fomento y Medio Ambiente, en contestación a una pregunta oral -que no sé si fue usted la persona que le realizó esa pregunta ante el Pleno de las Cortes celebrado el día dos de abril de dos mil trece-, ya puso de manifiesto que la Consejería ya se había dirigido al Ministerio de Fomento con el objetivo, pues, de conocer el alcance concreto de esa reorganización de Renfe y de la base de mantenimiento de Salamanca.

Por su parte, pues, el diecisiete de abril de dos mil trece, Renfe contestó que el plan de reestructuración de talleres en Salamanca estaba siendo aún analizado, sin que se hubiera adoptado todavía ninguna decisión al respecto, siendo única y exclusivamente una hipótesis de trabajo. Y hasta la fecha, pues, es lo que se sabe en la Consejería. No consta que haya habido modificaciones en los servicios logísticos prestados por ADIF en Salamanca, y tampoco en la base de mantenimiento de Renfe en dicha provincia.

Y por lo que respecta a la línea de media distancia entre Salamanca y Ávila, que se encuentra subvencionada por la Diputación y el Ayuntamiento de Ávila, el Ministerio de Fomento ha mantenido todos -y digo todos- los servicios ferroviarios existentes, 14 servicios a la semana.

Y por todo lo expuesto y atendiendo, pues, a que la Junta de Castilla y León ya se ha dirigido al Gobierno de la Nación en relación a los asuntos planteados, y respecto a los que todavía, hasta la fecha, no se ha producido ningún cambio, pues no vamos a tomar en consideración la proposición no de ley que usted nos plantea, ya que la Consejería, a día de hoy, ha hecho lo que tenía que hacer y... y lo que le correspondía. Por mi parte nada más, muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Ramos Manzano. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Ciertamente, señor Ramos, es un asunto recurrente, y ya le anuncio y ya le digo que seguirá siendo recurrente, porque, desde luego, si gra-



cias a que lo hemos tomado como recurrente y hemos insistido una y otra vez en el Parlamento, en las Diputaciones, en los Ayuntamientos, hemos conseguido paralizar los tres planes previstos por el Gobierno de España, por el Partido Popular, para practicar recortes ferroviarios brutales en toda la Comunidad Autónoma –el plan de racionalización, el plan de choque y el plan de medidas estructurales–, si hemos sido capaces de mitigar el alcance brutal de estos... de estos planes –que no digo que se hayan paralizado los tres, están en marcha, algunos están en marcha–, pero sí se ha mitigado gran parte del impacto de estos planes en la Comunidad Autónoma, si esto ha sido gracias a que somos recurrentes, ya le aseguro que seguiremos siendo recurrentes, hasta que se retiren definitivamente estos planes, y no como parece que están aplazados hasta treinta y uno de diciembre del dos mil quince.

Claro, parece que duermen ahí el sueño de los justos, vamos a no despertarlos. Vamos a ver si conseguimos que se cancelen estos planes y dejen de dormir el letargo que están durmiendo en función de intereses más partidistas y electoralistas que intereses de los propios ciudadanos.

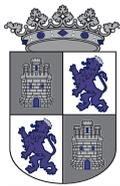
Por tanto –ya le anuncio–, o sea, vamos a seguir insistiendo, vamos a seguir insistiendo en los tres planes, en la medida que afectan estos tres planes a toda la Comunidad Autónoma, y, particularmente, particularmente también a Salamanca, porque es nuestra provincia, la suya y la mía.

Mire, esta propuesta de resolución tiene cuatro partes bien diferenciadas, pero hay una parte... Claro, por un lado, dice, bueno, sí, los servicios logísticos que están en peligro por la desaparición o privatización de todos los servicios logísticos –por ejemplo, los de Fuentes de Oñoro, ¿no?–; igual que se ha hecho con la venta de billetes, pues puede pasar. Pero, mire, respecto a los talleres de Salamanca –y es verdad que es muy importante y la actividad que realizan es muy importante, y no podemos tener... perder ni un solo empleo más en la provincia ni en la Comunidad Autónoma–, puesto que la línea férrea se va a electrificar, vamos a aprovechar estos talleres para que se ocupen del mantenimiento de los nuevos trenes una vez electrificada la línea. Esto es apostar por el futuro de los talleres, esto es apostar por el futuro del empleo, esto es apostar por el futuro de Salamanca.

Y, fíjese, Señoría, que, por esto que somos recurrentes, ya le anuncio que vamos a hacer una iniciativa concreta, específica, solo para esto, porque nos preocupa profundamente que ahora mismo, el taller de Salamanca, no se contempla la electrificación de dos vías, lo que va a impedir que los trenes puedan entrar a los talleres una vez electrificada la vía. ¿Qué ocurre con esto? Pues que está abocando directamente a los talleres al cierre una vez que se complete la electrificación de la vía, está abocando al cierre de los talleres de Salamanca, los inutiliza completamente, porque el proyecto no contempla... no contempla electrificar la vía de entrada y de acceso... de acceso a los talleres de Salamanca.

Por tanto, Señoría, ya le anuncio, o sea, vamos a seguir siendo recurrentes, vamos a seguir siendo insistentes en esta materia, porque nos jugamos el empleo ferroviario en Salamanca, porque nos jugamos los talleres y el mantenimiento de los talleres en Salamanca.

Mire, el personal... si es verdad que la apertura de la línea electrificada va a ser en el dos mil quince –no sé si un tramo o completa, pero, bueno, la Ministra anunció que el dos mil quince; yo confío en que sean los dos tramos: Medina-Fuente de Oño-



ro, no solo Medina-Salamanca-, el personal debería estarse ya formando para poder atender las necesidades de los nuevos trenes; deberían estar ya haciendo cursos de formación, se les debía de estar preparando. No se está haciendo nada. Por tanto, mucho nos tememos, entre que los nuevos trenes electrificados no van a poder entrar a los talleres, porque no se ha electrificado las dos vías de acceso, y no hay formación para los trabajadores, mucho me temo que, entre sus propuestas ocultas, las propuestas ocultas del Partido Popular, está mantener el cierre de los talleres de Salamanca.

Por tanto, ya le anuncio que vamos a seguir insistiendo en que, en lugar de dedicarse al despilfarro: de 2 empresas públicas que teníamos pasar a 6 empresas públicas, 6 empresas públicas nuevas, con 6 Consejos nuevos de Administración; así se entiende que estemos hablando de nuevos... 350 directivos nuevos, es decir, personal fuera de convenio; 350 nuevos directivos que van a acumular en 6 empresas nuevas. Si este es el plan de reducción de empresas, si este es el plan de reducción de deudas... Una deuda... -se lo decía el otro día en el Pleno y, mire, de verdad, no me resisto a no repetírselo- una deuda, supuestamente insoportable, que heredaron de 13.000 millones de euros la van a convertir en dos años en 20.000 millones de euros. Y todo esto quitando trenes, cerrando estaciones, apeaderos -relaciones-, eliminando servicios, frecuencias -hacen, repito, el milagro de los panes y los peces-, además de recortar servicios y cerrando infraestructuras logísticas, talleres, bases técnicas... Bueno, todo esto, además, doblando la deuda.

Mire, Señoría, bastante lamentable. Yo le recomiendo, señor Ramos, por el interés de nuestra provincia, le recomiendo que consulte, haga unas consultas previas a... a la Consejería, y espero que la Consejería traslade también a quien es competente, que es el Gobierno de España, y traslade también al Partido Popular, que le ayude a la presión social que se está haciendo en la calle, que están haciendo los sindicatos, que están haciendo los trabajadores, que están haciendo los Ayuntamientos -también del Partido Popular-, que están haciendo las Diputaciones -también del Partido Popular-, para proteger todas estas infraestructuras en las provincias, espero que no tarde tanto o no esté esperando a que hagamos otra pregunta para ponerse en contacto con el Ministerio.

Porque si me dice que, gracias a la pregunta que hizo esta Portavoz en el Pleno, contactó la Consejería de Fomento con la empresa... con Renfe-Operadora, para preguntar -esto fue en el dos mil trece-, y que desde entonces -de esto hace un año- no ha vuelto a hacer nada porque ya no tiene constancia de que se haya vuelto a mover nada, pues seguiremos... -fíjese, como para no ser recurrentes- seguiremos siendo recurrentes, insistentes, persistentes, para preguntar, y si de esta manera conseguimos que la Junta de Castilla y León, que la Consejería de Fomento, que el señor Silván se ponga en contacto con sus compañeros en el Gobierno de España para preguntar "a ver qué estáis haciendo"... aunque solo sea para preguntar, ya no le digo que vaya a exigir o a reivindicar; que ojalá estuviera de parte de los ciudadanos, en la calle, con los sindicatos, con los trabajadores, con los vecinos, con las Diputaciones y con los Ayuntamientos, defendiendo lo que es nuestro y que de ninguna manera podemos arriesgarnos a perder; porque, Señoría, no estamos en condiciones de perder ni una sola infraestructura más, ni un solo taller, ni una sola base logística, ni una sola estación, y, desde luego, ni un solo empleo más ni en Castilla y León ni en Salamanca.



Nada más, Presidenta. Muchas gracias. Y, de verdad, le recomiendo que vaya haciendo... iniciando un proceso de consultas... de exigencias más que de consultas, como Procurador salmantino, de verdad, se lo ruego, de exigencias al Partido Popular, a sus compañeros de partido, al Gobierno de esta Comunidad Autónoma, incluso al Ministerio, para ver si es posible que podamos salvar los talleres de Renfe en Salamanca. Nada más, Presidenta. Y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000739

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Por tanto, dieciséis votos emitidos. Seis a favor. Diez en contra. Queda rechazada la proposición no de ley.

Y por la señora Secretaria se dará lectura del cuarto punto del Orden del Día.

PNL/000752

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias de nuevo, Presidenta. Cuarto punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley número 752, presentada por los Procuradores doña María Fernanda Blanco Linares, don Julián Simón de la Torre, doña Leonisa Ull Laita y don David Jurado Pajares, relativa a planificación estratégica de los aeropuertos de la Comunidad Autónoma, y en particular del aeropuerto de Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 207, de veinticinco de marzo de dos mil trece**».

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña María Fernanda Blanco Linares.

LA SEÑORA BLANCO LINARES:

Gracias, señora Presidenta. Buenos días, señoras y señores Procuradores. Voy a ser muy concisa en esta presentación de la proposición no de ley.

Ante la evidencia de que el Artículo 70 del Estatuto de Autonomía establece que es competencia de la Comunidad Autónoma la promoción de los aeropuertos de la Comunidad; ante la sensación de cierta desesperanza -aunque no perdemos la misma, pero he de reconocer esa cierta sensación de desesperanza- de las veces que hemos solicitado aquí la necesidad de que exista una planificación estratégica para los aeropuertos de la Comunidad Autónoma; unida a la petición que me trasladan de mi provincia, de Burgos, de saber qué utilidad o en qué medida la Junta de



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 401

5 de marzo de 2014

Pág. 13806

Castilla y León se va a comprometer con dar una utilidad a este aeropuerto; y ante la evidencia de que ha habido numerosos pronunciamientos en esta Cámara sobre la necesidad de que exista esa planificación estratégica –por parte de nuestro Grupo han sido numerosos, y también por parte de su Grupo, por parte del Partido Popular–, me permito recordar aquí que en febrero de dos mil diez, y en esta Comisión, se decía expresamente por un miembro del Partido Popular que era necesario proceder a la planificación de las operaciones en los aeropuertos de la Comunidad, y que en eso coincidían con nosotros, con el Grupo Socialista, en que era necesario el diseño de un modelo regional coordinado y equilibrado –decía, en concreto, la señora Romeral, como dije, en febrero de dos mil diez–.

En fin, ante la necesidad de clarificar nítidamente cuál es su voluntad en esta materia, les pregunto: ¿son, señores Procuradores, concededores de alguna medida tendente a promover algún tipo de planificación estratégica en los aeropuertos de la Comunidad Autónoma por parte de la Junta de Castilla y León? ¿O son concededores de alguna iniciativa, contacto o reunión tendente a dar utilidad a un... en concreto, al desembolso que supuso el Aeropuerto de Burgos?

Si no es así, si no tienen ninguna respuesta a esta pregunta, les solicito apoyo en esta proposición; se lo vuelvo a solicitar, como ya se lo solicité en ocasiones anteriores que traje este tema, porque, como ya digo en la proposición, después de tener conocimiento que... que la Junta de Castilla y León cuando quiere sí promociona, ¿eh? –como aquí hicimos público hace ya un año, cuando tuvimos conocimiento de ello, las ayudas dadas a la empresa... desde la empresa pública Sotur a la operadora Ryanair–, y también sabiendo que cuando ustedes... cuando la Junta de Castilla y León se desentiende... se quiere desentenderse, se desentiende definitivamente –como hizo después de que nosotros... o anteriormente a presentar esta proposición, que ya abandonó el Consorcio del Aeropuerto de Burgos–, pues, como ya he dicho, si no son concededores de ninguna de estas dos iniciativas de este tipo, les pido que apoyen esta proposición, porque al menos podré trasladar en... en mi provincia, y podremos trasladar también otros Procuradores aquí presentes, que existe una voluntad para que estas inversiones realizadas tengan algún destino o tengan alguna utilidad en nuestra Comunidad Autónoma, o alguna utilidad para el futuro de nuestra región. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Blanco Linares. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Alfonso José García Vicente.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, señora Presidenta. Muchas gracias, señora Blanco Linares, por su intervención, y sobre todo por partir de un punto en el cual por fin podemos estar de acuerdo.

Es cierto que era muy sencillo haberlo hecho en el pasado, porque era algo tan simple como hacer referencia a cuál es la competencia concreta que el Estatuto de Autonomía atribuye a la Comunidad Autónoma de Castilla y León, que, como muy bien ha dicho usted, es la de la promoción de las infraestructuras aeroportuarias, lo cual significa otra obviedad, y es que los aeropuertos y, por tanto, su definición



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 401

5 de marzo de 2014

Pág. 13807

estratégica corresponde en este caso a AENA, al ente que los tiene asignados por parte del Estado; y, por tanto, las Comunidades Autónomas lo que podemos hacer es colaborar de forma leal en la promoción de esas infraestructuras para tratar de atraer compañías aéreas que presten ese servicio en función de la demanda real existente.

Y eso es lo que ha hecho la Junta de Castilla y León en los últimos años, tanto en los años de bonanza como ahora que las circunstancias económicas aconsejan destinar los fondos -que antes se podían dedicar a esta tarea- a otras prioridades -yo creo que todos compartimos- que son mucho más importantes que la promoción de nuestras infraestructuras aeroportuarias. Pero no por eso en ningún caso la Junta de Castilla y León ha dejado de ejercer esa competencia, asegurando la prestación de servicios desde las cuatro infraestructuras aeroportuarias de la Comunidad, atendiendo a la demanda real existente por parte de los viajeros de nuestra Comunidad Autónoma.

Ya sé que en muchos casos les gustaría que lo que se hiciera fuera una política de inducción de la demanda mediante la asignación de determinados incentivos o subvenciones directas a la explotación de líneas aéreas, aunque yo creo que a día de hoy todos podemos compartir en que esa no sería la fórmula más inteligente de gestionar los escasos fondos públicos de los que disponemos. Más aún, por otro lado, la Junta de Castilla y León ha puesto especial interés en evitar las duplicidades que existían, separándose de los consorcios, que deberían tener un ámbito de actuación más local, puesto que si no al final lo que estamos haciendo es crear estructuras que duplican o triplican las actuaciones por parte del Estado, por parte de la Comunidad Autónoma y por parte de las entidades locales.

Pero usted me hacía una pregunta muy concreta y a mí me gustaría responderse. Creo que la pregunta decía algo así como si los Procuradores del Grupo Parlamentario Popular teníamos conocimiento de alguna iniciativa que fuera dirigida a garantizar la existencia de una planificación estratégica de las operaciones de los aeropuertos de la Comunidad, corrija me si me equivoco. Bueno, pues la respuesta es sí, por supuesto. ¿Y por qué lo sabe el Grupo Parlamentario Popular, los Procuradores del Grupo Parlamentario Popular? Pues muy sencillo, porque leemos el BOE.

Porque mire, Señoría, es que desde el año dos mil doce está en vigor la Ley 20, que luego fue desarrollada por el Real Decreto 697/2013, del mes de septiembre, en el cual se establece la creación de los comités de coordinación aeroportuaria, a razón de uno por cada Comunidad Autónoma, en nuestro caso, de tal manera que existirá un comité de coordinación aeroportuaria de Castilla y León, que dependerá, en este caso, del Ministerio de Fomento -no jerárquicamente, pero sí en cuanto a su organización-, y el cual tiene una serie de competencias atribuidas, entre las cuales está la definición de la estrategia a desarrollar en los aeropuertos, la definición de las líneas estratégicas de los mismos, la consulta en materia de tarifas aeroportuarias, las actuaciones para la... para promocionar el transporte aéreo. En definitiva, un sin fin de competencias, que son precisamente aquellas que usted reclama que ejerza la Comunidad Autónoma.

Y, de hecho, nosotros valoramos muy positivamente, y lo hicimos cuando se aprobó la ley, y luego posteriormente cuando se aprobó el real decreto, porque además creemos que es un cauce muy adecuado para poder ejercer esta competencia, porque ahí, en ese comité de coordinación aeroportuaria, tiene representación no solo quien tiene la competencia directa sobre los aeropuertos de la Comunidad, que,



le insisto, es el Ministerio de Fomento, es el Gobierno de la Nación, sino que además también tienen presencia las Comunidades Autónomas, también tienen presencia las entidades locales afectadas y los agentes económicos y sociales más representativos de la Comunidad Autónoma. De tal forma que es en ese órgano, en el cual están agrupados todos aquellos órganos, organismos y organizaciones que tienen intereses y que quieren participar en la definición de la estrategia de nuestros aeropuertos, en el cual se puede desarrollar esta función de una manera efectiva, sin duplicidades y con un planteamiento único y unificado por parte de cada uno de ellos. Y, como usted sabe, o supongo que sabrá, o si no se lo habrá contado la Portavoz de su Grupo Parlamentario, que ya debatimos en el último Pleno, en el que hablamos de aeropuertos, acerca de si los comités de coordinación existían o no existían y si iba a haber uno para Castilla y León o no lo iba a haber, ahora que estoy seguro de que ya tienen la certeza de que sí existen los comités de coordinación y que además para Castilla y León se constituye uno específicamente, yo creo que coincidirá conmigo en que ese es el cauce y el instrumento adecuado para la definición de esas líneas estratégicas, de las que usted... a las que usted está haciendo referencia.

Sí que me gustaría indicarle que, con fecha siete de febrero de este mismo año, la Junta de Castilla y León cumplió con su obligación de comunicar quiénes iban a ser sus dos representantes en el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Castilla y León. En este caso esa representación, en cuanto a los titulares por parte de la Junta de Castilla y León, ha recaído en los Directores Generales de Transportes y de Turismo, cosa que yo creo que es bastante lógica por parte de la Administración Autonómica, sin que hasta la fecha creemos que se haya producido la designación por parte de las organizaciones económicas y sociales, lo cual permitiría la constitución inminente de este órgano, que es el que debe sustanciar efectivamente la definición de las líneas estratégicas de los cuatro aeropuertos, incluyendo, por supuesto, el Aeropuerto de Burgos.

Por otro lado, parece lógico que se espere a la constitución de ese comité de coordinación, porque es el organismo y el instrumento que habría que utilizar para esa definición estratégica que usted reclama. Pero también, por otro lado, a la entrada en vigor de las nuevas directrices de la Unión Europea sobre esta materia. Como usted sabe -o supongo que debería saber, o si no se lo puede decir la Portavoz de su Grupo Parlamentario-, la Unión Europea ha aprobado hace nada, escasos quince días -yo creo que no... no llegará-, las nuevas directrices de la Unión Europea en materia aeroportuaria -entrarán en vigor, yo creo que a lo largo de este mismo mes de marzo-, en la cual fija una serie de parámetros o de criterios que hay que cumplir necesariamente en las políticas públicas de apoyo a las infraestructuras aeroportuarias. Fundamentalmente, en cuatro ejes:

La primera, la limitación de las ayudas públicas para compensar la inversión y equilibrar la inversión en infraestructuras... la inversión pública y privada.

También establecer una serie de baremos en función del tamaño de los aeropuertos para la asignación de esas ayudas públicas, de tal manera que así se garantice la competencia efectiva y la no distorsión del mercado aéreo.

Luego, también establecer -y esto yo creo que además es algo muy positivo para nuestra Comunidad Autónoma- un periodo transitorio para aquellos aeropuertos que necesiten de ayudas públicas para poder desarrollar un plan de negocio, que tendrán que presentar específicamente, para garantizar que son capaces, en



el plazo de diez años, de generar los suficientes ingresos para garantizar su plena operabilidad; e incluso extender, para los aeropuertos más pequeños –creo que son los que tienen menos de 3.000.000 de pasajeros anuales; es decir, en este caso estarían englobados todos los de Castilla y León–, un segundo periodo transitorio de cinco años, para garantizar que en ese plazo de quince años todos los aeropuertos existentes en la Unión Europea serán sostenibles y rentables por sí mismos.

Y por último, el último de los ejes, es el establecimiento de la legalidad de las ayudas a las líneas aéreas para la explotación de determinados servicios aéreos, siempre que tenga una limitación en el tiempo; es decir, que se tienen que conceder con la finalidad específica de poner en marcha un determinado enlace aéreo, para que sea rentable y para garantizar la rentabilidad o la viabilidad a las empresas que los exploten, pero siempre que tenga una limitación temporal.

Evidentemente, si tenemos el marco normativo, que es un marco que necesariamente se impone al nacional y al autonómico, como son las nuevas directrices de la Unión Europea, y tenemos el instrumento, que es un instrumento que se va a poner en marcha de forma inminente –de hecho está en proceso de constitución–, parece que la iniciativa que usted está planteando quizá se ha quedado un tanto desfasada. Yo comprendo que, efectivamente, ha pasado alrededor de un año desde su presentación hasta su debate y, por lo tanto, la realidad del momento en el cual se está debatiendo a día de hoy no es la misma que cuando usted registró su iniciativa. De hecho, no se había aprobado la normativa nacional a la cual estoy haciéndole referencia ni tampoco las directrices de la Unión Europea, y, por lo tanto, bueno, parecía sensato que ustedes se hicieran eco de una preocupación, que yo creo que podemos tener razonablemente todos aquellos que sentimos el compromiso con los servicios y las infraestructuras públicas, de saber cuáles van a ser las líneas estratégicas y cómo vamos a tener un marco de desarrollo para nuestras infraestructuras aeroportuarias.

Pero, honestamente, yo creo que, tanto el cauce y el instrumento es el adecuado, y creo que además las líneas que hay que seguir están bastante claras. Por lo tanto, no creo que haya lugar a mantener iniciativas como la que usted plantea en el día de hoy.

No obstante, y aprovechando este debate, sí que me gustaría –y a pesar de que no tengo reproches respecto de... del tono y el planteamiento que... que ha formulado en el día de hoy– llamar a la prudencia respecto de los debates que se mantienen públicamente al respecto de nuestras infraestructuras aeroportuarias. Lo digo porque, si no, al final es muy tentador hacer política de defensa a ultranza de lo provincial frente a lo autonómico y tener aquí que mantener y sostener, por parte de los diferentes Grupos Parlamentarios, cuatro discursos diferentes en cuatro provincias diferentes que luego chirrían con lo que se dice en esta misma Cámara.

Yo, por supuesto, no... no voy a ser quien señale lo que mantienen algunos representantes del Partido Socialista en algunas otras provincias, como pueda ser la provincia de León o la provincia de Valladolid, y su defensa a ultranza de que el aeropuerto que tiene que mantenerse abierto es únicamente el suyo; y, sí, sí, ustedes se ríen porque dirán: oiga, también lo podrá decir usted del Grupo... de los Grupos Populares de esos Ayuntamientos; pues, efectivamente, vamos a ser sensatos, vamos a hacer un planteamiento de Comunidad, no vamos a caer en el debate fácil o en la consigna fácil de llegar dentro de cinco minutos y decir: “Es que la Junta de Castilla



y León margina y discrimina al aeropuerto de Burgos”; y en la siguiente Comisión traerán ustedes a un compañero de Salamanca, y dirán: “Es que la Junta de Castilla y León a quien discrimina es al aeropuerto de Salamanca”; y luego vendrá el de Valladolid, luego vendrá el de León, y probablemente no sean capaces ustedes de juntar en una misma Comisión esas iniciativas, porque dirían cuatro cosas completamente diferentes.

Y, por lo tanto, desde una posición sensata, Señoría, hay realidades: la realidad de una ley que está aprobada y en vigor; de un real decreto que insta a la constitución inminente de ese Comité de Coordinación Aeroportuaria, que engloba a todas las Administraciones que tienen competencias en la materia; y la realidad de un nuevo marco normativo europeo, que nos define qué es posible hacer y qué no es posible hacer.

Quizá no tengamos luego un parecer idéntico respecto de cuánto dinero habría que destinar a nuestros aeropuertos, puesto que, como usted sabe, nuestra prioridad ahora mismo es otra; pero, desde luego, no podrá decir que no hay mecanismos y que no hay voluntad por parte de todas las Administraciones Públicas –en este caso, gobernadas por el Partido Popular– de poder crear un mecanismo que permita garantizar la viabilidad futura de nuestros aeropuertos, prestando el servicio que se merecen, y, por otro lado, exactamente el que demanden los ciudadanos de Castilla y León. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

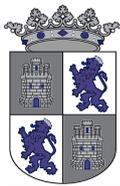
Gracias, señor García Vicente. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña María Fernanda Blanco Linares.

LA SEÑORA BLANCO LINARES:

Sí. Gracias, señora Presidenta. Bueno, entiendo que, de mis preguntas, a la primera la respuesta es la creación del Comité de Coordinación Aeroportuaria –desde dos mil doce, que... del que todavía no conocemos ninguna... ninguna actuación–, y a la segunda pregunta, en cuanto a la... en cuanto a la promoción del aeropuerto de Burgos, es... es la respuesta... la enésima vez que me responde con declaraciones de responsables de otros... de otras provincias, que no vienen... que no vienen aquí al caso.

Bien. Pues, seguramente, en mi primera intervención, que hice referencia a unas declaraciones del Partido Popular... vamos, a un pronunciamiento de febrero de dos mil diez, donde se dijo en esta Cámara que se apoyaría una planificación estratégica, debo de abandonar, por tanto, esas declaraciones, e irme a las que hizo usted en la Comisión de febrero de dos mil doce, donde hablamos sobre este tema, y donde decía usted, precisamente, que no hacía falta una política de ordenación de nuestros aeropuertos, porque lo que sobra en España son aeropuertos vacíos.

Parece que esas... efectivamente, de esas declaraciones sí que son las que se han... han tenido, pues se ha hecho caso, porque, como ya he dicho, unido además a que no ha realizado ninguna actuación este Comité de Coordinación Aeroportuaria, lo que ha pasado es que en diciembre de dos mil trece Fomento excluyó... ha excluido a los cuatro aeropuertos de la red de nodos para el transporte aéreo de



mercancías de España. Esa es la... la repercusión que las iniciativas o las medidas tendentes a llevar a cabo esa planificación estratégica, o esa... o esa búsqueda de alguna solución para el futuro de nuestros aeropuertos tiene en las medidas que lleva a cabo la Junta de Castilla y León y las que ustedes respaldan aquí, en esta Cámara.

Y, además, me decía también que no podía ser que se echara en cara -me decía en febrero de dos mil doce- a la Junta de Castilla y León que no promocionara el aeropuerto de Burgos como aeropuerto de carga. Nosotros ya sabe que siempre hemos pedido, junto a una planificación estratégica... lo que significa una planificación estratégica es determinar cuáles son las fortalezas de cada uno de los territorios -tiene también que ver con ordenación del territorio todo esto- y ver a qué se pueden dedicar unos y a qué se pueden dedicar otros.

Y usted decía que no tenía... que no le podía echar en cara que no se promocionara el aeropuerto de Burgos como aeropuerto de carga, porque resultaba que sus instalaciones eran... hacían que fuera prácticamente imposible realizar operaciones de este tipo, y que solo había habido 0,3 toneladas en el último año, en dos mil once, de operaciones de mercancías de carga en el aeropuerto de Burgos.

Bueno, Señorías, pues la falta de información... -voy a decir por desinterés, no sé si por desinterés sobre el tema o porque la voluntad era interesada de no tener esa información- he de decirle que en este tiempo, y como nosotros siempre hemos venido manteniendo desde que hemos defendido esta iniciativa... -como ya he dicho, secundada por las... representantes sociales en mi provincia, en apoyo al aeropuerto de Burgos- he de decir que los representantes del consorcio al aeropuerto de Burgos -ya sin la Junta de Castilla y León- han acordado con una operadora aérea instalar en el aeropuerto de Burgos 6 cargueros, porque dicha operadora ha entendido que Burgos es un punto estratégico para la aviación comercial.

Se trata de la primera iniciativa de carácter comercial e industrial. Se trata de la primera iniciativa de carácter industrial en el aeropuerto burgalés en sus 6 años de vida -insisto, sin la Junta de Castilla y León-, y que hará que, desde mañana, el... el aeródromo burgalés... -no, ocho de marzo, perdón, el sábado- el aeródromo burgalés sumará unas nuevas instalaciones en las que se ubicarán, como ya he dicho, 6 cargueros que darán servicio a distintas empresas de la provincia, empresas que hasta ahora operaban en otros... desde otros aeropuertos cercanos, como Vitoria o Madrid. Todo esto se lo puede comentar su compañero -si quiere- de partido, si tiene interés en hablar con él, el Alcalde de... de Burgos, que, como ya he dicho, ha... bueno, pues hemos visto... ha visto, como todo el resto de representantes de la sociedad burgalesa, cómo la Junta de Castilla y León ha abandonado el consorcio desde hace ya un año.

Esto es, para nosotros, ordenar el territorio, ver cuáles son las fortalezas y apoyar, en este caso, la aviación, como ya he dicho, y el apoyo a las empresas de Burgos, que sí que utilizarían estos servicios, como ha seguido demostrando la sociedad civil sin el apoyo de la Junta.

Teníamos razón, Señorías, cuando les decíamos que no hacía más... no hacía falta más que hablar con los interlocutores indicados en esta materia; y ustedes no lo han hecho; porque, si lo hubieran hecho, con los representantes empresariales e industriales de mi provincia, como ya le he dicho, les hubieran indicado que era necesaria, y que existía posibilidades e interés en esta promoción.



Y es, como ya he dicho... no es más que un ejemplo del desinterés -ya he dicho- que a nivel nacional Fomento ha excluido a los cuatro aeropuertos de Castilla y León de la red de nodos para el transporte aéreo de mercancías. Ese es el futuro que ustedes -o que la Junta de Castilla y León, y con su aval- están... están elaborando respecto a los aeropuertos de la Comunidad, que es la total falta de apoyo, de ayuda y de promoción.

Nosotros no estamos pidiendo aquí una mayor... mayor inversión. Precisamente, lo que queremos aquí recordar es que el aeropuerto de Burgos -excluida la torre de control- supuso una inversión de 45 millones de euros, respaldada y llevada a cabo por representantes del Partido Popular en otras... en diversas instituciones. Y que nosotros, lo que pedimos aquí -y como ya le he dicho- es que exista un pronunciamiento claro para un apoyo a esa promoción que la propia sociedad civil burgalesa -y, como ya he dicho, sin apoyo de la Junta hasta ahora- está llevando a cabo. Eso era lo único que pedíamos, no estamos pidiendo mayor desembolso, precisamente, en este momento, sino dar rentabilidad a una inversión tan cuantiosa como ha supuesto, como ya he dicho, estos 45 millones de euros en el aeropuerto de Burgos.

Y usted decía "evitar duplicidades". Evitar duplicidades es cuando realmente se está llevando a cabo algo. Dice que justifica salirse del... de los consorcios -como se han salido del consorcio del aeropuerto de Burgos- para evitar duplicidades. Duplicidades es cuando se está realmente trabajando, llevando a cabo algo en la práctica. Y yo lo que le he puesto aquí son ejemplos de soluciones que está buscando, como ya he dicho, la propia iniciativa de la sociedad burgalesa para sacar adelante o para dar un destino, una utilidad, a una promoción y a unas inversiones. Y su respuesta ha sido la absoluta vaguedad, echar balones fuera, responder que existe un Comité de Coordinación -como ya ha dicho- creado hace año y medio, del que no sabemos nada, que no se ha puesto a trabajar, y que, si tuviéramos que... si tuviéramos, señor... Señoría, si tuviéramos que hacer caso a la práctica, a lo que está sucediendo, le digo: exclusión de los cuatro aeropuertos de la red de nodos, y la propia sociedad, como ya he dicho, los propios interlocutores sociales en Burgos buscando sus propias fuentes para... sus propios mecanismos para salir adelante y sacar adelante esta inversión y darle alguna utilidad, porque el transporte de mercancías, en concreto en la provincia de Burgos, es creación de riqueza, es fijación de población, es ayudar a las empresas, que es -creo- en lo que teníamos que estar todos, aunque ya veo que ustedes no están.

Así que... este... era... yo, esas... con esas dos preguntas que le hice al principio, iniciaba mi intervención, y, como usted entenderá, pues trasladaré a los sectores empresariales, industriales, afectados de mi provincia la respuesta que ustedes han dado aquí a... con su falta de apoyo en esta Comisión esta mañana. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Blanco Linares. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000752

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



Y por la señora Secretaria se dará lectura del quinto y último punto del Orden del Día.

PNL/000989

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Quinto punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley número 989, presentada por los Procuradores doña María del Rosario Gómez del Pulgar Muñoz, doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Fernando Pablos Romos y don Juan Luis Cepa Álvarez, instando a la Junta de Castilla y León a emprender las actuaciones necesarias para adecuar y simplificar los requisitos y trámites exigidos para la autorización de muladares para alimentación de las especies necrófagas en la Comunidad, y a fijar indemnizaciones directas a los ganaderos por los daños producidos por el ataque de buitres al ganado vivo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 322, de veintitrés de octubre de dos mil trece”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña María del Rosario Gómez del Pulgar Muñoz.

LA SEÑORA GÓMEZ DEL PULGAR MÚÑEZ:

Gracias, Presidenta. En el último año hemos visto como cada vez más son... son más numerosos y frecuentes los ataques de buitres a ganado vivo, sobre todo a animales que están pariendo y a las crías, que es cuando los animales son más vulnerables. La falta de alimento está provocando cambios en su forma de alimentación, y lo que era impensable, ahora sucede cada vez con mayor frecuencia.

Son aves que se alimentan de animales muertos, pero los cambios en la eliminación de cadáveres de animales muertos en las explotaciones ganaderas las ha llevado a atacar a animales vivos para comer; situación que ha venido denunciándose por ganaderos y asociaciones agrarias como problema cada vez más grave y preocupante, que requiere, de manera necesaria y urgente, la toma de medidas.

En el BOCYL de veintinueve de mayo de dos mil trece se publicó el Decreto 17/2013, por el que se desarrolla en Castilla y León el uso de determinados subproductos animales no destinados al consumo humano para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario, decreto dictado en el ejercicio de las competencias de desarrollo normativo y ejecución de la normativa estatal que la Comunidad Autónoma tiene en materia de protección del medio ambiente y sanidad animal.

El objeto de dicha regulación es la autorización de lugares acondicionados expresamente para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario en Castilla y León.



La novedad con respecto a la normativa interior, tanto del decreto de Castilla y León como del real decreto nacional, es, además de seguir contemplando la alimentación de aves carroñeras en muladares, se contempla como novedoso la no recogida de cadáveres de determinados tipos de ganado, cumpliendo unas condiciones sanitarias que garanticen la ausencia de riesgos para la salud pública y el medio ambiente en una zonas expresamente determinadas para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario, las denominadas ZPAEN (zonas de protección para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario), que está era la manera tradicional de alimentación de estas aves hasta que en el año dos mil uno se detectaron los primeros casos de encefalopatía espongiiforme, el conocido síndrome de las vacas locas.

Este cambio en la normativa viene motivado por dos cuestiones: la primera es la obligación de las Administraciones Públicas en cuanto a la conservación de las especies carroñeras, en especial aquellas que cuentan con un cierto grado de protección; y otra, no menos importante, el creciente malestar entre los ganaderos, como consecuencia de supuestos ataques de especies carroñeras a sus rebaños.

Esta medida, que debe aliviar los ataques de estas aves en las ganaderías de zonas especialmente sensibles, está suscitando en su primer periodo de aplicación dificultades a la hora de la tramitación y del cumplimiento de los requisitos, que han sido puestas de manifiesto por parte de explotaciones ganaderas afectadas, así como de las organizaciones agrarias, que los... que en algunos casos puede hacer desistir a los interesados a la hora de pedir las referidas autorizaciones, dadas las complicaciones mencionadas.

Nosotros entendemos que esta medida es positiva y que se traduciría, sin duda, en minimizar los ataques de la fauna salvaje sobre la... la cabaña ganadera, pero, aparte de ponerlo en los fundamentos y cosas que conocemos, hemos visto como también la prensa ha reflejado esta situación. Dispongo de recortes de prensa en los que se pone de manifiesto lo siguiente: lento ritmo de solicitudes por parte de los ganaderos y alto número de solicitudes que no cumplen los requisitos, según fuentes dadas por la Junta de Castilla y León a prensa.

Por otro lado, la Junta de Castilla y León, hasta el día de hoy, no ha dado respuesta a las continuas denuncias ni ha asumido los gastos de las pérdidas económicas que estos ataques acarrearán a los ganaderos, cuando los daños producidos por animales silvestres son responsabilidad de la Junta; reivindicación histórica de los ganaderos, ya que son quienes alimentan a estos animales silvestres y son quienes sufren sus consecuencias, las consecuencias de los ataques.

En este sentido, y en palabras de las organizaciones agrarias de la Comunidad, la Consejería de Medio Ambiente no puede pasar por alto episodios cada vez más frecuentes, ya que, de un tiempo a esta parte, se han multiplicado los ataques de buitres con la muerte de varias novillas, becerras y ovejas ante la impotencia de los ganaderos, que nada pueden hacer para evitarlo.

Por todo lo expuesto, se presenta la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León: uno, a emprender las actuaciones necesarias para adecuar y... adecuar y simplificar los requisitos y trámites exigidos para la autorización de alimentación de especies necrófagas en la Comunidad; y, segundo, fijar indemnizaciones directas a los ganaderos por los daños producidos por el ataque de buitres al ganado vivo".



Y ya para finalizar, y fuera de lo estricto de la propuesta de resolución, también aprovecho la ocasión para instar a la Junta a que resuelva las solicitudes presentadas en el... con la inmediatez posible, porque, por ejemplo, se han dado casos como un ataque ocurrido en enero de este año en La Poveda, en Soria, que el ataque ha sido a un ganadero que tiene presentada la solicitud para poder dejar sin retirar ganado muerto en su explotación, y en el periodo entre la presentación de la solicitud y la resolución de la solicitud -que, como digo, están pendientes- ha ocurrido ese ataque. Entonces, para evitar situaciones como estas, pues instar, también, ya que dada la fecha de hoy, ya se cumplen los... los seis meses que tenía la Junta para resolver, a que se resuelvan las solicitudes, ya que los... los ganaderos están pendientes de empezar la... la aplicación efectiva de la norma. Y de momento, nada más.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Rosario Gómez del Pulgar. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jorge Domingo Martínez Antolín.

EL SEÑOR MARTÍNEZ ANTOLÍN:

Gracias, Presidenta. Buenos días, Señorías. La aparición de enfermedades en... en la ganadería, enfermedades que luego podían pasar a la especie humana, fue un problema bastante grave que tuvo lugar en los años noventa, y todos nos acordaremos de esa encefalopatía espongiforme bovina, que usted también ha mencionado, más conocida como la enfermedad de las vacas locas, que supuso, pues una importante crisis sanitaria y alimentaria en Europa, lo que conllevó también a tomar iniciativas importantes, cambios legislativos sin precedentes para evitar situaciones como las que se estaban produciendo.

En ese sentido, se promulgó el Reglamento 1774/2002, del Parlamento Europeo y del Consejo, luego derogado por el Reglamento 1069/2009 y el Reglamento 142/2011, que clasificaba los subproductos animales no destinados al consumo humano según su riesgo para la salud humana y animal y determinaba la gestión a realizar con cada uno de ellos, con el objetivo primordial de garantizar la seguridad alimentaria, la salud humana y la sanidad animal.

La práctica y la aplicación de ese Reglamento 1774/2002 supuso la obligatoriedad de retirar del campo, pues todos los cadáveres de animales de abasto, con especial atención a los rumiantes que pudieran contener material especificado de riesgo, para su posterior análisis y eliminación controlada.

Para ello se implantaron... se implantaron diversos sistemas de recogida de cadáveres y otros subproductos que retiraron del campo, principalmente de especies como ovino, como caprino, como vacuno y, ya en menor medida, porcino, conejos y aves.

En la actualidad, casi la totalidad del bovino y el 90 % de ovino y caprino gozan de seguros suscritos o seguros oficiales de retirada que hace que en la mayoría de los casos se retiren esos cadáveres; y digo que en la mayoría de los casos, porque hay ocasiones en las que los cadáveres se produce en lugares que son prácticamente inaccesibles.



Como consecuencia de todo ello, la falta de disponibilidad de alimento ha provocado un cambio en la percepción del comportamiento de las rapaces necrófagas, haciendo que se hayan pasado de su hábitat tradicional en pleno campo, buscando zonas más cercas y más próximas a las... a las zonas urbanas, buscando explotaciones ganaderas, explotaciones cinegéticas, y pudiendo buscar ese alimento que necesitan.

En esa línea, y con el fin de paliar esa situación en la cual esos animales necrófagos no encontraban el alimento que habitualmente le tenían por esa otra vía, se creó el Real Decreto 1632/2011, de catorce de noviembre, por el que se regula la alimentación de determinadas especies de la fauna salvaje mediante la utilización de subproductos animales no destinados a alimentación animal. Y en el caso nuestro, de la Junta de Castilla y León, el Decreto 17/2013, de dieciséis de mayo, que busca también regular esa utilización de subproductos animales no destinados al consumo humano y que puedan servir para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario.

La finalidad última de ello es la de cumplir con el deber legalmente establecido de conservar las poblaciones de carroñeros y de minimizar los problemas que han supuesto la retirada y la consiguiente reducción del alimento disponible para los necrófagos. Además, como novedad sobre la normativa anterior, se estableció o se contempló la no recogida de cadáveres de determinados tipos de ganado, cumpliendo unas condiciones sanitarias que garantizaran la ausencia de riesgos para la salud pública y el medio ambiente, en unas zonas expresamente determinadas, para la alimentación de especies necrófagas de interés comunitario, que son las denominadas “Zonas de Protección para la Alimentación de Especies Necrófagas de Interés Comunitario”, que usted también ha mencionado.

A la hora de llevar a cabo las tramitaciones por parte de los ganaderos, a lo que también usted ha aludido, que tienen varias dificultades, decir que, en el caso de la tramitación de los depósitos en los ZPAEN, el ganadero únicamente lo que tiene que presentar es una solicitud, y en la cual lo que se exige es que se identifique él, que identifique su explotación y que identifique el municipio en el que se va a llevar a cabo o los municipios que se van a llevar a cabo, siendo ya el resto de tramitación asuntos internos de la Junta de Castilla y León, que hacen y que prevalecen las situaciones zootécnicas y sanitarias que se deben cumplir para que no haya ningún tipo de riesgo.

En el caso de los... de las solicitudes destinadas a depósitos de muladares, sí que la documentación es más amplia, la documentación que tienen que emplear es más amplia, pero, en este caso, hay que considerar que son depósitos que son permanentes, y que, además, en ellos se utilizan esos subproductos animales que no son de destino a consumo animal, y que siempre hay que prevalecer las condiciones sanitarias que se deben de mantener.

Por otro lado, también están considerando en su proposición no de ley que se fijen indemnizaciones directas a los ganaderos por los daños producidos por el ataque de buitres al ganado vivo. Y usted ha hecho una afirmación que no es cierta, porque la afirmación de que los daños producidos por animales silvestres son responsabilidad de la Junta de Castilla y León es claramente contraria a la jurisprudencia, la jurisprudencia del Tribunal Supremo y Constitucional, que establece que



eso no es cierto. Deja claramente definido que la Administración no es aseguradora universal, y, por lo tanto, su responsabilidad se circunscribe a la establecida en la legislación básica de responsabilidad patrimonial de las Administraciones Públicas.

Por todo ello, el objetivo de la Administración es recuperar las... las condiciones similares que se dan antes de la aparición de esas enfermedades que hemos estado mencionando y que eran transmisibles desde el ganado hacia las personas, y buscar sustituir ese alimento que de forma natural lo podían conseguir estas especies necrófagas por un alimento ahora que se puede aportar, pero siempre buscando ese equilibrio entre el alimento que se proporciona y el mantenimiento de esas especies concretas, no ir más allá y producir desequilibrios. Y todo ello teniendo en cuenta que no se pueden abrir líneas de indemnización que no se encuentren amparadas en la legislación vigente de responsabilidad patrimonial.

Por todo lo expuesto, en consecuencia, no procede tomar en consideración la proposición de ley presentada. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Martínez Antolín. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña María del Rosario Gómez del Pulgar Múñez.

LA SEÑORA GÓMEZ DEL PULGAR MÚÑEZ:

Gracias, Presidenta. De verdad que no entiendo la intervención, o por lo menos la coherencia de la intervención, porque usted ha hecho una relación de antecedentes que coinciden en la totalidad con los expuestos por mí... por mí en la primera intervención. Entonces, yo estaba deduciendo que iban a votar a favor. Eso... eso para empezar.

Y por empezar por lo último que usted comenta, con respecto a la responsabilidad de la Junta de Castilla y León en estas cuestiones. Las Administraciones Públicas y la Junta de Castilla y León tienen el deber de conservar las poblaciones de carroñeros, y eso no lo... no lo decimos aquí, eso lo dicen directivas tanto del Parlamento como del Consejo Europeo. Y en estos mismos términos viene reproducido en los... en la exposición de motivos tanto del decreto de... tanto del decreto de la Junta de Castilla y León como del decreto... el real decreto nacional. Es decir, hay especies incluidas en las categorías de vulnerables y en peligro de extinción para las que es necesario poner medidas de conservación en el medio natural.

Respecto a los ataques a los animales en las explotaciones ganaderas, hay por parte de... por parte de muchos agricultores planteados procedimientos de responsabilidad patrimonial por parte de la Junta de Castilla y León, y creo que no es... ni nos corresponde ni a usted ni a mí resolver sobre el fondo de estos.

Y ya lo último que digo es, respecto a esto del tema de la responsabilidad, creo que en la autonomía de la Junta de Castilla y León yo estoy en mi legitimidad de plantear aquí, como Parlamentaria de estas Cortes, a la Junta de Castilla y León, porque nos parece bueno, nos parece justo, nos parece conveniente el que haya indemnizaciones directas por parte de la Junta de Castilla y León a estos ataques, ya que es responsabilidad de la Junta la protección y el cuidado de estas especies en peligro de extinción.



Y luego, por seguir contestando: es que al final de esta... de su intervención parece que los mayores defensores del decreto de la Junta de Castilla y León es este Grupo. Nosotros lo que planteamos en nuestra intervención es: nos parece bien que se haya promulgado un decreto por parte de la Junta de Castilla y León en el que, además de plantear la alimentación de estas especies en muladares, se plantee la no retirada de cadáveres de animales en las explotaciones, que eso tampoco lo decimos nosotros ni lo dice la Junta de Castilla y León, esto es desarrollo de un decreto nacional que viene por cambio en la normativa europea.

Nosotros defendemos que nos parece bueno este decreto, pero ¿qué estamos viendo? Ya van a pasar seis meses desde que se acabó el plazo de las solicitudes, la Junta tiene que resolver esas solicitudes, y estamos viendo una deficiencia en la aplicación de este decreto, que... por lo menos en el trámite de solicitudes, porque todavía no se ha empezado a aplicar. Vemos noticias en prensa y quejas por parte de las opas diciendo que hay un muy lento ritmo de solicitudes, porque ha habido desconfianza por parte de los ganaderos con respecto a los requisitos a cumplir.

Nosotros lo único que estamos planteando es que se adecúe el decreto, es decir, que a nosotros nos parece un buen decreto y una buena medida, entonces, que se limen esas cuestiones que estamos viendo dificultosas, para que tenga más aplicación en nuestra Comunidad.

Voy a decir comentarios que nos han trasladado directamente las organizaciones agrarias. Según está planteado el decreto en Castilla y León, son pocos los ganaderos que se pueden acoger a las zonas de protección. Los ganaderos entienden que hay, por un lado, muchas limitaciones, como, por ejemplo, no se pueden acoger a las zonas de... a las zonas de protección las explotaciones que sean de aprovechamiento intensivo, también hay límites de edad en el... en el no retirar ganado bovino en muladares y en zonas de protección, etcétera, etcétera. Y, sin embargo, los... los agricultores nos han trasladado que ven que no son muchos los beneficios, porque, por ejemplo -como usted también comentaba-, el hecho de que se aplique este decreto no supone que dejen... dejen de tener el coste de... de los seguros de retirada.

Todas estas cuestiones que yo he planteado y otras muchas que no he planteado se pusieron en su día sobre la mesa de la Junta de Castilla y León en el periodo de exposición pública del decreto, vía alegaciones, y la Junta no las tuvo en cuenta.

Entonces, nos encontramos con un decreto que para nosotros -como le he dicho- es bueno y nosotros lo defendemos, pero entendemos que no se adecuaba a la realidad y que debe adecuarse. Entendemos que es un decreto que nace sin consenso de los conocedores de la realidad de las explotaciones ganaderas, porque -como he dicho antes- no recogió la mayoría de alegaciones que plantearon las organizaciones... las organizaciones agri... agrícolas y ganaderas.

También hemos visto que hay una percepción por parte de los agricultores de que este decreto tiene muchas limitaciones y que lo... los beneficios que repercuten sobre ellos son pocos. Incluso hay una percepción de que no resuelve el problema y de que se ha hecho, por parte de la Junta, para salvar el expediente; de ahí que nosotros pidamos en nuestra primera propuesta de resolución para mejorar la aplicación de este decreto que se formule, en consonancia con las alegaciones que en su día plantearon las opas, y que se adecúe a... y modulen todas estas limitaciones que están puestas sobre la mesa.



Nosotros también entendemos que debería haber habido o haber –esto lo planteamos como cuestión de ahora o de medio plazo– una campaña de... de llamamiento por parte de la Junta de Castilla y León a los ganaderos ante la desconfianza que... que este decreto, al principio, ha generado para su aplicación, pues entendemos que cuanto más se extienda, mejores resultados dará... dará en el campo.

Entendemos que se podría hacer una campaña de publicación de este decreto, que luego, curiosamente, hemos visto en prensa que, por ejemplo, sí que se ha hecho esta campaña de llamamiento por parte de algunas organizaciones ecologistas.

Y también pedimos celeridad en la resolución de las solicitudes, porque –como digo– se cumplen los seis meses y, a día de hoy, ayer, hablando directamente con... con ganaderos que lo han solicitado, no se ha... no se han resuelto las solicitudes, y se dan casos que podrían evitarse si la Junta respondiera con mayor celeridad –porque entiendo que no será tan complicado responder a estas solicitudes–, para que no se dé el caso como el que puse de manifiesto de... del ataque que hubo recientemente en el Ayuntamiento de... de Poveda, en la provincia de Soria.

Y ya para finalizar, poner de manifiesto que nos parece, aparte del decreto, que consideramos que se debe adecuar y le pedimos una reflexión para que apoyen nuestra iniciativa, nosotros entendemos que la medida no estaría del todo cubierta si no va acompañada de... de la segunda pata, que entendemos que es importante. Primero será la aplicación del decreto, para ver si esta medida de... de la no retirada de cadáveres en las explotaciones favorece un menor impacto de ataques de buitres al ganado vivo. Pero entendemos que esto debe ir acompañado por líneas de ayuda por parte de la Junta de Castilla y León a los daños producidos, porque –como decía antes– los ganaderos son quienes en nuestra Comunidad alimentan a la fauna silvestre y son quienes sufren las consecuencias de estos ataques, y nosotros entendemos que son peticiones justas, que conjugan la obligación de la Junta de Castilla y León de protección... de protección de especies en peligro o protegidas junto con el correcto desarrollo de la actividad ganadera en nuestra Comunidad.

Entonces, por estas cuestiones, pedimos su voto a favor. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Gómez del Pulgar. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000989

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

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

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