



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DOÑA MARÍA DE LAS MERCEDES ALZOLA ALLENDE

Sesión celebrada el día 6 de octubre de 2014, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Proposición No de Ley, PNL/000933, presentada por los Procuradores D.^a Ana Sánchez Hernández y D. José Ignacio Martín Benito, instando a la Junta de Castilla y León a promover la redacción de un Convenio con carácter de urgencia entre la Junta y el Ayuntamiento de Zamora que incluya un programa de uso público para la gestión, puesta en valor, utilización recreativa, conservación, mantenimiento y limpieza del Bosque de Valorio, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 302, de 18 de septiembre de 2013.
2. Proposición No de Ley, PNL/001083, presentada por los Procuradores D. Miguel Ángel Fernández Cardo, D.^a María Ángela Marqués Sánchez, D. Javier Campos de la Fuente, D.^a Ana María da Silva García y D.^a Teresa Jesús Gutiérrez Álvarez, relativa a reorganización de líneas de autobús interurbano entre León y San Andrés del Rabanedo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 367, de 14 de febrero de 2014.
3. Proposición No de Ley, PNL/001204, 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 inclusión de un vocal titular representante de Burgos en el Comité de Coordinación Aeroportuaria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 393, de 11 de abril de 2014.
4. Proposición No de Ley, PNL/001214, presentada por los Procuradores D. David Jurado Pajares, D.^a María Fernanda Blanco Linares, D. Julián Simón de la Torre y D.^a Leonisa Ull Laita, relativa a obras de la línea de Alta Velocidad entre Valladolid y Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 400, de 5 de mayo de 2014.
5. Proposición No de Ley, PNL/001254, presentada por los Procuradores D. Pedro Luis González Reglero, D. Jorge Félix Alonso Díez, D.^a María Teresa López Martín,



D. José Francisco Martín Martínez y D.^a Ana María Carmen Redondo García, relativa a construcción de una variante de acceso al municipio de Cabezón de Pisuerga, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 427, de 24 de junio de 2014.

SUMARIO

Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	16590
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	16590
Intervención del Procurador Sr. Sobrados Pascual (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	16590

Primer punto del Orden del Día. PNL/000933.

La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	16590
Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	16590
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Reguera Acevedo (Grupo Popular).	16591
Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	16594
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	16595

Segundo punto del Orden del Día. PNL/0001083.

La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	16596
Intervención del Procurador Sr. Fernández Cardo (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	16596
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Reyero Fernández (Grupo Popular).	16598
Intervención del Procurador Sr. Fernández Cardo (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	16600
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	16602

Tercer punto del Orden del Día. PNL/001204.

La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	16603
--	-------



Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Linares (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	16603
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Sobrados Pascual (Grupo Popular).	16604
Intervención de la Procuradora Sra. Blanco Linares (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	16607
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	16608
Cuarto punto del Orden del Día. PNL/001214.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	16609
Intervención del Procurador Sr. Jurado Pajares (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	16609
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Peregrina Molina (Grupo Popular).	16611
Intervención del Procurador Sr. Jurado Pajares (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	16614
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	16618
Quinto punto del Orden del Día. PNL/001254.	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al quinto punto del Orden del Día.	16618
Intervención del Procurador Sr. González Reglero (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	16618
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Martínez Antolín (Grupo Popular).	16620
Intervención del Procurador Sr. González Reglero (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	16622
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	16623
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	16623
Se levanta la sesión a las doce horas treinta minutos.	16623



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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Buenos días, Señorías. Damos comienzo a la Comisión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista? No. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:

Sí, buenos días, señora Presidenta. Don Juan Dúo Torrado sustituye a don Alfonso José García Vicente.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Pues por la señora Secretaria se dará lectura al primer punto del Orden del Día.

PNL/000933

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, Presidenta. Buenos días. Primer punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley, número 933, presentada por los Procuradores doña Ana Sánchez Hernández y don José Ignacio Martín Benito, instando a la Junta de Castilla y León a promover la redacción de un convenio con carácter de urgencia entre la Junta y el Ayuntamiento de Zamora que incluya un programa de uso público para la gestión, puesta en valor, utilización recreativa, conservación, mantenimiento y limpieza del Bosque de Valorio, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 302, de dieciocho de septiembre de dos mil trece**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, Presidenta, buenos días. Por Orden de diecinueve de mayo de dos mil once, la Consejería de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León declaraba Zona Natural de Esparcimiento “Bosque de Valorio” a este paraje enclavado en el término municipal de Zamora. Esta declaración se formulaba al amparo de lo que establecía la Ley 8/1991, de Espacios Naturales de Castilla y León, en cuyo Artículo 2 se establece que la Red de Espacios Naturales Protegidos estará integrada por los Espacios Naturales Protegidos y por las Zonas Naturales de Interés Especial. El Artículo 44, apartado 2, de dicha ley, considera como Zonas Naturales de Interés Especial, entre otras, las Zonas Naturales de Esparcimiento, declaración del Bosque de Valorio.



El Artículo 53 de la citada ley es aludido por la Orden de dos mil once, en tanto en cuanto en aquellas se establecían que se podían declarar zonas naturales de esparcimiento las áreas de ambiente natural de fácil acceso de grandes núcleos urbanos, con la finalidad de proporcionar a su población lugares de descanso, recreo y esparcimiento de un modo compatible con la conservación de la naturaleza y ser un elemento disuasorio que evite la gran afluencia de visitantes a espacios naturales más frágiles.

Y también concretaba esta Orden que el régimen de protección de la zona natural de esparcimiento Bosque de Valorio será el establecido en la legislación sectorial aplicable a cada caso. Bien, pues a pesar de todo ello, y a tenor de las evidencias de la situación del bosque, parece que el Ayuntamiento de Zamora tiene cierta relajación con la conservación y mantenimiento del bosque, teniendo en cuenta, por otro lado, la declaración del mismo. De hecho, vecinos de Zamora vienen trasladando de manera reiterada su denuncia o su malestar por el estado que consideran de abandono, de deterioro y degradación ambiental que presenta buena parte del Bosque de Valorio. A ello también se han unido algunas denuncias del Partido Socialista en Zamora, y... tanto ante el propio Ayuntamiento como ante la Concejalía de Medio Ambiente.

Bien, la situación en... en cuestión, en... relacionado sobre todo con el desbroce, con la siega de hierbas, los rastrojos, los tratamientos fitosanitarios, el mobiliario, la limpieza de basuras y desperdicios que se han acumulado en ocasiones durante días, pues no contribuyen precisamente a la mejor imagen de este espacio, de este Bosque de Valorio. Situación que además de deteriorar progresivamente el hábitat natural del bosque provoca pues un grave... o al menos un cierto riesgo de incendio.

Bien, por ello, ante esa situación, el Grupo Parlamentario Socialista quiere instar a la Junta de Castilla y León a que, como segunda Administración responsable, al amparo de lo previsto en el Artículo 53.3 de la Ley 8/1991, de diez de mayo, de Espacios Naturales de la Comunidad de Castilla y León, promueva la redacción de un convenio con carácter de urgencia entre la Administración Autonómica y el Ayuntamiento de Zamora; convenio que incluya un programa de uso público para la gestión, puesta en valor, utilización recreativa, conservación y mantenimiento del Bosque de Valorio, asignando los recursos económicos, técnicos y humanos necesarios para que se constituya un equipo o brigada permanente de conservación, mantenimiento y limpieza del citado bosque, con independencia del resto de servicios municipales de parques y jardines y limpieza, con el objetivo de garantizar una atención permanente y exclusiva durante todo el año a este espacio natural del municipio de Zamora. Nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Martín Benito. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular tiene la palabra don Óscar Reguera Acevedo.

EL SEÑOR REGUERA ACEVEDO:

Gracias, señora Presidenta. Bien. En relación con... con este asunto, la verdad es que el parecer de nuestro Grupo es diferente al que tienen ustedes, por algunas razones que a continuación le voy a exponer, pero sí con unas consideraciones previas.



En primer lugar, es verdad que la Ley de Espacios Naturales otorga a las zonas de... naturales de interés especial un estatus específico. También es cierto la definición que usted ha hecho de lo que son zonas naturales de esparcimiento; es decir, aquellas que están y que son zonas de ambiente natural –y subrayo este... esta expresión– próximas a los núcleos urbanos grandes, que son fruto u objeto de esparcimiento de las poblaciones allí colindantes, con un cierto carácter habitual.

Es verdad que este es un estatus específico que se otorga por ley a... a estas... a determinados entornos, determinados enclaves de... próximos a las ciudades. En Castilla y León tenemos seis zonas. Concretamente, le digo... en el año dos mil cinco se aprobaron la zona de Monte El Viejo, de Palencia; el Monte de Valonsadero, en Soria; y el Pinar de Antequera, en Valladolid. En dos mil seis se aprobó como zona natural de esparcimiento el Monte de Miranda, en Miranda de Ebro. Y en dos mil once, el Soto de Ávila y el Bosque de Valorio. Pues bien, excepto el Soto de Ávila, que tiene una superficie menor, el Bosque de Valorio cuenta con 84,74 hectáreas de... declaradas como zona natural de esparcimiento.

Sí me interesa subrayar que esta... esta singularidad de estas zonas determina que, de acuerdo con esa especificidad a la que aludo, son zonas, son áreas, en las que el uso público suele ser intenso o con tendencia a intensificarse. Digamos... –hablando en plata– parece como si existe secularmente una tendencia, una presión de la propia ciudad circundante a englobarla dentro de lo que son entornos y hábitos urbanos –y vuelvo a subrayar–, tratándose de una zona que se desenvuelve dentro del concepto de hábitat natural, una zona... o bosques naturales.

Esto determina que la gestión de... de esos montes, de esos bosques, de esas zonas, se distribuya en función de dos ámbitos de responsabilidad. En primer lugar, la Consejería competente, la Consejería sustantiva, por razón de esta materia, que vela por la conservación de los valores naturales de la zona. Es la responsable, por tanto, del programa de conservación de los recursos naturales inherentes a lo que es la zona así declarada. Y, en ese sentido, pues la Consejería, la... el órgano competente se viene habitualmente –en este y en el resto de los... de las zonas naturales de esparcimiento– haciendo cargo... se viene haciendo cargo de estudios técnicos, de redacción de documentos, de trabajos de conservación del medio natural y de... y aquellos aspectos, o trabajos, o operaciones, que mantengan el estatus natural de la zona así declarada, es... evidentemente, en coordinación con el Ayuntamiento. Y la entidad local se encarga de la gestión del uso público, incluyendo pues la dotación de obras y servicios necesarios para ello; es, en definitiva, la institución responsable de llevar a cabo estas obras, a autorizar o conceder actividades de educación y voluntariado ambiental que tengan lugar en el espacio, así como autorizar aquellas actividades de uso público que lo precisen.

En definitiva, de estas competencias compartidas se infiere que deben coordinarse muy muy íntimamente, porque además, en ocasiones, son competencias que pueden ser contrarias o contradictorias. La tendencia del Ayuntamiento, haciéndose eco de la población y de los ciudadanos es... –para ilustrar claramente la problemática– es canalizar la respuesta y la presión ciudadana para ajardinar el bosque, y, por el otro lado, la Consejería de Medio Ambiente tiene unas competencias que están orientadas a mantener los recursos naturales y la... las condiciones naturales del bosque en unas condiciones que no permitan, a la larga o a la corta, transformarlo en un jardín urbano. En definitiva, como usted sabe y hombre cultivado, como decía



Aristóteles, ¿no?: la virtud es el equilibrio entre un exceso y un defecto. Y en ese equilibrio, estas dos competencias se deben coordinar para conseguir que el monte rinda el doble beneficio: por un lado, natural, pero al mismo tiempo la satisfacción de los ciudadanos que la demandan. Bien.

Dicho esto, entenderán Sus Señorías que sobre este tipo de bosques –este tipo de zonas naturales– se ha venido siempre manteniendo una doble tesis, o incluso mucho más que doble –yo diría poliédrica–, en cuanto a la opinión de los ciudadanos que así la disfrutaban. Hay colectivos que quieren mantener de una manera sacrosanta los valores naturales; otros colectivos, familias que disfrutaban del bosque, quieren percibir ese bosque con el adoquín, con el cemento, necesario o con los juegos infantiles o con los elementos de ocio que... que disfrutaban o satisfacen inmediatamente sus necesidades. Y, al final, pues una sociedad, que es compleja, como es una gran... una gran población, o una población con cierto tamaño, pues tiene opiniones tan variopintas como que cada uno es una sentencia a la hora de abordar estas cuestiones. Corresponde pues a las Administraciones valorar en su justa medida esas tendencias y equilibrar los hechos.

Yo lo que le digo, en concreto, con el Bosque de Valorio, es que, en la actualidad, en el bosque se están realizando obras por ADIF para el paso del AVE, cortará por un lateral del monte el trazado; estas obras son vallados, accesos... En cualquier caso, se están dando también los servicios previos, proponiendo tratados... trazados alternativos de bicicletas o de... para pasear. No obstante, lo que sí le anticipo es que es previsible que no se produzca una alteración muy evidente, pese a que hay cierta preocupación social en Zamora –no lo voy a negar–, toda vez que los terrenos declarados por el bosque ya contemplaban con previsión en la memoria inicial la posibilidad de estas obras de trazado futuro en el momento en que fue declarada como zona natural de esparcimiento.

En líneas generales le digo: el bosque se encuentra en un razonable buen estado, y los valores del monte, contemplados en el estudio elaborado por la declaración de zona natural de esparcimiento, razonablemente se mantienen. Existe una adecuada regulación del uso público, por parte del Ayuntamiento de Zamora. Se han venido efectuando intervenciones de mantenimiento en las zonas de uso general, tales como siega de césped, desbroces de matorral, etcétera, dirigidas en su totalidad a la conservación de la zona. Y podría decirle que las directrices de uso público necesarias han quedado suficientemente acreditadas y son operativas en el documento de declaración.

Por otro lado, le significo que, en noviembre de dos mil diez, la Consejería de Medio Ambiente otorgó... la Junta de Castilla y León otorgó una subvención al Ayuntamiento de Zamora para actuaciones de recuperación, adecuación y mejora del Bosque de Valorio, por importe de 736.403,25 euros. Esta cantidad ha sido utilizada íntegramente allí, y me consta que el Ayuntamiento ha, incluso, incorporado cantidades adicionales, de tal manera que la inversión, en los últimos años, en el Bosque de Valorio ha sido importante.

No consideramos, como consecuencia de todo esto, imprescindible ni menos urgente la propuesta suya, y menos lo de la brigada. Y le voy a decir por qué: porque la adjudicación... la externalización de la gestión del... de la zona que ha hecho el Ayuntamiento de Zamora cuenta con un mínimo de dos o tres operarios permanen-



temente en la época de invierno, que son incrementados a cinco o seis... -es decir, estamos hablando de una brigada- a cinco o seis en las épocas de primavera-verano, cuando aumenta el nivel de afluencia a la zona. Es decir, la pretensión de esa brigada está incorporada ya por el Ayuntamiento. Es más, he tenido la oportunidad de aproximarme yo a conversar con responsables municipales, les he hecho ver la propuesta que ustedes formulan, y no entienden la urgencia, toda vez que se están manteniendo esos valores.

Bien es verdad que -le vuelvo a repetir- que, coexistiendo con la polémica que... que va a ser siempre... va a estar omnipresente. Usted, que es aficionado a la historia, hace 150 años aproximadamente -porque este es un bosque que es secular- hubo iniciativas en ese bosque -para ilustrar la tendencia que yo le digo- de algún ciudadano -y, por cierto, constructivas-, que proponía, para incrementar los valores del bosque, repoblar con moreras y producir gusano de seda allí, con la hoja de la morera. Fue una iniciativa que fue desestimada, por aquel entonces, por la Corporación... por la Corporación Local. Pero con esto le quiero... le quiero simplemente decir que esas tendencias de aprovechamiento, en el sentido productivo, ajardinar el monte, o mantener un bosque o un monte naturalizado, no son de hoy, son de muchos años. La tranquilidad para todos es que, afortunadamente, el Bosque de Valorio viene manteniendo esos valores paisajísticos y naturales que fueron la razón de ser de por qué declararlo. Y los puede compaginar perfectamente... dentro de esas 84 hectáreas, sí le voy a decir que hay 12, en concreto, detalladas que son la zona donde usted habrá podido estar en alguna ocasión, la zona de los merenderos, la zona de la casa del guarda, la zona, en definitiva, que, cuando tú la ves, sabes que, originariamente, eso era un bosque, pero es un bosque con incorporación de juegos de niños, de columpios, de restaurantes, de actividad un poco más de ocio, más ligada a lo que es una ciudad; el resto de las hectáreas son un poco más salvajes, más naturales, como... como le decía.

El hecho de que se amplíe y se mejore estéticamente, facultando el acceso en esas zonas, podría llevar a un boste... a un bosque ajardinado, que es lo que yo creo que nadie queremos aquí. Pero, para su tranquilidad, le puedo decir que incluso me consta recientes conversaciones por parte de técnicos de Medio Ambiente con el Ayuntamiento en los que aparece próxima un tratamiento de aclareo en esas zonas de bosque natural, incluso tratamientos futuros de lagarta peluda... o sea -perdón-, se le llama así también a la procesionaria del pino, que sabe que tiene una zona amplia de pinos. En definitiva, está siendo objeto de un... a nuestro modo de ver, una razonablemente adecuada gestión, y no entendemos la urgencia. Y, por tanto, no vamos a poder aceptar la proposición no de ley que usted nos plantea. Nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Reguera Acevedo. Para cerrar el debate, tiene la palabra don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, Presidenta. Pues ya lamento que no vayan a aprobar la proposición no de ley, ¿no? Sobre todo porque usted mismo reconoce que la gestión de estos



espacios, pues, es y debe ser compartida, ¿no?, porque las propias competencias deben estar compartidas, y usted ha hecho un canto aquí a la coordinación. Por lo tanto, razón de más, si debe coordinarse a más Administraciones, pues para que se estableciera un convenio respecto a este espacio, a esta zona natural de interés especial o de esparcimiento.

Y, bueno, en cuanto a la razonable gestión, de la que usted habla, y del buen estado, pues todo es cuestión de percepción, ¿no? Porque usted mismo reconoce -y son sus palabras- que hay cierta polémica en torno al mantenimiento y conservación del bosque. Por lo tanto, si hay cierta polémica en la ciudad, es que también se percibe el problema. Y, por lo tanto, lo de la percepción del buen estado, pues seguramente sea... depende del cristal del color con que se mira.

Es cierto que en la actualidad se están realizando obras del AVE, que se iniciaron la primavera de dos mil doce y que de algún modo, pues también, al menos de manera momentánea o... o transitoria, o durante ese tiempo, pues están contribuyendo también a cierto deterioro del Bosque de Valorio, por cuanto supone... no deja de suponer una actuación agresiva, directa o indirecta, pero en ese espacio... en ese espacio natural.

Pero nosotros, ¿por qué nos parece que deben estar... debe ser...? Si es una responsabilidad compartida, ¿por qué es necesario mantener este convenio? Un convenio que tendría perfecta razón de ser, porque la Junta y la... y el Ayuntamiento pueden estar perfectamente los dos en un costal, ¿no? Como aquello de Quevedo, cuando le... cuando le preguntaban que si... que le glosara el verso de cómo se entendía aquello de... de Dios y el diablo en un costal, ¿no? Sabe lo que le respondió Quevedo, ¿no?: "Dónde vas, bruto animal, / definido en pocos puntos, / ¿cómo pueden estar juntos / Dios y el diablo en un costal?". Pues aquí sí que pueden... deben... deben estar en un costal. Primero, porque aquí no existe el diablo. Ni la Junta es Dios, ni el Ayuntamiento es el diablo, aunque alguna vez se... se deje entrever cierta diferencia. No lo es. Y quiero decir que... que ambos son perfectamente compatibles, ¿no? Y, en este caso, en la zona del Bosque de Valorio, pues deberían convivir juntos, ser compatibles y mirar por que no se siga deteriorando este espacio natural, que, evidentemente, nadie quiere que se convierta en... en ese riesgo que ha tenido alguna vez y que... y que sigue teniendo esa espada de Damocles de que se convierta en un... en un jardín urbano.

Y, bueno, nada más. Una... una apreciación, con todo el cariño que le tengo. Que, bueno, que la historia es mi profesión, no es mi afición, ¿eh? Y nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Martín Benito. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/000933

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

**PNL/001083****LA SEÑORA PÉREZ PÉREZ:**

Gracias de nuevo, Presidenta. Segundo punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley número 1083, presentada por los Procuradores don Miguel Ángel Fernández Cardo, doña María Ángeles Marqués Sánchez, don Javier Campos de la Fuente, doña Ana María da Silva García y doña Teresa Jesús Gutiérrez Álvarez, relativa a la reorganización de líneas de autobús interurbano entre León y San Andrés del Rabanedo, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 367, de catorce de febrero de dos mil catorce**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Para la proposición... para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, don Miguel Ángel Fernández Campo.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ CARDO:

Gracias, Presidenta. La proposición no de ley que ahora debatimos lleva esperando en un cajón desde el catorce de febrero de dos mil catorce, cuando todo el mundo en San Andrés del Rabanedo entendía que era urgente su tramitación, incluido su Alcalde, por lo que luego diré.

La localidad de Ferral del Bernesga, del municipio de San Andrés del Rabanedo, se encuentra situada a 8 kilómetros de la ciudad de León. Además de sus casi setecientos habitantes, en dicha localidad tiene su base el Regimiento de Artillería de Campaña número 63, el Cuartel General del Mando de Artillería de Campaña, el Centro de Comunicaciones 4105, la Unidad de Servicios de Base “Conde de Gazola” y el Batallón de Intervención de Emergencias V (la conocida como “UME del Noroeste”), que cuentan en torno a unos 1.500 militares.

En diciembre de dos mil tres la Corporación Municipal solicitó una línea de autobús para unir el Ferral con el centro de la ciudad de León, y esta fue aprobada por la Junta de Castilla y León el nueve de febrero de dos mil cuatro, si bien sin financiación, por lo que la tuvo que asumir el Ayuntamiento casi, casi en su totalidad.

El trayecto el Ferral-Gran Vía de San Marcos dispone actualmente de... disponía, en el momento de realizarse esta proposición no de ley, en febrero, de 17 frecuencias diarias, asumiendo su gasto de funcionamiento el Ayuntamiento de San Andrés, excepto 4 frecuencias que subvencionaba la Junta.

El convenio con la empresa concesionaria había vencido el treinta y uno de diciembre de dos mil trece, y en esa fecha, en febrero, aún no se había podido firmar uno nuevo porque el Ayuntamiento no disponía de presupuesto para ello. En aquellos días se habían producido irregularidades en la prestación del servicio, e incluso con suspensiones del mismo, que produjeron la incomunicación de este pueblo tanto con los centros administrativos y comerciales del municipio como con la capital leonesa, de modo que hicieron temer a los vecinos y vecinas de esta localidad por la desaparición del mismo. Así se constituyó la Plataforma por un Transporte Público Digno en San Andrés, en representación de los ciudadanos y ciudadanas de el Ferral, que se



oponía a que la localidad... y se sigue oponiendo, a que la localidad pierda el servicio de autobús y exige el mantenimiento de todas las frecuencias diarias, así como también las de los fines de semana, sábados, domingos y festivos, cada hora, aprovechando la línea de Villabalter.

El Grupo Municipal Socialista de San Andrés del Rabanedo, en su momento, comprometido con la necesidad de mantener ese nivel de prestación de servicio, propuso su reorganización dentro del municipio mediante la posible sustitución de la línea Gran Vía de San Marcos-Pinilla, que poseía diez frecuencias, y que se solapaba con otra muy similar que pertenecía al municipio de León, por lo que con su alternativa se garantizaría tanto el servicio a los vecinos del barrio de Pinilla como a los de la localidad del Ferral.

Esta propuesta del Grupo Socialista, que contaba con el apoyo de la Plataforma de vecinos por un Transporte Digno en el Municipio de San Andrés, es la que acabó adoptando el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo. De hecho, su Alcalde, del Partido Popular, afirmó en su momento que el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo había enviado –eso lo dijo este año, dos mil catorce– a la Junta de Castilla y León, al Ayuntamiento de León y a ALSA las alternativas para mantener, sin coste para las arcas municipales de San Andrés del Rabanedo, el autobús que une el Ferral del Bernesga con Gran Vía de San Marcos en la capital leonesa. Pues bien, el Alcalde, que afirmaba que esos convenios tenían un coste de 146.000 euros al año, ese coste, según decía su Alcalde, don Gregorio Chamorro, el Ayuntamiento no podía seguir asumiéndolo porque, entre otras cuestiones, se lo imponía el plan de ajuste que acabó aprobando el Partido Popular.

Desde que registramos esta iniciativa, en febrero, se produjo la reordenación, en el sentido planteado por el Partido Socialista, entre León y San Andrés del Rabanedo de las líneas. Así, se reorganizó la línea de Pinilla. Se generó con ello un ahorro que permitiera continuar con el servicio al Ferral del Bernesga.

En junio de este año, el Concejal de Transportes hizo público que –y abro comillas, porque es como apareció en prensa– “De momento, será el Ayuntamiento el que asuma el coste –en aquel momento lo cuantificó en 8.381 euros mensuales que cuesta el autobús– mientras la Junta de Castilla y León estudia la propuesta enviada por el Ayuntamiento para su cofinanciación”. Concejal del Grupo Popular del Ayuntamiento de San Andrés y correligionario de Sus Señorías del Grupo Popular en esta Cámara. Pues bien, en junio nosotros denunciábamos que el Partido Popular estaba criando polvo en un cajón de las Cortes la iniciativa que hoy debatimos, la iniciativa que por fin ustedes, con su mayoría en la Mesa, han decidido que pueda ser debatida, en la que se exige una solución definitiva para esta línea de autobús a Ferral, y que don Javier Chamorro se comprometió además en el Pleno donde se habló de ella a agilizar su tramitación. Supongo que agilizarlo es pasarlo para finales de este año. No lo sé.

Bueno, espero que en su intervención... de verdad que vengo con creo que fundadas sospechas de que nos darán un buen anuncio para los vecinos de San Andrés del Rabanedo, y en concreto del Ferral del Bernesga, y por eso han accedido a tramitar ya, por fin, esta iniciativa. Así que espero que en su intervención me digan qué es lo que ustedes han cambiado, qué decisión es la que ha cambiado de este panorama que acabo de exponer. Y el hecho de que la hayan desempolvado, pues será... espero, estoy prácticamente convencido de que me dirá que es que la Junta ya va a poner el dinero que hace falta para asegurar esta línea. Por tanto, supongo



que no tendrán ningún problema en votar afirmativamente a esta propuesta, que concreto en los siguientes términos:

“Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que, previo acuerdo con el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo, destine los recursos públicos necesarios y reorganice el sistema de líneas de autobús urbano entre León y San Andrés del Rabanedo, garantizando el mantenimiento y frecuencias, tal cual se estaban prestando a principios de este año, de la línea de autobús del Ferral-Gran Vía de San Marcos”. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Fernández Campo... Cardo. 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. Señor Fernández Cardo, si lo más normal es que diga “voy a retirar esta proposición no de ley porque es extemporánea”. Es decir, está usted instando a la Junta de Castilla y León a hacer algo que ya se está haciendo, mantener una frecuencia de líneas entre El Ferral del Bernesga y Gran Vía de San Marcos. Usted, que... -si lo ha reconocido usted mismo-, si en el mes de febrero de este año, cuando presentaron la PNL, quizá podría tener algo de sentido; en el momento actual -usted lo ha reconocido- no tiene sentido ya esta proposición no de ley. Es perder... hacer perder tiempo a esta Comisión, debatiendo algo... sí, sí, no me mire así, debatiendo algo que ya no es objeto de debate, porque ya se está haciendo.

Bien. Y voy a comenzar ahora... -esto ya por lo que usted ha dicho- ahora voy a comenzar ya mi intervención. Permítame comenzar esta intervención haciendo un poco de historia, antes de centrarme de lleno en el... en el asunto objeto de esta proposición no de ley. Usted sabe, Señoría, que uno de los objetivos que impulsó la Ley 15/2002, de veintiocho de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, fue buscar soluciones eficaces a las nuevas necesidades de movilidad, derivadas de los también nuevos modelos de asentamientos urbanos vigentes en nuestros días. El Título III de la ley trata sobre coordinación de los servicios urbanos e interurbanos, y en su Capítulo 1, de normas generales, establece las finalidades y principios de dicha coordinación, los servicios e infraestructuras a coordinar y los modos de coordinación. Entre estos modos de coordinación -y ya voy entrando en materia- destaca la aprobación de planes coordinados de explotación como instrumentos básicos de coordinación entre los servicios de transporte urbano e interurbano. La Consejería de Fomento y Medio Ambiente viene trabajando en el desarrollo de esta normativa, con el objetivo prioritario de defender y promocionar el transporte público como la mejor forma de solucionar social y económicamente las necesidades de movilidad de la ciudadanía, mejorando con ello su calidad de vida.

En este marco normativo es en el que se encuadra el Plan de coordinación del Transporte Metropolitano de León. Este plan se puso en marcha el veintisiete de mayo de dos mil cinco, mediante la firma de un protocolo de colaboración entre la Consejería de Fomento, el Ayuntamiento de León y otros 10 Ayuntamientos del alfoz,



entre los que se encuentra el de San Andrés del Rabanedo. El día once de junio de ese mismo año, de dos mil cinco, se constituyó una comisión técnica, y, en su seno, una ponencia técnica para el desarrollo de los trabajos del transporte metropolitano de León. En este plan de coordinación, en el que se encuentra integrada la conexión de transporte León-San Andrés del Rabanedo, documento a través del cual se define el sistema de transporte en todo el ámbito metropolitano y se realizan las previsiones necesarias para su gestión y financiación en el conjunto de municipios implicados -que, como le he dicho, son León y 10 municipios más de su alfoz-.

En una primera fase, que ya está en funcionamiento, se han implantado una serie de medidas, que han supuesto una mejora importante en el servicio de transporte público en el área metropolitana, como son:

El establecimiento de una estructura tarifaria única y homogénea para todos los operadores y usuarios del sistema; estructura tarifaria que ha supuesto una importante reducción en el importe del viaje con respecto a la tarifa que existía con anterioridad a la puesta en funcionamiento del transporte metropolitano, lo que ha supuesto, durante el ejercicio presupuestario de dos mil trece, que la Junta de Castilla y León -ya que hablaba usted de dinero- haya subvencionado con 219.530 euros la bonificación de las tarifas del transporte metropolitano en el municipio de San Andrés del Rabanedo.

En segundo lugar, se ha procedido a la integración de Feve en la red de transporte metropolitano; se ha puesto en funcionamiento un servicio desde León capital al aeropuerto; y, por último, se ha implantado la más moderna tecnología para el correcto funcionamiento del sistema, configurándose un sistema electrónico de pago (el SiEP), y un sistema de ayuda a la explotación (el SAE), con las mismas características que el instalado en el autobús urbano de León.

De acuerdo con los datos que obran en la comisión técnica del transporte metropolitano de León, lo que ha sucedido en el servicio de transporte público de viajeros por carretera entre León y San Andrés del Rabanedo es que, con fecha treinta y uno de diciembre de dos mil trece, finalizó el convenio que el Ayuntamiento de San Andrés suscribió en su día con la empresa concesionaria, con objeto de incrementar el número de expediciones del transporte regular de viajeros de uso general entre León y el Ferral del Bernesga, perteneciente a la concesión VACL-115. Como consecuencia de este convenio, el Ayuntamiento de San Andrés ha abonado a la empresa concesionaria el déficit de explotación de la línea, que ascendía a 12.565 euros mensuales, lo que suponía 150.780 euros cada ejercicio (IVA no incluido).

Una vez finalizada la vigencia de este convenio, las dificultades presupuestarias -como usted indicó en su primera intervención- han llevado al Ayuntamiento a manifestar que no podía afrontar el coste de la intensificación de los servicios que se venía realizando, por lo que desde la Junta de Castilla y León se inician las gestiones oportunas con el Ayuntamiento y con la empresa concesionaria para buscar alternativas que permitan reestructurar el servicio, reduciendo el coste y manteniendo el máximo número de expediciones posibles.

En junio de dos mil catorce -como también usted ha indicado-, la mencionada empresa concesionaria del servicio público de transporte regular de viajeros entre el Ferral del Bernesga y León y el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo firman un



nuevo convenio, con un plazo de vigencia de un año, con la posibilidad de prórroga de un mes de duración, previo acuerdo expreso de las partes, por el que se mantiene la intensificación de expediciones de la línea Gran Vía de San Marcos-el Ferral del Bernesga, excepto fines de semana y festivos, que sufre una reducción del 50 %.

Conforme al convenio actual, la reestructuración de los servicios ha supuesto que el Ayuntamiento deberá abonar a la empresa concesionaria 8.381 euros mensuales, o, lo que es lo mismo, 100.572 euros anuales (IVA no incluido); una cantidad –esta sí– que el Ayuntamiento puede afrontar con la reducción presupuestaria sufrida, lo que ha permitido mantener la intensificación de los servicios de transporte público de viajeros por carretera entre Gran Vía de San Marcos y el Ferral del Bernesga en los momentos en que realmente resulta más necesario para la población. Esta reestructuración modifica además otra línea, que además... que da servicio al municipio de San Andrés del Rabanedo, que es la línea Gran Vía de San Marcos-Villabalter, que se encuentra también subvencionada por la Administración.

La unificación que se ha realizado los fines de semana de las dos líneas, la línea al Ferral y la línea a Villabalter, ha supuesto una importante reducción en el coste del servicio al producirse un ahorro de kilómetros, sin quedar desatendidas las necesidades de movilidad de la población.

Creo, señor Fernández Cardo, que, a la vista de lo que le acabo de exponer, le reitero que esta proposición no de ley que ustedes presentaron en febrero de dos mil catorce, sinceramente ha perdido su sentido en el momento actual, por la firma del nuevo convenio al que me acabo de referir. Y considero –por eso le decía al principio– que lo más sensato por su parte sería proceder a retirarla. Pero, no obstante, como no le veo intención de esto, si finalmente la mantiene, nuestro Grupo no va a aprobarla, ya que la colaboración entre la Junta de Castilla y León, el Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo y la empresa concesionaria está permitiendo mantener la intensificación de servicios de transporte público de viajeros por carretera entre León y San Andrés del Rabanedo, satisfaciendo plenamente las necesidades reales de movilidad de la población. Nada más. Y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Reyero Fernández. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Miguel Ángel Fernández Cardo.

EL SEÑOR FERNÁNDEZ CARDO:

Gracias, Presidenta. ¿Está usted seguro, señor Procurador por la provincia de León, de que sigue habiendo un servicio de autobús al aeropuerto? ¿Está usted seguro? Porque es el argumento que ha utilizado.

Bien. Que la Junta presta algún tipo de subvención a esa línea, ya lo he dicho yo en mi intervención, por lo que, en los hechos, en principio, podemos estar hasta de acuerdo. Claro, no en las consecuencias. Usted ha dicho que se ha firmado un convenio por un año. La proposición sigue plenamente vigente, primero, porque el servicio sigue estando en peligro. Un año, curiosamente. Está firmada la prórroga hasta que pasen las elecciones. ¿No será una maniobra para dejar a los vecinos de... del Ferral sin autobús según pasen las elecciones municipales y autonómicas? ¿Por qué solo un año? ¿Por qué no darle más... más tiempo a dicha concesión?



En segundo lugar, usted me reconoce que es el Ayuntamiento de San Andrés quien sigue financiando esa línea; con todo lo que usted ha contado de las maravillas de... de lo que usted está diciendo, es el Ayuntamiento de San Andrés quien sigue financiando. Y usted me reconoce que ha habido cambios normativos respecto de todo este tema de atribuciones y competencias, especialmente en el ámbito local. Sabe usted, por tanto, que la reforma local de don Mariano Rajoy establece que, si una Administración se hace cargo de un servicio para el que no tiene competencia -y el transporte interurbano no es competencia del Ayuntamiento de San Andrés, y sí de la Junta-, tiene que ser a coste cero para ese Ayuntamiento. Y, actualmente -como indirectamente usted tendría que reconocer-, no es a coste cero para el Ayuntamiento de San Andrés; es más, sobre todo es a cuenta y a cargo de los vecinos de San Andrés del Rabanedo; en estos momentos, 5.000 euros al mes -ya se lo digo yo-.

Por tanto, la PNL tiene plena vigencia, porque la prestación del servicio sigue mal; y, eso sí, en los hechos estoy de acuerdo con usted, porque, cuando hacen caso a las propuestas de los Grupos Socialistas, sea en estas Cortes o en los Ayuntamientos, las cosas encuentran cauces para poder mejorarse, que es lo que han hecho en San Andrés: adoptar la propuesta que hacía el Partido Socialista. Pero vuelvo a lo mismo: mire, esta proposición no de ley fue debatida en el Pleno del Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo, y contó con el apoyo unánime -unánime- de toda la Corporación Municipal, incluido el Equipo de Gobierno del Partido Popular. Si no tenía sentido la proposición no de ley, ¿por qué la votó a favor el Partido Popular? Otra vez, otra vez están ustedes aquí corrigiéndoles el paso a quienes están a pie del problema ciudadano, ¿eh? Tienen que bajar del pedestal de estas Cortes, donde dicen que no, aquí, en Valladolid, a lo que en León votan ustedes que sí, nuevamente.

Es más, el Partido Popular -ya se lo dije antes- se había comprometido por boca de su Alcalde a agilizar la tramitación de esta PNL, y usted mismo me ha reconocido que ha transcurrido ya demasiado tiempo para tramitar esta PNL.

Bueno, a principios de enero de este año, el Alcalde de San Andrés aseguró a los vecinos del Ferral del Bernesga -y pongo comillas porque así apareció en prensa-: "En quince días vuelvo a reunirme con vosotros y queda arreglado el problema, porque... el problema de la línea, porque llamo a Toño y os aseguro que lo vamos a solucionar". Todo el mundo entendió que "Toño" era su modo de hablar del señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León. Bueno, tendrá amistad suficiente como para tratarle así en reuniones con los vecinos, pero, evidentemente, o mintió el Alcalde, porque no tenía esa amistad o no tenía esa conformidad de la Consejería, porque, han transcurrido siete meses desde aquel momento, no se ha reunido con los vecinos y vecinas del Ferral y, en palabras del Alcalde, -comillas- "Toño" -cierro comillas- no ha puesto ni la voluntad para solucionar el problema de un modo permanente y definitivo, que es lo que estamos pidiendo.

Por ello, a pesar de lo afirmado por el Alcalde, hoy el coste son 5.000 euros mensuales, que sigue sufragando el Ayuntamiento de San Andrés, a pesar de las reiteradas promesas de su Alcalde. Ya le he dicho que se está incumpliendo, por tanto, la palabra del Alcalde, y antes ya le dije que se está incumpliendo el Plan económico-financiero del Ayuntamiento de San Andrés del Rabanedo, que aprobó el Partido Popular, porque está financiando algo que, en ese plan, se decía que iba a tener un coste cero.

Por tanto, he de recordar que, si los vecinos y vecinas tienen esa línea al Ferral, es porque lo arregló el... el Partido Socialista en su momento, con un criterio de la



Junta, que era que la Junta no lo financiaba o lo financiaba insuficientemente, como de costumbre: sale en la foto, pero que lo pague otro, ¿eh?, fundamentalmente los vecinos del Ayuntamiento.

El Alcalde había asegurado que, con la confluencia de color político entre la Junta, el Gobierno y... y el Gobierno de Castilla y León, pues se iban a solucionar los problemas de financiación de San Andrés hoy por hoy. Bien, pues el Alcalde no ha sido capaz de conseguir ni siquiera esos 5.000 euros mensuales que ha pedido a la Consejería -según él, ha pedido a la Consejería-. Ya veo que, de lo afirmado por usted, va a tener que seguir el Ayuntamiento financiando esa línea. Por lo que aquí alguien no pinta nada: o no pinta nada el Alcalde o no pintan nada los compromisos que reiteradamente el Partido Popular hace en San Andrés del Rabanedo.

Bueno, pues, por tanto, lo más importante es que los vecinos del Ferral van a seguir temiendo por la prestación del servicio; ya han padecido -a... a pesar de sus afirmaciones- recortes, recortes en la prestación de ese servicio, ¿eh? -expresamente usted los ha reconocido en fin de semana, ¿eh?-, y, además, van a seguir con esa incertidumbre hasta que pasen las elecciones.

Por tanto, el Partido Popular vuelve a despreciar a los vecinos del municipio de San Andrés del Rabanedo, y ven cómo el Partido Popular tiró a la papelera las promesas que han incumplido, negándose a gastar la partida presupuestaria prevista para arreglar el centro de salud de Pinilla; negándose a realizar las previsiones presupuestarias necesarias para ejecutar ya la ronda interior... la continuidad de la ronda interior con la glorieta de San Juan de Dios y la del Ayuntamiento de San Andrés; o el tema, por ejemplo, que acabamos de ver en los presupuestos, cómo le niegan a San Andrés del Rabanedo la integración del ferrocarril en el municipio de San Andrés. A todo esto hay que sumar una muy deficiente gestión de ese consorcio del transporte público, que, según ustedes, lidera la Junta de Castilla y León; por lo tanto, lo que funciona mal será culpa de la Junta de Castilla y León también, ¿no?, ya que lo... lo lidera y lo ha dicho usted. Y, por tanto, los vecinos han de seguir con la preocupación sobre la financiación de esa línea al Ferral y sobre la duración de ese servicio.

Por tanto, sigo manteniendo en los términos expresados anteriormente la proposición no de ley, y lamento profundamente que me hayan dicho que no van a cumplir ni lo que prometió el Alcalde ni lo que prometió el Consejero, y seguirán siendo las arcas, los impuestos de los vecinos de San Andrés del Rabanedo los que paguen ese autobús al Ferral, a pesar de que es competencia de la Junta de Castilla y León el transporte interurbano. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Fernández Cardo. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/001083

¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez. Votos emitidos: dieciséis. A favor: seis. En contra: diez. Por tanto, queda rechazada.

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

**PNL/001204****LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):**

Gracias, Presidenta. Tercer punto del Orden del Día: “**Proposición No de Ley, número 1204, 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 inclusión de un vocal titular representante de Burgos en el Comité de Coordinación Aeroportuaria, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 393, de once de abril de dos mil catorce**”.

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, señores y señoras Procuradores. Bueno, pues, a pesar de las numerosas ocasiones en las que ya hemos debatido en esta Comisión de Fomento sobre el aeropuerto de Burgos, sus posibilidades y la necesidad de una planificación estratégica de los cuatro aeropuertos de la Comunidad, y a pesar de que en todas ellas no hemos logrado el voto favorable del Partido Popular a nuestras demandas, albergamos la esperanza de que esta proposición, sumamente sencilla y de una lógica que a nosotros nos parece aplastante, logre el apoyo solicitado.

Y es que, si cada vez que les hemos pedido –como he dicho– el apoyo para instar a la Junta de Castilla y León para que, en el ejercicio de sus competencias, realicen una labor de promoción del aeropuerto de Burgos, nos han remitido a la creación del Comité de Coordinación Aeroportuaria de Castilla y León, regulado por el Real Decreto 697/2013, donde se establece la creación de un comité aeroportuario por cada Comunidad Autónoma y sus competencias en materia de definición estratégica, tarifas y promoción, parece que tiene lógica que así lo apoyen. Ustedes mismos, en la... en una Comisión celebrada el pasado mes de junio, dijeron: valoramos muy positivamente la creación de este comité; creemos que es un adecuado cauce para poder ejercer su competencia la Comunidad Autónoma, ya que estará representada, así como las entidades locales afectadas y los agentes económicos y sociales más representativos de la Comunidad Autónoma.

Tiene, pues, como he dicho, toda lógica esta proposición, ya que tiene su razón de ser que Burgos y su aeropuerto estén presentes en dicho comité con un miembro de pleno derecho, como lo están el resto de aeropuertos de la Comunidad, circunstancia que no se contempla en su composición actual, ya que consta únicamente como un miembro suplente.

El momento es, si cabe, más oportuno que nunca. Las indudables oportunidades del puerto seco de Villafría y su potencial logístico exigen un cambio de actitud por parte del Partido Popular en la Junta y en las Cortes de Castilla y León, donde, como ya he dicho, han rechazado todas y cada una de las iniciativas presentadas.



Hoy mismo la Ministra de Fomento, Ana Pastor, está firmando en Burgos el protocolo de cesión de 200.000 metros cuadrados, que cede Aena a la Aduana de Burgos para poder ampliar los terrenos del Centro de Transportes de Villafría, lo que doblará su capacidad y posibilitará la instalación de nuevas empresas logísticas del sector. Esta ampliación ha dado la razón al Partido Socialista de Burgos cuando ha venido defendiendo la necesidad de satisfacer las demandas de la industria provincial y potenciar estas instalaciones para el transporte de carga.

Se trata, por tanto, como he dicho, de una proposición sumamente sencilla, sobre cuyo trasfondo político ya hemos debatido en numerosas ocasiones y sobre lo que... realmente, lo que pretendemos hoy aquí es enmendar un error que creemos que nunca debió producirse. Por tanto, paso a leerla brevemente, ya que, como he dicho, es muy sencilla y breve.

El pasado veintisiete de marzo de dos mil catorce se constituyó en Valladolid el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Castilla y León, fruto de la previsión incluida en la Disposición Adicional Primera del Real Decreto 697/2013, de veinte de septiembre, por el que se regula la organización y funcionamiento de los Comités de Coordinación Aeroportuaria.

En contestación al requerimiento efectuado por Aena Aeropuertos, se envió la comunicación pertinente que informaba sobre los nombramientos en dicho comité. De la relación remitida, se pudo comprobar que no se había incluido como titular ningún representante de la provincia de Burgos. Los Procuradores Socialistas por la provincia de Burgos consideramos este hecho una evidente discriminación que perjudicará los intereses de promoción y desarrollo del aeropuerto de Burgos.

Por todo lo expuesto, se formula la siguiente propuesta de resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a incluir un vocal titular representante de la provincia de Burgos en el Comité de Coordinación Aeroportuaria recientemente constituido". 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 Daniel Sobrados Pascual.

EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:

Muchas... muchas gracias, señora Presidenta. Muy buenos días, Señorías. Señora María Fernanda Blanco Linares, como usted ha dicho, sí que es cierto que se ha debatido varias veces sobre este asunto o sobre otros de política aeroportuaria, y... y me alegro que, después de esos debates, usted y su Grupo hayan recapacitado y hayan rectificado, porque han... yo también he repasado el Diario de Sesiones, y han pasado de negar la existencia de... del Comité de Coordinación Aeroportuaria a calificarlo como una excusa o como una cortina de humo -en el día de hoy-, a considerarlo importante, una importante herramienta y a solicitar más presencia de la provincia de Burgos. *[Murmullos]*.

Señoría, en el marco del... del nuevo modelo aeroportuario español, la coordinación de la política de promoción aeroportuaria regional está garantizada mediante la participación de la Junta de Castilla y León en los órganos de promoción aero-



portuaria estatal, previstos en el Artículo 33 del Real Decreto-ley 20/2012, de trece de julio, de medidas para garantizar la estabilidad presupuestaria y de fomento de la competitividad, que prevé la creación en cada Comunidad y ciudad autónoma de un Comité de Coordinación Aeroportuaria, con las siguientes funciones –que le voy a explicar–: velar por la adecuada calidad de los servicios aeroportuarios y la actividad de los aeropuertos, proponiendo aquellas actuaciones que se consideren necesarias para impulsar el desarrollo de la actividad aeroportuaria; colaborar con Aena y –en su caso– las Administraciones Públicas competentes en la definición de la estrategia a desarrollar con la relación de los aeropuertos de la respectiva Comunidad, en particular en el ámbito comercial, tomando en consideración su contexto territorial y competitivo; conocer las propuestas de Aena en materia de... de servidumbres aeronáuticas y acústicas; colaborar con Aena en materia de definición de las líneas estratégicas de los aeropuertos, en particular informando los planes directores de los respectivos aeropuertos antes de ser sometidos a su... a su aprobación por el Ministerio de Fomento; conocer el procedimiento de consultas desarrollado por Aena en materia de tarifas aeroportuarias, conforme a lo dispuesto en la Ley 21/2003, en orden a su modificación en relación a los aeropuertos de la respectiva Comunidad o ciudad autónoma; canalizar las actuaciones relacionadas con la promoción del transporte aéreo en el ámbito de sus competencias; promover las acciones que sean necesarias para el fortalecimiento de la conectividad aérea, mediante el establecimiento y promoción de nuevas rutas aéreas internacionales y nacionales; recabar los datos de... e información sobre cualesquiera aspectos de la gestión aeroportuaria que sean necesarios en orden a poder cumplimentar las demás funciones que se les atribuyen en este apartado; y desarrollar cuantas funciones se consideren convenientes para incrementar el transporte de transportes y la carga aérea, así como cualesquiera otras que le atribuyan las disposiciones adoptadas en materia de aeropuerto de interés general.

Señoría, nos traen ustedes esta proposición no de ley con la propuesta de resolución que... que ha leído anteriormente, y no sé... no sabemos si lo hacen por un afán provincianista o una actitud provinciana, o bien por desconocimiento.

Señoría, descartando el primer punto, porque no creo que sea por afán provincianista ni actitud provinciana, y, como le digo, lo descarto, porque me imagino que usted, como burgalesa, y, por tanto, como castellano y... castellana y leonesa, se siente representada en ese comité; y no solamente como burgalesa, sino como Procuradora de las Cortes de Castilla y León y representante de todos los castellanos y leoneses, sentirá que no solamente la Comunidad de Castilla y León, sino su provincia –la provincia de Burgos– está perfectamente representada en un comité en el que hay miembros del Gobierno Regional a propuesta de la Junta de Castilla y León –como son el Director General de Transportes y el Director General de Turismo–; pero no solamente eso, sino que también hay vocales a propuesta de la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León, Señoría; y también hay representantes de los agentes económicos y sociales de nuestra Comunidad.

Bien. Si, como yo imagino, no es por ese afán provincianista y... y esa actitud provinciana, imagino que será por desconocimiento. Entonces, le informo, señora, que el Real Decreto 697/2013, de veinte de septiembre, por el que se regula la organización y funcionamiento de los Comités de Coordinación Aeroportuaria, establece que estos órganos colegiados, de carácter consultivo, garantizarán la participación de las Comunidades Autónomas, las Corporaciones Locales y las organizaciones



económicas y sociales más representativas en los aeropuertos atribuidos a la gestión y explotación de Aena, que en Castilla y León son los 4 aeropuertos regionales. Estos Comités se integran en la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, pero sin participar en su estructura jerárquica.

De conformidad con lo establecido en la Disposición Adicional Primera, se ha creado el... el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Castilla y León, como órgano colegiado de carácter consultivo, que garantiza la participación de la Comunidad Autónoma, las Corporaciones Locales y las... las organizaciones económicas y sociales más representativas en los 4 aeropuertos de interés general gestionados por Aena en nuestra Comunidad: el de Valladolid (Villanubla), el de Burgos (Villafría), León (La Virgen del Camino) y Salamanca (Matacán).

La composición de este Comité de Coordinación de Castilla y León, constituido con fecha de veintisiete de marzo de dos mil catorce, ajustándose a la normativa vigente, cuenta con un Presidente -que es el Secretario General de Transportes- y 11 Vocales; 2 de esos 11 Vocales son los representantes de la Junta de Castilla y León, que, como le he dicho, son el Director General de Transportes y el Director General de Turismo. Tres son representantes de Aena designados por su Consejo de Administración -el Director de la Red de Aeropuertos, el Director de Aeropuertos Grupo III y el Director del Aeropuerto de Valladolid-. Tres son representantes de las Corporaciones Locales, designados a propuesta de la Asociación de Municipios y Provincias de ámbito autonómico -es decir, en este caso, la Federación Regional de Municipios... de Municipios y Provincias de Castilla y León-. Ajustándose a lo establecido por el Real Decreto 697/2013, la representación propuesta por la Asociación de Municipios y Provincias de este ámbito autonómico más representativo, podrá ser de dos vocales en representación de los municipios y un vocal en representación de las provincias. En este caso, la representación de los municipios podrá ser rotatoria, previa designación para un determinado periodo de tiempo. En este caso, son el Diputado de Recursos Humanos y Formación de la Diputación de León, el Alcalde de Calvarrasa de Abajo y el... y la Concejala de Turismo del Ayuntamiento de Valladolid. Otro de esos 11 vocales será representante del Consejo de Cámaras de la Comunidad, designado por el Presidente del Consejo. En este caso, el Presidente de la Cámara de León y Vicepresidente Primero del Consejo Regional. Y dos representantes de las organizaciones económicas y sociales, designados por el órgano competente de la Comunidad; en este caso, un representante de CECALE y un representante de Comisiones Obreras.

Señoría, por lo tanto, la Junta de Castilla y León no puede incluir vocal alguno en el Comité de Coordinación Aeroportuaria de Castilla y León ya que es un órgano de la Administración General del Estado, integrado en la Secretaría General de Transportes del Ministerio de Fomento, cuya composición está regulada por el Real Decreto 697/2013, de acuerdo con el cual la Junta de Castilla y León se ha limitado a designar a los dos representantes de la Administración Regional, siendo la Federación Regional de Municipios y Provincias de Castilla y León la que ha propuesto los representantes de las Corporaciones Locales. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Sobrados Pascual. Para cerrar el debate, tiene la palabra doña María Fernanda Blanco Linares.

**LA SEÑORA BLANCO LINARES:**

Bien. Pues, señor Sobrados Pascual, la verdad es que, de las proposiciones que había presentado aquí hasta ahora, y en relación al tema del... del aeropuerto, nunca había visto a nadie negar el apoyo a la proposición dándole tantos argumentos, porque usted -como he dicho- me ha leído uno a uno, cosa que había yo... no había visto en la necesidad -dado que estamos en sede parlamentaria, y aquí se presupone a todos, pues... o en principio se nos presupone que lo que estamos diciendo venimos con ello bien argumentado-, no... no había considerado necesario; usted sí lo ha hecho, ha leído toda la composición del Comité de Coordinación para dar -como ya he dicho- pues más la razón en cuanto a la... al fundamento de la proposición que estamos defendiendo. Nosotros queremos instar a la Junta de Castilla y León, que sabemos que puede hacerlo, a que se incluya un miembro representante del... del Ayuntamiento de Burgos y de su aeropuerto.

Nosotros nunca hemos negado, además -como usted ha dicho-, la existencia del Comité de Coordinación Aeroportuaria; lo que les hemos recordado... -no, no, no lo hemos negado; díganos en qué frase ha sido así- lo que siempre hemos dicho es que la competencia, que es... que corresponde a la Junta de Castilla y León, que es la de promoción aeroportuaria, ha sido sistemáticamente abandonada por parte de la Junta de Castilla y León.

De hecho, cuando hemos venido criticando la absoluta dejadez de la Junta en el ejercicio de sus responsabilidades estatutarias en esta materia, que ha obligado a los aeropuertos de nuestra Comunidad a competir entre sí -cosa que ha sido realmente lamentable para ellos-, ustedes siempre han venido hablando de esos futuros, o hipotéticos, o luego creados Comités de Coordinación Aeroportuaria, pero como una excusa para eludir sus responsabilidades, y eso lo seguimos manteniendo. Y son aquí, sin embargo, incapaces de sumarse a una proposición sumamente sencilla, en lo que le... le estamos diciendo es que queremos instar a la Junta a que se hagan todos los esfuerzos para incluir, para que el aeropuerto de Burgos esté incluido; algo que, además, ha solicitado públicamente el Equipo de Gobierno del Partido Popular, del... perdón, del Ayuntamiento de Burgos, del Partido Popular -como usted sabe-, y cuya Portavoz decía: "El Ayuntamiento intentará que Burgos esté en el Comité Aeroportuario de la región". Dijo: "Solo podemos ser respetuosos con la constitución de este órgano y estaremos vigilantes sobre los asuntos que se puedan abordar. Haremos valer nuestros derechos e intentaremos, si existiera alguna posibilidad, exigir la entrada de Burgos y de su aeropuerto en dicho Comité de Coordinación".

Lo que estamos haciendo aquí, Señoría, es intentar que logremos un acuerdo político sobre algo lo que yo, a priori, pensaba que no iba a ser difícil ponernos de acuerdo, dado que estábamos... -como he dicho- en principio, compartíamos... bueno, pues darle un cierto margen a este Comité de Coordinación para ver si ya de una vez la Junta de Castilla y León se ponía a la labor de colaborar también en la promoción de los aeropuertos, aunque mucho -como he dicho- nos tememos es una forma de excusarse su competencia. Pero, en todo caso, esto nos servía de altavoz público -como he dicho- para intentar o para lograr... porque no me parece que sea tan difícil que un comité que se ha creado hace apenas unos meses se rectifique este error, ya



que están presentes –como he dicho– los otros tres aeropuertos de la Comunidad y pueda estar el de Burgos.

Le recuerdo –como le he dicho– que esta misma mañana se está firmando un protocolo de cesión de más de 200.000 metros cuadrados que cede Aena a la aduana de Burgos, en donde –como ya he dicho– gracias a este acuerdo se está poniendo de manifiesto que nosotros teníamos razón cuando decíamos y hablábamos de las posibilidades del aeropuerto de Burgos como... para facilitar el transporte de mercancías y como un apoyo a la industria provincial, algo en lo que ustedes nunca han creído; y, de hecho, no en concreto usted, pero el... el Portavoz en la Comisión de Fomento del Partido Popular ha venido en numerosas ocasiones considerando esto casi, prácticamente, una broma, y sin embargo los hechos nos están dando... nos están dando la razón.

Nosotros siempre hemos defendido, además, la necesidad de una planificación estratégica de los aeropuertos de la Comunidad, lejos de una posición provincial –como usted dice–. Aquí no estamos defendiendo un aeropuerto en contra de los otros de nuestra Comunidad Autónoma; siempre, este parti... este Grupo en las Cortes ha defendido la necesidad de que cada aeropuerto... de que cada aeropuerto se estudie sus fortalezas y sus posibilidades para lograr una adecuada coordinación estratégica, y en esa coordinación estratégica en la que... es en la que hemos venido defendiendo siempre la posibilidad del aeropuerto de Burgos para –como ya he dicho– la carga y descarga de mercancías.

La verdad es que con su... con su posición parece evidente que, una vez más, y como han hecho en las anteriores proposiciones sobre el aeropuerto de Burgos, la tesitura en la que ustedes van a dejar a esta infraestructura o en las que... en la que el Partido Popular –presentes en estas Cortes– y también la Junta de Castilla y León va a ser, pues como he dicho... como hemos venido diciendo, dejarle... no albergar ninguna esperanza de cambio de rumbo, lograr ningún apoyo de ningún tipo, a pesar de que –como ustedes saben– se lo está pidiendo la sociedad burgalesa y se lo están pidiendo sus representantes.

Era muy fácil haber logrado este apoyo. Con ese apoyo ¿qué habiéramos podido lograr a esta... a esta parte... a la parte dispositiva de esta proposición? Hubiéramos ido a nuestra provincia y hubiese sido mucho más fácil, también, para los representantes políticos allí, en el Ayuntamiento, lograr que se rectifique este error que –como ya he dicho– lastra el futuro de la... del aeropuerto burgalés y de sus posibilidades. Pues, lamentando no lograr el acuerdo, finalizo aquí mi exposición. Gracias.

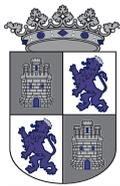
LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

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

Votación PNL/001204

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

**PNL/001214****LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):**

Gracias, Presidenta. Cuarto punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley número 1214, presentada por los Procuradores don David Jurado Pajares, doña María Fernanda Blanco Linares, don Julián Simón de la Torre y doña Leonisa Ull Laita, relativa a obras de la línea de alta velocidad entre Valladolid y Burgos, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 400, de cinco de mayo de dos mil catorce”**.

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, don David Jurado Pajares.

EL SEÑOR JURADO PAJARES:

Buenos días, Señorías. Gracias, señora Presidenta. Bien. Pues traemos de nuevo desde el Grupo Socialista una proposición no de ley que en su día tuvo actualidad, y es cierto que en algunos puntos de la misma se ha quedado algo desfasada; algo que suele ser habitual en esta... en esta Cámara, con la tardanza que tenemos en... en tratar los asuntos a debate.

No obstante, dada esta... esta poca celeridad con la que la mayoría de la Cámara tramita los asuntos, sí que es importante que -como digo- rectificando algunas cosas que ya han sido actualizadas, mantengamos el debate de esta iniciativa, por ser un tema todavía no... no resuelto en la provincia de Burgos.

Y les pongo en antecedentes, Señorías. Los recientes y contradictorios anuncios del Ministerio de Fomento sobre el desarrollo de la línea de alta velocidad entre Valladolid y Burgos y la “Y vasca” están generando gran malestar entre todos los municipios afectados por este proyecto, que forma parte del corredor europeo del atlántico.

Por una parte, el Gobierno de España no pone fecha a la conexión por alta velocidad, decía en los antecedentes -como digo- de abril; a día de hoy sí que tenemos esa fecha, dada por el Gobierno, aunque es una... una fecha, la de dos mil quince, completamente increíble, por no decir imposible de cumplir. Como decía, el Gobierno de España pone esta fecha, hoy en día imposible, para la alta velocidad de la provincia burgalesa con Valladolid; un tramo que acumula ya un gran retraso. Y, por otro lado, se ciernen las dudas sobre el resto del trazado, sobre su diseño y el cumplimiento de los plazos acordados.

En relación a la conexión de Burgos con la “Y vasca” por alta velocidad, el Ministerio de Fomento anunciaba, por el mes de abril, como digo, marzo-abril, que renunciaba a este proyecto, para después rectificar, pero condicionando la ejecución a la finalización de los proyectos en el País Vasco y sin ofrecer plazos concretos.

Para sembrar más confusión, si cabe, conocíamos por esas fechas que la intención del Ministerio era finalizar la línea del AVE a unos quince kilómetros de la estación Rosa de Lima, en Burgos, construyendo allí... construyendo allí el cam-



biador de vía, dificultando, por lo tanto, la llegada de los trenes de alta velocidad y empeorando los tiempos de viaje.

Así, el Secretario General de Infraestructuras, el pasado tres de diciembre de dos mil trece, anunciaba la intención del Ministerio de Fomento de aparcar el AVE entre Burgos y Vitoria y esperar a que concluya la conocida como “Y vasca” para acometer las actuaciones necesarias en la línea convencional. Solo unos días después, el Ministerio de Fomento aseguraba que la construcción de la línea de alta velocidad entre Burgos y Vitoria seguía siendo una prioridad del Gobierno y que su continuidad estaría garantizada una vez hayan finalizado las obras de la “Y vasca” y del tramo hasta Valladolid; por lo tanto, más incertidumbre.

Ante las numerosas contradicciones y la falta de transparencia, existe el temor de que las primeras declaraciones, en las que se hablaba de... de suspender esa... ese trazado, esa construcción del AVE hasta Vitoria y su... -perdón- que esas primeras declaraciones confirmaran el informe interno de ADIF, en el que se plantea el olvido de la construcción del AVE hasta Vitoria y su sustitución por la adecuación de la vía existente y la construcción de un tercer raíl de la vía convencional.

Igualmente, los datos de ejecución presupuestaria de enero a octubre de dos mil trece de esta línea, en su tramo Valladolid-Burgos-Vitoria, solo ha alcanzado un 21,68 %. Este proyecto, que era prioritario en el anterior Plan de Infraestructuras del Gobierno, ha visto recortadas las partidas para su ejecución y, además, estas ni siquiera se ejecutan en su totalidad, con la posible confirmación, además, de que no se va a proseguir con los proyectos de un importante tramo que podría dejar aislada la localidad de Miranda de Ebro.

Por otra parte, los compromisos en su día establecidos entre el Ministerio de Fomento, ADIF y el Gobierno Vasco fijaban para el año dos mil dieciséis el final de las obras de la “Y vasca”.

Sin embargo, la incidencia de la crisis, el escaso interés demostrado por este Ministerio en... en favor del avance de las obras de la plataforma AVE, al consignar partidas presupuestarias muy reducidas y no utilizadas en su totalidad, las actuaciones pendientes de iniciar sobre la superestructura, así como el parón de los proyectos y la... y las modificaciones en las diferentes conexiones de la “Y vasca” con el resto de la red general, vía Burgos y Pamplona, también han causado gran preocupación en la sociedad vasca.

Así pues, la injustificable demora en este proyecto europeo de transporte, o, peor aún, que no lleguen a ejecutarse, tal y como estaba previsto, se traduciría en más aislamiento, pérdida de competitividad y un brutal freno al desarrollo.

Por todo ello, desde el Grupo Socialista proponemos la siguiente propuesta de resolución, esperando su aprobación por parte del Grupo mayoritario, que leo literalmente: “Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España, instando a su vez a este a:

Primero. Adoptar las medidas presupuestarias y de gestión necesarias para finalizar las obras de la alta velocidad entre Valladolid y Burgos, como parte del Corredor Europeo del Atlántico, en el año dos mil quince, tal y como se había comprometido, y llevar a cabo las actuaciones oportunas para que la línea AVE... del AVE llegue de forma efectiva y completa hasta la estación Rosa de Lima, en Burgos.



Segundo. A mantener la conexión prevista mediante una plataforma de alta velocidad entre Burgos, Miranda de Ebro y Vitoria, impulsando la gestión administrativa y su ejecución, sin esperar a la finalización del resto de los tramos del corredor.

Tercero. Adoptar las medidas presupuestarias y de gestión necesarias para finalizar las obras de la "Y vasca" que son de su competencia de ejecución directa en el año dos mil dieciséis.

Y cuarto y último punto. Informar a los municipios y Comunidades Autónomas afectados, de forma urgente, de los compromisos y acuerdos adoptados para el cumplimiento de esta proposición no de ley por parte del Ministerio de Fomento".

Como decía al inicio, a pesar de que ahora sí que conozcamos el plazo, desde luego, que el Gobierno mantenga el año dos mil quince como finalización para esta infraestructura, cualquiera que pase por cerca de las obras del AVE en el tramo Valladolid-Burgos comprobará que es prácticamente imposible que se cumpla ese plazo. Por lo tanto, sigue vigente esta petición que estas Cortes podrían hacer al Gobierno de España para que, aprovechando la actual tramitación presupuestaria que se está produciendo en las Cortes Generales del Estado, pueda dotarse de... de presupuesto suficiente a esta infraestructura para... para cumplir los plazos acordados, o aproximarlos, desde luego, cuanto... lo máximo a los mismos.

Y sin nada más, y esperando, como digo, la aprobación por parte del Grupo mayoritario, finalizo. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Jurado Pajares. 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. Bien, señor Jurado, yo pensé que vendría aquí a contarnos que retiraba la proposición no de ley, porque, a la vista de... del Proyecto de Presupuestos Generales del Estado para el dos mil quince, no sé exactamente, se cae por su propio peso todo lo que usted pide en su propuesta de resolución. Y eso era simplemente, pues el haber hecho un alarde de... de coherencia a la vista de las cantidades existentes. Pero ya veo que lo único que a ustedes les interesa es la demagogia y trasladar a la sociedad un inconformismo simulado, ya que usted, ni en el mejor de sus sueños, ¿eh?, y más teniendo en cuenta la situación económica actual, ni en el mejor de sus sueños hubiese pensado que podría haber en una única anualidad, ¿eh?, la cantidad a destinar para toda... la totalidad del dinero necesario para acometer esa obra. Estamos hablando de que para Valladolid-Burgos se está presupuestando más de 360 millones de euros, con lo cual, entiendo que sus pretensiones, con esa cuantía en el Proyecto de Presupuestos Generales del Estado, están, más que de sobra, satisfechas. Pero bueno, ya veo que no es así.

Y se demuestra una vez más que, bueno, pues, cuando gobierna el Partido Popular, una vez que se pone orden en todos los desaguisados producidos por gestiones socialistas anteriores, y se paga todo aquello que queda en los cajones, y se pagan expropiaciones y se vuelven a... a poner, de alguna manera -como decía-, orden en las cuentas, pues, cumpliendo los compromisos y con una clara voluntad



política, se llevan a cabo todas aquellas infraestructuras necesarias para la vertebración y el desarrollo de nuestra Comunidad.

En fin, respecto a lo que comenta de la "Y vasca", mire, no procede aquí, en el Parlamento de Castilla y León, hacer ningún tipo de valoración, ya que no... es un tema que será del País Vasco, y no de la Comunidad de Castilla y León.

Pero bueno, como ya le decía, el Ministerio de Fomento es consciente de la importancia de... de esta línea ferroviaria para la conexión de nuestro país con el resto de Europa -esta línea forma parte del corredor atlántico, incluido en las redes transeuropeas de transporte, y por eso se lo incluyó en el PITVI-, y, haciendo un importante esfuerzo económico y presupuestario -como ya le decía-, se han previsto créditos por importes superiores a 360 millones de euros en el Presupuesto de dos mil quince.

Y, bueno, como de alguna manera se puede dividir la línea en dos, el tramo Valladolid-Burgos y el tramo Burgos-Vitoria, distinguiendo los dos tramos le diré que, respecto al primero, las obras de plataforma están muy avanzadas. Para comprobar la continuidad de las actuaciones no hay más que repasar los Boletines Oficiales del Estado desde finales del año pasado hasta ahora, y en ellos se puede ver cómo se han licitado las obras de la superestructura, que cuentan con suministro y transporte de traviesas, carril, balastro y aparatos de vía, electrificación, catenarias, subestaciones de tracción y centros de transformación asociados, instalaciones de seguridad y comunicaciones y el montaje de la vía, vía con ancho internacional entre el nudo de Venta de Baños y Quintana del Puente. Eso se publicó en el Boletín Oficial del Estado del día ocho de abril.

La última licitación ha sido la correspondiente a las protecciones acústicas entre Valladolid y Venta de Baños, publicada el dieciocho de mayo del dos mil catorce.

Para el resto del montaje hasta Burgos, la Ministra de Fomento, en su visita a Valladolid, anunció que se licitaría en breve, igual que el cambiador de anchos de Burgos.

Ya ha dicho usted que es imposible ejecutarla en el plazo. Bueno, ejecutar se va a ejecutar porque hay dinero para ejecutarse; si no... si técnicamente no da tiempo... Pero bueno, económicamente... por lo menos tiene el respaldo económico necesario para hacerse.

Con respecto al tramo de Burgos-Vitoria, los proyectos de plataforma de todos los tramos fueron adjudicados entre mayo y septiembre del año dos mil nueve, con un plazo de ejecución de doce meses; es decir, que, de haberse cumplido por el Gobierno de Zapatero los plazos previstos, entre mayo y septiembre de dos mil diez tendrían que haber estado acabados. Si hubiese sido así, podrían haberse licitado las obras de forma inmediata y estaríamos actualmente en una situación similar a la del tramo Valladolid-Burgos, es decir, las obras de plataforma podrían estar muy avanzadas y en fase de licitación las obras del resto de elementos que componen la línea.

No hace falta recordar lo que pasó en España en mayo de dos mil diez, ni tampoco sus repercusiones en el Ministerio de Fomento a partir del mes... del siguiente mes, de junio de dos mil diez. Y a quien se le haya olvidado, pues se lo puede preguntar al entonces Ministerio de Fomento, don José Blanco. Fue en



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 484

6 de octubre de 2014

Pág. 16613

ese momento cuando, tanto para esta línea como para el resto de infraestructuras previstas o en marcha en Castilla y León, como dice en... como dice en los antecedentes, se vieron recortadas las partidas para su ejecución. Efectivamente, en dos mil diez es cuando se vieron recortadas las partidas para la... la ejecución, y no ahora, como dice usted en... en los antecedentes, y que hacen creer, con el argumento de un supuesto descontrol. La situación actual es resultado directo de lo sucedido entonces.

Y, efectivamente, en este tramo no está en marcha ninguna obra, pero la pregunta que habría que hacerse es que ¿por qué en el año dos mil diez, con los proyectos de plataforma redactados, quien entonces gobernaba en España no licitó las obras? ¿Es a eso... la falta de transparencia a la que aludía en sus antecedentes? A ver por qué no se licitaron las obras en dos mil diez. La respuesta la conocemos todos, y los ajustes presupuestarios que se hicieron llevaron consigo la paralización de la licitación de la obra pública. Lo asombroso es que quien tomó esa decisión sea el mismo partido político que ahora reclama a otros que lo aceleren.

Está claro que el tramo del corredor atlántico entre Valladolid y Vitoria estaba en el PEIT, y sigue estando en el PITVI; por lo tanto, es evidente que esta línea de alta velocidad ferroviaria sigue siendo irrenunciable para Castilla y León, sea cual sea el partido que gobierne en España, por lo que el Gobierno Regional seguirá estando atento a... a su evolución para que pueda ser la alta velocidad en... en todas... en la totalidad.

No obstante, lo importante ahora es... es poner en valor aquellas actuaciones que están avanzadas, es decir, llegar en alta velocidad hasta Burgos; pero no es menos importante extender al máximo los beneficios de esa llegada, tanto a Miranda de Ebro como a Vitoria, con la instalación de un cambiador de ancho en Burgos, como actualmente lo hay en Valladolid, y en el futuro lo habrá en León. Esto es lo que hoy, de forma realista, se puede hacer. Y así aparece reflejado en las previsiones de crédito incluidos en el proyecto de Presupuestos Generales del Estado para dos mil quince.

Una vez que el Gobierno de España ha presentado el proyecto de Presupuestos Generales para dos mil quince, y a tenor de las decisiones tomadas en el Consejo de Ministros, sin más que ver las cifras que aparecen, se observa que para la línea de Alta Velocidad Valladolid-Burgos -como ya decía anteriormente- los créditos presupuestarios previstos en dos mil quince superan los 360 millones, en total son 360.575.000 euros. Y se lo digo por provincias, que Burgos son 210.061.000 euros; en Palencia, en el tramo por la provincia de Palencia, 108.033.000 euros; y en lo que es Valladolid, 42.481.000 euros.

Además, teniendo en cuenta que no figura ni un solo euro en las previsiones presupuestarias para el dos mil dieciséis ni para los sucesivos, es claro que la previsión es que las obras se terminarán en dos mil quince. Para ello, pues está prevista la inversión de los más de 360 millones de euros.

Estas cifras presupuestarias, por sí solas, desmontan tanto los antecedentes, en los que se fundamenta la proposición no de ley, como la propuesta formulada, puesto que de ellas podemos deducir que existe ya un plazo, que es el año dos mil quince, para la conexión con la Alta Velocidad entre Burgos y Valladolid, y que está prevista la construcción de un cambiador de ancho en la estación Rosa de Lima.



Y, en efecto, el pasado jueves, día dos de octubre, el Boletín Oficial del Estado anunciaba la licitación del proyecto de construcción del montaje de vía en el subtramo Estepar estación de Burgos-Rosa de Lima, fase 1, y un cambiador de ancho en la estación burgalesa, lo que supondrá no solo los trenes... o sea, lo que supondrá que no solo los trenes de Alta Velocidad podrán circular por la línea, sino que todas las circulaciones de largo recorrido, como son los trenes Alvia, con posibilidad de cambiar su ancho de ejes, se verán beneficiados.

Por último, en cuanto a la línea Burgos-Vitoria, el proyecto de Presupuestos para dos mil quince prevé a futuro, en previsiones para el año dos mil dieciocho, una inversión de 72,8 millones de euros. Pero de cualquier manera, como es lógico, la prioridad es finalizar el tramo hasta Burgos, para dar continuidad al tramo que ya está en servicio, desde dos mil siete, entre Madrid y Valladolid.

Y es evidente que esta línea de Alta Velocidad no está olvidada por el actual Gobierno de España. Y el problema que veo yo en mantener esta proposición no de ley es que le hubiera gustado que no hubiese habido consignación presupuestaria, para así poder arremeter contra los Gobiernos de la Comunidad Autónoma y del Estado, ambos del Partido Popular. Pero la existencia de esta partida presupuestaria le ha dejado desarmado.

Por todo ello, tendrá que entender que no procede tomar en consideración la proposición de ley... no de ley planteada, ya que con creces está superada, si nos remitimos a lo que son sus propuestas: adoptar las medidas presupuestarias, está en las medidas presupuestarias; mantener la conexión de Alta Velocidad, está; la "Y vasca", ya le he dicho que no; y el informar a los municipios, pues hombre, es público y notorio, ha salido en toda la prensa las cuantías presupuestarias que hay para este Presupuesto 2015. Entonces, nada más. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Peregrina Molina. Para cerrar el debate, tiene la palabra don David Jurado Pajares.

EL SEÑOR JURADO PAJARES:

Gracias de nuevo, Presidenta. Muy bien, pues muchas cosas. Empiezo por el final, esa cosa que usted ha dejado así como de... ¡bah!, para qué vamos a informar a los municipios, ¿no? Bueno, pues ya solo con eso valdría como réplica, ¿no? Esa es su forma de gobernar y su forma de actuar. Oiga, les pedimos... les pedimos que con total transparencia... -no se pongan nerviosos, hombre-, les pedimos que con total transparencia informen de los acuerdos que se adopten a los municipios y a las Comunidades Autónomas afectadas, bueno, en este caso, el Gobierno, que es a quien estamos instando -estas formas que hay que adoptar aquí para instar al Gobierno de España-, pero ustedes lo... pasan de eso, eso no va con ustedes, ¿no? Claro, también lo entiendo, cómo van a decir ustedes a los municipios afectados que van a votar en contra de que esta línea llegue en plazo... de que llegue en plazo a su tiempo. Porque si ustedes está... si usted está tan convencido de que va a llegar en dos mil quince, oiga, lo que le digo en el primer punto de la resolución es "adoptar las medidas presupuestarias para que las obras de Alta Velocidad entre Valladolid y Burgos, como parte del Corredor Atlántico, lleguen en el año dos mil quince". Si ustedes

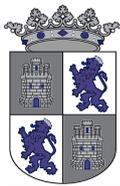


están seguros de que va a llegar en el dos mil quince, voten a favor, y salimos de aquí con un acuerdo estupendo diciendo que nos alegramos todos de la consignación presupuestaria que ha destinado el Gobierno.

Porque, por cierto, señor Peregrina, los que se alegran cuando las cosas van mal son ustedes, no somos nosotros. Yo nunca me alegro... yo nunca... sí, sí, -yo no me río, porque es muy serio-, yo nunca me alegro cuando las cosas van mal. Las cosas que traemos aquí son para intentar mejorar, las infraestructuras, en este caso, o la vida de los ciudadanos. Los que se alegran de cuando las cosas van mal son ustedes, y, si no, les recuerdo a su compañero Montoro, el ilustre Ministro de Hacienda, cuando en el año dos mil diez les decía a algunos Diputados del Congreso de los Diputados "déjenlo caer, dejen caer España que ya la recuperaremos nosotros". Esos son ustedes, señor Peregrina. Nunca me alegro yo cuando las cifras del paro van mal, cuando las infraestructuras no llegan, todo lo contrario, si lo que quiero es que se mejoren. Por lo tanto, no venga con lecciones, porque yo no me alegro, y yo no hubiese preferido que no hubiese partida. Claro que me alegro de que haya esa partida, pero ahora le explicaré cuál es el truco del trilerero que ustedes hacen con las partidas presupuestarias.

En cualquier caso, es cierto que ustedes tienen añoranza por el pasado, no hacen más que hablar del pasado. Les gusta constantemente hablar del pasado. No sé hasta qué punto del pasado lo añoran, ya cada día tengo más dudas. Pero, fíjese, señor Peregrina, la coherencia... la coherencia... la coherencia es debatir las cosas a tiempo, señor Peregrina, no como... no como sucede en estas Cortes, efectivamente, esta proposición no de ley que lleva registrada desde abril para un tema tan trascendente. Eso es la coherencia, debatirlas a tiempo. Y si mantengo la proposición no de ley es porque si la retiro y tengo que volver a presentar una nueva, se debatirá dentro de un año, señor Peregrina, cuando vuelva a haberse pasado de actualidad el tema. Por lo tanto, no me queda otro remedio, dado el funcionamiento que ustedes le dan... -la mayoría- le dan a esta Cámara de mantener las proposiciones no de ley, para que, mínimamente, se debata de los temas de actualidad y que interesan a los ciudadanos.

En cualquier caso -como digo-, ustedes tienen añoranza por el pasado, y no seré yo... porque no me gusta nada retroceder al pasado, y mucho menos entrar en el "y tú más", pero oiga, señor Peregrina, con moderación, recuerden el pasado, pero no con memoria selectiva, recuérdenlo bien. Porque la mayor inversión en infraestructuras en esta Comunidad y en la provincia de Burgos se ha producido bajo Gobierno Socialista. Sí, señor Peregrina, sí, de Zapatero, al que usted mencionaba hace un momento, efectivamente. ¿Ahora no rechistan, no? ¿Ahora no me gritan? No. Díganme algo, ahora no lo dicen. Es que, si ustedes han seguido la prensa recientemente, estas últimas semanas, habrán podido comprobar -porque, precisamente, han venido a raíz de los Presupuestos del Estado- han venido gráficos comparativos de las inversiones del Estado en Castilla y León, y, efectivamente, los años que más se invirtió fue bajo los Gobiernos de Zapatero, en Castilla y León y en Burgos, efectivamente. No en el AVE, es cierto, no en el AVE, correcto. Hubo otras prioridades, sí, u otras obras donde se actuó, efectivamente: la ronda de Burgos... bueno, diversas infraestructuras, la variante ferroviaria precisamente de Burgos... muchas otras. Pero en partidas y en cuantía, los años de mayor inversión han sido bajo Gobiernos Socialistas. Por lo tanto, no recurra usted a la herencia para este tema.



Claro, y es que no he sido yo quien ha incurrido en contradicciones, señor Peregrina. Es que fue el propio Ministerio el que decía un día que sí, al día siguiente que no. Se confirmaba el informe de ADIF donde decían que prescindían de la línea de Alta Velocidad entre Miranda y la "Y vasca", que suprimían ese tramo. Claro, es que no fue el Gobierno Socialista el que incurrió en contradicciones, ha sido su gobierno, el Gobierno de España actual, este mismo año, a principios de año. Por lo tanto, no soy yo, desde luego, el que ha entrado en esas contradicciones.

En cualquier caso, yo le comprendo a usted. Comprendo que vea el Presupuesto y se crea que las obras van a acabar, claro. Porque usted no pasa habitualmente por la A-62, cuando yo vengo a Valladolid todos los días, uno mira a ambos lados de la carretera y ve las obras de AVE, la plataforma, y, vamos, no hace falta ser ingeniero para darse cuenta de que esas obras no van a estar en dos mil quince, señor Peregrina. Le recomiendo que un día que vuelva usted a casa lo haga dándose un paseo por la A-62, vuelve... hasta Burgos, y de ahí se vaya... -sí, es un paseo, pero bueno, es lo que tiene esta Comunidad, que es muy grande-, se pega usted ese paseo, ve las obras y así no me dice que va estupenda y que van a... van a finalizar. Hay que... hay que pisar el barro.

Claro, el problema es que suele ocurrir que como defienden ustedes cosas de la provincia que no son, claro, porque, entonces, si usted fuese de Burgos sabría que no se dice Estepar, el municipio se llama Estépar, señor Peregrina, se lo digo, se lo informo para, cuando pase, por si quiere entrar a tomar un café incluso en Estépar, no en Estepar. Pero pise el barro, vaya a visitar las obras. No se lo creen ni sus compañeros de Burgos, fíjese, que van a acabar esas obras a tiempo. Esta misma mañana, antes de llegar aquí, participaba en una tertulia de radio con una compañera Diputada suya, del Partido Popular, y, efectivamente -no con tanta vehemencia como yo, lógicamente-, pero ha reconocido que va a ser difícil que esas obras puedan estar finalizadas en dos mil... en dos mil quince.

Y entro en la partida presupuestaria, y en eso que ustedes están tan satisfechos, y se les... les llena de orgullo y satisfacción decir que va a estar en dos mil quince porque hay partida presupuestaria. Cierto, hay partida presupuestaria. Y si... y con la partida presupuestaria consignada que hay se acabarían las obras, cierto también. ¿Sabe cuál es el problema, señor Peregrina -se lo he dicho en los antecedentes-? Que de nada me sirve que para este tramo concreto... decía usted trescientos y pico millones, cierto, para el tramo de Burgos 210 millones, el problema es cuánto se va a ejecutar de esos presupuestos, señor Peregrina. Porque es que en las anualidades anteriores las partidas eran pequeñas, sí; pero es que, además de ser pequeñas, se ha ejecutado un 20, un 30, un 40 % en el mejor de los casos. Por eso esas obras no van a acabar, señor Peregrina, y por eso esas obras están... están paradas, están, no paradas -perdón-, están con... acumulan retraso, porque no se ha ejecutado durante estos años de atrás todas las partidas que se consignaban. Y entonces ahora usted nos pide un ejercicio de fe, y nos dice que nos creamos que en el año que viene se van a ejecutar, ¿no?, que el Partido Popular se ha levantado, el señor Montoro -haciendo el presupuesto- se ha levantado y ha dicho "voy a consignar estos millones y los voy a ejecutar". Pues no me lo creo, señor Peregrina. No me lo creo. Es que ustedes lo han hecho, casualmente, en un año electoral. Ese es el problema, que ustedes hacen el truco del trilero, ponen la bolita aquí y nos hacen mirar aquí, pero es que la gente ya no se lo cree, señor Peregrina. Es que ustedes han



consignado 210 millones, efectivamente, que con eso se acabaría la... la obra, pero veremos a ver cuánto se ejecuta. Si siguen, desde luego, los antecedentes de estos años pasados, donde han ejecutado, como digo, cantidades pírricas de lo presupuestado, pues no acabará, no acabará, y todo hace prever, señor Peregrina –espero que no-, pero todo hace prever que otra vez el Partido Popular nos ha hecho el truco del trilero: presupuestar lo que se necesita en año electoral, para que ustedes puedan decir que ese compromiso se va a finalizar, y me temo que el próximo año tendremos que estar debatiendo de que... que no se ha... no se ha ejecutado todo este... todo este presupuesto, sino que ustedes lo hicieron por un... por un puro interés, un cálculo electoralista para las próximas elecciones municipales y autonómicas.

Por lo tanto, decía usted que yo ni... ni en sueños iba a soñar, valga la redundancia, con esa partida presupuestaria. Es que no es un sueño, señor Peregrina, es una pesadilla, es una pesadilla el truco de trilero al que nos someten ustedes constantemente, como digo, presupuestando lo que se necesita y veremos a ver lo que se ejecuta.

En cualquier caso, lamento, como digo, profundamente que no... que por una... no entiendo por qué vote en contra del primer punto, donde decíamos que llegue en dos mil quince; si usted está convencido, vótelo a favor.

Lamento... lamento también que no vote a favor del punto donde se dice que el AVE llegue hasta... hasta Burgos, en... en su plena totalidad, porque me acaba de reconocer usted, por lo tanto, si no le he entendido mal, en lo... en su exposición, que el cambiador de vías se va a poner en Estépar, como usted ha dicho –Estépar, recuerde, para cuando pase, Estépar, no Estépar-, se va a poner entre ese municipio y Burgos. Por lo tanto, como estaba previsto, quince kilómetros antes de la estación de... de Burgos y, por lo tanto, no va a llegar el AVE hasta... hasta la estación de Rosa de Lima en Burgos. Claro, yo entiendo que no vote a favor, porque me acaba de reconocer usted que va a ser así.

Y lamento profundamente que vote también en contra de informar a los... a los municipios. Y claro, ya ¿cómo va a votar a favor de que se haga la “Y vasca”? Claro, como ya ha dicho usted que eso no es nuestro, que... que ya para otros, pues... pues, claro. De verdad que... que lo lamento profundamente.

En cualquier caso, me llevo el anuncio que usted me acaba de hacer –supongo que, por la chuleta que ha leído, se la habrán pasado desde Fomento y será verídico-, de que el cambiador de vías va a estar, tristemente, a 15 kilómetros. Lo digo porque va a poner en un brete... va a poner en un brete al señor... [murmullos] ... va a poner en un brete al señor Lacalle, al Alcalde de Burgos, porque él fue el que se fue a... rápidamente a Madrid, raudo y veloz, a hacerse una foto con la Ministra para... para hacerse una foto y salir al día siguiente en la prensa y decir que... que, efectivamente, él había conseguido que el intercambiador de vías fuese... estuviese pasada ya la estación Rosa de Lima. Por lo tanto, otra vez más una contradicción, y nos volvemos a Burgos con el anuncio que usted nos hace hoy de que, efectivamente, como estaba previsto inicialmente, ese intercambiador va a ser a 15 kilómetros de... de la estación Rosa de Lima.

En fin, lo lamento profundamente y espero, de verdad, le insisto, yo no me alegro... yo no me alegro... Sí, enseñe el BOE, efectivamente, vale; pues lo cogeré ahora y... y me lo llevaré, como digo, para... para Burgos con ese anuncio.



Le decía que... para finalizar, que yo no me alegro de las... que las cosas vayan mal, como hacen ustedes, y espero, de verdad, ¿eh?, se lo digo sinceramente, que el próximo año, si tenemos que volver a debatir de esto no sea porque ustedes no han ejecutado en su totalidad esos trescientos y pico millones, los 210 que hacen falta en este tramo que hoy debatíamos, y que, por lo tanto, sigamos el próximo año con este asunto pendiente de la alta velocidad hasta Burgos. Espero que no sea así, de verdad, señor Peregrina. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Jurado Pajares. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/001214

¿Votos a favor? Seis... cinco. Cinco, ¿no? Seis. ¡Ah! ¿Votos en contra? Diez. Votos emitidos: dieciséis. Seis a favor. Diez en contra. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley.

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

PNL/001254

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, de nuevo, Presidenta. Quinto punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley número 1254, presentada por los Procuradores don Pedro Luis González Reglero, don Jorge Félix Alonso Díez, doña María Teresa López Martín, don José Francisco Martín Martínez y doña Ana María Carmen Redondo García, relativa a construcción de una variante de acceso al municipio de Cabezón de Pisuegra, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 427, de veinticuatro de junio de dos mil catorce**".

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, don Pedro Luis González Reglero.

EL SEÑOR GONZÁLEZ REGLERO:

Gracias, Presidenta. Buenos días. La iniciativa que el Grupo Socialista trae en el día de hoy a esta Comisión se habla de una situación, y que esperemos sea apoyada por el Grupo mayoritario. Esperemos que tengamos más suerte que el resto de mis compañeros anteriormente proponentes.

Y digo que... que hablamos, bueno, pues una proposición yo creo que... que se preocupa por las personas, se preocupa por la seguridad de las... de los viandantes, de los... los vehículos que circulan por allí y se preocupan del valor patrimonial de un puente en concreto.



Yo creo que no van a dejar en entredicho, en este caso, el Grupo mayoritario al Grupo que gobierna también, que es coincidente, en la localidad, el Partido Popular, y que, de no aprobarse, pues yo, insisto, quedaría en un mal lugar a los... al regidor de... de dicho municipio y a los ciudadanos de la localidad.

Intuyo, por lo que veo, que no hay ningún Procurador de Valladolid, desde luego que todos representamos al conjunto de los ciudadanos de esta Comunidad, pero mucho me temo que la persona que vaya a intervenir ni tan siquiera conozca dónde está ubicado ni el puente ni la localidad. Mucho me temo, pero esperemos.

Y nos referimos, en concreto, a Cabezón de Pisuerga, municipio que está en la provincia de Valladolid, al sur de la provincia, situado a doce kilómetros de la capital y cuyo principal acceso a la localidad se efectúa por la carretera comarcal VA-113, desde la autovía de Castilla.

El estado del firme de la calzada -ya digo que probablemente no lo conozcan, porque no han estado por allí-, a la altura del punto kilométrico 12 de la carretera VA-113, coincidente con la zona de acceso a la embocadura del puente medieval sobre el río Pisuerga en Cabezón, presenta grandes grietas y hundimientos, con el consiguiente peligro que esto supone desde el punto de vista de seguridad vial.

Los vecinos de la localidad llevan tiempo denunciando el mal estado de dicho firme, consecuencia directa de las obras de excavación en la ladera de la montaña próxima al puente, donde se ha instalado un monolito conmemorativo, brillante idea la del Alcalde de la localidad.

La realización de estas obras en la ladera de la montaña ha favorecido la filtración de aguas de escorrentía -que no es ni más ni menos que una erosión producida por una corriente de agua- en el rellano del muro de contención anexo al puente, preocupación que la Junta de Castilla y León, por la información de la que disponemos, también comparte, ya que desde hace aproximadamente un año, a raíz de la instalación de dicho monolito, está haciendo una serie de catas, mediciones y comprobaciones para ver la situación del firme del puente y de la propia estructura. Está pintado en el suelo, por si alguno de ustedes, que seguramente no hayan ido, ya se lo digo yo que está pintado en el suelo una serie de catas y comprobaciones, y periódicamente, en concreto cuando yo lo visitaba días pasados, por segunda vez, estaban técnicos de la propia Consejería tomando esas mediciones.

Conviene también decir que el Ayuntamiento de la localidad pues ha sido sancionado por la Junta de Castilla y León gracias a la brillante idea, primero, de comenzar las obras sin permiso y, segundo, pues de hacerlo en la ladera próxima al puente, con la cantidad de 3.000 euros.

La proposición no de ley que estamos debatiendo en el día de hoy, no solo... o sea, es complementaria de otra serie de informaciones y documentaciones que hemos ido pidiendo y que, por mor de la sorpresa y por aquello de la falta de transparencia, una vez más, de la que la Junta de Castilla y León hace gala, aunque en algunos casos le den una nota por encima del sobresaliente, hemos solicitado documentación, precisamente, de esos estudios que están realizando los técnicos, y cuál ha sido nuestra sorpresa que esa documentación y esos estudios no existen. Nos dicen que no hay... no pueden facilitarnos esa documentación porque no existen esos estudios, cuando diariamente -yo los he visto personalmente y los vecinos de



la localidad también- hay técnicos de la Junta de Castilla y León. Por lo tanto, ¿cómo es posible que estén realizando un estudio y no exista ese estudio? Ver para creer.

Les invitaría también a ver la situación en la que se encuentra el firme. Ya digo que, como no lo conocen, pues yo... si alguno de ustedes, probablemente, se puedan pasar por allí, vean la situación en la que... en la que están. Y mucho me temo que la intervención pues seguirá en el guion de aquello que les hayan escrito, como a lo largo de la mañana del día de hoy hemos comprobado, sin conocer la realidad del problema y sin acercarse a los ciudadanos, no sé si es en la buena dirección o en la dirección equivocada, que les aseguro existe. Ojalá no ocurra ninguna situación no deseada, ninguna desgracia de ningún tipo, pero el estado del firme no es el más adecuado.

En recientes fechas, y a raíz de un corte en la carretera, como consecuencia de unas inundaciones que hubo en la 620, en la A-62, se tuvo que desviar todo el tráfico por el pueblo, con el consiguiente impacto en el firme y en el puente. El tráfico de vehículos agrícolas por esa... por ese puente también es alto, y no es precisamente, los vehículos agrícolas, un vehículo que pese poco, con el consiguiente daño que puede acarrear a la estructura del puente y al firme. Con el convencimiento de la aprobación de esta proposición no de ley que beneficiará no al Grupo Socialista, sino al conjunto de los ciudadanos de Cabezón, y dejará de poner en riesgo, primero, la seguridad vial de... de los... de las personas que circulen ahí y, en segundo lugar, el poner en riesgo el puente con el valor patrimonial dicho, pues las... por lo expuesto, "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a la construcción de una variante con un nuevo puente, con el fin de preservar el puente actual, de gran valor patrimonial y relevancia histórica, para el tránsito peatonal y desviar el tráfico de vehículos por el puente de nueva construcción". Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor González Reglero. 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, Señoría. Yo no seré, Señoría, quien menosprecie a nadie de la bancada contraria diciendo si ha visitado, si ha visto o no ha visto esta infraestructura. Yo, en mi caso, que voy a ser quien la defienda, le puedo decir que he pasado varias veces. No sé si tantas como usted, porque desconozco las que pasa usted a lo largo del año, pero yo le puedo decir que desde mayo hasta noviembre paso en varias ocasiones por esa infraestructura, porque en el trabajo que desempeño, pues tengo una serie de... de clientes agricultores a los que les visito a lo largo de esa campaña que le he mencionado.

Dicho esto, le puedo decir que he hecho fotos también de las grietas que presenta ese puente. Y bueno, pues no son tan llamativas como ustedes pueden manifestar en su... No, no son tan llamativas. Yo no sé si usted las ha visto de verdad y de verdad se ha fijado en lo que hay. Entonces, en... en lo que hace referencia a usted y a sus consideraciones, pues tengo que decirle que hay una serie de inexactitudes y que hay una serie de afirmaciones que en cierta medida, pues no son todo lo ciertas que a lo mejor usted cree que lo son. En concreto, en el estado del firme de la



calzada de la carretera, que dice que presenta grandes grietas y grandes hundimientos, pues yo le manifiesto que me diga dónde están las grandes grietas y los grandes hundimientos. *[El orador muestra una imagen]*. Yo aquí, en las fotos que he hecho y lo que he visto allí, ¿eh?, presenciándolo *in situ*, yo, grandes grietas, como usted dice, yo no me observado; y grandes hundimientos, pues menos todavía.

Y esto además ya se les ha contestado. Se les contestó en una pregunta que hicieron, la 5487, y se les decía que el firme de la carretera en los accesos al puente medieval sobre el río Pisuerga presenta un estado razonable, no generando problemas para la seguridad vial, y que la grieta en el pavimento no constituye un riesgo para la circulación de vehículos. No obstante, desde la Administración Regional se está realizando un seguimiento de su evolución en orden a determinar su origen, el alcance, así como la adopción de medidas que puedan ser necesarias. Y, con ese objetivo, se han colocado testigos para hacer un seguimiento.

Cuando usted dice que ese mal estado de dicho firme se refiere, o es consecuencia directa, a que se han hecho unas obras en una ladera que está al lado y como consecuencia de llevar a cabo una explanación para la colocación de un monolito, pues también le tenemos que decir que eso es una cosa que usted está afirmando de manera gratuita, porque no hay ninguna cosa con la que se compruebe o con la que se demuestre que esas grietas sean como resultado de unas obras que se han hecho allí. Y, por otro lado, cuando habla del gran valor patrimonial y de la relevancia histórica del puente, nosotros, ni yo ni ninguno de mis compañeros, vamos a quitar valor patrimonial a ese puente. Tampoco le vamos a quitar o no vamos a considerar que tenga cierta relevancia histórica. Lo que sí que le puedo decir es que ese puente en estos momentos no está catalogado, ni en estos momentos se trata de un bien de interés cultural.

Por otro lado, también le tenemos que decir que el tráfico que registra ese puente, y teniendo en cuenta los aforos desprendidos del año dos mil trece, es de 962 vehículos día. Un aforo que se entiende que pueda disminuir como consecuencia de la puesta en servicio de la ronda norte de Valladolid -finales de dos mil catorce- primeros de dos mil quince, que es la previsión-, lo cual restaría circulación en tránsito hacia la A-62 cuyo origen no sea la propia localidad.

Luego, hay que tener en cuenta también otra particularidad de ese puente, y es que el tráfico en ese puente se produce en un único sentido, y eso, pues hace que no haya una sobrecarga excesiva, en el caso de que hubiese un sentido en ambos sentidos. La circulación que haría que... se encontrarían vehículos en un mismo punto, en un mismo punto, y por lo tanto una mayor sobrecarga. Y eso no es así, y, de hecho, en estos momentos está regulado por un semáforo que hace que pasen en un solo sentido.

Y, por otro lado, también habría que tener en cuenta otras alternativas. No solamente se debería pensar en que lo más razonable es hacer una alternativa... una ruta alternativa con la realización de una nueva construcción, de un nuevo puente, sino que se podía valorar también otras soluciones, como podía ser ensanchar la calzada.

Por todo lo expuesto, y resumiendo, Señoría, la carretera no presenta anomalías que requieran dejar fuera de servicio el puente y sus accesos. El puente, sin cuestionar su singularidad, no es una estructura catalogada. Los actuales datos de tráfico y las previsiones al respecto no hacen necesaria una mejora inmediata de la



carretera. Y por ser factible, llegado el momento, habría que estudiar otras soluciones diferentes a la de una modificación del trazado, como se... como se solicita en la propuesta formulada. Por todo ello, no procede tomar en consideración la proposición no de ley presentada. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Martínez Antolín. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Pedro Luis González Reglero.

EL SEÑOR GONZÁLEZ REGLERO:

Gracias, Presidenta. Entonces, Señoría, sí que hay informe. ¿Hay informe o no hay informe? ¿O sí que le hay y no le quieren facilitar? Yo le he tomado nota, que está habiendo una... un seguimiento de la evolución del estado del firme. Eso ha dicho usted, no sé si de cosecha propia o que se lo haya pasado los técnicos de Fomento o la Consejería, no lo sé. Pero si hay una evolución, entenderé que en algún sitio tendrá que estar registrado esa evolución. ¿O lo apuntan en una nube? Si lo apuntan en algún sitio, hemos pedido ese informe y no se nos facilita: transparencia, una vez más, cero.

Yo no sé las veces que pasará usted por esa infraestructura. No lo voy a poner en duda si son una o son trescientas. Yo le digo que yo he estado en bastantes ocasiones, he estado con los habitantes y los ciudadanos de allí. Me imagino que usted no, porque si hubiese estado allí... *[Murmulllos]*. No... es que no... no sé qué les pasa, si se ponen nerviosos o están un poco preocupados por algo. No... no... no sé qué les ocurre. Le digo que yo he estado hablando con los ciudadanos y con los vecinos de allí, y, desde luego, le aseguro que intranquilidad tienen. Ni uno, ni dos... Y no del Grupo Socialista precisamente, ¿eh? Sabe que hay una recogida de firmas, aproximadamente setecientos habitantes han firmado ya. Con lo cual, sí me informo, pregunto a los setecientos... digo, para que alguno tome nota, hemos hablado con innumerables vecinos, y preocupados están. Yo no sé si usted... ya le digo que habrá parado, habrá tomado fotos y habrá continuado o no habrá continuado, no lo sé. Pero setecientos firmas las van a entregar en el día de mañana en la Junta de Castilla y León. Por lo tanto, no es una ocurrencia, así, del Grupo Socialista, o de alguien que pasaba por allí. Si tan tranquilos están ustedes, en el que no hay ninguna situación de peligro, pues lo tienen fácil: a dar la cara y a estar allí con los ciudadanos y con los vecinos, cosa que habitualmente no la hacen.

¿Que el puente no esté catalogado como bien de interés? Bueno, eso no quiere decir que haya que dejarle caer, ¿no? Me imagino que usted y yo compartiremos -no sé los demás- que eso habrá que, por lo menos, mantenerlo: uno, aunque no esté catalogado haya que cuidar esa infraestructura; y dos, por el riesgo que pueda haber hacia las personas que transiten por allí. Me imagino que en eso sí estaremos de acuerdo. No sé en lo demás, pero en eso sí.

Comparto con usted una cosa, y es cierta: es verdad que la ronda norte nueva que se ha abierto disminuye el tráfico. Cierto, eso es verdad. Yo la frecuento bastante, diariamente, y ha disminuido el tráfico. En eso le doy toda la razón porque es verdad. Pero no dejará de ser menos coincidente que por ahí pasan también vehículos de gran tonelaje, porque tienen que ir a descargar a zonas próximas.



Y le aseguro que... yo no sé lo de grande o pequeño, eso es como todo, para colores... para esto... para gustos se hicieron los colores. Para usted puede parecer poco, pero los vecinos que viven próximos al puente están viendo como día tras día se está ensanchando esa grieta. ¿Que usted lo ve que es poco? Bueno, pues yo le invito un día a que vayamos usted y yo, hablemos con los vecinos que viven allí al lado, y nos digan a usted y a mí, sin ningún tipo de criterio técnico, ni el suyo ni el mío, si eso se ha agrandado desde que han puesto el monolito ahí. Y les escucha a ellos, no a mí. Si fueron ellos los que... los que nos lo trasladaron, por lo tanto, yo no tengo ningún interés, ni de mentir, y, desde luego, la información la traigo... la preocupación que tienen... que tienen los vecinos.

Y si tan tranquilos están y no hay ningún tipo de problemas, ¿por qué de doce meses para acá los técnicos de la Junta están diariamente allí, midiendo... haciendo las catas? Si no hay ningún problema, ¿por qué están? ¿Pero por qué están? Será por algo, será porque hay un riesgo evidente y que está habiendo unos corrimientos de tierra, dicho por los propios técnicos de la Junta de Castilla y León, que ya le digo que algunas veces nos hemos acercado a hablar con ellos, ¿eh? Entonces... entonces no es del todo cierto lo que... lo que o a usted le han contado o lo que usted ha podido ver. Ya digo que de un año para acá las catas y las grietas se están agrandando, le guste a usted o al Consejero o al sursuncorda. Y, si no -vuelvo a insistir-, cuando acabemos aquí la Comisión, usted y yo nos vamos al pueblo, hablamos con los vecinos que viven allí al lado, y... y se lo... les pregunte usted, no yo, por aquello de traer la información, por algún comentario que decía alguno que igual ya digo que no conoce ni el pueblo.

Yo lamento... lamento la posición de ustedes. Decían que iban a traer otras soluciones. A tiempo está. Esta proposición no de ley la sustituimos por otra que usted quiera plantear. La analizamos, la vemos, pero de momento no ha traído ninguna alternativa más. Por lo tanto, nosotros nos vamos a mantener en la... en la misma.

Y ya digo que le rogaría, o le solicitaría, que fuéramos a dar explicaciones a los habitantes de allí, por el riesgo que hay, el cabreo que tienen, el por qué setecientos vecinos de repente se les ha ocurrido firmar solicitando la construcción de esa nueva variante. Si ustedes tan tranquilo... tan... tan claro lo tienen, pues convencer a estas 700 personas de que están ellos equivocados y ustedes son los acertados. Yo le invito a ello, a que pisemos la calle usted y yo, y que nos aclaren la preocupación que tienen, si es cierta o no es cierta, o son ellos o son ustedes los equivocados. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor González Reglero. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL/001254

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

Y muchas gracias. No habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

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