



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2011

VII LEGISLATURA

Núm. 646

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

VICEPRESIDENTE: Don Crescencio Martín Pascual

Sesión celebrada el día 7 de febrero de 2011, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 1341-I, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Ildefonso Sanz Velázquez, D. Ángel José Solares Adán, D. Pedro Nieto Bello y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a la puesta en marcha de los Consejos Territoriales de Transportes en las provincias de la Comunidad en las que aún no se hayan constituido, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 366, de 7 de octubre de 2010.
 2. Proposición No de Ley, PNL 1342-I, presentada por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Ildefonso Sanz Velázquez, D. Ángel José Solares Adán, D. Pedro Nieto Bello y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a la puesta en marcha de los Planes Metropolitanos de Transporte en Palencia, Ponnerrada, León, Segovia y Valladolid, y a estudiar la implantación de transporte metropolitano en Ávila, Soria y Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 366, de 7 de octubre de 2010.
 3. Proposición No de Ley, PNL 1355-I, presentada por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito, D. Manuel Fuentes López y D. Manuel Ramos Pascual, instando a la Junta de Castilla y León a licitar la construcción de una nave polivalente en el Parque Logístico de Benavente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 366, de 7 de octubre de 2010.
-
-

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas treinta y cinco minutos.	12446	Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	12449
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, abre la sesión.	12446	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Armisén Pedrejón (Grupo Popular).	12450
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	12446	Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12452
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	12446	El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	12454
Primer punto del Orden del Día. PNL 1341.		Tercer punto del Orden del Día. PNL 1355.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al primer punto del Orden del Día.	12446	El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	12454
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	12447	Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	12454
En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular).	12448	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Álvarez Sastre (Grupo Popular).	12455
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12448	Intervención del Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	12457
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es aprobada por unanimidad.	12449	El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, somete a votación el texto definitivo de la proposición no de ley debatida. Es aprobado por unanimidad.	12457
Segundo punto del Orden del Día. PNL 1342.		El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, levanta la sesión.	12457
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	12449	Se levanta la sesión a las doce horas cuarenta minutos.	12457

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

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Los Grupos Parlamentarios tienen algún... algo que comunicar a esta Presidencia sobre incidencias, sustituciones, etcétera? ¿Sí?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidente. Ildefonso Sanz sustituye... perdón, Ángel Velasco sustituye a Ildefonso Sanz.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): *[El comienzo de la intervención no quedó registrado en la grabación].* ... Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidente. Ana Rosa Sopeña Ballina sustituye a María de las Mercedes Alzola Allende.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Primer punto del Orden del Día. Por el señor Secretario se dará lectura del primer punto del Orden del Día.

PNL 1341

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Buenos días. Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1341, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Ildefonso Sanz Velázquez, Ángel Solares Adán, don Pedro Nieto Bello y don Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a la puesta en marcha de los Consejos Territoriales de Transportes en las provincias de la Comunidad en las que aún no se hayan constituido, PNL publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 366, en fecha siete de octubre de dos mil diez**".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, la señora Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidente. El Libro Blanco del Transporte pretende sentar las bases para articular los mecanismos necesarios que eviten la desconexión progresiva entre el crecimiento de la economía y el crecimiento del transporte, buscando el reequilibrio entre los modos de transporte que contribuya al desarrollo sostenible del sector y a la mejora de la calidad de los servicios públicos.

La apertura de los mercados del transporte en Europa, la liberalización del tráfico sin duda ha beneficiado al sector y contribuido al crecimiento de la economía, pero al mismo tiempo ha creado un sector cada vez más complejo y no exento de dificultades.

La mejora de las técnicas de intermodalidad y de las infraestructuras ha propiciado que el sector del transporte contribuya de manera eficaz al crecimiento económico, de empleo y riqueza, así como al aumento de la necesidad de movilidad de las personas y de los flujos de mercancías, propiciando también la globalización de la economía por la deslocalización de las empresas.

La movilidad de las personas, considerada como un derecho, y la obligación de la Administración Pública de garantizar el ejercicio de este derecho hace que las herramientas para organizar la coordinación y control de este derecho sean fundamentales.

El Decreto 136 del año ochenta y cuatro creó el Consejo Regional de Transportes en Castilla y León, modificado y reestructurado posteriormente por diferentes decretos, que fueron posteriormente derogados por la aprobación del Decreto 90/2007, que regula el funcionamiento, competencias, estructura y composición, modificando su denominación y pasando a llamarse a partir de entonces "Consejo de Transportes de Castilla y León". Este Decreto también derogó expresamente la Orden del año noventa y ocho que regulaba el reglamento interno del anterior Consejo Regional de Transportes de Castilla y León, por lo que, desde el año dos mil siete, no existía reglamento de funcionamiento interno de los Consejos.

El Consejo se articula como un órgano colegiado consultivo y asesor, con capacidad para elaborar informes y dictámenes, así como para proponer medidas de coordinación de los transportes por carretera, los modos de transportes y la colaboración con la Administración Pública.

El Decreto, además de cambiar el nombre, eliminando "regional", modificó el número de miembros de los Consejos, se amplían, casi doblándose, tanto en el Con-

sejo de Castilla y León como en los Consejos Territoriales, lo que facilita la máxima representación, pero también obliga a regular nuevas mayorías para la toma de decisiones.

Dependiente de la Consejería de Fomento, el Pleno del Consejo se compone de treinta y un miembros, representantes de entidades y organismos, agentes e instituciones implicadas en el sector del transporte, junto a representantes de la propia Administración, siendo su Presidente el Consejero de Fomento y su Vicepresidente el Director General de Transportes. El Consejo de Transportes funciona en pleno y comisiones, que pueden ser permanentes o temporales.

Por otro lado, se regulan los Consejos Territoriales de Transportes, con las mismas competencias, estructura y funciones que el Consejo de Transportes de Castilla y León, pero con limitación territorial, provincial, y adscrito a cada provincia... adscrito en cada una de las provincias a la Delegación Territorial.

El Artículo 6 del Decreto 90/2007 establece que en cada una de las provincias se constituirá el Consejo Territorial de Transportes con igual... iguales funciones que el Consejo de Castilla y León, pero limitadas al ámbito provincial. Cuando se registró esta proposición no de ley no se había completado aún el mapa de organización territorial, solo estaban constituidos los Consejos Provinciales de Salamanca, que se constituyó el seis de junio del año dos mil ocho, León y Ávila, que se constituyeron el seis de junio... perdón, el siete y el nueve de julio, respectivamente, del mismo año, del año dos mil nueve. Posteriormente, también en el dos mil nueve, se constituyó el de Burgos. Año dos mil nueve, en el que, por fin, la Orden de Fomento 1656 aprueba el Reglamento Interno del Consejo de Transportes de Castilla y León y de los Consejos Territoriales, ya que, dos años después de aprobado el Decreto, seguíamos en Castilla y León sin reglamento de funcionamiento interno de los Consejos. Tras esto, se han ido constituyendo el resto de los Consejos Territoriales. Completar el mapa de organización territorial es fundamental para que las políticas de transporte puedan prestar mejor servicio a los usuarios y el sistema pueda responder a las expectativas y necesidades de los profesionales.

Es fundamental no solo completar el mapa y constituir todos los Consejos Territoriales, también es importante dotarlos de funcionamiento. Por ello, es por lo que mantenemos la proposición no de ley, ya que, además de constituirlos, hay que ponerlos en marcha, y esto no ha ocurrido aún, pues algunos de ellos nunca se han reunido. Hay una constitución formal, sí, pero no hay una constitución real: no están funcionando. Por ello mantenemos la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a que, en cumplimiento del Artículo 6 del

Decreto 90/2007, de trece de septiembre, de regulación del Consejo de Transportes de Castilla y León, se proceda, además de a la constitución -como, repito, está ya hecha-, a la puesta en marcha de los Consejos Territoriales de Transportes en las provincias de la Comunidad en las... en las que aún no se ha... se han constituido, no se han puesto en marcha".

Esperando contar con el respaldo del Partido Popular, por el momento, Presidente, nada más.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): En un turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra el Procurador señor Rodríguez Lucas.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidente. Señorías, los Consejos Territoriales del Transporte, regulados en el Capítulo II del Real Decreto 90/2007, que regula el Consejo de Transportes de Castilla y León, se encuentran actualmente en la siguiente situación. Como usted decía, Ávila, Burgos, León, Palencia, Salamanca, todas estas provincias, durante los años dos mil ocho y dos mil nueve, han ido constituyendo los Consejos del Transporte. Segovia, Soria, Valladolid y Zamora no están constituidos. Y los constituidos, pues, con normalidad vienen haciendo sus reuniones, con total normalidad.

Es intención del Gobierno Regional seguir dando cumplimiento a este Decreto y, por lo tanto, continuar con la constitución de los correspondientes Consejos Territoriales del Transporte. Por lo tanto, entendemos, Señorías, esta proposición no de ley como un apoyo a la gestión que el Gobierno Regional del Presidente Herrera está realizando para ver completado el mapa de los Consejos Territoriales del Transporte.

Como usted menciona en su proposición no de ley, es el Gobierno Regional, a través de este Decreto y de las demás políticas del transporte desarrolladas, el que intenta completar este mapa de organización, de manera que se pueda prestar mejor servicio a los usuarios y el sistema continúe avanzando y respondiendo a las necesidades de los ciudadanos.

Por lo tanto, entendemos, Señorías, como le decía antes, que su intención, la intención de su Grupo con la presentación de esta proposición no de ley no es otra que la del reconocimiento y apoyo a las políticas desarrolladas en esta materia del transporte por el Gobierno Regional, y, en este caso, específico, de apoyo en cuanto a la paulatina y escalonada constitución de los Consejos Territoriales del Transporte, que van formándose o constituyéndose con una normalidad, y dentro de una normalidad, en función de las necesidades de cada provincia. Por lo que, Señorías, no tenemos ningún inconveniente en votar a favor esta iniciativa parlamentaria, y

agradeciéndole esta muestra de apoyo y reconocimiento hacia esta iniciativa del Gobierno Herrera... [*murmillos*] ... como es la constitución de los Consejos Territoriales... Le decía que agradeciéndole esta muestra de apoyo hacia esta iniciativa del Gobierno Regional, con toda seguridad, después de aprobar esta iniciativa, la Consejería de Fomento no tendrá ningún problema y procederá a instar a las Delegaciones Territoriales de la Junta de Castilla y León en las provincias en las cuales aún no se ha constituido para que, condicionadas, por supuesto, a la existencia de problemas o asuntos a debatir, condicionados a las necesidades de cada una de las provincias, constituyan, si es posible, y a la mayor brevedad, los correspondientes Consejos Territoriales.

Señoría, nada más que decir. Sencillamente, el Grupo Popular va a votar a favor esta iniciativa, porque entendemos que apoya las iniciativas continuas del Gobierno Regional. Nuestro Grupo, Señorías, votará a favor. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que se propone, tiene la palabra la Procuradora señora Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidente. Bueno, todo una sorpresa que el Partido Popular vote y apoye una iniciativa del Grupo Parlamentario Socialista. En cualquier caso, entiendo que tampoco puede hacerlo de otra manera, ¿no? Es cierto que los Consejos Territoriales de Transportes de todas las provincias no están constituidos, como bien dice el Portavoz, falta Segovia, Soria, Valladolid y Zamora; el resto se constituyeron.

Bueno, pues teniendo en cuenta que el Decreto se aprueba en el año dos mil siete, que... el Decreto 90, que es el que obliga a... además de modificar el nombre, amplía el número de miembros de los Consejos, que está muy bien, porque son mucho más representativos, mucho más plurales, los hace más participativos, también obliga a constituir todos los Consejos Territoriales. Claro, teniendo en cuenta que desde el año dos mil siete... Ávila se constituye en el dos mil ocho; León y Salamanca también en el dos mil ocho, en el verano del dos mil ocho; Burgos en el dos mil nueve; claro, estamos en el dos mil once y no se ha completado todo el mapa territorial de los Consejos de Transporte, faltan estas provincias -Segovia, Soria, Valladolid y Zamora- por constituir. ¿Importante su constitución? Claro, importante y fundamental. Es un órgano asesor, es un órgano consultivo; elabora informes, procede a la coordinación entre todo el transporte, tanto entre operadores, usuarios, la patronal, los sindicatos, o coordina todos los modos de transporte -terrestre, aéreo, ferroviario-. Fundamental, por lo tanto, que este mapa se complete, que estas provincias estén.

Luego, además de la constitución es la operatividad y... y la eficiencia de los propios Consejos, claro. Si resulta que ya los que están constituidos, algunos de ellos, incluso el Regional... bueno, alguno de ellos se ha reunido... mire, le puedo decir, por ejemplo, Ávila ha celebrado dos reuniones y es el que más... el Consejo que más veces se ha reunido; León, una; y Salamanca, una.

Bueno, pues, además de la constitución -que fue una reunión... han tenido una reunión, la de constitución, el resto no han vuelto a reunirse nunca más. Y existen problemas en el transporte, y hay que coordinar el transporte y los modos de transporte, y hay que poner de acuerdo a todos los operadores de transporte y a todos los representantes en el sector del transporte- pues, además de la constitución, estos órganos deben de ser operativos, reunirse de forma asidua, gradual -dos, tres veces al año, en función también un poco de la necesidad-, pero, al menos, reunirse.

Pero, claro, ya, si tenemos en cuenta que incluso el propio Consejo Regional, el antiguamente llamado Consejo Regional, el Consejo de Transportes de Castilla y León, lleva más de año y medio sin reunirse, cerca de dos años sin reunirse; si tenemos en cuenta que dentro de este... de este órgano, de este Consejo, hay comisiones y subcomisiones especializadas en determinados modos de transporte -por ejemplo, quiero recordar que hay una especializada, una subcomisión especializada en... en la Red Cylog, en el transporte de mercancías y en toda la intermodalidad de infraestructuras logísticas del transporte-; si tenemos en cuenta que esta subcomisión, esta comisión no se ha reunido nunca, no ha enviado ni un solo informe, ni un solo dictamen al Pleno del Consejo de Transportes del... Castilla y León, bueno, pues, además de constituirse, hay que darles operi... operatividad, hay que darles funcionamiento, porque no pueden estar simplemente como órganos creados, constituidos y sin ningún tipo de movimiento.

¿Esto lo entiende, esta iniciativa, lo entiende el Grupo Parlamentario Popular como de respaldo y apoyo a las políticas de transporte de la Junta? Bueno, pues sí, puede entenderse así; pero también deben entenderla como una exigencia a la Junta de Castilla y León de mayor diligencia, de mayor claridad, de mayor celeridad en los órganos de representación -órganos colegiados de representación plural de todos los... los intervinientes en... en el transporte y en todos los modos de transporte-, de manera que no se puede estancar el transporte de la Comunidad dejando estos órganos, en primer lugar, sin constituir y, en segundo lugar, los constituidos, sin operatividad al no celebrarse reuniones.

De manera que nos alegra mucho contar con... con el respaldo del Partido Popular, con el voto favorable; sin duda beneficiará e irá a mejorar los órganos de control y gestión del transporte y de coordinación del transporte. Muchas gracias y, por el... y nada más, Presidente.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Muy bien. Pues, concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1341

Entiendo que por unanimidad. ¿De acuerdo? Entonces, votos emitidos: dieciséis. A favor: dieciséis. En contra: ninguno. Abstenciones: ninguna. Por lo tanto, queda aprobada la proposición no de ley debatida.

Segundo punto del Orden del Día. Por el señor Secretario se dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

PNL 1342

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1342, presentada por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Ildefonso Sanz Velázquez, Ángel Solares Adán, don Pedro Nieto Bello y don Pascual Felipe Fernández Suárez, instando a la Junta de Castilla y León a la puesta en marcha de los Planes Metropolitanos de Transporte en Palencia, Ponferrada, León, Segovia y Valladolid, y a estudiar la implantación de transporte metropolitano en Ávila, Soria y Zamora, que se publicó en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, en el número 366, en fecha siete de octubre de dos mil diez**".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Pues para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, la Procuradora señora Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidente. En los últimos años el ritmo de vida, los cambios en la estructura productiva, las transformaciones económicas de las familias y las modificaciones en los hábitos de... en los hábitos de vida han provocado grandes movimientos demográficos en torno a las grandes ciudades, que hace que se concentre la mayor parte de la población en las zonas periféricas de las capitales de provincia y en las ciudades de mayor población.

Los cambios de los modelos urbanísticos que modifican la estructura urbana y los patrones típicos de ciudades tradicionales, dispersando los barrios y las nuevas urbanizaciones por el extrarradio y hacia las poblaciones cercanas o situadas en el entorno de las ciudades, hacen que los modelos tradicionales de población se hayan modificado profundamente.

La congestión de las ciudades se plantea como un problema con consecuencias económicas, sociales, sanitarias y medioambientales negativas.

El alejamiento del lugar de residencia del centro urbano de las ciudades o de los polígonos industriales

provoca a diario grandes desplazamientos de población, por lo que es fundamental disponer de un buen servicio de transporte público de viajeros, rápido, eficaz y económico, que invite a su utilización.

Por otro lado, la vinculación económica, laboral, social, cultural y territorial entre los municipios del alfoz de las ciudades, junto con el incremento de la necesidad de comunicación entre ellos y el aumento de la demanda de una buena línea de transportes públicos fluidos, hace que los poderes públicos deban trabajar y aunar esfuerzos entre la... entre las Administraciones afectadas para garantizar el derecho de movilidad en los ciudadanos y el derecho de accesibilidad.

La Ley 15 del año dos mil dos, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, pretendió buscar soluciones eficaces a las nuevas demandas y necesidades de movilidad de los ciudadanos, y regular la... las medidas precisas para facilitar la movilidad, la accesibilidad, el respeto al medio ambiente y contribuir a la cohesión de la red de transportes públicos. El Título III de la referida Ley está dedicado a la coordinación de los servicios de transportes urbanos e interurbanos.

La Junta de Castilla y León inició en el año dos mil tres los primeros pasos para la puesta en marcha de los planes de transporte metropolitano, que hoy no son aún una realidad, ya que solo están funcionando en Salamanca, desde el año dos mil seis; en Burgos, en una parte; una de las primeras fases de Segovia; e iniciándose de manera muy incipiente, en estos momentos, en León.

La coordinación entre el transporte urbano e interurbano es fundamental para la buena prestación del servicio y la cohesión de la red de transportes públicos, así como para prestar las soluciones necesarias y eficaces para la movilidad e intercambio de los ciudadanos.

Considerando que el transporte público de viajeros es un derecho social básico, así como un... así como es un derecho garantizar la movilidad de los ciudadanos, y que los poderes públicos tienen la obligación y el deber de garantizar, se plantea la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León, en primer lugar, a que impulse la creación y puesta en marcha de los Planes Metropolitanos de Transportes en Palencia, Ponferrada, León, Segovia y Valladolid, de manera que estén todos operativos ya en el dos mil once; y, en segundo lugar, que se realice un estudio de necesidad de implantación de transporte metropolitano en Ávila, Soria y Zamora".

Esperando que el transporte de viajeros y el transporte metropolitano cuente con la misma suerte que han contado antes los Consejos Regionales de Transporte, y entendiend-

do que se plantea en la misma línea de colaboración y de impulso a la Junta de Castilla y León en materia de transportes, pues esperamos contar con el voto favorable y el respaldo del Partido Popular. Nada más por el momento, Presidente. Gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Pues en turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra la Procuradora señora Armisén.

LA SEÑORA ARMISÉN PEDREJÓN: Muchas gracias, señor Presidente. Pues me temo, señora Muñoz de la Peña, que no va a ser así.

Desde su concepto de derecho social básico, pues lo va a llevar la Portavoz de derechos sociales, si quiere. Como dice usted que es un derecho social básico el... el transporte, pues me va a permitir esa pequeña licencia.

Decirle que, efectivamente, dice la Ley 15/2002, de Transporte Urbano Metropolitano de Castilla y León, nos permite abordar la problemática de ámbito supramunicipal del crecimiento de las ciudades. Crecimiento que seguro que usted y yo, a la vista de la crisis económica, eso de que la población en los próximos años va a seguir permaneciendo en los modelos periféricos... ya hay muchos urbanistas que piensan que eso va a cambiar; pero, bueno, ese un tema muy teórico que hoy no vamos a abordar. En el tema del transporte, ahora mismo existe una realidad a la que hay que dar solución.

Pero, mire, respecto a la creación y puesta en marcha de los planes metropolitanos... metropolitanos, que es su iniciativa, en primer lugar, decir que dice usted que en el año dos mil once. Doy por hecho que está ya subsanando la propuesta de resolución, porque la suya habla del año dos mil nueve. Supongo que eso deviene también porque esta misma iniciativa la presentaron ustedes en el año dos mil nueve a Pleno y luego la han retirado; por lo tanto, no tenían interés en que se debatiera en Pleno "doy por hecho", y por eso la han traído hoy a la... a la Comisión de... a la Comisión de Transportes. Han tenido ustedes esta iniciativa para poderla incluir en la Junta de Portavoces para su debate en Pleno desde el año dos mil nueve, no la han incluido su Grupo; y por lo tanto, supongo que, a la vista de que no iba a entrar en el Pleno, ustedes la retiran y la traen a Comisión, a pesar de que tiene claramente una repercusión de ámbito no provincial, sino una repercusión claramente de ámbito autonómico.

Por eso hoy sí que le digo, y en las cinco localidades a las que hace referencia exclusivamente su iniciativa, que en Palencia ya se han llevado a cabo modificaciones de los servicios claramente con un perfil metropolitano, y que se están dando respuesta, de hecho se han incrementado mucho los servicios, a la movilidad de los habitantes próximos a la capital.

El incremento de los servicios, lógicamente, se ha acompañado con lo que ha sido el crecimiento de la población dentro del ámbito metropolitano y del alfoz de la ciudad, que ha sido Magaz, Grijota, Villamuriel y Villalobón, que son las cuatro localidades que en los últimos ocho años han sufrido un incremento significativo de población, y que por lo tanto tienen interrelación directa con lo que es la capital. Así, respecto a estas localidades, la Junta de Castilla y León ha asumido los costes del incremento de estos servicios entre estas localidades, ha facilitado la comunicación de estos habitantes con estos pueblos mediante la adecuación de sus horarios, sobre todo para acceder en los horarios a servicios sanitarios, administrativos, comerciales, etcétera, incrementando asimismo la frecuencia de estas expediciones.

No solo... podríamos hablar mucho sobre la interrelación entre las capitales de provincia y los alfozes, no solo en el transporte, pero, como su iniciativa se refiere solo al transporte, a eso me voy a referir. Lo digo por conocimiento, en este caso, de Palencia.

Ponferrada. Ponferrada tiene, como usted sabe, transporte urbano propio, y se ha complementando con la puesta en marcha, como conocen ustedes, en abril del año dos mil nueve, del transporte a la demanda, que va a permitir que esa zona también tenga una mejor accesibilidad a través del servicio de transporte.

Dice usted que León es de una manera incipiente. Pues mire, claro, incipiente es cuando se pone en marcha. No sé si usted, a qué se refiere con "incipiente" o "reciente". Pero mire, en fecha veintisiete de mayo del dos mil siete se firmó el protocolo de colaboración entre la Consejería de Fomento, el Ayuntamiento de León y los diez Ayuntamientos de su alfoz para el fomento del transporte público del área metropolitana de León. En dos mil cinco se constituye una comisión técnica, y ha habido una ponencia, que se han celebrado veintitrés reuniones. Asimismo, la Dirección General de Transportes, como usted conocerá, ha firmado un protocolo con la entidad financiera Caja España (hoy Caja España-Caja Duero) precisamente para un protocolo de colaboración para las cargas, recargas, etcétera, de tarjeta de los bonobuses de la ciudad y el área metropolitana de León. El dos de febrero del dos mil once -día de las Candelas, patrona de Palencia- se ha puesto en funcionamiento la primera fase del transporte metropolitano; el sistema va a beneficiar a doscientos cuatro mil novecientos leoneses, de noventa y tres núcleos de población, pertenecientes a once municipios de León. La inversión global es de 14,3 millones de euros, de los que la Junta de Castilla y León aporta el 56,7%, los Ayuntamientos del alfoz el 40,2% y Caja España-Caja Duero el 3,1% restante.

Mediante este sistema integrado de transporte, como usted ya conoce, se han mejorado las frecuencias, las

líneas, los servicios adaptados a las necesidades de los usuarios, más calidad, más confort, mejora de la prestación del sistema del servicio, un sistema tarifario con bonificaciones que impulsa el uso del transporte público, así como una mejora de las condiciones medioambientales, lógicamente, que también se pretende, del área metropolitana de León.

Así, esta mejora y eficacia del transporte público son veintidós servicios parciales metropolitanos, catorce servicios de largo recorrido... recorrido, y se implanta el sistema electrónico de pago y de ayuda a la explotación mediante el uso de nuevas tecnologías. Incorpora la integración tarifaria significativas bonificaciones para los usuarios habituales, para los colectivos con mayores necesidades... bueno, pues digamos las condiciones que se han venido implantando en el resto de transportes metropolitanos. En este aspecto, para conocimiento de la Comisión, pues que sepan que se crean dos tipos de abonos de transporte: uno especial para menores de veintitrés años, para mayores de sesenta y cinco años, para personas con discapacidad; y un abono ordinario para el resto de los usuarios, como en los demás sitios.

Decir que estas condiciones... es evidente que se ha implantando en León el sistema de transporte metropolitano, y por lo tanto yo no digo que no sea y que es, como ha dicho usted, incipiente, sino reciente. Yo creo que el beneficio a los leoneses es desde el día dos, desde el día que se ha implantado, ¿no?

En Segovia, sabe usted que se firmó un protocolo, en colaboración con la Consejería de Fomento, entre el Ayuntamiento de Segovia y veinte Ayuntamientos de su alfoz, en enero del dos mil seis, para el desarrollo, precisamente, de las medidas del fomento del transporte metropolitano y del transporte público. Se ha constituido la comisión técnica y está en funcionamiento ya la primera fase de este transporte, con diez nuevas rutas metropolitanas, con cuatro servicios búho metropolitanos, siete itinerarios diferentes y la implantación de un sistema de bonos. La segunda fase del transporte metropolitano está prevista para el año dos mil once, que será la integración total del sistema de monética, los operadores, la implantación de los sistemas de nuevas tecnologías, etcétera. Por lo tanto, ya está prevista esta segunda fase, y está en funcionamiento la primera.

Valladolid. Se firmó un protocolo de colaboración con los dieciséis Ayuntamientos del alfoz y de la capital, en mayo del dos mil cinco -voy terminando, señor Presidente-, para el desarrollo de estas medidas también de fomento del transporte público. Se constituye la comisión técnica, y la ponencia se ha reunido dieciocho veces. La previsión es que en el año dos mil once se pongan en marcha alguno de los servicios de la primera fase, y se definirán los títulos de transporte que se van a incluir en la tarjeta metropolitana del transporte.

Zamora tiene firmado un protocolo de colaboración exactamente igual. En fecha enero del dos mil siete se ha constituido la ponencia técnica, y el Ayuntamiento ha presentado sus peticiones respecto a las mejoras del sistema de transporte. El problema en Zamora -si se puede plantear así- es que, debido al escaso número de habitantes del área metropolitana, pues, el resto de Ayuntamientos del alfoz que deberían de estar incluidos en este sistema de transporte público han dado una contestación negativa, la gran mayoría de estos Ayuntamientos, con respecto al compromiso económico que deberían de asumir para la integración del transporte público metropolitano. Y, por lo tanto, se está intentando consensuar una reconfiguración del sistema que se está utilizando en el resto de capitales con alfoz, con... o con alfores, digamos, con un número de habitantes suficiente, en el que el resto de Ayuntamientos no han puesto ningún problema para la incorporación a este convenio.

Ávila y Soria. En ambas provincias se ha puesto en funcionamiento un servicio de transporte a la demanda para las zonas de Ávila rural y Soria rural, basado en petición previa del ciudadano, que ustedes conocen con detenimiento, seguro. Y decir que la finalidad esencial de este sistema de transporte público, como de costumbre, es mejorar la movilidad de las personas que residen en las localidades cercanas a la capital. Este esfuerzo inversor por parte... que ha sido exclusivamente de la Junta -aquí no colabora ninguno de estos Ayuntamientos- viene dando respuesta a las necesidades actuales de estos municipios, y responde y resuelve los problemas de movilidad de esos habitantes. Puedo detallar, si quieren, los servicios que hay de transporte, tanto en Ávila rural como en Soria rural, pero decirles que, tal y como está la configuración poblacional de los municipios del alfoz de estas dos capitales, parece que con este sistema, por lo menos en el momento actual, se da respuesta a una movilidad suficiente, sin perjuicio de que, si cambian las circunstancias, por supuesto se estudie, desde luego, la implantación de lo que es el sistema metropolitano de transporte, como se ha hecho en León, como se ha hecho en Segovia o como se ha hecho en otras capitales.

Por ello, entendiendo que en las localidades donde se centra su iniciativa la mayoría ya está implantando, o se va a implantar la segunda fase, y que, desde luego, está en desarrollo siempre con el consenso de los Ayuntamientos afectados, tanto de la capital como de los Ayuntamientos del alfoz, pues vamos a rechazar su iniciativa; sin perjuicio de que, como usted ve, pues desde luego el compromiso en la implantación y en la mejora del transporte público, la movilidad de los ciudadanos, de la Junta de Castilla y León está patente, y seguiremos avanzando en ello. Gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo

de la resolución que se propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, la Procuradora señora Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidente. Es un derecho social básico. Parece que lo cuestiona; pues no lo cuestione, Señoría, porque así es, y usted conoce perfectamente el Estatuto, y nuestro Estatuto de Autonomía contempla como un derecho fundamental y básico el derecho de movilidad, que no puede garantizarse de otra forma que no sea a través del transporte público. De manera que agradezco que, como Portavoz de Familia, pues, ante la palabra "social", se movilice y venga a esta Comisión a debatir, o aprovechen esta Comisión para... para debatir esta iniciativa. Es una iniciativa, efectivamente, que ha estado registrada para Pleno, y que al Grupo Parlamentario Socialista le interesa, en primer lugar, que esto se complete, que el mapa se complete, que todas las capitales de provincia, junto con todas las ciudades importantes de la Comunidad y que cuentan con un número de población suficiente y con alfores suficientes para disponer de transporte metropolitano, puedan contar con ello; nos interesa que la Junta de Castilla y León sea diligente y complete el transporte metropolitano tal y como establece la Ley del año dos mil dos. Pronto hará diez años y, por el momento, la Junta ha sido incapaz de completar el modelo y poder... y que todas las provincias... todas las capitales de provincia puedan contar con sus planes coordinados de... de explotación y puedan disponer de transporte metropolitano.

Esta es la urgencia del debate, esta es el interés de este Grupo de que se debatiera, de manera que en el Pleno no ha habido posi... no ha habido posibilidad de que pudiera entrar a debatirse en Pleno, y ha venido a Comisión como han venido otras muchas iniciativas registradas... en esta Comisión, registradas para Pleno, que en estos momentos están en Comisión. De ahí que la fecha se planteara para el año dos mil nueve y se haya modificado para el año dos mil once, bueno, pues para dar un respiro a la Junta de Castilla y León, que si en diez años no ha sido capaz, bueno, por lo menos a ver si en once es capaz de completar el mapa.

Hace un repaso por toda... por todas y cada una de las... de las provincias que estaban... que estaba... para las que estaba planteado el transporte, pero sí quiero hacerle una matización. Y es que me da la sensación de que confunde el transporte a la demanda con el transporte metropolitano; son cosas absolutamente distintas, radicalmente distintas, no tienen nada que ver y no se plantean ni siquiera para las mismas zonas geográficas, ¿no? El transporte a la dema... a la demanda -y lo hemos dicho más veces- es un buen sistema de transporte, un magnífico sistema de transporte, pero que está pensado para zonas rurales, periféricas, aisladas o muy despobladas. Bueno, realmente para casi toda Castilla y León,

salvando las capitales de provincia y las ciudades importantes que tiene esta Comunidad, que es para ellas, precisamente, para las que está pensado el transporte metropolitano, que es un transporte de coordinación entre el transporte urbano y el transporte interurbano. Entonces, partiendo y teniendo clara esta consideración, pues no entiendo cómo se puede plantear transporte metropolitano para Ávila y Soria planteando... desde el punto de vista del transporte a la demanda; o sea, no tiene... no tiene razón de ser, no tiene ninguna razón de ser.

Sí nos preocupa el cambio que ha... el giro que ha dado la Junta de Castilla y León tras diez años de ser incapaz de completar este mapa, de completar el transporte metropolitano en todas las capitales de provincia, sí nos preocupa el giro que ha dado. Tampoco sabemos a qué razones obedece el cambio que ha dado. Y quiero recordárselo: en la primera fase se planteaba -que tiene plan, claro- Salamanca, Burgos, Segovia, la primera fase, y estaba en estudio en aquel momento León, que ya está funcionando... y digo incipiente, porque es... es reciente más bien, más que incipiente, pero incipiente porque está empezando a funcionar, ¿no?- León, Palencia, Ponferrada y Valladolid estaban en estudio en aquel momento y no se planteaba el plan para Zamora, para Soria y para Ávila. Esta es la primera propuesta, la primera... el primer planteamiento que hace la Junta de Castilla y León hace diez años, y ahora, sorprendentemente, en el año dos mil diez, nos encontramos con una segunda propuesta, y ya, claro, sí tenemos Salamanca, Burgos, Segovia -la primera fase- y León, que están funcionando en este momento, y pasa a estudio Zamora -que no se planteaba, pasa a estudio-, Valladolid que continúa en estudio por *sécula seculorum*, y no se plantea el plan para Soria y Ávila, como no se planteaba entonces, pero ahora tampoco se plantea ni para Palencia ni para Ponferrada. Claro, esto nos choca, convocamos al Director General de Transportes a la Comisión para que nos explicara, no conseguimos aclarar por qué razón se excluía a estas... a estas capitales de provincia, esta... y a Ponferrada, y, bueno, en eso estamos, ¿no?, ¿por qué razón se les excluye y no se les mantiene?

Como ha dado un repaso a las provincias, sí voy a darle yo también un repaso a la situación en las que se encuentra.

Ávila -seguimos insistiendo desde el Grupo Parlamentario Socialista- se entiende que necesita también transporte metropolitano como el resto de las provincias, y en este momento, evidentemente, como se le excluyó, pues, no... ni tiene elaborado estudio, ni se sabe el coste, ni tiene firmado el protocolo, ni se ha constituido la comisión técnica y la ponencia técnica, y, evidentemente, no hay plan coordinado de explotación. Sí hay un número de ayun... de Ayuntamientos que pueden participar y que pueden integrarse en el plan de transporte metropolitano; de ahí la tristeza que nos produce el hecho de que Ávila quede plenamente excluido de este plan.

Igual para Burgos, que hemos dicho que está funcionando.

León, no voy a repararle porque está funcionando, pero sí recordarle que se firmó el protocolo de colaboración en León en el año dos mil cinco; o sea, desde el año dos mil cinco han necesitado cinco años para que empiece a funcionar.

Palencia, pues, está... en principio, que estuvo en estudio, desapareció del estudio -como bien le digo- en el año dos mil diez -y además en la página web de la Junta de Castilla y León puede verlo-, ha desaparecido del estudio y no tiene... no dispone de... no hay firmado el protocolo, no está firmado el protocolo, no hay comisión técnica, no hay ponencia técnica; es que ni siquiera se han planteado Ayuntamientos en los que pueda... en los que pueda... que puedan participar, no hay plan coordinado de explotación. Por lo tanto, Palencia, en estos momentos, no tiene absolutamente nada.

Como tampoco lo tiene Ponferrada, que también es de las que ha desaparecido de la posibilidad de tener plan de transporte metropolitano en el año dos mil diez, tampoco hay comisión técnica, no hay ponencia técnica, no hay firma de protocolo, no hay plan coordinado de explotación, no hay nada; unos primeros contactos con el Ayuntamiento de Ponferrada, y están a la espera de una decisión del propio Ayuntamiento a este respecto, no hay absolutamente nada más.

Salamanca está funcionando. Segovia, la segunda fase prevista para el año dos mil once. Bueno, pues esperaremos que así sea, porque también tiene firmado el protocolo desde el año dos mil cinco.

Valladolid, firmado también el protocolo desde el año dos mil cinco, bueno, pues tiene constituida la comisión técnica, pero no hay... no hay plan metropolitano, no hay plan todavía planteado, no hay plan de coordinación y hay problemas -como en alguna ocasión aquí también ha reconocido el Consejero- y dificultades para poner de acuerdo a todos los municipios implicados.

Como igual estas dificultades existen, igualmente, en Zamora, que hay pueblos que están rechazando... es que no pueden asumir el coste. Ahí está la labor de la Junta de Castilla y León, ahí está la colaboración de la Junta de Castilla y León y ahí está el respaldo de la Junta de Castilla y León que pueda garantizar el derecho de movilidad, el derecho social básico -al que usted alude- a todos los zamoranos que viven en los alfo... en el alfoz de... de la capital. El dos mil siete se firma el protocolo -como bien ha dicho-, pero, fíjese, es que el plan... el plan de Zamora era, en el tercer trimestre del dos mil diez, elaborar el plan metropolitano y podrían ponerse en marcha nuevos servicios y definir nuevos

títulos, y en el primer trimestre del dos mil once se podría presentar el plan coordinado de explotación; financiación: 70% de la Junta, 30% el resto de los municipios. Bueno, pues si hay que modificar la financiación como se ha modificado en otros aspectos, en otros casos, pues modifíquese y que salga adelante, porque nos alegramos de que Zamora -que en principio estaba excluida- ahora se incluya.

Solamente esperamos que la Junta retome Soria, retome Ávila, retome Palencia y retome Ponferrada, que los incluya, asuma la financiación que corresponde, el porcentaje de financiación que corresponde, no genere más discriminaciones entre las provincias, y que, por fin, y que, por fin, se pueda completar el mapa y el transporte metropolitano tal y como establece el Título III de la Ley del año dos mil dos, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León. Que, por cierto, el Título III habla de principales aglomera... aglomeraciones urbanas, no solo de capitales de provincia, y nosotros nos preguntamos: si son aglomeraciones urbanas, ¿por qué se... se excluye en esta Comunidad a Aranda de Duero, a Miranda de Ebro, a... a Benavente, por ejemplo?, ¿por qué se está excluyendo a Ponferrada, incluso, que también tienen importantes número de ciudadanos residiendo en el alfoz de estas... de estas ciudades?

De manera que no solo no excluir a más capitales de provincia, sino, además, incluir a todas aquellas que por el número de habitantes y por... por el alfoz o el área de influencia bien pueden disponer de transporte metropolitano en esta Comunidad para garantizar el derecho básico, derecho fundamental, de movilidad de los ciudadanos y conseguir que la Junta de Castilla y León si en diez años no ha sido capaz de completar el transporte metropolitano y desarrollar la Ley en esta Comunidad, al menos, un año más, en once, entiendo que pueda ser capaz de resolverlo. Como, además, considero que posiblemente no tenga posibilidades, dado que es un año electoral, dado que es un año electoral, bueno, pues son pocos meses... apenas unos meses lo que les queda y, si no, tendrá que ser un grupo liderado por el Partido Socialista, liderado por Óscar López, el que sea capaz de completar el mapa de transporte metropolitano de esta Comunidad. Nada más, Presidente, y muchas gracias. [Murmulllos].

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Muy bien. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley.

Votación PNL 1342

¿Votos a favor? Seis. ¿En contra? Diez. Total votos emitidos: dieciséis. A favor: seis. En contra: diez. Por lo tanto, queda rechazada la proposición.

Tercer punto del Orden del Día. Por el señor Secretario se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

PNL 1355

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 1355, presentada por los Procuradores don José Ignacio Martín Benito, don... don Manuel Fuentes López y don Manuel Ramos Pascual, instando a la Junta de Castilla y León a licitar la construcción de una nave polivalente en el Parque Logístico de Benavente, proposición publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, con el número 366, de siete de octubre de dos mil diez**".

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, el señor Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: Gracias, señor Presidente. Buenos días. La encrucijada viaria de la ciudad de Benavente, que gira en torno a diversas autovías (la A-52, la A-66, la A-6) y a las carreteras nacionales 630 y 525, conforma uno de los principales nudos de comunicaciones del noroeste ibérico. La proximidad a Portugal es otra de las fortalezas de su situación y, por tanto, de su potencial. Las posibilidades logísticas de este enclave se acentúan con la existencia de dos sociedades de capital público: el Centro de Transportes de Benavente (CTB) y el Parque Logístico de Benavente (PLB).

El CTB se constituyó el veintidós de febrero de mil novecientos noventa y tres como empresa mixta municipal del Ayuntamiento de Benavente, regida por la Ley de Sociedades. Dentro de esta sociedad, el Ayuntamiento posee la práctica totalidad de las acciones. El CTB tiene como objetivo social la promoción, construcción y explotación de un centro de transportes de mercancías en Benavente, así como desarrollar actividades comerciales y financieras relacionadas. Son órganos de gobierno del CTB la Junta General y el Consejo de Administración; y se es Consejero del CTB por delegación del Ayuntamiento de Benavente. En la actualidad, nueve Concejales tienen la representación municipal, junto con dos Consejeros de la Junta de Castilla y León por delegación del Ayuntamiento. El CTB cuenta con un aparcamiento de diecisiete mil metros cuadrados, cuatro naves o pabellones construidos, un hotel y una estación de servicio.

La plataforma logística del CTB se vio reforzada por la constitución en el periodo dos mil tres-dos mil siete de otra sociedad municipal: el Parque Logístico de Benavente, con la urbanización de varias parcelas y la construcción de un centro de negocios, gracias a la convocatoria del Ministerio de Hacienda, a través de los Fondos Interreg, y con la colaboración del Ayuntamiento de Benavente.

La ciudad cuenta así con una infraestructura logística que debe ser reforzada desde las Administraciones Públi-

cas, al objeto de convertirse en uno de los referentes de almacenamiento y distribución de mercancías más importantes del cuadrante noroccidental peninsular.

A propuesta de la Consejería de Fomento, con fecha dieciocho de marzo de dos mil nueve, se encargó la redacción del estudio de viabilidad y anteproyecto de una nave polivalente en el Parque Logístico de Benavente a la empresa pública Provilsa. Ese mismo mes, la citada empresa elaboró el pliego de condiciones particulares del procedimiento abierto para la contratación de consultoría y asistencia técnica para la redacción del citado estudio. El veintinueve de julio de dos mil nueve se adjudicó a Prointec dicha redacción, con un plazo de entrega de cuatro meses.

En la visita del pasado quince de enero de dos mil diez (hace ya un año) del Presidente de la Junta de Castilla y León a la ciudad, el señor Herrera afirmó que la logística es un factor esencial, y que esta y el transporte representan el 8% del PIB de la Comunidad. Anunció también la construcción de una nave polivalente en el PLB, refiriéndose de nuevo a que la Administración Regional había licitado la asistencia técnica para la redacción del estudio de viabilidad y del anteproyecto de dichas instalaciones (una parcela de trece mil quinientos veintiséis metros cuadrados). El señor Presidente afirmó entonces que con las nuevas tecnologías del frío se dará servicio tanto a empresas de logística ya asentadas en la localidad benaventana como a los sectores agroindustriales, fundamentalmente cárnicos y lácteos de la provincia de Zamora.

Por su parte, la Consejera de Agricultura y Ganadería ha venido vinculando en diversas ocasiones el desarrollo de esta nave polivalente a la comercialización de productos agroalimentarios de la Región, vinculada a la marca Tierra de Sabor. En mayo de dos mil nueve, la Consejera se refirió en León a la plataforma logística que se iba a construir en Benavente en un acto relacionado con los productos de Tierra de Sabor. Un año más tarde, en marzo de dos mil diez, en la Feria Agroalimentaria de Barcelona, la Consejera reiteró de nuevo la apuesta de la Junta para comercializar los productos agroalimentarios de la Región a partir de acuerdos con las cadenas de distribución, al tiempo que recordó que... (para ese ejercicio de dos mil diez) el compromiso de la Junta de Castilla y León de cara a un mejor funcionamiento del sistema logístico agroalimentario. Y anunció nuevamente la planta de comercialización de este tipo de industria en Benavente.

El Director General de Transportes confirmó en una de sus visitas a Benavente el pasado año que el anteproyecto, que se había encargado a Prointec, ya había sido entregado y ya estaba en manos de Provilsa y, por tanto, de la Junta de Castilla y León.

Bien, llegados a este punto, y como sea que, al margen de las declaraciones de los responsables políticos de la

Junta, no ha trascendido ningún detalle oficial más sobre esta nave polivalente, o nave del frío (la última noticia conocida oficialmente es del veintinueve de julio de dos mil nueve en la propia página web de Provilsa), y considerando la necesidad que tiene la ciudad de Benavente de asentar una plataforma logística para ser una referencia en los flujos de almacenamiento y distribución de mercancías del noroeste peninsular, es por lo que nosotros formulamos la siguiente propuesta de resolución:

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a licitar la construcción de una nave polivalente en el Parque Logístico de Benavente. Dicha licitación tendrá lugar en el periodo comprendido entre octubre dos mil diez y abril de dos mil once".

Obviamente, octubre dos mil diez ya ha pasado, porque en el momento de presentar esta proposición no de ley era el mes de septiembre, pero estamos en el periodo que propone nuestra propuesta de resolución. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, y por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra la Procuradora señora Álvarez Sastre.

LA SEÑORA ÁLVAREZ SASTRE: Muchas gracias, Presidente. Buenos días, Señorías. Totalmente de acuerdo, señor Martín Benito, en lo referido al enclave de Benavente y a la propuesta de resolución. Si lo que usted acaba de leer aquí fuera una novela o una obra de teatro, pues se diría que la introducción, el nudo y el desenlace encajan perfectamente; pero la realidad no siempre es tan simple, no siempre encaja como querríamos, y usted ha presentado aquí la realidad de su imaginación, porque la verdadera realidad tiene algunos matices que conviene recordar.

Es cierto que la empresa pública Provilsa, por encargo de la Consejería de Fomento, contrató la redacción del estudio de viabilidad y anteproyecto de una nave logística en el Parque Logístico de Benavente. Los trabajos se... se realizaron con la participación de la Consejería de Agricultura y Ganadería, analizando la demanda potencial de la zona de influencia, que básicamente era para los sectores cárnicos y lácteos, en primer término, y vitivinícola y hortofrutícola, en segundo nivel.

Ante estos estudios, se optó por diseñar una nave de frío positivo y negativo, es decir, para productos refrigerados y congelados, con una superficie neta de cuatro mil trescientos treinta y seis metros; y superficie bruta, nueve mil quinientos ochenta y siete metros cuadrados; y un coste de 4,4 millones de euros.

Para impulsar la construcción de la nave, la Consejería de Fomento incluyó esta actuación dentro del Plan

de Reactivación de la Red Cylog (un Plan diseñado para paliar las más que... los más que nocivos efectos de la crisis económica de la red... en la Red Cylog; esa crisis que los socialistas –es decir, ustedes– negaron durante más de cuatro años). En este Plan se prevé que las dos sociedades que efectuaron el enclave Cylog en Benavente, Centro de Transportes de Benavente y Parque Logístico de Benavente, se integren en una... una única sociedad. Igualmente, se prevé que Provilsa participe en el enclave con dos actuaciones: suscribir ampliación de capital de la futura gestora única y otorgar un crédito participativo o afianzamiento del préstamo a la gestora. Las cantidades aportadas serán destinadas a la implantación de la nave de temperatura controlada en el enclave con el fin de impulsar el sector agroalimentario regional, en colaboración con la Consejería de Agricultura y Ganadería; algo en lo que todos, efectivamente, tanto ustedes como nosotros, estamos de acuerdo.

Hasta el año dos mil tres creo recordar que la Junta construyó una nave por Legislatura, por lo menos, justo cuando el Partido Socialista entró en el Ayuntamiento de Benavente. Y aquí es donde discrepamos. No es cierto lo que usted dice en sus antecedentes, el CTB, o sea, el Centro de Transportes de Benavente, no se vio reforzado por la constitución de otra sociedad municipal, el Parque Logístico de Benavente, el Parque Logístico de Benavente, sino todo lo contrario, señor Martín Benito. Y me explico: es cierto que con esta nueva sociedad se urbanizaron unas parcelas y se construyó –aunque ya se inauguró hace muy poco tiempo– el Centro de Negocios a través de una convocatoria del Ministerio de Hacienda y Fondos Interreg, con la colaboración del Ayuntamiento de Benavente; eso es cierto. Pero todo esto se podía haber evitado, no... no había ninguna necesidad de haber creado una nueva sociedad, porque la realidad es que ya existía una, con su Gerente y toda la parafernalia necesaria. Ustedes crearon una nueva sociedad para los mismos fines, duplicando los cargos y, por tanto, las cargas.

La realidad es que el Partido Socialista en Benavente, siendo usted mismo Secretario Comarcal, crearon una... esa nueva sociedad para intentar dejar fuera a la Junta de Castilla y León, y le quitaron al... al CTB, al Centro de Transportes de Benavente, el suelo urbanizable que disponía, aproximadamente treinta y cinco mil metros cuadrados, con lo que la Junta ya no podía hacer nada en el CTB, porque no tenía suelo, y en el... en el Parque Logístico de Benavente no tenía participación. Con esto lo que se hizo fue ralentizar toda la actividad del Centro de Transportes, y se cortó radicalmente el plan inicial previsto para ocho naves, cuando solo estaban construidas dos.

Realmente, señor Martín Benito, y a la luz saldrá en... en breve... bueno, ha salido ya muchas veces, pero crearon ustedes una sociedad deficitaria: no se ajustaron al presupuesto de la obra de urbanización de las parcelas y construcción del Centro de Negocios; incluyeron las

subvenciones de Europa como si fueran beneficios de la sociedad, con lo que tuvieron que pagar suculentas cantidades a Hacienda y etcétera, etcétera, etcétera.

Por recapitular, y por refrescarles la memoria –aunque le puedo anunciar que don José Antonio de Dios se lo recordará también en breves fechas–: las dietas que se pagaron en esa época fueron... ascendieron a 110.000 euros, cuando ya había otra sociedad; el sueldo del Gerente, contando con que el Centro de Transportes ya tenía otro Gerente, se le pagaron 300.000 euros; por pagos indebidos a Hacienda, 200.000 euros; por exceso de obra, que la contrataron como a ustedes les vino bien, 1.100.000 euros; por endeudamiento en... con entidades bancarias –aunque ustedes seguían cobrando las dietas–, 2.200.000 euros, no habiendo actividad; por un *renting* de un BMW que pusieron a disposición del Alcalde, a la sazón, señor Guerra, 30.000 euros (que, por cierto, el señor don Saturnino Mañanes anuló inmediatamente que llegó al Ayuntamiento). Ustedes sumen las cantidades y verá que salen astronómicas. Esta es la herencia que el Partido Socialista, en los cuatro años que pasó por el Ayuntamiento, le dejó al Ayuntamiento de Benavente y al pueblo de Benavente: un desaguisado total y absoluto que todavía está tratando de arreglar el Partido Popular.

Dicho esto, debo decir que Provilsa y el Ayuntamiento de... y el Ayuntamiento de Benavente están tratando, eso, de crear una gestora única –como ya le dije–, una sociedad única –ya hablamos en otra ocasión de los representantes que... que tenía esta sociedad– y de negociar, haciendo las gestiones oportunas en el mercado de capitales, y elaborando un plan de negocio de enclave que devuelva al... al Centro de Transportes de Benavente, digamos, la iniciativa inicial, que era realmente útil. Esto, precisamente, que no está rematado, es lo que condiciona que no se pueda concretar una fecha de inicio para la licitación de la nave de frío, a pesar de que está prevista para el primer semestre de este año, de dos mil once.

Por tanto, yo le digo, tal como prometió el Presidente y la Consejera de Agricultura, como usted mismo ha referido, este... esta nave se va a hacer, y nosotros vamos a votar a favor si ustedes quitan la fecha de licitación, porque no estamos seguros de que esto pueda ser antes de abril.

Eso es todo lo que le tengo que decir. Conviene que recuerden su gestión en... en el paso por el Ayuntamiento de Benavente y que ahora, pues, confíen, porque la nave se va a hacer, y, si ustedes quitan la fecha de licitación, nosotros vamos a votar a favor. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Cinco minutos de... de receso. [Murmullos]. Mejor.

[Se suspende momentáneamente la sesión].

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASCUAL): Bien, para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO: Gracias, señor Presidente. Bien, la proposición no de ley pretendía dinamizar el área logística de Benavente, en este momento integrada por dos sociedades municipales, e impulsar la actividad económica de la ciudad. Una ciudad azotada por el desempleo, que supera el 26% de paro registrado, ¿eh? -esto hay que decirlo-, a pesar de que el señor Alcalde de Benavente prometió, por activa y por pasiva, el pleno empleo en su campaña. Pero, bueno, yo no voy a hablar de asuntos municipales, como sí ha hablado mi compañera Pilar Álvarez, porque podríamos estar hablando muchísimo tiempo, e incluso podríamos hablar también de desfalcos en el Centro de Transportes con Alcaldes presidiendo el Consejo de Administración y parece ser que no enterándose de lo que pasaba en el Consejo. Pero, bueno, no vamos a entrar en asuntos municipales y sí en lo que importa de verdad, que es que Benavente empiece a contar con una nave polivalente, una nave del frío, como se ha llamado, para dinamizar el área logística de la ciudad.

Y es verdad que hemos perdido dos años, dos años, porque cuando el señor Presidente de la Junta, y la propia Consejera, el seis de mayo de dos mil nueve "la Junta prevé iniciar este año las obras de la plataforma logística del sector agroalimentario", pues ya estaba gobernando el Partido Popular, por supuesto, en la Junta, por supuesto, también en Benavente, y en aquel momento había dos sociedades municipales como sigue habiendo hoy; es decir, en aquel momento parece que no era ningún condicionante que se pudiera esto llevar a cabo como parece que es lo que condiciona, según la Procuradora doña Pilar Álvarez, el que las obras hubieran comenzado.

Llevamos dos años de retraso, y dos años de retraso son mucho tiempo, sobre todo en una época de crisis económica en la que la ciudad tiene una de las tasas más altas de paro registrado de toda la Comunidad. Y, por lo tanto, si... si hubiera estado en vigor esa nave, como... como prometieron los responsables públicos de la Junta hace dos años, pues seguramente el desempleo, no siendo la panacea la nave, sí se hubiera mitigado en parte y no tendríamos esas cifras escandalosas del 26% de paro en una ciudad en que el Alcalde prometió el pleno empleo.

Bien, es verdad que el área logística de Benavente ha vivido momentos turbulentos: de dos mil a dos mil

nueve, me he referido al desfalco que supera los 360.000 euros en... en el seno de la sociedad; incluso a lo que hay que añadir, estando ya el Partido Popular en el Gobierno también, una facturación... en dos mil ocho se adjudicaron unas obras que han costado a la sociedad 346.000 euros y solo se han justificado mediante factura 192.000 euros. Bien, se ha dañado la imagen de la logística en Benavente, pero la mala gestión, señora Procuradora, no debería hipotecar el futuro del Cylog en Benavente, ¿eh?, no debería hipotecarlo.

Lo cierto es -como le decía hace un momento- que llevamos dos años de retraso, porque en dos mil nueve se preveía iniciar las obras. Decía así, además, un diario de tirada provincial -el diario *La Opinión*-, decía: "La plataforma logística de artesanía agroalimentaria o la de industria agroalimentaria, que se construirá durante ese dos mil nueve en Benavente, gracias a un acuerdo con la Consejería de Fomento, a través del Cylog". Dos mil nueve, y la realidad eran dos sociedades logísticas municipales en Benavente. Lo sabía la Consejería de Fomento, lo sabía quien hace esta propuesta, lo sabía el Presidente Herrera, lo sabía el Alcalde de Benavente, lo sabía la Consejera. Bien, la creación de una plataforma logística agroalimentaria es vital para la ciudad y forma parte del plan de promoción y comercialización con que la Consejería de Agricultura pretende incrementar en un 30% el valor de consumo de materias primas procedentes en Castilla y León.

Bien. Con independencia de que el Plan no esté repercutiendo en Benavente, vamos a aceptar la enmienda que nos hace la señora Procuradora doña Pilar Álvarez para quitar la fecha de abril de dos mil once, porque parece ser que, por razones de tiempo, no daría -valga la redundancia- tiempo suficiente, y, una vez que hemos hablado doña Pilar y yo, pues el texto definitivo quedaría de la siguiente manera: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a licitar la construcción de una nave polivalente en el parque logístico de Benavente. Dicha licitación tendrá lugar en el año dos mil once". Y es todo, Señoría. Muchas gracias.

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASCUAL): Muy bien. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley con el último texto.

Votación PNL 1355

¿Votos a favor? Unanimidad. *[Murmullos]*. Por lo tanto, queda aprobada la proposición no de ley con quince votos a favor.

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

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