



## COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

### PRESIDENCIA

### DOÑA MARÍA DE LAS MERCEDES ALZOLA ALLENDE

Sesión celebrada el día 18 de octubre de 2011, en Valladolid

---

### ORDEN DEL DÍA

1. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Transportes, SC/000017, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
  - Valoración y evaluación del programa de actuaciones a realizar por su área en la presente legislatura.
2. Pregunta para su respuesta Oral ante Comisión, POC/000015, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D.<sup>a</sup> Ana María Muñoz de la Peña González, D.<sup>a</sup> María Sirina Martín Cabria, D. Francisco Javier Muñoz Expósito, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez y D.<sup>a</sup> Esther Pérez Pérez, relativa a presentación del Proyecto de Ley de Transporte Rural e Interurbano, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 12, de 6 de septiembre de 2011.
3. Pregunta para su respuesta Oral ante Comisión, POC/000018, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D.<sup>a</sup> Ana María Muñoz de la Peña González, D.<sup>a</sup> María Sirina Martín Cabria, D. Francisco Javier Muñoz Expósito, D. Javier Campos de la Fuente, D. Juan Luis Ceba Álvarez y D.<sup>a</sup> Esther Pérez Pérez, relativa a articulación de un sistema de revisión, evaluación y control del modelo Cylog, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 12, de 6 de septiembre de 2011.
4. Proposición No de Ley, PNL/000087, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León para que manifieste al Gobierno de la Nación la disconformidad de las Cortes de Castilla y León con la Resolución de 9 de junio de 2011 de la Secretaría de Estado de Cambio Climático e instar a ACUANORTE a la realización de las actuaciones necesarias, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 24, de 13 de octubre de 2011.



## SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	973
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	973
Intervención del Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	973
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	973
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica la retirada del segundo y tercer puntos del Orden del Día.	973
 <b>Primer punto del Orden del Día. SC/000017.</b>	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	973
Intervención del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes, para informar a la Comisión.	973
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	978
En turno de Portavoces, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	978
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Peregrina Molina (Grupo Popular).	983
Intervención del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes, para responder a las cuestiones planteadas.	985
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	992
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Peregrina Molina (Grupo Popular).	995
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	996
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno de preguntas para los Procuradores que no han intervenido en el debate.	998
En turno de preguntas, interviene la Procuradora Sra. Pérez Pérez (Grupo Socialista).	998
Contestación del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	999
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Alonso Díez (Grupo Socialista).	999
Contestación del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	999



	<u>Páginas</u>
En turno de preguntas, interviene el Procurador Sr. Campos de la Fuente (Grupo Socialista).	1000
Contestación del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	1001
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, suspende la sesión.	1001
Se suspende la sesión durante unos minutos.	1001
<b>Segundo punto del Orden del Día. POC/000015.</b>	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	1001
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica que, mediante escrito presentado en el Registro de la Cámara, ha sido retirada la pregunta.	1001
<b>Tercer punto del Orden del Día. POC/000018.</b>	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	1001
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica que, mediante escrito presentado en el Registro de la Cámara, ha sido retirada la pregunta.	1002
<b>Cuarto punto del Orden del Día. PNL/000087.</b>	
La Secretaria, Sra. Pérez Pérez, da lectura al cuarto punto del Orden del Día.	1002
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	1002
Intervención del Procurador Sr. Sobrados Pascual (Grupo Popular) para presentar la proposición no de ley.	1002
Intervención de la Procuradora Sra. Agudíez Calvo (Grupo Socialista) para la defensa de la enmienda presentada por su Grupo.	1005
Se suspende la sesión durante unos minutos.	1007
Intervención del Procurador Sr. Sobrados Pascual (Grupo Popular) para cerrar el debate y fijar el texto definitivo.	1007
Intervenciones de la Procuradora Sra. Agudíez Calvo (Grupo Socialista) y la Presidenta, Sra. Alzola Allende.	1009
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es aprobada por asentimiento.	1010
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	1010
Se levanta la sesión a las trece horas.	1010



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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Buenos días. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? Por el Grupo Parlamentario Socialista, no. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, Presidenta. Buenos días. Por parte del Grupo Parlamentario Popular, José Manuel Fernández Santiago sustituye a Fidentino Reyero Fernández.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Sí, muchas gracias. *[Murmullos]*.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Le comunicaré a lo largo de la Comisión las sustituciones. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Vale, muchas gracias. Bueno, han sido retirados, con fecha trece de octubre, dos... dos puntos del Orden del Día –el número dos y el número tres–, con lo cual, por la señora Secretaria se dará lectura del primer punto del Orden del Día.

**SC/000017**

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Punto número uno: **“Comparecencia del Ilustrísimo señor Director General de Transportes, número 17, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre valoración y evaluación del programa de actuaciones a realizar por su área en la presente legislatura”**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Damos la bienvenida al señor Director General de Transportes a esta Comisión, y le cedemos la palabra.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Buenos días, Señorías. Como bien saben Sus Señorías, el veintiséis de julio compareció el Consejero de Fomento y Medio Ambiente y tuvo ocasión de plantear las líneas maestras, los objetivos, los criterios y las medidas que se van a desarrollar en el área de transportes y logística a lo largo de la presente legislatura. Por lo tanto, yo voy a centrarme y a definir algunos de los aspectos, pero, lógicamente, dado el escaso tiempo transcurrido –apenas tres meses–, conforme a los planteamientos, principios, que el propio Consejero, como no podía ser de otra forma, expuso ante... ante esta... ante la Cámara, ante esta Comisión.



Y esto parte de que el fomento del transporte público, nosotros creemos que es la mejor forma de satisfacer las necesidades de movilidad de los ciudadanos. Y es que su importancia está verificada, en épocas tanto de progreso, como una garantía del desarrollo, del crecimiento y del cambio climático, como en épocas de crisis, que nos está tocando vivir, donde el... este sector deviene fundamental para garantizar un derecho fundamental de los ciuda... de las personas, sobre todo, a desplazarse -que, como saben Sus Señorías, reconocido, y uno de los postulados principales del Tratado de la Unión Europea-, y también para preservar una economía basada en el intercambio y la competitividad. Y es que hay fundamentalmente dos áreas: el transporte de personas y el transporte de cosas, que son el objeto principal de lo que aquí vamos a exponer.

Una economía abierta, desde luego, exige un sistema de transporte de personas y de cosas o mercancías eficiente, seguro y fiable. Y si hay que dar algún dato, a mí me gustaría reflejar la importancia que tiene el transporte en los datos que la propia Comisión Europea, a través del Comité Económico y Social, el diecisiete de marzo del año pasado, estableció, estableció que... una serie de indicadores que -insisto- marcan su importancia: el 7 % del PIB y el 5 % del empleo, y contribuye a la creación del 30 % del PIB de la industria y de la agricultura y el 70 % del PIB de servicios. Yo creo que es... son datos reveladores, que se pueden trasladar, desde luego, a los ámbitos territoriales inferiores.

Nuestras iniciativas y nuestros proyectos de transporte, que han sido gestados y ejecutados, diseñados, puestos en marcha en los últimos años, estamos convencidos de que se ha creado con ellos una oferta de servicios públicos e infraestructuras nodales eficientes y de calidad. Están sirviendo como elemento vertebrador del territorio, garantizando los derechos de desplazamiento de personas y familias, y favoreciendo la competitividad y el crecimiento de nuestras empresas.

Precisamente por esto -porque estamos convencidos de que hemos marcado una dirección correcta-, vamos a seguir aprendiendo de nuestras propias y nuestras mejores experiencias continuando y completando las medidas puestas en marcha -obvio decir que reorientadas hacia un escenario incierto, difícil, desde el punto de vista económico-, pero primando aquellas que tengan incidencia directa en la creación o mantenimiento del empleo, protejan a los más desfavorecidos y activen y refuercen nuestra economía.

En consecuencia -y en línea con lo expresado por el Consejero-, seguiremos manteniendo y ampliando nuestra malla de servicios de transporte rural, a través de un sistema -que yo creo que ha sido reconocido tanto en España como fuera-, como uno de los sistemas de gestión más sostenibles, más eficientes -reduce el 75 % de los costes de un transporte convencional- que se hayan implantado. Lo reajustaremos y lo perfeccionaremos -todo es mejorable, como es lógico-, extendiéndolo a nuevos usos y nuevos ámbitos, en estrecha colaboración con las Corporaciones Locales y los operadores de transporte, como hasta ahora venimos haciendo.

Así, la vertebración territorial, las estructuras organizativas que conforman con carácter funcional, de carácter rural... de carácter rural, tanto actuales como las que se puedan plantear, obtendrán sin duda una ventaja para su implantación con este sistema, que responde directamente a los problemas de movilidad planteados en las zonas o ámbitos rurales de baja o mínima población. Y esto es así porque saben que este sistema está altamente comprometido con los ciudadanos, con la población del



medio rural, al facilitar el acceso a servicios básicos fundamentales, primordiales: salud, alimentación –aspectos muy vitales–, comercio, abastecimiento. Y es... se hace a través de una gestión moderna, eficiente y responsable con los recursos públicos.

Por supuesto que seguiremos financiando los déficits de explotación del transporte convencional y que conectan los núcleos con las capitales de provincia, contribuyendo de esta manera a contribuir al... a la cohesión social y territorial, acercando nuestros servicios a los ciudadanos.

Y algo que creemos que es muy importante: para ganar eficiencia, coordinaremos los transportes escolares con el transporte regular general, y esperamos conseguir grandes sinergias y grandes ahorros.

A su vez, un sistema de transporte metropolitano urbano racionalizado –como saben Sus Señorías– mejora las condiciones de movilidad y seguridad, y permite liberar recursos públicos para otras necesidades; contribuye a la regeneración del tejido urbano y la actividad económica de las ciudades. Por tanto, como venimos haciendo hasta ahora, basados en el consenso con las Corporaciones Locales y centrados en la implantación de sistemas integrados de redes, modos, recursos, tarifas, horarios y frecuencias, completaremos los planes de coordinación de transporte metropolitano –que hasta ahora están dando muy buenos resultados– en las áreas urbanas de Castilla y León que así lo necesiten, que así lo necesiten, Valladolid y otras ciudades –insisto–, con el objeto de lograr una movilidad mancomunada, crear sinergias y contribuir de esta forma a la mejora del medio ambiente y al bienestar de los ciudadanos.

Y, para ello, implantaremos algo muy importante, que son sistemas de tarificación –como los venimos ya implantando– que nos permiten conocer e imputar una correcta distribución de los costes: saber en cada momento lo que hay que hacer. Incorporaremos criterios de equidad social y de inclusión social, atendiendo a las necesidades de todos los grupos sociales, en particular de los más desfavorecidos –como lo venimos haciendo–: jóvenes, pensionistas, discapacitados o personas con movilidad reducida.

Como hemos anunciado, definiremos un marco y un régimen jurídico general, pero siempre tiene que ser al amparo de lo que establezca la legislación estatal. El régimen jurídico del transporte es un régimen que tiene una naturaleza, en muchísimos preceptos, de legislación básica –viene impuesto, incluso, como bien saben ustedes, por las... por la Unión Europea–, y por eso necesitamos, una vez clarificar... que hayamos clarificado cuál es el marco jurídico estatal, desde luego –y esperamos que esto se produzca pronto–, desarrollaremos nuestra Ley de Transporte... mejor dicho, promulgaremos nuestra Ley de Transporte Interurbano de Castilla y León, que ya está redactada en fase de borrador.

Elaboraremos el mapa territorial de transporte público como un instrumento de ordenación y gestión de la red pública de transporte. Hay que pensar que son trescientas cinco títulos jurídicos administrativos los que conforman la malla concesional de Castilla y León. Queremos darle eficiencia, evidentemente, antes y... antes de que finalice su plazo de vigencia, porque, mientras tanto, continúan, lógicamente, en vigor. Pero elaboraremos ese mapa territorial de transporte y lo coordinaremos con la ordenación territorial, el planeamiento urbanístico y el patrimonio natural de Castilla y León.



En el marco de las disponibilidades presupuestarias, desde luego seguiremos impulsando la construcción y modernización de las terminales y estaciones de transporte de viajeros, promoviendo la interconexión de modos y tipos, y la cooperación con los Ayuntamientos y el sector privado. Y aquí, una vez que se vaya produciendo y llegando las redes de la alta velocidad, desde luego, tendremos... -y estamos, desde luego, haciéndolo en estos momentos- y tendremos ocasión de seguir promoviendo precisamente este tipo de instalaciones. Pero, para crear un marco estable, promulgaremos una normativa que defina el establecimiento, la gestión y, lo que es más importante, la financiación de estas instalaciones.

En el marco de lo que significa la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, potenciaremos el transporte público en aquellas áreas, en aquellos espacios naturales de Castilla y León, en los cascos históricos de las ciudades, especialmente en las de patrimonio de la humanidad.

Seguiremos impulsando, también, el transporte por cable como piezas fundamentales y... y dinamizadoras de los entornos, sin perder de vista la seguridad y la promoción de un desarrollo sostenible.

El sector, que adolece de una serie... el sector de transporte, que adolece de una serie de problemas inveterados estructurales en toda España -me atrevería a decir que en toda... en toda Europa-, también es objeto de nuestra atención, y seguiremos promoviendo acciones con el propósito de que gane en competitividad y, desde luego, gane también en eficiencia. Para ello, organizaremos las juntas arbitrales de transporte. Como saben, en estos momentos hay, por razones obvias, un nivel de litigiosidad importante y que merece, por lo tanto, una atención prioritaria; para eso ya estamos desarrollando, precisamente, y completando, aportando recursos, con el propósito de dar esas facilidades a los transportistas en sus relaciones con terceros.

Seguiremos promoviendo la participación del diálogo social, base de nuestra acción. Y, por supuesto, impulsando la formación continua, impulsando la implantación de elementos tecnológicos enfocados hacia mejorar y ganar en calidad y excelencia en la gestión de las empresas de transporte.

Es muy importante, en estos momentos, seguir actuando en medidas de inspección porque la inspección, en momentos de crisis, tiene una labor muy importante que hacer, y es que, de alguna forma... no de alguna forma, pone orden en un mercado donde el intrusismo, donde... donde las prácticas insanas que vulneran la competencia requieren un control y una vigilancia especial, actuando, especialmente, a través de controles selectivos que afectan directamente al ámbito que les estoy diciendo.

Y también vamos a facilitar el acceso al crédito a las pymes del transporte, a las pymes más eficientes, y para ello estamos trabajando en colaboración con ADE Financiación.

Pero el transporte por carretera no es objeto solo de nuestra atención; también consideramos que el ferrocarril, fundamentalmente el ferrocarril, cumple una función social. Y, por lo tanto, continuaremos apoyando estos servicios públicos en la líneas que venimos actualmente financiando, y que mantenemos... mantiene abiertas el Estado gracias a nuestra colaboración. Pero actuaremos en una dirección diferente a la que ahora hemos mantenido, ajustándonos al momento de crisis actual, tratando de fidelizar la demanda, tratando de mantener, o que pervivan estas líneas férreas,



con el propósito de continuar prestando este servicio social, vertebrador al mismo tiempo de los enlaces, que viene... que los corredores vienen uniendo.

Y para eso ejecutaremos inversiones -como ya lo hemos hecho con el... con FEVE; lo haremos con Renfe y con cualquier otro operador-, haciendo actuaciones directas en el trazado y en la modernización de las líneas, y por eso de... -les hablaba- para garantizar la pervivencia de los servicios y mejorando la infraestructura. Apoyaremos, por supuesto, el desarrollo de nuestros aeropuertos mediante la promoción de servicios aéreos, con un enfoque que garantice su equilibrio interterritorial, atendiendo a las potencialidades de cada uno y al grado de implicación de las diferentes Administraciones Públicas, tanto estatal como las locales.

Por ello, y para ello, reajustaremos y actualizaremos las ofertas... la oferta de rutas y servicios aéreos de nuestros aeropuertos a las necesidades de la demanda, y seguiremos actuando en las conexiones terrestres de acceso a los aeropuertos para... para facilitar la coordinación intermodal. Impulsaremos algo muy importante, que son los vuelos eventuales, aquellos que están vinculados directamente al territorio, aquellos que están vinculados directamente a las economías provinciales y locales y que tienen directa relación con acontecimientos turísticos, empresariales o culturales. En el marco de nuestras competencias, organizaremos la actividad de aeródromos y helipuertos regionales no comerciales -que es ahí donde tenemos competencias-, definiendo un procedimiento de autorización y funcionamiento en coordinación con las autoridades y Administraciones con competencia en la materia, que también son muchas.

Apoyaremos la consolidación y desconsolidación de carga de mercancías, desarrollando y facilitando las actividades logísticas y aduaneras vinculadas a las mismas, y esto en estrecha colaboración con nuestro proyecto logístico. Y, finalmente -como saben-, siendo el Gobierno de la Nación el que debe desarrollar un modelo aeroportuario, será en ese momento en el que busquemos las sinergias que se puedan derivar de su complementariedad, tanto en servicios como en la eventual corresponsabilidad en la gestión de las infraestructuras.

La profunda relación entre logística, comercio y competitividad empresarial queda patente en los costes logísticos, que vienen a representar entre un 10 y un 50 %, o el 70, del coste unitario de producción. En esta región, con un tejido productivo intensivo en logística, esta actividad adquiere un valor crítico; de ahí nuestro esfuerzo para seguir desarrollando la red Cylog, gracias a la cual hemos conseguido reactivar un sector emergente en nuestra Comunidad. Por ello, avanzaremos en nuestro proyecto logístico, actualizando sus postulados y medidas, conforme a la coyuntura de mercado actual; por ello, reforzaremos y definiremos la colaboración público-privada en el despliegue de estos enclaves, participando directamente -a través del grupo empresarial de Fomento y de Medio Ambiente- en las sociedades gestoras que conforman la red; y continuaremos apoyando la financiación de las infraestructuras y servicios Cylog que se prestan bajo estrictos criterios de rentabilidad, a través de préstamos participativos y otras fórmulas de intervención que indique el mercado.

Ampliaremos el abanico de productos inmobiliarios logísticos en los enclaves, actuando, a través del régimen jurídico que rige en estos momentos los contratos y convenios de colaboración, con esas entidades gestoras; y nos centraremos en brindar soluciones logísticas eficientes en aquellos sectores del tejido logístico regional que les decía antes que son intensivos -agroalimentario, automoción, residuos, sanitario,





minero o extractivo-. Continuaremos promoviendo y desarrollando convenios de colaboración -y ampliándolo- con las autoridades portuarias vinculadas a la región; y reforzaremos la colaboración con los principales operadores logísticos de transporte públicos y privados con presencia en la Comunidad y en territorios internacionales. Definiremos y desarrollaremos, en colaboración con el Estado, una red logística ferroviaria regional, vinculada a los enclaves Cylog, con criterios de mercado, eficiencia e intermodalidad. Impulsaremos acuerdos de cooperación con Portugal, Galicia y otras Comunidades vecinas, en el marco de la macrorregión en... en estas materias, con el propósito de elevar los niveles de productividad, competitividad y rentabilidad de este espacio europeo.

En definitiva, Señorías, el objetivo es garantizar la movilidad y accesibilidad de los ciudadanos, contar con unos servicios públicos para las personas de calidad, fomentando la cohesión social y la garantía de nuestros ciudadanos de unas adecuadas condiciones de vida, especialmente en los entornos rurales y metropolitanos, e ir impulsando el crecimiento económico y la localización empresarial. Muchas gracias.

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

Muchas gracias, señor Director General de Transporte. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

#### LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Bienvenido, señor Director General. Muchas gracias por su comparecencia esta mañana aquí, por facilitar estas explicaciones exhaustivas -y creo que correctas y como... como debe de ser- de cuál va a ser... -con más detalle, evidentemente, de lo que lo hizo el Consejero de Fomento el día de su comparecencia- detallando lo que va a ser su política en materia de... de transportes esta legislatura; políticas fundamentales -como bien sabe- para la vertebración territorial, para garantizar el derecho de movilidad, para incrementar la competitividad de las empresas, para crear empleo, para dinamizar la economía.

Políticas fundamentales que ha venido detallando, pero que, curiosamente, nos llama la atención como los objetivos generales que marcó el Consejero el día de su comparecencia son los mismos -prácticamente los mismos- que ya se marcaron para la legislatura pasada; de nuevo se repiten. Y a los que se le añade una... una novedad: seguir reforzando las medidas puestas en marcha -decía-, pero reorientándolas a un escenario difícil e incierto -me parece lógico, es verdad que estamos atravesando una situación difícil-, primando las iniciativas y proyectos que favorezcan la creación y mantenimiento de empleo, protejan a los más desfavorecidos y activen y reafuercen... y refuercen nuestra economía. Esta, esta reorientación, esta... este ajuste a la situación económica actual es la única novedad que yo encontré... que el Grupo Parlamentario Socialista encontró en estos objetivos generales.

En cuanto a los objetivos concretos, bueno, pues es casi más de lo mismo, casi más de lo mismo. Yo siento, como castellana y leonesa, decirlo... decirle que... que es así, que en el programa del año dos mil siete había quince... quince medidas -es verdad que con un poquito más de detalle, pero quince medidas-, y en el programa del año dos mil once hay las mismas quince medidas -voy a ahorrar enumerarlas, pero, vamos, se las podría enumerar una a una como son exactamente las mismas-. Esto



indica que algo, señor Director General, no se está haciendo bien, o algo realmente es que no se está haciendo, porque, si no, evidentemente, a lo largo... en un periodo de cuatro años, de ocho años –contando con la anterior, que podría remontarme al programa del dos mil tres–, bueno, pues si repetimos las mismas medidas y repetimos los mismos programas, entiendo que poco estamos avanzando y algo no se está haciendo bien.

Vuelven, de nuevo, pues a comprometer también la Ley de Transporte Rural e Interurbano. Una Ley que viene comprometiéndose desde tres legislaturas ya, que no se ha terminado, que en alguna ocasión hemos tenido oportunidad de hablar en esta Cámara, también, de lo que piensa, de la posición que tiene el Grupo Parlamentario Socialista respecto a cómo se está haciendo, tramitando, redactando esta ley. Que me dice que ya tiene borrador, me alegro mucho, o sea, le felicito. Desde el año dos mil ocho que se adjudicó la... lo que ya le hemos de... le hemos dicho alguna vez, lo hemos denominado como “la privatización de la redacción de las leyes”. Lo que nunca... nunca pensé... no me puede decir que no, señor Conseje... señor Director General, porque es una empresa privada, a la que se le pagó 1.200.000 euros para que redactara la ley, entre otras... entre otras funciones que no voy a repetir, porque ya hemos manifestado aquí, en otras comparecencias y en otras ocasiones, y, como no nos vamos a centrar exclusivamente en el tema, no voy a repetir, pero así fue en el año dos mil ocho. Tenía muchas más funciones, además de elaborar el mapa concesional, los pliegos de cláusulas por las que luego, pues, se convocarán las... las futuras concesiones; en fin, tenía muchas más funciones esta empresa, pero entre ellas, además, estaba la redacción de lo que sería la... este borrador que dice que ya tiene, de la futura ley de transporte, que, ya le digo, fundamental, básica para esta Comunidad y que hace años que... que tenía que estar en marcha, y que, si tenemos suerte, pues es posible que ya esta legislatura salga adelante.

Respecto al transporte a la demanda, el transporte rural, siempre les hemos felicitado, es un buen sistema. Es un buen sistema, pero, como es un buen sistema, hay que vigilarlo. Y hay que vigilarlo para que siga siendo un buen sistema. Y últimamente estamos un tanto preocupados porque ese compromiso que plantean de extenderlo a nuevos usos y ámbitos, pues, es que no sé que nuevos usos puede tener el transporte a la demanda. El transporte a la demanda no es un transporte sanitario, el transporte a la demanda no es un transporte escolar. Es un transporte de uso de viajeros, exclusivo, sin un uso específico y concreto. No sé cómo... puede explicarnos a qué usos se refiere con este “nuevos usos y nuevos ámbitos”. “En colaboración”, también nos suscita ciertas... ciertas inquietudes esta colaboración con Diputaciones y con Ayuntamientos. ¿Van a tener que colaborar?, ¿en qué medida?, ¿cómo se sustanciará esa colaboración?

Mire, Herrera anunció que en el año dos mil once estaría finalizada la extensión del transporte a la demanda; esto es, llegaría a todos los rincones de la Comunidad. Esto, bueno, pues es, como la mayoría de los compromisos, un incumplimiento más. Evidentemente, faltan muchas... muchas zonas a las que este transporte no llega. Pero, bueno, yo entiendo que esto, poco a poco, se puede llegar a conseguir. Lo que verdaderamente sí nos preocupa es que se pueda vulnerar... vulnerar el espíritu importante que... con el que nació, con el que se está desarrollando el transporte a la demanda. El transporte a la demanda tiene que ser transporte a la demanda, no puede ser un transporte regular, no puede convertirse finalmente en un transporte regular de uso general, porque no es transporte a la demanda entonces.



Entonces ahí hay que... sabe muy bien a lo que me refiero, señor Director General. El transporte a la demanda no puede tener horario fijo, días fijos, con horarios fijos. Eso no es transporte a la demanda, eso es transporte regular de uso general. Entonces, bueno. Queremos que siga siendo bueno, por tanto, vigilar para que esto no ocurra, para que el transporte a la demanda siga manteniendo el espíritu con el que nació, el espíritu con el que se está implantando y extendiendo en la Comunidad.

Otra cosa que también nos preocupa es... lo ha dicho ahora, ha dicho que va a coordinar el transporte regular general con el especial, con el transporte especial -que no es el transporte a la demanda-, transporte especial. ¿Cómo? Nos gustaría que nos explicara cómo, cómo lo va a hacer, cómo van a ahorrar, cómo van a ahorrar, porque, otras cosas, lo que estamos garantizando con el transporte es el derecho estatutario de movilidad, garantizar el derecho de movilidad.

Si nosotros planteamos ahorro, no habrá transporte rural. Me alegra haberle oído confirmar que va a seguir manteniendo las subvenciones al transporte deficitario, porque, evidentemente, todo nuestro transporte rural en esta Comunidad es deficitario. Si mantienen la subvención, hay transporte porque hay subvención, si no, no habría transporte. Pero claro, convertir, coordinar el transporte general con el especial, a mí me preocupa una cosa: transporte especial es el transporte escolar, ¿cómo coordinamos el transporte general, de uso general, con el escolar?, ¿utilizamos el autobús de los niños para llevar a los ciudadanos? Por favor, si es tan amable, nos gustaría que nos explicara exactamente hasta dónde llega esta coordinación, hasta dónde llegan estas sinergias de las que... a las que se ha referido.

Respecto al transporte urbano, pues, la Ley de Transporte Urbano y Metropolitano también está sin desarrollar. Es una ley del año dos mil dos, y desde el año dos mil dos no tiene desarrollo reglamentario. Diez años después también seguimos sin haber completado los planes coordinados de explotación, siguen pendientes Palencia, Ponferrada, Valladolid, Zamora, Soria, Ávila; además, algunos de ellos ni siquiera se plantean. Tampoco voy a profundizar aquí porque, además, hemos tenido y hemos debatido largo y tendido acerca de esto. Pero nos preocupa que... que esté tan lento, que todas estas ciudades no tengan... no puedan disfrutar de un transporte metropolitano. Tampoco tenemos los planes coordinados de explotación.

Habla del sistema de tarificación para imputar los costes, y que lo hará con criterios de equidad social, para jóvenes, para pensionistas, para discapacitados. Pero ¿lo va a pagar la Junta o lo van a pagar los Ayuntamientos? A mí me gustaría verlo en las partidas del Presupuesto -de este Presupuesto que han... que han secuestrado, que deberían haber presentado, deberían presentar, que no van a presentar-, me gustaría ver una partida con subvenciones concretas para facilitar, con criterios de equidad, el transporte a estos colectivos.

Respecto a las estaciones de autobuses, bueno pues, también hemos hablado largo y tendido de ellas, se encuentran en estado bastante lamentable. Y no se lo dice el Grupo Parlamentario Socialista, se lo dice el... El Consejo Económico y Social hizo un informe en el año dos mil nueve, y relató la situación en la que se encuentran gran parte de las estaciones de autobuses de la Comunidad. Es verdad que no todas son de la Junta de Castilla y León, no todas son de los Ayuntamientos, algunas son privadas. Pero, en cualquier caso, las que son de propiedad de la Administración la Junta es absolutamente responsable porque son propiedad de la Administración, aunque sea una responsabilidad subsidiaria. Y en otros casos, pues, la... el control de



vigilancia. Vigilancia y... de que, al menos, cumplan con la normativa de accesibilidad, que no cumplen.

También carecemos de una ley que regule las estaciones de autobuses y las infraestructuras complementarias de transportes. Y, desde luego, a... se pretendía incluir en el reglamento de desarrollo de la Ley de Transporte Urbano y Metropolitano, pero bueno, como no se ha desarrollado reglamentariamente, no está incluida. Me alegra haberle oído decir esta mañana que va a plantear una ley específica para... para esto. Me alegra porque creo que es así como se deben de hacer las cosas.

Respecto al transporte de mercancías, bueno, pues este es el hermano pobre del transporte. Es un sector atomizado, difícil, con muchísimos problemas. Y parece que sí, que repuntó, parece que se reactivó un poco en el año dos mil diez, pero, bueno, fue aparente, porque en realidad el repunte -como sabe que se mide junto con la rama de comunicaciones-, pues obedecía más a la parte de comunicaciones que a la parte de mercancías y de transporte de... en sí, pero... Descensos hablamos en matriculación, de casi el 14 % de vehículos; descensos en mercancías... en transporte de mercancías del 9 %; descensos en intercambios -intercambios en el interior de la Comunidad-, pues, casi del 14 %.

Un sector, de verdad, con serias dificultades. Que es verdad que para ellos no es una novedad. Para el sector no es una novedad, porque es un sector que atraviesa dificultades y arrastra dificultades desde hace muchos años. Pero... pero que hay que ayudarles, que hay que impulsarles. Que las juntas arbitrales de transportes no funcionan, que no son resolutivas, que tardan meses y meses en resolver. Que luego, claro, no son de obligado cumplimiento y al final, bueno, pues, los transportistas, pues están reacios ya ni siquiera a acudir a las juntas arbitrales porque no les resuelven el problema. La inspección hay que hacerla en la calle, se lo he dicho más veces; no se puede hacer la inspección en los despachos. Me parece bien que sean selectivas, me parece bien que se inspeccione contra las prácticas en contra de la competencia -que hay muchas, que se practican con mucha frecuencia en el sector-. Intrusismo absoluto, no solamente de nacionales, sino también de... de otros países; y esto es lo que tiene que controlar la inspección. Pero esto a veces se controla más en la calle que... que en los despachos, pidiendo documentación a los transportistas, que lo único que les hace es complicarles la vida hasta que recopilan la información que tienen que enviar a la inspección. Entonces, a veces es más fácil el trabajo de calle y de campo.

En cuanto a facilitar el crédito a las pymes, me parece bien que... que colabore con el ADE para que esto ocurra, pero también, de alguna manera, regular el sector. Mire, le voy a... le voy a relatar una anécdota rápida, rápida. Las agencias de transportes le piden a los transportistas -a los pequeños, desde luego, a las grandes multinacionales están exentas de todo-, le piden a los pequeños que presenten certificados de que están al corriente de pago, para hacer una operación con la agencia. Pero ¿quién le pide a la agencia que presente certificación de pago cuando tenga que pagar al transportista? Nadie se lo pide a la agencia, de manera que las agencias, cuando presentan certificación... no presentan certificaciones de estar al corriente de pago con la Administración a nadie, en ningún momento, pero pagarán o no pagarán al transportista. Quiero decir, las agencias no se fían del transportista, pero el transportista se tiene que fiar de las agencias. Ahí también tiene un buen campo abonado para la inspección.



Ahora se comprometen a seguir desarrollando, reforzando, redefiniendo la colaboración público-privada en el despliegue de los enclaves logísticos. ¡Uff!, seguir desarrollando, seguir desarrollando una red que está prácticamente paralizada –también lo hemos hablado muchas veces aquí– y redefinir, con la colaboración público-privada. Bueno, bueno, puede ser la puntilla... la puntilla de... de la extensión, despliegue y desarrollo previsto de la red Cylog. Porque sustituir las subvenciones a los enclaves por préstamos retornables –bueno–, sujetos a estrictos criterios de rentabilidad... Hombre, la rentabilidad en el transporte está como está, está como está. Por tanto, dudo yo que muchas empresas estén dispuestas a arriesgar su capital, extendiendo la red Cylog. Claro, si, al final, luego todo lo paga el transportista... Claro, les cobramos por los centros de transporte, por el uso... lógicamente, ahora, hoy anuncia que incrementará el número de inmuebles en los centros. Si es que da igual, si... como lo va a pagar el transportista... Entonces, llegará un momento que, al final, dejen de utilizar este tipo de... de instalaciones, porque no... no les será rentable en ninguno de los casos.

Y nos preocupa el desarrollo de la red: quince enclaves previstos, cinco realmente operativos. En el dos mil nueve debería... deberían haber estado todas las sociedades gestoras constituidas –no lo están–, en el dos mil once, los planes de negocio y financieros realizados –pues les queda dos meses nada más–, para, finalmente, consolidar la red en el dos mil quince. Pero la realidad es que tienen operativo solamente el 6 %, el 6,9 % de lo previsto en la red Cylog; eso es lo que está operativo. Y son antiguos centros de transporte –es verdad que remodelados en muchos casos, algunos bien remodelados, pero antiguos centros de transporte–; del resto, nada. Los servicios vinculados a determinados sectores económicos, pues, once industriales y de automoción previstos en la red, y funcionan solamente cuatro: uno de distribución, que está en Benavente, está operativo; el agroalimentario previsto en Almenar de Soria no está hecho; el farmacéutico de Aranda no está hecho; y el minero de Ponferrada, pues tampoco está hecho.

Respecto al transporte ferroviario, sea un servicio social, vertebrador –estamos de acuerdo–, va a continuar con los convenios con FEVE y con los operadores para seguir atendiendo la red –nos parece bien–, y planteaban que definirían una red logística ferroviaria eficiente. Claro, plantear en un programa de gobierno, después de veinticinco años de Gobierno en esta Comunidad, decir que “vamos a definir una red logística ferroviaria eficiente –yo, la primera pregunta que me hago es que ¿hasta ahora no era eficiente?–, asociada a los enclaves logísticos y a la logística Cylog, y promoveremos la cooperación con la Administración del Estado”. Esto sí, ahí lo entienden perfectamente.

Respecto a... a la red logística ferroviaria regional, que va a impulsar junto con el Estado, pues claro, hay 7.000 millones de euros en el Plan Estratégico de Impulso al Transporte de Mercancías por Ferrocarril. Hay un plan estratégico del Estado con 7.000 millones de euros. Evidentemente, entiendo que el... la Junta de Castilla y León tenga que hacer lo que tiene que hacer, efectivamente: ampararse en este plan estratégico para tratar de actuar en la... en la red.

Respecto a las estaciones de esquí, también planteaba el impulso y desarrollo a las estaciones de esquí en montaña, regionales, siempre desde la garantía de un desarrollo sostenible y compatible con los valores naturales del entorno. Me gustaría que ahora, en su segunda intervención, si pudiera, profundizara en cómo va



a sustanciar este impulso, esto que... que denomina "impulsaremos las estaciones de esquí". ¿Cómo, cómo? ¿Con aportaciones económicas, con respaldo moral...? ¿Cómo?

Y si tiene idea... tienen idea de hacer o de formar, o de constituir, un modelo común de desarrollo, de promoción, para todas nuestras estaciones de esquí –es una propuesta que desde el Grupo Parlamentario Socialista le hemos hecho en reiteradas ocasiones–, y si han previsto algo de esto.

Respecto a los aeropuertos...

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

Vaya finalizando, señora Muñoz de la Peña.

**LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:**

(Finalizo, Presidenta). ... respecto a los aeropuertos, bueno, desarrollo desigual, competencia de la Junta... competencia estatutaria de la Junta promoción de los aeropuertos. Y todos tienen un desarrollo bastante desigual. Y cada año que transcurre, cada año que pasa, más es la brecha de diferencia entre el desarrollo de unos y de otros, entre el número de vuelos, viajeros, mercancías entre unos y otros, operaciones que realiza el aeropuerto.

No hay... –se lo hemos dicho más veces– no hay una... si no hay una buena promoción de un aeropuerto, evidentemente, disminuirá el uso. Esto... cuando dice lo de la demanda, que es que hay... los aeropuertos se moverán en función de la demanda. Mire, señor Director General, la demanda... se actúa sobre la demanda; y hay mecanismos, y medios, y formas, y modos y maneras de actuar para activar la demanda. Si no se actúa sobre la demanda, evidentemente, la demanda va... va cayendo. Pero hay políticas para incrementar la demanda, y esto es lo que hay que hacer con nuestros aeropuertos, de forma que tratemos de igualar el uso, el número de operaciones y los criterios. El problema que tenemos –y se lo hemos repetido también más veces– es que no tenemos un criterio común, no hay un modelo aeroportuario regional que mueva, que promueva los cuatro aeropuertos a la vez. No hay un modelo único y común de gestión; cada aeropuerto tiene un modelo distinto de gestión: unos con consorcio, otros sin... sin consorcio, con un comité técnico que no tiene competencias, que no tiene presupuesto, que no tiene fondos; por tanto, no tiene recursos. Y aquí cada uno no puede hacer la guerra por su cuenta, no puede luchar a su manera y no pueden competir entre sí. De manera que también le queda un gran trabajo que hacer en materia aeroportuaria. Nada más por el momento, y muchas gracias, Presidenta.

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

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Jesús Ángel Peregrina Molina.

**EL SEÑOR PEREGRINA MOLINA:**

Sí. Gracias, señora Presidenta. Señor Director General, agradecerle lo primero su buena disposición para comparecer en las Cortes, ante esta Comisión, para facilitarnos el... el trabajo de la propia Comisión. Ha expuesto usted las bases sobre



las que se va a desarrollar el trabajo y las actuaciones de esta Dirección General. Y, como ha señalado, son tiempos difíciles, son momentos en los que hay que priorizar las actuaciones. Desde el Partido... desde el Grupo del Partido Popular, queremos mostrarle todo el apoyo a las líneas de actuación marcadas, objetivos que se fijan a... a medio y largo plazo, y no -como parecen entender algunos- que tiene que ser de hoy para mañana. *[Murmullós]*.

Los planes y... y proyectos puestos en marcha en los últimos años han servido, efectivamente, como elementos vertebradores del territorio. Pero, además, se ha permitido que muchos de nuestros vecinos -los más desfavorecidos, que viven en pedanías y en aldeas- hayan tenido y sigan teniendo la posibilidad de desplazarse a los núcleos principales de cada zona para poder tener acceso así a servicios tan básicos como la salud, el comercio o la Administración. Y me estoy refiriendo, claro está, al... al servicio de transporte a la demanda, la gran apuesta y el gran acierto que se ha desarrollado desde su Dirección General, y que seguirá ampliando su red hasta crear una malla que cubra la totalidad de la Comunidad. No hay que olvidar que nuestra Comunidad es la región con mayor superficie, con mayor número de municipios y con la mayor dispersión de población, por lo que llegar a todos estos núcleos de población es una tarea digna de reconocimiento. Como es digno de reconocimiento también el esfuerzo que se realiza para mantener abiertas muchas líneas de ferrocarril, y asumiendo los déficit de explotación, precisamente por su función social para toda la población de nuestra región.

Pero, para poder tener unos buenos transportes interurbanos, dependemos también de que haya una buena red de infraestructuras, y en ocasiones nos encontramos con dificultades. Y me refiero al abandono que, por parte del Gobierno Central se ha ido llevando a cabo con nuestra región. Y me voy a referir al... la infraestructura concreta del corredor del Duero, ya que me toca sufrirla cada día que vengo aquí, a Valladolid, como al resto de los usuarios de esa vía, en la que no solo se perjudica al transporte de viajeros y de mercancías en la... en la región, sino que lo más grave es que dificulta enormemente la vertebración del territorio y la cohesión social, en este caso al que me refiero, de Soria y los sorianos con el resto de la Comunidad.

Hablábamos de que son momentos muy delicados y difíciles, y por eso aplaudimos la priorización de actuaciones y la necesidad de la colaboración público-privada en el desarrollo de la red Cylog. Desde el Grupo Socialista, señor Director General, se critica esta necesidad, pero no hay que olvidar que el encontrarnos en esta delicada situación se lo debemos, en gran parte, al nefasto... a las nefastas políticas económicas que se han llevado desde el Gobierno de la Nación.

Igualmente, parece increíble que desde el Grupo Socialista se... se haga mención tanto al Cylog y se critique al Cylog, y resulta que para la Comisión de hoy había un punto que se iba a hablar del Cylog y lo han retirado. Ahí está... ahí queda claro el compromiso con... con el Cylog.

En cuanto a las críticas vertidas... que se vierten con el modelo aeroportuario, el señor Consejero, en su comparecencia, lo dejó muy claro, ¿eh?: los aeropuertos pertenecen a AENA, en ningún caso a la Junta de Castilla y León, y AENA es quien tiene que organizar todos los servicios. La Junta de Castilla y León hace la promoción, y, hombre, no pretenderán que desde la Junta se regalen los billetes para que haya muchos vuelos.



En fin, desde el Grupo del Partido Popular lo tenemos muy claros... muy claro: las políticas de transporte son necesarias para garantizar la movilidad de las personas y el acceso de estas a los numerosos servicios públicos, son necesarias para generar y mantener el empleo, para cohesionar el territorio. Y desde la Junta de Castilla y León se está haciendo bien, o, al menos, así lo perciben los ciudadanos de esta Comunidad, que ya lo demostraron el pasado día veintidós de mayo. Muchas gracias.

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

Gracias, señor Peregrina Molina. Para contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

#### EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Muchas gracias, señora Presidenta. Agradezco el tono de las intervenciones que se han tenido, y, por supuesto, las aportaciones que se han hecho. Para contestar a la Portavoz del Grupo Parlamentario Socialista, señora Redondo... *[murmullos]* ... ¿señora Redondo de la Peña? *[Murmullos]*. ¡Ah!, señora Muñoz de la Peña. *[Risas]*. Pues sí que estoy bueno yo, perdón.

Nos pide y nos dice que mantenemos más de lo mismo. Yo creo que hemos hecho un relato –también ha sido reconocido por Su Señoría–, un relato exhaustivo de lo que es el escenario del transporte; todos sus modos, todos sus ámbitos territoriales, todos sus subsectores están recogidos y plasmados en los objetivos que el Gobierno Regional ha expresado aquí, y yo reitero en este momento. Por lo tanto, no es que hagamos más de lo mismo, es que yo creo que hemos aprendido –y deberían aprender otros– a cómo se gestiona un sector que está dando... que está dando servicio público esencial a la inmensa mayoría del territorio y que está creando unas condiciones de competitividad y de mercado que han sido elogiadas y que están siendo extrapoladas a otros lugares.

Lo primero que hay que ver es el... si esto que nosotros hacemos realmente funciona. Pues mire, el reconocimiento social del transporte público en Castilla y León, al margen ya de premios –el último que hemos recibido ha sido en... por la Asociación Internacional de Nuevas Tecnologías en Cataluña, por ejemplo, en el transporte a la demanda–, pero es que más importante que estas cosas son el grado de satisfacción de los usuarios: sobre 10 puntos, 9,8; 9,8. Y eso lo sabemos a través de encuestas directas, porque el servicio público de transporte a la demanda es una técnica de gestión que pone en contacto directo y personal a los... –como bien sabe– a los viajeros, se planifica el transporte con ellos, y, por lo tanto, sabemos en cada momento cuáles son sus necesidades. Y... desde luego, y los datos objetivos y evaluados así lo confirman.

Dice que son medidas que se reiteran en el tiempo. Pues... pues es que los planes de transporte, evidentemente, tienen que tener un rumbo, tienen que tener una dirección para saber por dónde tenemos que ir. Nos gustaría hacerlo todo a... todo de repente, todo al mismo tiempo y llegar a todos los lugares. Es obvio, es obvio que hay que... que hay que actuar con recursos, y que es imposible materializar –a no ser que fuera una actuación divina–, desarrollar y materializar los... las medidas en tres-cuatro años o no sé cuánto tiempo.





La Ley de Transporte Rural e Interurbano -que venimos anunciando hace dos o tres años- tiene un elemento clave, y es que el Estado debe promulgar una legislación básica. En los últimos dos años ha modificado la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres en tres ocasiones: la ha modificado en el dos mil nueve con la Ley Ómnibus; la ha modificado con la Ley de Economía Sostenible -más de veintitantos artículos-; la ha modificado con la Ley de Transporte... la Ley de Contrato de Transporte; y la ha... y la estaba modificando en estos momentos, a través de un proyecto de ley que se estaba debatiendo en las Cortes. Sin un marco jurídico de referencia, nosotros no podemos desarrollar una ley que, al minuto, podríamos tener que cambiarla o modificarla.

Porque mire, las concesiones actuales, en función del Decreto-ley que las Cortes de Castilla y León convalidó, tienen un periodo de vigencia que van más allá de dos mil once-dos mil doce, llegan hasta el dos mil dieciocho-dos mil diecinueve; y tienen un régimen jurídico expresamente ligado a la normativa actual. Es... son derechos adquiridos y se regulan por el mismo. Con lo cual, no hay tanta necesidad de ese marco, porque la Ley de Transporte Rural, fundamentalmente, lo que... los postulados de la misma, desde luego, el proyecto, el borrador que hemos redactado, desde luego, se basan en configurar y dar un apoyo a lo que venimos haciendo, reconocido socialmente por unos, por otros, y, lo más importante, por los ciudadanos. Pero claro, ante esa inseguridad, esa incertidumbre de la normativa estatal nos obliga a repensar y nos obliga a retrasar este proyecto que se apoya y se sustenta -insisto- en legislación principal, en legislación básica del Estado, sometida a vaivenes cada dos por tres, y no son... y esto desde luego... y esto desde luego no es una opinión, es un hecho.

Dice que el transporte a la demanda hay que vigilarlo, pues claro que hay que vigilarlo. Nosotros hemos llegado a ciento cuatro zonas, a tres mil quinientos núcleos de... de población, y tenemos un sistema que se vigila todos los días. Cada día sabemos por dónde están los autobuses. Conectando nuestros sistemas de telecomunicación sabemos exactamente dónde está cada autobús, sabemos lo que pasa, controlamos y gestionamos las incidencias y conocemos... y conocemos la... el grado y la opinión que tienen los usuarios, que son los principales destinatarios. Más control que esto...

Claro que lo vamos... y vamos a seguir poniendo el acento en el mismo. Y lo hemos hecho hasta ahora para configurar las rutas, para configurar las expediciones o los itinerarios, directamente con los... colaborando directamente con los Ayuntamientos, con las Diputaciones. Si alguna Diputación quiere colaborar y mejorar el servicio de transporte a la demanda, como existe -caso, por ejemplo, de la Diputación de Valladolid, y en su momento Palencia y Burgos-, pues lo haremos, pues ¿por qué no? Pues claro que le daremos participación a la Diputación para seguir ampliándolo a nuevos usos.

Usted decía que el transporte a la demanda, la naturaleza jurídica del mismo, no era un transporte regular. No, no, ahí, permítame que la corrija: es un transporte regular de uso general, es una técnica de gestión, es una técnica de gestión. Mire, la LOTT actual -y nosotros vamos a ampliar precisamente en el borrador, y por eso le estoy dando algunas pautas de lo que vamos a hacer-, la LOTT actual establece un régimen de explotación flexible y adaptado a cada concesión, o al ámbito territorial donde se circunscribe, en función de la baja demanda, y permite condiciones de explotación abiertas.



El transporte a la demanda, lo que hicimos, con esa misma naturaleza jurídica, es facilitar que los itinerarios sean abiertos para que llegue más pronto, definir un régimen de horarios concreto para que las fluctuaciones fueran mínimas, definir unos recorridos cortos –definir unos recorridos– para que los tiempos de espera fueran los mínimos imprescindibles, y utilizar las nuevas tecnologías para ello, de tal forma que, a través de una central de reservas, el ciudadano se pone en contacto y, ya, inmediatamente, tiene definido el itinerario, la ruta y la hora a la que se va a recoger, y sabe exactamente a qué hora se le va a devolver. Eso es un transporte regular de uso general como otro cualquiera, y es una técnica de gestión como otra cualquiera.

Tan es así que, mire, para incorporar nuevas rutas a los títulos concesionales establecidos –y los títulos concesionales sabe que son de transporte regular de uso general–, lo que hacemos es modificarlos, e incluirlo, y establecer... y establecer esas expediciones bajo este régimen de explotación. En el transporte a la demanda no importa tanto el número de viajeros como sí la prestación de servicio a aquellos ciudadanos que viven en esos espacios rurales, y con que haya unas... una persona en un asentamiento fijo y llame, vamos a buscarle.

Pero, claro, cuando le decía que vamos a reorientar, a reajustar, significa los... las decisiones en transporte público, en función de las tendencias que tiene la demanda, se adoptan con espacios de tiempo amplios; no podemos saber cuál es la movilidad en invierno si todavía no se ha producido, o la movilidad en días lectivos. Y buscamos siempre dos o tres años para saber cuál es la tendencia, precisamente, de las personas. Precisamente por eso nos... hemos detectado que algunas zonas, pues tienen escasísimo número de viajeros y que, por lo tanto... y que, por lo tanto, hay que reajustar, después de cientos de rutas, miles de expediciones, miles de localidades, zonas alejadísimas, y todo esto en un periodo récord. Las... las dos mil quinientos núcleos de población doblan, por ejemplo, el sistema concesional del Estado, y todo eso lo hemos hecho en cuatro años; no hay parangón, se lo digo en serio, no hay parangón. Pero, evidentemente, después de tres o cuatro años, o dos años, o un año de funcionamiento de las rutas, vamos adaptándolas.

Hay nuevos usos para el transporte a la demanda. Pues claro que hay nuevos usos. Piense, por ejemplo, en el búho nocturno que quieren implantar, por ejemplo, algunas localidades en estrecha colaboración con nosotros; eso, desde luego, permite una gestión de esta naturaleza, porque saben a qué hora van a recogerles y a qué hora se les va a devolver. Permite también este uso en determinados ámbitos metropolitanos; piense usted que no todos los ámbitos metropolitanos de Castilla y León tienen un rango –por llamarlo de alguna forma– policéntrico: hay una ciudad y muchas localidades que confluyen allí; hay mucha dispersión en el ámbito metropolitano de Burgos, muchos núcleos con un perfil rural, y claro que también podemos extender el transporte a la demanda ahí. O podemos extenderlo también en la... en el desarrollo de los... de transporte público colectivo en los espacios... en los espacios naturales. Lo que le digo es que hay usos, hay otros ámbitos, hay posibilidades para el transporte a la demanda; así nos lo están requiriendo otras Comunidades, y se lo pongo como ejemplo.

Y hay mucho marco de colaboración, insisto, para... y mucho recorrido, para convenir con las Corporaciones Locales y aquellos otros que quieren prestar este servicio público esencial.



Me decía que el Presidente Herrera anunció que en el dos mil once se completarían las zonas. Mire, este dos mil once hemos abierto siete nuevas zonas y afectado a cerca de doscientos municipios o localidades nuevas; hemos cubierto el ochenta... está cubierto el 85 % del territorio regional de transporte a la demanda, pero hemos ido incidiendo en aquellas zonas donde, o bien no había cobertura, o la cobertura del transporte convencional era... no era todo lo eficiente que nosotros deseábamos, y hemos primado, precisamente, esas zonas.

El 15 % residual... y ¡claro que lo vamos a acometer! Y lo vamos a acometer optimizando también los recursos que venimos destinando al transporte a la demanda con estos reajustes que le he dicho, y, desde luego, y con los... y esperamos -y estamos seguros que así será- disponibilidades presupuestarias, porque, para nosotros, el transporte público es un servicio público esencial, el transporte a la demanda atiende necesidades primordiales de primer... vitales para los ciudadanos que viven allí, y seguiremos insistiendo en ellas. Pero daremos prioridad a la cobertura total territorial de la Región, y después, conviniendo con las Diputaciones, o con las entidades o Corporaciones que tengan a bien, extenderlo a estos usos que le he dicho; que también es posible como gestión.

Me decía: ¿cómo vamos a coordinar el transporte regular de uso general y de uso especial? Mire, hasta ahora está ya coordinado. Existe en Castilla y León el denominado "derecho de preferencia" que determina que rutas escolares que tengan un grado de coincidencia con las... con los recorridos de las rutas de carácter general, y sean deficitarias, muy deficitarias, y tengan un grado de ocupación ínfimo, el proveedor de servicios de transporte concesionario tiene que igualar... tiene una especie de derecho de tanteo para optar a ese transporte escolar.

También se permite el uso compartido de vehículo, y está así... y está así reflejado en la propia normativa. Pero nosotros queremos dar un paso más allá. Solo tiene que mirar en Cantabria o en Asturias y verá lo que le estoy diciendo; ¿cómo se coordina?, pues a través de zonas, a través de establecimiento de zonas amplias donde se liciten conjuntamente... -una vez venzan los contratos de concesión- donde se liciten conjuntamente el transporte regular y el transporte general. Pero esto lo haremos... esto lo haremos en sintonía con las asociaciones de padres, con las Corporaciones Locales, y, por supuesto, en directa correspondencia, como no podía ser de otra forma, con la Consejería de Educación. Pero es factible, es posible, ya se está produciendo esa coordinación, y vamos a inyectar mucha eficiencia, porque, al fin y al cabo, lo que se generan son economías de escala.

La ley de transporte metropolitano. Le aplico los mismos criterios que a la Ley de Transporte Rural e Interurbano. Será una sección de la misma, con directa afectación a la Ley de Transporte Metropolitano y Urbano de Castilla y León. En ese momento también la modificaremos, porque está sometida a lo... a esos postulados y a esa servidumbre con respecto a la legislación estatal a la que me hacía referencia antes.

Dice que seguimos sin extender los planes de transporte metropolitano. Este año hemos implantado el de León. El de Valladolid está en una fase muy... yo creo, muy avanzada de elaboración. Hay connotaciones y requisitos tecnológicos que cumplir, y hay también la responsabilidad inherente a cualquier Administración Pública de ser eficiente con los recursos. Actualmente, el transporte urbano de Valladolid está vinculado, porque su concesión, porque sus derechos así lo establecen, y tiene una tecnología que se... por razones de... de edad o de antigüedad, vence aproximadamente a finales de este año o primeros del que viene.



Hay que compatibilizar, en los autobuses del ámbito metropolitano, con los autobuses del transporte urbano, sistemas tecnológicos que permitan la integración de redes, para después compartir, con un billete único, las posibilidades que brinda precisamente las conexiones urbanas y las metropolitanas. No vamos a tirar el dinero -millones de euros- si, previamente... si después no es compatible con el que decida el Ayuntamiento de Valladolid. Es una cuestión puramente técnica, porque los estudios están hechos, los análisis de demanda también, las soluciones también, y la capacidad de respuesta también. Con lo cual, es ese condicionante.

Otros ámbitos metropolitanos. Pues dependerá de la voluntad, porque la Ley de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León define claramente de quién es la responsabilidad, de quién es la iniciativa para instar un transporte mancomunado, y es de los Ayuntamientos, de todos los Ayuntamientos. Se plantean ante la Junta, y la Junta, desde luego, empieza con la fase que, sin... es un proceso de medio plazo en cuanto a... hasta su implantación, porque, lógicamente, hay que hacer análisis, hay que hacer... hay que... hay que conciliar muchos intereses de operadores, de... de Administraciones Locales: cuánto está dispuesto un Ayuntamiento a cofinanciar, qué numero de servicios quiere, si es el adecuado o no es el adecuado, qué horarios.

Pero los datos del transporte metropolitano cantan. En Castilla y León se ha incrementado, en las cuatro zonas del transporte metropolitano, de forma dispar, ¿no?, en una con respecto a otra. En Burgos, el 60 %; en Segovia, el 15 %; en Salamanca, el 9 %; y en León, con datos de seis meses, tampoco teníamos mucha certeza, porque antes no teníamos el... el número exacto de... de viajeros, de usuarios. Ahora ya sí los tenemos, porque con la plataforma tecnológica sabemos cuántas... cuántas personas se desplazan en esto. Bueno, y podemos hablar de que ha habido un incremento significativo. No me atrevo a dar porcentajes, pero la última cifra era un millón y medio de viajeros de León.

Yo creo que con eso hemos conseguido los objetivos que nos hemos marcado con la coordinación del transporte. Y eso lo hemos hecho gracias a que la Junta financia, de término medio, el 70 % -que venga Dios y lo vea-, el 70 % de los costes de instalación de las infraestructuras, y financiamos fundamentalmente la bonificación de billetes, financiamos la bonificación de billetes -que puede llegar a representar hasta un 50 o un 60 % de reducción- para esos colectivos necesitados precisamente, que son más cautivos y que tienen más dificultades de carácter económico: jóvenes, pensionistas o jubilados, discapacitados y mayores de sesenta y cinco años. Ese es el mejor dato para saber que funciona el transporte metropolitano.

Yo he tenido ocasión de recorrer los cuatro áreas de transporte metropolitano, una vez que han tomado posesión las nuevas Corporaciones Locales, y le puedo asegurar que todos, absolutamente todos -y son exactamente el número de municipios afectados en esta materia doscientos sesenta y siete núcleos de población integrados en setenta y tres municipios-, todos han manifestado su aceptación al transporte, su continuidad y la apuesta por el mismo. Yo creo que eso es el principal indicador de eficacia y de, por supuesto, de eficiencia.

Y no se puede imaginar la dificultad técnica, jurídica, funcional y operativa que conlleva todo esto. Cuatrocientas una mil expediciones se hacen en... en el ámbito del transporte metropolitano. Seis millones de viajeros/año son los que se desplazan por estas áreas. Y ha habido un desplazamiento al ámbito público -fíjese- del 50 %. Están utilizando... están utilizando sistemas bonificados el 50 % de los usuarios que



utilizan el transporte metropolitano. Yo creo que eso es una prueba clara de que viene funcionando, y los efectos sobre la congestión, sobre el aire, sobre el medio ambiente, desde luego, son... están fuera de toda duda.

Las estaciones de autobuses. Mire, hemos actuado en treinta y siete estaciones de autobuses, con 17 millones de euros en los últimos años. Y hemos intervenido en refugios de espera en más de cuatrocientas cincuenta, con otros 5.000.000 de euros. Estamos ahora estrechamente relacionados con las sociedades de la alta velocidad, de las sociedades gestoras encargadas de... de desarrollar los planes de la alta velocidad en cada una de las provincias, para integrar nuestras estaciones o las estaciones de otros en el ámbito, precisamente, de esos... de esos planes de urbanización o de ordenación como consecuencia de la llegada de la misma. Y, por lo tanto, a estos datos me remito.

Transporte de mercancías. Evidentemente, comparto su diagnóstico de... de... del sector, un sector muy atomizado, un sector donde... donde el grado de intrusismo es muy elevado, un sector que es el segundo que ha sufrido las consecuencias de la crisis más negativamente, por detrás del sector de la construcción; y es lógico, es un sector... es un sector que está subordinado a la actividad productiva; pues claro, si la actividad productiva ha caído en un 30 %, pues claramente tiene que haber un reajuste con... Era un sector, y es un sector, que está yo creo que saturado -hay una sobrecapacidad- y que, por lo tanto, tiene ese efecto, tal vez, de equilibrio. Pero, evidentemente, es un sector que necesita todo el apoyo de las Administraciones.

Pero fíjese, el transporte de mercancías tiene el rango de ser un servicio de carácter discrecional. Las autorizaciones de transporte de mercancías son de ámbito nacional. La regulación del transporte de mercancías, la ordenación del transporte de mercancías es exclusiva del Estado. Nosotros no tenemos nada más que facultades de inspección. La ordenación y la regulación del mismo -por lo tanto, la promoción del mismo- corresponde al Estado, competencia exclusiva del Estado. Muy vinculado, también, a reglamentos y directrices europeas, muy vinculado: tiempos de conducción y descanso, también por razones de seguridad vial, etcétera. Con lo cual, eso plantéesele usted al Estado, qué hay que hacer con el transporte de mercancías. Yo le he dicho lo que vamos a hacer en el ámbito de nuestras posibilidades, y le he dicho que vamos y estamos... algo fundamental, como en todos los sectores, evidentemente, es la falta de crédito; hoy es la sangre de cualquier empresa -siempre lo ha sido, pero hoy más; entre otras cosas, porque carece de ella-.

Lo que estamos haciendo es actuando directamente sobre este sector, y vamos a actuar directamente sector en estrecha colaboración con una organización pública regional que es la ADE, para incentivar precisamente esto y posibilitar el acceso al crédito a las pymes; pero, ojo, tienen que demostrar un grado de eficiencia y que apuestan por esta región.

Pero, fíjese, me hablaba de las Juntas Arbitrales de Transporte, y me decía qué hemos hecho. Pues mucho. Hemos dotado a varias Juntas Arbitrales de Transporte con el personal y recursos con... nombrando a presidentes (de Valladolid, en Burgos...), y pensamos seguir extendiendo esto. Pero, claro, no todas tienen la masa crítica suficiente para tener una organización estable; hay provincias donde el grado, o el nivel o el rango de litigiosidad es mínima y no podemos por eficiencia de recursos. Pero, en el año dos mil once, hemos superado los cuatrocientos cincuenta laudos dictados, un 50 % más que el año pasado; eso es eficiencia en la gestión,



¿eh? Hemos incrementado un 54 % el número de vistas, pero le recuerdo que, la Ley Arbitral, los procedimientos de simplificación y gestión vienen dados por normativa estatal; en ningún caso, los seis meses máximos que nos permite la ley lo hemos sobrepasado en la resolución de un laudo, y estamos en disposición de decir que promulgaremos una normativa, un decreto, que adapte la realidad, precisamente, a esta situación; pero ya estamos actuando desde el suelo. Yo creo que son datos muy importantes.

Incluso, además, vamos a poner a disposición... uno de los problemas de... de este tipo de procedimientos de justicia gratuita es el depósito... qué se hace con el depósito de las mercancías; pues, precisamente, pondremos, en estrecha colaboración, a la red Cylog para que cumpla esta función.

La logística. Me está diciendo que es una red paralizada. Bueno, yo le... he tenido ocasión de... de exponer ante esta Cámara -y el Consejero, me consta, en reiteradas ocasiones- cuál es el estado de situación y funcionamiento de cada uno de los enclaves logísticos: siete en funcionamiento -Benavente, Burgos, León, Palencia, Salamanca, Ávila y Valladolid-. Mire, el de Palencia no estaba en funcionamiento; el de Ávila no estaba en funcionamiento, es nuevo, es nuevo, se gestiona directamente, en estos momentos, por la empresa pública Provilsa; se ha dado un vuelco al de Salamanca; se ha dado un vuelco al de León; se ha dado un vuelco al de Burgos; en definitiva, estoy diciendo que hemos adaptado el modus operandi que funcionaba en los... en los centros de transporte para convertirlos en verdaderos centros logísticos. Es que la logística no es solo transporte, es una parte, el transporte, de la actividad logística; no es solo transporte la logística, ¿de acuerdo?, es mucho más la logística.

En el ámbito ferroviario, nos hablaba de que hemos dicho -y creo que de forma concreta- cuál es lo que estamos haciendo y qué pretendemos hacer en este escenario de crisis económica: mantener los servicios deficitarios; pero le recuerdo que corresponde al Estado. Mire, el Estado tenía obligación, antes de octubre de dos mil diez, de definir la red de interés general; todavía no lo ha hecho, todavía no lo ha hecho, estamos a la espera de que nos diga cuál es la red de interés general, susceptible, por lo tanto, de tener financiación o subvención pública, y el Estado todavía no lo ha dicho. Usted sabe que Renfe ejerce un monopolio férreo -y esto tómelo literalmente, en el sentido de rígido, de rígido- sobre... sobre esto; y nosotros definiremos claramente... -y eso en el ámbito de viajeros-. Usted me dice que cómo podemos actuar en las líneas... Pues claro, en... en las líneas ferroviarias, porque si actuamos en las líneas ferroviarias, desde luego lo que estamos haciendo -le decía antes- es que... garantizar que un tren va a seguir pasando por ahí, y no escudarse, como se ha escudado muchísimas veces el Estado, en que la línea estaba en pésimas condiciones, o abandonándola o estableciendo horarios muy pocos... muy poco eficientes. Y, desde luego, que en esta materia, en materia de desarrollo de una red ferroviaria de mercancías, bueno, hemos convenido con el Adif el año pasado para definir los nodos logísticos en función... con criterios de intermodalidad también. Estamos desarrollando el... con el Gobierno de la Nación, en la conferencia sectorial que tuvimos, nos prometió este plan; nos prometió... nos prometió que íbamos a actuar -estamos esperando todavía, ¿eh?, que el Estado defina cuál es esa...-. Y esos 7.000 millones de euros; dicho bien, pero... se dicen, pero no se tocan ni se ven. Ni idea tenemos de ellos.

Y ya por último, con respecto a los aeropuertos. Yo, en esta materia, desde luego, venimos insistiendo que un aeropuerto ni lo abre ni lo cierra la Comunidad Autónoma;



un aeropuerto lo abre o lo cierra nada más que AENA, es el operador aeroportuario más importante del mundo por número de viajeros, el cuarto por número... por número de operaciones. Bueno, vamos a ver, no tenemos competencia exclusiva, no tenemos compete... salvo en los helipuertos y aeródromos no comerciales; no tenemos ninguna competencia en esta materia. Tal es así, que el Estado está definiendo -no sé cuando- un modelo aeroportuario donde, claramente, se va a fijar unos parámetros respecto al comité de rutas; y el comité de rutas es establecer rutas.

Mire, hay tres formas de... de establecer una ruta: directamente por la Comunidad, ajustándonos a las directrices de la Unión Europea; nadie ha utilizado esto. Entre otras cosas son rutas que tendríamos que establecer nosotros. Tenían un... un decrecimiento como... de aportación como máximo en tres años y un volumen de ingresos de un 30 % para gastos adicionales. Otra forma de establecer rutas es a través... declarando de servicio público una concreta (Almería-Sevilla). ¿No pretenderá que declaremos una ruta de servicio público León-Soria en transporte aéreo? No. Entonces, la única forma que hay de primar esto, y que tenemos dos ventajas, es a través de los contratos de promoción publicitaria, donde... donde promocionamos la imagen de Castilla y León, patrimonio, la cultura, el turismo, la riqueza. Insisto, un aeropuerto, mientras esté abierto, desde luego, como somos responsables, creemos y queremos que sea un factor de acercamiento de mercados, un factor de competitividad; hay muchas decisiones empresariales que se adoptan en cuanto a la utilización o no de... del territorio de Castilla y León para generar inversión, si existen esas infraestructuras. Y es que no me hable de que el turismo no es fundamental, el turismo interior, en Castilla y León para que exista estos aeropuertos. Y lo hacemos bajo esos criterios.

En un criterio de cielos abiertos, es necesidad... es necesario, y solamente es posible elegir rutas, elegir rutas por las aerolíneas, no por nosotros. Nosotros creamos, eso sí, incentivos con la intención de que haya una presencia constante en los cuatro aeropuertos, y el mercado ya se encarga, el mercado ya se encarga de asignar eficientemente. Una ruta, que es solo una compañía aérea -por lo que... por la razón que le he dicho- es la que tiene la responsabilidad de implantarla, se tiene que consolidar al cabo de años, no vale... Y por... por eso, precisamente, los incentivos no directamente vinculados a la ruta -porque no podría ser-, sino que extraemos una contraprestación muy clara en la proyección de la imagen, en la proyección turística, etcétera, de Castilla y León, y, por lo tanto, tenemos esa otra derivación, esa otra... esa otra capacidad, también, de generar y de asentar aerolíneas en los aeropuertos. Solo las aerolíneas vuelan. Y ya está, ¿vale?

Agradezco, por supuesto, también a la representación del Grupo Popular, al señor Peregrina -porque no puede ser de otra forma-, completamente de acuerdo con todos los planteamientos. Y a su disposición.

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

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

#### LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Gracias, señor Director General. Tan interesante es el tema, veo que ha disfrutado y nos ha hecho disfrutar tanto esta mañana, que merece una interpelación, pero casi de manera inmediata.



Mire, estoy de acuerdo con lo que se dice aquí que el buen transporte interurbano necesita una buena red de infraestructuras. Es cierto, totalmente de acuerdo. Y fíjese cómo es que el transporte interurbano de la red estatal circula por autovías, y el transporte rural de nuestra Comunidad y el transporte que comunica los municipios de nuestra Comunidad, pues, está circulando por los seis mil kilómetros de carreteras con menos de seis metros de calzada que tenemos en la Comunidad. Esa es la diferencia. Imagínese cuando cruzan dos autobuses en una carretera con menos de seis metros de calzada (transporte escolar, transporte de uso regular general). Esa es la diferencia. O sea, fíjese si estoy de acuerdo con usted en que, efectivamente, el buen transporte interurbano necesita una buena red de carreteras de la Comunidad, de la que carecemos absolutamente en Castilla y León.

Y sí, la Junta tiene competencias en materia aeroportuaria. Si no, no entiendo por qué hemos destinado... por qué han destinado 84 millones de euros; si no tenemos competencia en materia aeroportuaria, no entiendo por qué han tirado 84 millones de euros en promoción de nuestros aeropuertos. Dinero que, además, se está cuestionando desde la Comisión Nacional de la Competencia. Tenemos competencias en materia aeroportuaria. Y se puede actuar con las competencias en promoción de nuestros aeropuertos directamente sobre la demanda. Y actuando sobre la demanda, incentivamos las operaciones y los vuelos en cada uno de los aeropuertos.

¿Qué es lo que nos falta? Pues tener un modelo aeroportuario común para toda la Comunidad. Planificación estratégica, nos falta planificación estratégica, nos falta tener un modelo de gestión único, único para todos nuestros aeropuertos. No puede ser que tres tengan un consorcio para promocionar sus vuelos, y uno tenga un comité técnico inoperativo, sin presupuestos, sin fondos, sin recursos; además, ni siquiera se reúne, ni siquiera se reúne. Estoy hablando de Matacán, de Salamanca, absolutamente discriminado en manos de la Junta de Castilla y León, absolutamente discriminado. Porque es promoción la que tiene la competencia la Junta de Castilla y León.

Es verdad que quien abre y cierra aeropuertos es AENA, pero la promoción de nuestros aeropuertos es de la Junta de Castilla y León, y está en manos de la Junta de Castilla y León. Y va siendo hora de que la Junta de Castilla y León por fin cumpla; porque además ha sido promesa, compromiso, programas electorales, uno detrás de otro. Un modelo aeroportuario regional que unifique la gestión de nuestros aeropuertos, que les dé las mismas oportunidades a todos, porque no se trata de que compitan entre sí, con los consorcios pueden competir. El que más recursos tiene, mejor posibilidades de atraer... y atraer vuelos y operadores a su... a su aeropuerto. No se trata de competir, se trata de planificar. Se trata de especializar. Se trata de tener un modelo de gestión. Se trata de coordinarnos.

Respecto al transporte a la demanda, a la técnica de gestión -dice-, que solo es técnica de gestión, que no es un transporte regular de uso general. Bueno, la ley... que ahora hablaremos de la ley, porque me ha sorprendido mucho lo que me dice de la Ley Orgánica del Transporte Terrestre, de la ley nacional, de la ley marco, pero bueno, parándome primero en el transporte. La ley establece qué, y denomina qué es un transporte regular de uso general. Es aquel que tiene un horario regular, cierto, concreto; estabilidad; tiene días concretos y ciertos. Esto no lo tiene el transporte a la demanda. En un transporte regular general, bueno, sí, en términos generales, sí, pero desde luego que no se ajusta a lo que la ley establece como...





Porque no es así, porque el transporte a la demanda no para todos los días en un mismo municipio, a las mismas horas, existan viajeros o no existan viajeros. En un transporte a la demanda, se... el viajero contacta con el centro operativo, el centro operativo le facilita el día y la hora, que el viajero le pide, ¿vale?, esto es transporte a la demanda. No es un transporte general. No es un transporte regular: no hay un horario establecido, no hay un día establecido, no hay un recorrido fijo y establecido y una parada establecida, existan viajeros o no. Ese es el transporte general regular. Esto no es transporte a la demanda. El transporte a la demanda es otra cosa, tiene otro espíritu y es distinto. Y desde luego, no es... la definición que da no se ajusta a la definición que da la Ley de Transporte de lo que es el transporte regular general. ¿Que es un transporte especial? Puede que... podamos, quizás, incluirlo dentro de lo que es un transporte especial. Bueno, puede, a lo mejor; pero, desde luego, de uso regular general, de ninguna de las maneras.

Pero los títulos concesionales, me está hablando de los derechos de preferencia. Pero si es que están prohibidos por la Unión Europea, ¿cómo vamos a aplicar en Castilla y León los derechos de preferencia para las concesiones administrativas? ¿Cómo lo vamos a hacer? Si lo que tiene es que convocar... -cumplen la mayoría este año, en el año dos mil once- lo que tiene es que convocar la licitación para los concursos de... de concesión. Es lo que tendrá... lo que tendrá que hacer, convocar la licitación para los concursos. Pero, desde luego, no con criterios de... de preferencia. Y con el... con derechos de tanteo. ¿Que otras Comunidades Autónomas lo tienen? Lo tendrán hecho desde que se admitía, desde que se admitía. Pero, desde luego, ahora no.

Y además, claro, si... puestas las cosas así, yo hace nada he hecho una pregunta parlamentaria en cuanto a las rutas de transporte escolar, curiosamente, que me contesta el Consejero de Educación. Si lo va a asumir todo, pues a lo mejor ahora... a partir de ahora me tendrá que contestar usted, como Director General... prefiero que me conteste usted, ¿eh?, porque, desde luego, es bastante más concreto en las respuestas que ha sido el Consejero de Educación, al que volveré a pedir... porque cuando le pides el número de rutas de transporte escolar, empresa adjudicataria de la ruta, en fin, empresa que tiene la concesión de la ruta, kilómetros de distribución de la ruta, y me dice en Soria veinticinco, en Salamanca treinta y cuatro y en Ávila veintidós -es un ejemplo, no estoy diciendo datos ciertos, que no son estos, que de memoria no los recuerdo-. Hombre, pues esto no es una respuesta. Pero claro, prefiero que me conteste usted. De manera que reiteraré la pregunta, a ver si hay suerte y, en lugar del Consejero de Educación -porque el transporte escolar está regulado por la Consejería de Educación-, me contesta usted como Consejero de Tran... como Director General de Transportes.

En cuanto a la... a la ley. Que la ley... me dice que la Ley de Transporte Rural no la han hecho todavía porque se ha modificado la ley estatal tres veces. ¿Y cuando fue estable? ¿Cuando no se modificó la Ley Orgánica nacional, la ley marco? Tampoco tenía... tampoco aprovecharon para hacer la Ley de Transporte. Mire, la ley es una cosa viva, es algo que debe de ser ágil, que debe de adaptarse a la realidad social, al cambio que se produce en la sociedad. Y, por supuesto, viviendo la que hemos vivido, evidentemente, se han modificado esta Ley y muchas otras, porque hay que luchar contra la crisis que nos está... que nos está apretando de la manera que nos está apretando; de forma que el Gobierno, que responde, que es ágil en la toma de



decisiones –que tiene que ser ágil porque tiene que ser así, es la única forma que tenemos de luchar contra la situación en la que estamos viviendo–, pues modifica esta ley y las que haya que modificar. Y usted ahora me dice que no han hecho la Ley de Transporte Rural desde el año dos mil dos porque... porque no... porque se modifica la ley estatal. ¡Hombre, no, no, no! Usted haga lo que tenga que hacer y regule la Comunidad, porque es su competencia regular esta Comunidad, al margen de lo que se regule en la ley estatal.

Porque es que, claro, cuando esta ley fue estable y no se modificó, aquí no teníamos ley; cuando se ha modificado, seguimos sin tener ley. Entonces, por esta regla de tres, jamás tendríamos ninguna... ninguna ley autonómica, porque como las leyes marco se modifican... hasta la Constitución, fíjese, hasta la Constitución se modifica; en base a esto, no tendríamos que tener ni Estatuto de Autonomía. Con este criterio, ya es que me parece bastante absurdo tratar de culpar a los demás de la falta de acción, de gestión de uno mismo.

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

Señora Muñoz de la Peña, ha consumido su tiempo de sobra, ¿eh?

**LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:**

Sí, pues termino, Presidenta.

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

Vaya terminando.

**LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:**

Termino, sin más. Como, bueno, ya le digo, tenemos tiempo porque esto da también para casi una interpelación, pues nada más, Presidenta, muchas gracias. Y reitero el agradecimiento al Director General por su comparecencia hoy aquí. Gracias.

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

Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. En turno de réplica, por tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra don Jesús Ángel Peregrina.

**EL SEÑOR PEREGRINA MOLINA:**

Sí. Gracias, Presidenta. Señor Director General, vuelvo –como ya hice antes– a agradecerle su exposición y su comparecencia en esta Comisión. Y le comento que hay veces que, por muchas vueltas que se le dé, si el interlocutor no es receptivo a querer entender lo que se le dice, es predicar en desierto.

Pero desde el Grupo Popular nos quedamos con lo positivo, con esas políticas de transporte que desarrollan social y económicamente nuestra región, que cohesionan el territorio y que mejoran el día a día de nuestros ciudadanos.

La Junta de Castilla y León tiene encomendada la gestión de servicios públicos, y los ciudadanos quieren recibirlos en las mejores condiciones, y es eso lo que se está haciendo en materia de transportes. Y vuelvo al servicio del transporte a la demanda;



un sistema pionero que ha dado unos resultados excelentes, que beneficia a miles de ciudadanos en nuestra región y que es modelo a seguir, no solo en España, sino en un buen número de países europeos y en Sudamérica, y ese debe ser el camino.

Yo no sé si la señora Muñoz de la Peña conoce realmente el funcionamiento del... del transporte a la demanda y, sobre todo, el nivel de satisfacción de los usuarios. Pero yo, que vivo en el medio rural, y la localidad en la que vivo es el centro de recepción de usuarios del transporte a la demanda, he comprobado in situ la satisfacción de esta gente, que antes tenía grandes impedimentos para acceder a comprar el pan, como aquel que dice, y hoy en día lo pueden hacer.

En cuanto a la Ley de Transporte Rural, en la comparecencia del señor Consejero lo dejó muy claro; se pospuso por el cambio de escenario económico y en aras y en beneficio de las empresas del transporte rural, y que habrá que desarrollarla, evidentemente, con la nueva situación en la que nos encontramos. Y no voy a reincidir por qué nos encontramos en la situación que nos encontramos, y ha habido que posponer la aprobación de la ley.

De cualquier manera, algo se está haciendo bien, cuando somos el espejo en el que otros se miran. Y, por lo demás, confiamos en las líneas expuestas... que las líneas expuestas sean una realidad a lo largo de la presente legislatura, que seguro que lo serán, y, al final, serán los ciudadanos quienes lo valoren, como vienen haciéndolo cada cuatro años. Muchas gracias por su comparecencia y su disposición.

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

Muchas gracias, señor Peregrina. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

#### EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Gracias, señora Presidenta. Gracias, Señorías. Señora Muñoz de la Peña, yo sigo reiterando lo que he venido aquí manifestando a lo largo del día de hoy y en otras comparecencias.

La Junta no tiene competencias en materia aeroportuaria en aquellos aeropuertos que conforman la red de interés general, son competencias exclusivas del Estado. Si promovemos, si apoyamos e incentivamos el uso de estos aeropuertos es por las razones que aquí le hemos expuesto, y que no merece la pena volver a repetir.

Un modelo aeroportuario único. Mire, la red de AENA, creo que son cuarenta y siete o cuarenta y ocho –dependiendo cómo se delimite el de Ceuta– aeropuertos. De acuerdo con esas previsiones anunciadas por el Gobierno actual, se iban a liberalizar los aeropuertos del Prat y de Barajas y se iban a hacer o a formar paquetes aeroportuarios por regiones –no sabemos por qué– para gestionar el resto, privatizando los servicios puramente aeroportuarios y quedándose con el servicio de navegación aérea, como es lógico.

La privatización de los servicios aeroportuarios conlleva una... en estos momentos, una incertidumbre absoluta, no sabemos qué va a pasar. Estamos hablando del *handling*, estamos hablando de los servicios en tierra, estamos hablando... estamos hablando de toda la red comercial, estamos hablando de la



zona de seguridad, estamos hablando de policía, estamos hablando de aduanas, estamos... bueno, un conjunto... un conjunto de... de actividades vinculadas al propio aeropuerto, que son los que determinan, que son los que determinan la existencia o no de aerolíneas; también estamos... no estamos hablando de infraestructuras, ¿eh?, no estamos hablando de... estamos hablando de servicios. Y el propio Estado, el propio Gobierno se plantea configurar un comité de rutas para dar y ganar eficiencia precisamente a las líneas que pueden ser enlazadas, que pueden ser establecidas por cada... por cada aeródromo o por cada aeropuerto.

El modelo de Castilla y León se basa en hechos y en medidas; actúa, por un lado, la Junta directamente viendo y amparando el interés regional, mediante esa técnica o esa forma de gestión, incentivando de acuerdo con lo que le he dicho. Y, por otro lado, como sabe, existen los consorcios, donde se integran las economías y los representantes locales que quieren, que quieren, y aportan o no recursos a la promoción de los valores turísticos vinculados a la zona, a la provincia o al municipio, en función de lo que dispongan; pero porque son actividades de promoción turística, como... y que se utiliza el soporte de las aerolíneas, y así se definen también en los contratos que se licitan. Y nosotros decimos lo que vamos a hacer en los aeropuertos. He hablado de la... de la necesidad de definir en algunos ámbitos la carga aérea; ¡jojo!, no la carga aérea para que surja y salga de un aeropuerto, que es imposible, es imposible, tal y como están concebidos los mismos. En segundo lugar, en segundo lugar, definiendo vuelos y rutas estacionales o eventuales, estableciendo una promoción y un equilibrio interterritorial. ¿Y eso no es un modelo de actuación? Yo creo que sí.

Viene a decir que... que el Tribunal de Defensa de la Competencia ha cuestionado las inversiones que se vienen ejecutando en Castilla y León. Yo le puedo decir que la metodología del Tribunal de Defensa de la Competencia ha sido sesgada, no se ha utilizado debidamente los datos, se habla de contratos y no, precisamente, de lo que se ha pagado en el periodo correspondiente, no se habla de otros aeródromos que han pagado o que han sido impulsados por otras Comunidades en el ámbito de las infraestructuras con cientos de millones. Castilla y León no gestiona ningún aeropuerto, al contrario que otras Comunidades Autónomas, por ejemplo, Cataluña. Y lo que le puedo decir es que las recomendaciones, que es lo importante, de la Comisión Nacional de la Competencia no solo las compartimos, sino que las venimos aplicando, todas; hay dos recomendaciones, y esas recomendaciones son las que venimos aplicando.

Y en cuanto a sus conclusiones, la eficiencia o no eficiencia de... de los recursos, le he dicho que se utiliza un metodología sesgada, que sus datos no se corresponden con lo que nosotros hemos facilitado y que, desde luego... y que, desde luego, no reflejan la realidad. Y en esas conclusiones se puede apreciar claramente que Castilla y León no es la Comunidad que más paga por aeropuerto, hay otras que pagan más por aeropuerto. Con lo cual, yo creo que estamos debidamente gestionando los recursos públicos en esta materia y haciendo lo que debemos hacer.

Con respecto al derecho de preferencia, mire, nosotros, a través de un Decreto-ley, convalidado por las Cortes regionales, como le he dicho, hemos prorrogado las concesiones. Esas concesiones tenían unos derechos acumu... que eran propios ya, adquiridos, como consecuencia de la legislación anterior. Si prolongamos las concesiones antes de la entrada en vigor del reglamento europeo, antes de la entrada en vigor, como usted bien sabe, Decreto-ley 2/2009, se prolongan todos los



derechos inherentes. Y por eso creemos, con argumentos jurídicos, que ese derecho de preferencia sigue existiendo en la Comunidad.

Le voy a decir más, fue cuestionado por una asociación nacional en el año dos mil cinco. El Tribunal de Justicia de Castilla y León, el Tribunal Superior de Justicia de Castilla y León dijo que era no solo, desde luego, conforme al Derecho europeo, y, por lo tanto, no... no invadía la competencia, sino que era una forma ejemplar de gestionar los recursos, de gestionar los servicios públicos. Yo creo que, con eso, las dudas podrán ser disipadas.

El transporte a la demanda le vuelvo a decir que es un transporte regular de uso general. La regularidad de un transporte se basa, fundamentalmente, en que haya una permanencia constante. Y sea... y que sea de uso general significa que cualquier ciudadano puede optar al mismo, sin limitación. El transporte especial, sea de trabajadores o sea de... o sea de escolares, desde luego, se define y delimita porque contratas el coche completo. Y el transporte a la demanda es un transporte regular de uso general, amparado en la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de mil novecientos ochenta y siete, donde se determina que determinadas concesiones o autorizaciones especiales tienen un régimen flexible de explotación, y es lo que venimos... es lo que hemos hecho, adaptando las nuevas tecnologías e incluyendo simplemente la llamada de teléfono; todo lo demás está conforme a todo esto.

Y la Ley de Transporte Rural e Interurbano, cuando la anunciamos, desde luego, fue antes de dos mil nueve, y teníamos pensado, tras los análisis pertinentes, desde luego, proceder a la presentación en el... en... en las Cortes pues a lo largo de... de este periodo, que se ha tenido que prolongar al... al nuevo... a la nueva legislatura, por las razones que le he dicho. Y también, como apuntaba el señor Peregrina, el repre... el Portavoz del Grupo Popular, porque, evidentemente... porque, evidentemente, en este escenario, donde estamos trabajando con el territorio y a favor del territorio, de transporte a la demanda y en el transporte metropolitano, queríamos ver cómo queda el mapa real para, desde ese punto de partida, empezar a regular con criterios basados en la realidad, basados en el suelo.

Y que, desde luego, la Ley de Transporte Metropolitano no se tiene que cambiar porque sí, per se... se va a cambiar, se va a cambiar; vamos a tratar de modificarla y perfeccionarla de acuerdo con la... la experiencia que hemos acumulado tras la implantación de estos planes de transporte metropolitano. Nosotros queremos dar a lo bueno permanencia. Y yo le aseguro que esa estabilidad jurídica, que es clave para la seguridad de los ciudadanos y para que gocen de unos servicios de transporte de calidad, objetivo último, es el fin único que nos inspira. Muchas gracias.

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

Muchas gracias, señor Director General. Terminado el... el turno de Portavoces, ¿algún Procurador que no haya intervenido desea...? Muy bien. Pues doña Esther Pérez Pérez tiene la palabra.

#### LA SEÑORA PÉREZ PÉREZ:

Gracias, señora Presidenta. Muy brevemente. Mucho se ha hablado aquí del transporte a la demanda, se ha hablado también de que en dos mil once siete nuevas zonas fueron puestas en... en servicio, que está cubierto el 85 % del territorio y se ha hablado también de disponibilidad presupuestaria.



En relación con la provincia de Soria, concretamente, el Delegado Territorial de la Junta de Castilla y León, don Manuel López Represa, la semana pasada nos indicaba que próximamente se cubriría también una zona concreta de la provincia de Soria, que es la zona de El Burgo de Osma. Me gustaría, si fuera posible, que el señor Director General de Transportes me pudiera concretar un poquito más el "próximamente", si estamos hablando de anualidad dos mil once, anualidad dos mil doce o una fecha concreta en que pueda estar en servicio. Nada más y muchas gracias.

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

Gracias, señora Pérez. Para dar la contestación, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

**EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):**

Bien, le decía antes que estamos reordenando y optimizando con criterios de... de eficiencia el mapa territorial del transporte... del transporte a la demanda.

Próximamente saldrá una convocatoria, precisamente, para, promoviendo la concurrencia de aquellos... de aquellas concesiones que puedan... Es una forma de gestión, también, que tenemos; al margen de que vamos implantando y analizando zonas, después eso hay que materializarlo en unos apoyos en... con la naturaleza de subvenciones. Próximamente saldrá esa orden, y yo estoy convencido que el operador que presta servicios en la zona aportará la documentación pertinente para que esta zona que usted me dice, de Burgo de Osma, pueda verse contemplada. Pero hay que esperar, precisamente, a esa... a esa decisión.

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

Gracias, señor Director. Don Jorge Félix Alonso Díez tiene la palabra para formular la pregunta.

**EL SEÑOR ALONSO DÍEZ:**

Sí. Gracias, señora Presidenta. Ha hecho referencia antes al transporte a la demanda... perdón, al transporte metropolitano de Valladolid. Ha hablado de que algunas causas técnicas que son el motivo de por el cual se está retrasando la puesta en marcha del transporte metropolitano. Me gustaría que lo especificara un poco más, y, sobre todo, porque hacía referencia a la empresa que actualmente presta el servicio en Valladolid capital, que es una empresa municipal, con lo cual, no sé cuál es la dificultad que puede tener esa empresa, ¿no? Y ya, si me puede avanzar la posible fecha en la que podría cerrarse y... vamos, y ponerse en marcha el servicio, pues también se lo agradezco.

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

Gracias, señor Jorge Félix Alonso. Para dar la contestación, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

**EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):**

Gracias, señora Presidenta. Bien, como le decía antes, la integración metropolitana conlleva, por un lado, coordinar la red urbana principal, del núcleo principal, con las redes metropolitanas que están en manos... o son titulares varios



concesionarios privados. Y es necesario, y es necesario integrar el material móvil, los vehículos, de unos y otros para que las... los tickets o las... títulos de transporte que estén en forma de tarjeta electrónica puedan ser utilizados en uno o en otro, y hacer, precisamente, la imputación de ingresos al recorrido urbano o al recorrido interurbano. Eso es como, desde el punto de vista técnico, es un condicionante necesario. Y para eso es necesario compatibilizar los sistemas operativos de a bordo de los vehículos del transporte urbano con el transporte metropolitano.

Le decía antes que los vehículos del transporte urbano de Valladolid tienen un contrato -y, en este caso, le amplío detalles- con una entidad financiera, que es la que se encarga de gestionar los cobros, los ingresos, etcétera, toda la operativa de pagos y de billeteaje. Por lo tanto, por lo tanto, hasta que no finalice el compromiso que tiene el Ayuntamiento de Valladolid con esa entidad financiera y que haya que... -y se está planteando, desde luego, sacar a licitación pública un nuevo... unos nuevos soportes técnicos, ordenadores de a bordo, etcétera- lo haremos conjuntamente para poder compatibilizar y conciliar, desde el punto de vista técnico, un sistema y el otro, porque está afectando a cientos de autobuses y a millones de euros.

¿Fechas? Nosotros calculamos que a lo largo de dos mil doce puede estar disponible, pero tampoco lo sabemos, porque aquí depende de varios, no depende... Entre otras cosas, también depende de la voluntad de los Ayuntamientos. Los Ayuntamientos han definido un... una cantidad de servicios determinadas: quiero tantas frecuencias, quiero no sé cuantas frecuencias. La Junta, desde luego, apoya el nivel básico, porque el... porque es obvio que así sea, dado que están los títulos concesionales.

El transporte metropolitano también se presta a través de los mismos títulos concesionales, cortando la concesión en un círculo, o varias, a fin de que se explote conjuntamente; y eso hay que modificarlo también. Por eso digo que es necesario también el consenso por un lado de los concesionarios y la cantidad de servicios que quiere el... cada uno de los Ayuntamientos establecer, y, por lo tanto... y la participación económica o financiera en el... en el desarrollo del... del propio plan.

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

Muchas gracias, señor Director General. Para formular la... su pregunta, tiene la palabra don Javier Campos de la Fuente.

#### EL SEÑOR CAMPOS DE LA FUENTE:

Gracias, señora Presidenta. Buenos días. Mi pregunta es muy concreta y... y espero que de fácil resolución.

El Ayuntamiento de Bembibre, en la... en la provincia de León, carece de estación de autobuses. Es una... un municipio de más de diez mil habitantes, y nos gustaría saber cuál es la disposición que tiene la Consejería de... de Fomento para llevar a cabo esta infraestructura. Gracias.

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

Muchas gracias, señor Campos. Para dar respuesta a la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.



EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Esto está vinculado directamente a las disponibilidades presupuestarias. Conoceremos precisamente eso, el *quantum*, una vez que se asignen las partidas presupuestarias correspondientes; labor que -como usted bien sabe- es soberano este Parlamento.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Director General de Transportes. Y, bueno, pues damos... le damos las gracias por su comparecencia y por las explicaciones ofrecidas a esta Comisión. Y hacemos un minuto de receso para despedirle.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ):

Muchas gracias a todos.

*[Se suspende la sesión durante unos minutos].*

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

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

### POC/000015 (Retirada)

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias. Segundo punto del Orden del Día: “**Pregunta para su respuesta Oral ante la Comisión, Pregunta número 15, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Francisco Javier Muñoz Expósito, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez y doña Esther Pérez Pérez, relativa a la presentación del Proyecto de Ley de Transporte Rural e Interurbano, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 12, de seis de septiembre de dos mil once**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Secretaria. Mediante escrito con el número 3841 de Registro de Entrada en estas Cortes, los Procuradores autores de esta iniciativa retiran la pregunta con respuesta oral, quedando, por tanto, sin efecto este punto del Orden del Día. Y, por ello, pasamos al tercer punto del Orden del Día.

### POC/000018 (Retirada)

LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):

Gracias. Tercer punto del Orden del Día: “**Pregunta para su respuesta Oral ante Comisión, Pregunta número 18, formulada a la Junta de Castilla y León**”.





por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, doña María Sirina Martín Cabria, don Francisco Javier Muñoz Expósito, don Javier Campos de la Fuente, don Juan Luis Cepa Álvarez y doña Esther Pérez Pérez, relativa a la articulación de un sistema de revisión, evaluación y control del modelo Cylog, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 12, de seis de septiembre de dos mil once”.

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

Muchas gracias, señora Secretaria. Mediante escrito con número 3841 de Registro de Entrada en estas Cortes, los Procuradores autores de esta iniciativa retiran la pregunta con respuesta oral, quedando, por tanto, sin efecto este punto del Orden del Día.

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

**PNL/000087**

**LA SECRETARIA (SEÑORA PÉREZ PÉREZ):**

Gracias de nuevo, señora Presidenta. Cuarto punto del Orden del Día: **“Proposición No de Ley, Proposición número 87, presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León para que manifieste al Gobierno de la Nación la disconformidad de las Cortes de Castilla y León con la Resolución de nueve de junio de dos mil once de la Secretaría de Estado de Cambio Climático e instar a ACUANORTE a la realización de las actuaciones necesarias, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 24, de trece de octubre de dos mil once”.**

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

Muchas gracias, señora Secretaria. Para la presentación de la proposición no de ley... [Murmulllos]. Perdón, el Grupo Parlamentario Socialista quiere comunicar las sustituciones.

**LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:**

Perdón, Presidenta. Para comunicar las sustituciones. A... Ana Agudiez sustituye a María Sirina Martín Cabria.

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

Muchas gracias, señora Ana María Muñoz de la Peña. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación del Grupo Parlamentario Proponente, por un tiempo máximo de diez minutos, don Daniel Sobrados Pascual.

**EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:**

Muchas gracias, Presidenta. Buenos días a todos. Desde el Grupo... desde el Grupo Parlamentario Popular presentamos esta proposición no de ley porque no queremos que se paralice el proyecto de recrecimiento de la presa de El Tejo, situado



en el término municipal de El Espinar, en la provincia de Segovia; no queremos, y haremos cuanto podamos y esté en nuestra mano para impulsar de nuevo el proyecto.

El recrecimiento de esta presa sobre el río Moros es la respuesta a la necesidad de abastecimiento de agua en calidad y en cantidad suficiente para las poblaciones de su entorno. Y es que la realidad ha demostrado que la cuenca del Eresma carece de recursos suficientes para satisfacer durante todas las épocas del año la demanda de abastecimiento interna, ya que, de forma sistemática, se han tenido que adoptar medidas extraordinarias y de urgencia durante los últimos veranos.

Fue para la zona afectada y para toda la provincia de Segovia una sorpresa y una decepción absoluta la respuesta negativa por parte del Gobierno de la Nación al proyecto de recrecimiento del embalse, ya que el pasado veintisiete de junio se publicó en el Boletín Oficial del Estado la Resolución de nueve de julio de dos mil once, de la Secretaría de Estado de Cambio Climático, por la que se formula una declaración de impacto ambiental, una DIA, del proyecto de recrecimiento; una declaración con varios errores y contradicciones, que no voy a valorar ahora en profundidad, pero sí voy a hacer referencia a alguno de... de ellos.

Decir que en el texto de... de la DIA se afirma, en varias ocasiones, que el consumo de agua por habitante y día es elevado, aunque este cálculo se realiza sin tener en cuenta la población estacional, ni las diferentes tipologías de vivienda, ni que en el entorno existen algunas industrias con un consumo de agua importante y necesario para... para su ciclo productivo. Tampoco se han tenido en cuenta que los bajos niveles de agua en época estival provocan la precipitación de... de metales, como arsénico, como hierro y manganeso, lo que incide en la calidad del agua, según los criterios de reglamentación técnico-sanitaria.

Además, según el análisis de las alternativas que incluye el estudio de impacto ambiental, el orden de las alternativas más impactantes es el siguiente: la presa de Prados, la presa del Tejo y la presa de Guijasalbas. Si se afirma que la presa de Guijasalbas fue descartada, parece lógico que la siguiente menos impactante sea la alternativa que... que tendría que... que ejecutarse.

En el texto de la DIA, sobre algunos impactos concretos, se reconoce que el estudio de impacto ambiental no los ha recogido en profundidad, por lo que el equipo redactor debería completarlos o analizarlos de nuevo, ya que, si no se han analizado, no pueden concluirse valoraciones negativas de modo objetivo.

Otros impactos resultan incluso inverosímiles, tales como la desaparición de alrededor de trescientos ejemplares de pino silvestre en un municipio con un número tan elevado de los mismos y con tradición maderera comercial, o la desaparición de cuatro ejemplares de tejo.

En síntesis, parece que las afirmaciones para la negativa al proyecto no son serias ni sólidas y parecen más propias de la construcción de una nueva presa que del recrecimiento de una presa ya existente y totalmente integrada, por cierto, en el funcionamiento del ecosistema, considerándose que dicho proyecto es, sin duda, el que menos impacta... el que menos impacto ambiental causaría de todos los propuestos en la provincia.

Esta declaración de impacto ambiental excluye a multitud de ciudadanos del derecho a tener garantizado el suministro de agua potable con la cantidad y calidad suficientes; a ciudadanos de diferentes núcleos de la provincia de Segovia, que



se ven afectados por esta medida, como El Espinar, San Rafael, Estación de El Espinar, Los Ángeles de San Rafael, Otero de Herreros, Ortigosa del Monte, La Losa, Navas de Riofrío, toda la zona de Segovia y la zona de la Atalaya, con pueblos como Palazuelos de Eresma, San Cristóbal de Segovia, La Lastrilla o Tres Casas.

Actualmente, la presa de El Tejo regula un caudal de 2,3 hectómetros cúbicos/año, y, con el recrecimiento, se regularían 3,4 hectómetros cúbicos/año –es prácticamente un 50 % más–, a los que habría que sumar los 2,7 hectómetros cúbicos/año como caudal ecológico.

Por eso creemos, desde este Grupo Parlamentario, que es el momento de buscar soluciones a la indudable carencia de abastecimiento para estos municipios para los que la... para los que el recrecimiento de la presa es una necesidad prioritaria, y así nos lo han hecho saber en diferentes reuniones y... con... que hemos mantenido con los representantes de la zona, y en un encuentro que tuvimos con los Alcaldes de los municipios anteriormente citados, donde acordamos presentar esta iniciativa parlamentaria, con la aprobación de todos ellos. Por lo que solicitaremos que se inste a la Junta de Castilla y León:

Primero. A que se dirija de forma urgente al Gobierno de España y se traslade la disconformidad de esta Cámara con la resolución del nueve de junio de dos mil once, por la que se formula una declaración de impacto ambiental del proyecto de recrecimiento de la presa de El Tejo, con la finalidad de que no se paralice el proyecto de recrecimiento situado en el municipio de El Espinar, dejando patente la necesidad del abastecimiento en cantidad y en calidad, y las consecuencias negativas que tienen para multitud de ciudadanos.

En cuanto al segundo punto, incidiendo en que no se dé lugar a una actividad... a que no se dé lugar a una inactividad, fundamentalmente por parte del promotor –Acuanorte, antes denominado Acuaduro– y del órgano sustantivo –la Confederación Hidrográfica del Duero– que ha de analizar la declaración de impacto en profundidad, evidenciando los... los posibles errores y buscando soluciones para aquellos otros aspectos que lo requieran, transmitiendo las conclusiones y las propuestas al Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino. Es este Ministerio el que, a la vista de la documentación que se le hará llegar, tiene la potestad para retrotraer el expediente correspondiente a la declaración de impacto al momento anterior al informe de alegaciones recibidas, incorporando la nueva documentación que aporte la Confederación.

Señorías, esperamos contar con el apoyo del resto de Grupos Parlamentarios, porque la defensa del derecho al abastecimiento de agua potable ha de ser una cuestión de todos; y de ninguna forma, desde esta Cámara, se permita la paralización del proyecto de recrecimiento de la presa de El Tejo, que supondría dejar sin agua potable a muchos segovianos, coartar las posibilidades de desarrollo de la zona, limitar el futuro de la provincia de Segovia.

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

Gracias, señor Sobrados. Se ha presentado a esta proposición no de ley una enmienda por el Grupo Parlamentario Socialista, con número 3886 de Registro de Entrada en estas Cortes. En representación del Grupo Parlamentario Enmendante, tiene la palabra doña Ana María Agudéz.



### LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

Gracias, señora Presidenta. Buenos días a todos y a todas. Daniel, nosotros tampoco queremos que se paralice este proyecto, y por eso voy a dar más datos acerca del mismo.

La actual presa de El Tejo se construyó en mil novecientos setenta y cinco, para abastecer a la población de El Espinar. Tiene una capacidad de 1,2 hectómetros cúbicos, y está formada por materiales sueltos con pantalla de hormigón; presenta serios problemas de filtraciones por rotura del plinto de la pantalla, lo cual ha sido una de las causas por las que el Ayuntamiento de El Espinar se ha negado reiteradamente a su asunción.

Además de sus problemas constructivos, el crecimiento de población que han experimentado El Espinar y las poblaciones cercanas de la comarca de la Mujer Muerta, así como el desarrollo industrial de la zona, han hecho que la capacidad del embalse no garantice el abastecimiento de agua en momentos críticos de sequía como el que se produjo en el otoño del dos mil nueve.

Debido a la declaración de impacto ambiental negativo del proyectado embalse de Gigasalbas, se incluyó la población de los municipios que dicho embalse debía haber abastecido, como zona 6.1 de abastecimiento del proyecto de recrecimiento de la presa de El Tejo.

La población de los municipios de la zona... de la zona 6.1, es decir, Villacastín, Navas de San Antonio, Ituero y Lama, Zarzuela del Monte, Vegas de Matute y Valdeprados, estos pueblos no disponen de abastecimiento en la actualidad, al estar el acuífero del que se suministran mediante bombeo contaminado por arsénico. Las cifras de arsénico en los sondeos multiplican entre 2,5 y 8 veces el nivel máximo permitido por la reglamentación sanitaria, en función de la época del... del sondeo y la época del año.

Dado que la capacidad del embalse (1,2 hectómetros cúbicos) es netamente inferior a las aportaciones de su cuenca (8 hectómetros cúbicos anuales), se planteó su recrecimiento por aguas abajo, solucionando simultáneamente el problema de las filtraciones actuales.

Esta presa, además, presenta un hecho diferencial relevante: su ubicación topográfica domina todos y cada uno de los núcleos de población de la provincia de Segovia, capital incluida, y de ella parte una red de tuberías que interconecta las grandes poblaciones de la falda segoviana de la Sierra de Guadarrama -Segovia, El Espinar, San Rafael, Mancomunidad de la Atalaya y Mancomunidad de la Mujer Muerta-, siendo factible igualmente la construcción de una tubería de distribución a la zona 6.1, que carece de abastecimiento garantizado en la actualidad y no dispone de otra alternativa de abastecimiento.

En definitiva, su construcción aseguraría directamente el suministro a los más de ciento veinte mil habitantes de la zona, que han sufrido restricciones durante el segundo semestre del año dos mil nueve.

La presa de El Tejo, a pesar de ubicarse en la Sierra de Guadarrama, tiene una afección medioambiental mínima, puesto que únicamente inunda veinticinco hectáreas, de las cuales once ya lo están con la presa existente. Además, al ser una presa de materiales sueltos, el talud de la presa aguas abajo -como ocurre en la actualidad, que no se distingue el cuerpo de presa del monte- será una prolongación del bosque de coníferas existentes en el entorno.



Con fecha veintisiete de junio de dos mil once, la Secretaría de Estado de Cambio Climático ha dictado una resolución mediante la que se declara el impacto ambiental negativo del recrecido de la presa de El Tejo. La DIA recoge, como bien has comentado también antes, una gran parte de las alegaciones; y una gran parte de estas alegaciones han sido presentadas por la Asociación Centaura... Centaura, una vez superado el plazo legal establecido.

La resolución de la DIA se fundamenta sobre datos e información imprecisa, y en varios apartados incorrecta, debido, entre otras causas, a que no se ha dado audiencia ni solicitado datos precisos a los Ayuntamientos afectados, lo que da lugar a una DIA negativa sobre el proyecto de recrecida de El Tejo.

Este proyecto es de un alto interés estratégico para garantizar el abastecimiento de agua en calidad y cantidad a la zona de acción de este embalse. Y aquí está la clave. Tiene capital importancia el problema de contaminación por arsénico, y, por tanto, la falta de garantía de abastecimiento y la incidencia sobre la salud humana, que tiene el mismo que el informe omite. Dato de contaminación por arsénico que no aparece reflejado en ninguno de los estudios ni informes remitidos por las autoridades autonómicas consultadas durante la tramitación del proyecto. Esta consideración permite que, aun en el hipotético caso de que la DIA fuera realmente negativa y se produjera un impacto medioambiental severo, la obra se podría realizar, salvo que se hubieran presentado en el informe otras propuestas de solución a las afecciones sobre la salud humana que conlleva la no realización de la obra, lo que no se ha hecho. Hecho relevante que demuestra la necesidad de que la Consejería de Fomento y Medio Ambiente ejerza sus competencias en materia de agua, tal y como establece el Real Decreto 1022/1984, de once de abril, que regula el traspaso de funciones y servicios de la Administración del Estado a la Comunidad de Castilla y León en materia de abastecimientos, saneamientos, encauzamientos y defensa de los márgenes de los ríos.

Ante esta situación -la implicación y liderazgo de la Junta de Castilla y León-, es fundamental y del todo necesario que la Consejería de Fomento y Medio Ambiente concrete la financiación autonómica del proyecto, indispensable para el abastecimiento humano. Hablamos, Señorías, del consumo de agua para el abastecimiento humano. Además, habría que añadir los establecimientos, servicios, industrias y ganaderías existentes en la zona de influencia, que no se ha tenido en cuenta.

Por tanto, son necesidades de presente y no previsiones de futuro.

Por lo expuesto, se propone la sustitución del texto de la propuesta de resolución por el siguiente:

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

Primero. Manifiestar a la Secretaría de Estado de Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino la disconformidad de esta Cámara con la Resolución del nueve de junio de dos mil once, por la que se formula declaración de impacto ambiental del proyecto de recrecido de la presa de El Tejo, por sustentarse en informes medioambientales que no recogen ni representan la problemática para garantizar el abastecimiento de agua en calidad y cantidad en las zonas de influencia, ni el alcance del impacto medioambiental.

Segundo. Que se inste al promotor Acuanorte -antes denominado Acuaduro- a que se corrijan las inconsistencias constatadas en el informe que sustenta la declaración de impacto ambiental, en especial lo referente al problema del arsénico



en la calidad de aguas de los acuíferos de abastecimiento y a las necesidades de las explotaciones ganaderas e industriales no contempladas.

Y tercero. Que, a través de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, ejerza sus competencias en materia de abastecimiento de este proyecto y que concrete la financiación autonómica del mismo”.

Dada la importancia de los hechos, consideramos necesario, como acto de responsabilidad política, porque estamos hablando, Señorías, de contaminación por arsénico y, por tanto, la falta de garantía de abastecimiento y la incidencia sobre la salud humana, y que en el texto de la PNL del Grupo Popular no aparece de forma clara, y que creemos que es fundamental y clave, es por lo que solicito, señora Presidenta, un receso para intentar consensuar posturas y posicionamientos. Muchas gracias.

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

No hay problema, pero el receso es de dos minutos, ¿eh?

*[Se suspende la sesión durante unos minutos].*

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

Bien, se reanuda la sesión. Para cerrar el debate y fijar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Daniel Sobrados Pascual.

**EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:**

Muchas gracias, Presidenta. Mantenemos la proposición no de ley tal y como está presentada a la Mesa. Y bueno, no vamos a admitir la enmienda ni ninguna modificación en el texto. Además, por la... por la exposición de... de la Procuradora del Grupo Socialista, imagino que piensan que los técnicos que han redactado la DIA sospechan que ha sido el propio señor Silván y el señor Herrera los que han ido a echar arsénico a los manantiales, porque, culpando a la Junta de Castilla y León de la aparición de arsénico... Además, de verdad, los técnicos... los técnicos del Ministerio entiendo que deben tener una solvencia intelectual suficiente, y, si no, algún miembro de su Grupo podría recriminárselo.

Mire, este proyecto nace de un compromiso adquirido por parte del Gobierno de la Nación con los segovianos; una vez más, un compromiso incumplido. El recrecimiento de la presa de El Tejo es uno... es uno de los proyectos que, por entonces la Ministra del ramo, la socialista Cristina Narbona, propuso como alternativa de la presa de Bernardos. Y mire, no es que se lo diga yo ni que lo diga la Junta de Castilla y León...

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

Señor Sobrados, fije posición y...

**EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:**

(Sí). Como le decía, no es que lo diga yo, la, por entonces, Ministra Narbona prometió un conjunto de obras con los fondos de la presa de Bernardos. Proyecto



que se retiró al no superar la declaración de impacto ambiental, y cuyas partidas no se habían gastado. Esto afirmó la entonces Ministra en octubre de dos mil ocho.

La inversión –como le decía– por parte del Ministerio de Medio Ambiente, Rural y Marino en el recrecimiento de la presa de El Tejo es un acuerdo de la reinversión de los más de 30 millones comprometidos destinados a la presa de Bernardos, infraestructura paralizada con el acuerdo de garantizar los recursos de la zona.

Miren, hay varios ejemplos y experiencias de cómo el Gobierno de España utiliza las declaraciones de impacto ambiental aquí, en Castilla y León, contra los intereses de nuestra Comunidad. Y hay una larga lista de incumplimientos de este Ministerio. La actua... la actuación del Ministerio y del Gobierno de la Nación durante estos años no han podido ser más negativas... *[Murmullos]*. Sí, por favor. *[Murmullos]*.

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

A ver, él, en diez minutos, podrá utilizar los argumentos que considere necesarios.

#### EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:

Sí, gracias, Presidenta. Como les decía, hay una larga lista de incumplimientos por parte del Ministerio en esta materia. Se han paralizado o anulado obras de regulación previstas en el Plan Hidrológico: Castrovido, Bernardos, Eria y Duerna, la de Guijosalbas, y ahora se pretende hacer lo mismo con la presa de El Tejo.

Las últimas obras declaradas de interés general han sido declaradas de interés general en... en tiempos del Gobierno de José María Aznar. El Ministerio ha invertido más de 600 millones de euros en obras de emergencia y reconocida urgencia... o sea, de emergencia y reconocida urgencia por toda la geografía nacional, de los cuales, esta región, es decir, en Castilla y León solamente se han invertido 750.000 euros, para renovar una tubería en Riaza, cuando se le presentaron desde la Junta de Castilla y León propuestas al Ministerio por valor de 300 millones de euros. Eso, para hacerles un cálculo rápido y aproximado, quiere decir que de cada 100 euros que el Ministerio ha invertido en España, 20 céntimos, 20 céntimos han sido para Castilla y León.

El resumen de la política socialista en materia de aguas se puede concretar en que ha fomentado el enfrentamiento de todas las regiones de este país por un recurso, el agua, que es símbolo de la solidaridad entre los pueblos. Frente a las políticas socialistas, encontramos la forma de actuar de la Junta de Castilla y León, y la Junta cumple. La política desarrollada por la Junta de Castilla y León ha sido apostar por el desarrollo de abastecimientos mancomunados que aprovechen economías de escala y faciliten la gestión y la explotación del sistema, a partir de captaciones superficiales.

En este sentido, se encuentra en servicio o en ejecución un conjun... en el conjunto de la Comunidad cincuenta y cuatro abastecimientos mancomunados, que han movilizado más de 335 millones de euros para resolver las necesidades de ochocientos seis municipios. Y se tiene planificada la ejecución de otros catorce nuevos sistemas, que beneficiarán a ciento diecinueve municipios, con una inversión de 98 millones y medio de euros, para garantizar el recurso de agua en calidad y en cantidad.



Aparte de estas actuaciones, se vienen desarrollando convenios con las Diputaciones con un doble objetivo: por un lado, realizar obras de pequeño coste y alta eficiencia, así como garantizar el abastecimiento, mediante cisternas, ante situaciones sobrevenidas de contaminación en la fuente, averías o escasez; y por otra parte, evitar las pérdidas de un recurso escaso como es el agua, mediante un ambicioso programa de renovación de redes, en colaboración con las instituciones provinciales, que han movilizado, en estos pasados años, más de 75 millones de euros, en redes -línea de actuación que se va a mantener-, convenios de escasez y redes.

Asimismo, se encuentran firmados convenios con Diputaciones para dar respuesta al problema de escasez, y que representan una inversión próxima a los 6.000.000 de euros para el periodo dos mil diez-dos mil once. De ellos, 3.000.000 son financiados por la Junta, y los otros 3.000.000 por el ente local. Como ven, la Junta de Castilla y León cumple con sus compromisos.

Es irrenunciable, además, y urgente preguntar de forma concisa a la Confederación Hidrográfica del Duero y al Gobierno Socialista, al actual Gobierno Socialista de la Nación, por qué. Por qué bloquean el desarrollo de una de las zonas con más potencial y más dinámicas de la provincia de Segovia. Por qué se escudan en declaraciones de impacto ambiental inverosímiles, que no hay por dónde coger.

El informe medioambiental redactado por parte de la Secretaría de Estado del Cambio Climático del Gobierno de España es tendencioso, político y ridículo. Y les aseguro que no solo a nosotros, no solo este Grupo Parlamentario está realmente...

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

Vaya finalizando, señor Sobrados.

**EL SEÑOR SOBRADOS PASCUAL:**

(Sí, ya... ya termino). ... no solamente nosotros estamos interesados en que el proyecto de recrecimiento salga adelante; son muchas las voces que hemos oído en la provincia, voces que les sonarán a familiares. No me voy a extender y no voy a leerles los... la hemeroteca, los recortes de periódico que he... que he traído, pero el señor Gordo se ha manifestado a favor, el señor Rubio se ha manifestado a favor, y es una cuestión... es una cuestión que, si hasta al señor Gordo y al señor Rubio les ha puesto de acuerdo, es para plantearse por qué ustedes ponen pegas a que salga esta iniciativa.

Terminando, este Grupo Parlamentario considera que el agua no debe ser motivo de enfrentamiento... de enfrentamiento entre partidos ni entre territorios, y no debemos admitir declaraciones como la elaborada por el actual Gobierno, que instrumentaliza sus Ministerios para cercenar el futuro y presente de una de las zonas con más potencial de la provincia de Segovia. Nada más y muchas gracias, Presidenta.

**LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:**

Señora Presidenta, yo, por alusiones...

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

A ver, no hay turno de palabra.





LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

No hay turno de palabra.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Yo no...

LA SEÑORA AGUDÍEZ CALVO:

No puedo... no puedo decir. ¡Qué lástima! *[Murmullos]*. No, no, si no voy a decir, voy a decir luego que, si, luego, para... cuando votemos, puedo fijar la posición, puedo decir por qué votamos. ¿Tampoco? ¿No me vais a dejar decir nada? *[Murmullos]*.

### Votación PNL/000087

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

A ver, concluido el debate, procedemos a someter a votación... *[murmullos]* ... la proposición no de ley. ¿Votos a favor? ¡Ah!, por unanimidad.

Pues, en consecuencia, queda aprobada por todos los miembros, por asentimiento, de esta Comisión.

Y, sin más asuntos que tratar, muchas gracias. Se levanta la sesión.

*[Se levanta la sesión a las trece horas].*