



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DOÑA MARÍA DE LAS MERCEDES ALZOLA ALLENDE

Sesión celebrada el día 17 de marzo de 2014, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Medio Ambiente, SC/000094, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
 - Recortes en el transporte público de viajeros y actuaciones en orden a garantizar el derecho de movilidad de los castellanos y leoneses.
2. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Medio Ambiente, SC/000124, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
 - Valoración de la Junta de Castilla y León respecto a la posición del Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras ferroviarias y posición que adoptará la Junta de Castilla y León en la defensa de las líneas ferroviarias de la Comunidad.
3. Comparecencia del Excmo. Sr. Consejero de Fomento y Medio Ambiente, SC/000115, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre:
 - Últimos incidentes relacionados con osos pardos en la Comunidad Autónoma de Castilla y León.

SUMARIO

	Páginas
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	13922
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	13922
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	13922

Páginas**Primer y segundo puntos del Orden del Día. SC/000094 y SC/000124.**

El Vicepresidente, Sr. Peregrina Molina, da lectura al primer y segundo puntos del Orden del Día.	13922
Intervención del Sr. Silván Rodríguez, Consejero de Fomento y Medio Ambiente, para informar a la Comisión.	13922
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	13926
En turno de Portavoces, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	13926
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Valderas Alonso (Grupo Mixto).	13932
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	13936
Intervención del Sr. Silván Rodríguez, Consejero de Fomento y Medio Ambiente, para responder a las cuestiones planteadas.	13940
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	13948
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Valderas Alonso (Grupo Mixto).	13952
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	13955
En turno de dúplica, interviene el Sr. Silván Rodríguez, Consejero de Fomento y Medio Ambiente.	13956
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, suspende la sesión.	13958
Se suspende la sesión a las doce horas cuarenta y cinco minutos y se reanuda a las doce horas cincuenta y cinco minutos.	13958

Tercer punto del Orden del Día. SC/000115.

La Presidenta, Sra. Alzola Allende, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	13958
Intervención del Sr. Silván Rodríguez, Consejero de Fomento y Medio Ambiente, para informar a la Comisión.	13959
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	13963
En turno de Portavoces, interviene la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista).	13963



	<u>Páginas</u>
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Valderas Alonso (Grupo Mixto).	13967
En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	13969
Intervención del Sr. Silván Rodríguez, Consejero de Fomento y Medio Ambiente, para responder a las cuestiones planteadas.	13971
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Martín Cabria (Grupo Socialista).	13975
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Valderas Alonso (Grupo Mixto).	13978
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	13978
En turno de dúplica, interviene el Sr. Silván Rodríguez, Consejero de Fomento y Medio Ambiente.	13979
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre un turno de preguntas para los Procuradores que no han intervenido en el debate.	13979
En turno de preguntas interviene el Procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista).	13980
Contestación del Sr. Silván Rodríguez, Consejero de Fomento y Medio Ambiente.	13980
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	13980
Se levanta la sesión a las catorce horas quince minutos.	13980



[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 debe comunicar alguna sustitución? ¿Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Sí, Presidenta. Gracias. Buenos días. David Jurado sustituye a Esther Pérez.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

¿Por el Grupo Parlamentario Popular? No hay sustituciones. Bien, pues, antes de dar comienzo al Orden del Día, agradecer al señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente su presencia en esta Comisión, así como parte del equipo directivo de la Consejería.

Y por el señor Vicepresidente se dará lectura del primer y segundo punto... no, o sea, puntos del Orden del Día.

SC/000094

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR PEREGRINA MOLINA):

Primer punto del Orden del Día: **“Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente, número 94, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre recortes en el transporte público de viajeros y actuaciones en orden a garantizar el derecho de movilidad de los castellano y... castellanos y leoneses”**.

SC/000124

Y segundo punto del Orden del Día: **“Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente, número 124, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre valoración de la Junta de Castilla y León respecto a la posición del Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras ferroviarias y posición que adoptará la Junta de Castilla y León en la defensa de las líneas ferroviarias de la Comunidad”**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente.

EL CONSEJERO DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE (SEÑOR SILVÁN RODRÍGUEZ):

Bien. Buenos días a todos. Señora Presidenta, Señorías. Comparezco hoy ante esta Comisión de Fomento y Medio Ambiente para informar sobre los recortes en el transporte público de viajeros y actuaciones en orden a garantizar el derecho de



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13923

movilidad de los castellanos y leoneses, y sobre la valoración de la Junta de Castilla y León respecto a la posición del Ministerio de Fomento en materia de infraestructuras ferroviarias y posición que adoptará la Junta en la defensa de las líneas ferroviarias de la Comunidad.

Agradecer a la Comisión, y muy especialmente al Grupo Parlamentario Socialista, la integración de las dos comparecencias en una única información.

Y lo primero que quiero destacar al respecto es, Señorías, el absoluto compromiso de la Junta de Castilla y León con la prestación de un servicio fundamental para los castellanos y leoneses, el servicio del transporte público de viajeros. Un servicio que garantiza el derecho a la movilidad de los ciudadanos asegurando el acceso a servicios públicos esenciales, superando las dificultades derivadas de la configuración territorial y poblacional de nuestra región; y que, fruto del impulso dado por el Gobierno Regional a la política de transportes en los últimos años, cuenta con una oferta de servicios e infraestructuras eficientes y de calidad, y que están sirviendo de elemento vertebrador del territorio.

No obstante, el refuerzo de las medidas puestas en marcha en anteriores legislaturas, y que tan buenos resultados han dado, se ha visto condicionado en esta legislatura por dos premisas:

Por una parte, por el actual escenario de contención del gasto público, que ha obligado a un reajuste de los servicios públicos de transporte de viajeros por carretera para adaptarlos a la nueva situación, primando las iniciativas que satisfagan las necesidades de transporte de todos los castellanos y leoneses, fundamentalmente las del medio rural, y favorezcan el mantenimiento del empleo en el sector.

Y, por otra, por las directrices marcadas por el Gobierno de la Nación, en el ámbito de sus competencias, para los servicios ferroviarios y aeroportuarios, mediante la reordenación de los servicios ferroviarios a nivel nacional y la implantación del nuevo modelo aeroportuario.

En este escenario, Señorías, la Junta de Castilla y León sigue manteniendo su implicación y compromiso con el transporte público de viajeros en cuanto a servicio básico; implicación y compromiso que se manifiestan en un... en el conjunto de actuaciones desarrolladas dirigidas a garantizar la prestación de este servicio.

Así, Señorías, en el ámbito del transporte regular de viajeros por carretera en nuestra Comunidad, y referidos al ámbito rural, la Junta de Castilla y León asegura la prestación de un servicio en el que operan 303 concesiones, cubriendo un total de 2.224 rutas, y que, con un número superior a 1.700.000 expediciones, atiende las necesidades de transporte de 69 viajeros al año. Un servicio -como saben- altamente deficitario en el que la Junta compensa... compensa a las empresas el déficit de explotación derivado de las obligaciones de servicio público establecidas para garantizar la movilidad de los castellanos y leoneses, especialmente los habitantes de las zonas rurales más alejadas y peor comunicadas.

En este ámbito del transporte de viajeros, Señorías, son dos las iniciativas a destacar que estamos llevando a cabo en esta legislatura.

La primera de ellas, la reestructuración de la Red Concesional Pública, llevada a cabo en el último año, para seguir garantizando la oferta de transporte público de forma que todas las localidades (5.414) que contaban con transporte público en



autobús sigan estando atendidas por este servicio. Para ello, hemos rediseñado y racionalizado horarios, calendarios e itinerarios, dando preferencia a las líneas, rutas y expediciones que atienden servicios esenciales vinculados a la salud, formación, comercio rural, entre otros, lo que ha permitido ajustar los servicios a la demanda real de la población, reducir la financiación del déficit de explotación del transporte regular de débil tráfico, indispensable para asegurar la prestación de los servicios de transporte público, y consolidar el sistema de transporte a la demanda, un sistema –como todos ustedes conocen, Señorías– altamente comprometido con la población rural, reconocido como uno de los sistemas más sostenibles y eficientes dado el ahorro de combustibles y de emisión o de emisiones contaminantes, manteniendo las 810 rutas que prestan servicio a más de 1.000.000 de castellanos y leoneses residentes en más de 3.500 localidades, y que registra, hasta el momento –datos a veintiocho de febrero del año en curso–, cerca de 2.700.000 reservas.

Como segunda iniciativa, en colaboración con la Consejería de Educación, la integración del transporte regular de uso general y el escolar en las rutas que permiten que ambos servicios se lleven a cabo conjuntamente. Una vez desarrollado con éxito el programa piloto en zonas de León y Segovia para el curso dos mil trece y dos mil catorce, ya se han puesto en funcionamiento 24 rutas integradas en las provincias de Ávila, León, Palencia, Soria y Zamora, estando prevista la integración de nuevas rutas en todas las provincias. Una iniciativa que está permitiendo incrementar la oferta de transporte en las zonas rurales, optimizar los recursos destinados al transporte público consiguiendo una mayor eficiencia a un menor coste, ofreciendo soluciones a las necesidades de movilidad derivadas de la nueva ordenación territorial y avanzando en la eficiencia y coordinación interadministrativa de los servicios autonómicos en el transporte público de viajeros. Todo ello, Señorías, manteniendo los requisitos de calidad y seguridad que tales servicios exigen, a través del seguimiento realizado en el marco del Plan de Inspección, específicamente diseñado a tal fin.

Por lo que se refiere al ámbito urbano, seguimos avanzando en una gestión de la movilidad ordenada y mancomunada de las áreas metropolitanas. Para ello, una vez puestos en funcionamiento 4 planes coordinados de explotación en las áreas metropolitanas de Salamanca, Burgos, Segovia y León, de los que se benefician 262 localidades. Para las restantes capitales, hemos establecido cauces de colaboración y asesoramiento técnico a los Ayuntamientos y resto de Administraciones implicadas en la compleja articulación de los correspondientes planes de coordinación, y hemos introducido mejoras en el sistema de transporte público de sus áreas metropolitanas... metropolitanas, dando respuesta a las necesidades de movilidad de los habitantes de los municipios del alfoz.

Finalmente, Señorías, completando el servicio de transporte público de viajeros por carretera, seguimos impulsando la adecuación y mejora de las infraestructuras del transporte mediante la construcción y modernización de las terminales y estaciones de autobuses, promoviendo la interconexión entre tipos y modos de transporte y la cooperación con los Ayuntamientos y, ¿cómo no?, el sector privado, y la instalación de refugios de espera y marquesinas para el transporte metropolitano y el transporte a la demanda, que dotan de una mayor accesibilidad y confort al uso de este servicio público.

Por otro lado, y de forma más específica, Señorías, y en relación con los servicios ferroviarios de viajeros, la posición de la Junta de Castilla y León pasa igualmente



-como no podía ser de otra forma- por la colaboración con el Gobierno de la Nación en el desarrollo de la política ferroviaria, basada en la reordenación de servicios y la racionalización en su gestión, manteniendo las conexiones y atendiendo las necesidades del transporte.

Reordenación, Señorías, atendiendo a las exigencias del Gobierno Regional para garantizar en Castilla y León el servicio público, la movilidad y las comunicaciones de los ciudadanos. En este sentido, el proceso de... de reestructuración del sector ferroviario, llevado a cabo por el Ministerio de Fomento sobre la base de un análisis pormenorizado de la oferta y demanda del transporte de viajeros ferroviario, y partiendo de datos objetivos que constatan el alto coste que supone poner en marcha trenes con bajísima o prácticamente inexistente ocupación, ha tenido como objetivo seguir garantizando la prestación de los servicios desde la racionalización del gasto público, en el difícil escenario de contención del gasto público impuesto por la situación de crisis económica.

Para ello, se han tenido en cuenta tanto criterios de eficiencia económica y medioambiental como la innegable función social del transporte ferroviario como elemento clave, vertebrador del territorio, de tal forma que, partiendo de las necesidades reales de transporte de los ciudadanos, se han reorganizado los servicios de media distancia, claramente ineficientes por baja o casi nula demanda; se han revisado horarios, frecuencias, paradas de servicios que cuentan con un escase... escaso o casi nulo número de viajeros, sin suprimir ninguna línea ferroviaria; y lo fundamental, garantizando en todo momento el servicio público, la movilidad y las comunicaciones de los ciudadanos por medios alternativos, fomentando de esta manera la intermodalidad mediante su conectividad con otros modos de transporte, buscando aprovechar las ventajas de cada uno de ellos.

En todo este proceso, Señorías, el trabajo de la Junta de Castilla y León en defensa de los intereses de nuestra Comunidad ha dado sus frutos. Hemos conseguido que 27 servicios hayan sido declarados obligaciones de servicio público, superando con creces la previsión inicial de declarar solo 10, que mantienen una cobertura superior al 15 % (de 10 a 27), teniendo en cuenta, además, que, para los 7 restantes, la conexión ferroviaria origen-destino se mantiene; y donde se revisan frecuencias y/o paradas, se garantiza todo... en todo caso el servicio del transporte público -como ya he señalado- por medios alternativos, como los servicios de ferrocarril de larga distancia y el transporte en autobús, garantizando el servicio público.

Seguimos, Señorías, manteniendo reuniones con Alcaldes y concesionarios de transporte de viajeros por carretera para continuar estudiando e implantando horarios que den alternativa al servicio que prestaban los servicios reorganizados, y continuamos colaborando con el Ministerio de Fomento, con el fin de procurar que las necesidades de movilidad de los ciudadanos de Castilla y León sigan estando garantizadas.

En definitiva, un proceso que, como solicitó la Junta de Castilla y León al Ministerio, no ha supuesto el cierre de ninguna línea ni de ningún corredor ferroviario en Castilla y León, y que garantiza, en todo momento, el servicio de transporte público, de forma que ningún núcleo de población quede incomunicado o desatendido.

Finalmente, Señorías, quiero hacer referencia a la nueva ley de ordenación del transporte para Castilla y León en la que estamos trabajando, en consonancia con la



nueva Ley de Ordenación de Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad, y una vez aprobada la modificación de la Ley de Ordenación de transportes terrestres para adaptarla a los nuevos postulados exigidos por la Unión Europea. Una ley que establecerá una nueva regulación integral del transporte para la Comunidad, abarcando tanto el transporte de viajeros como las infraestructuras asociadas a los nodos de transporte de mercancías y logística; y fijará los criterios de una nueva reordenación del mapa concesional, sentando las bases del sistema regional de transporte público bajo los principios de calidad, seguridad y eficiencia.

En definitiva (y con esto termino, Señorías), política de transporte público de viajeros que nos permite seguir avanzando, pese al difícil escenario económico, en la consolidación de un sistema regional de transporte basado en una red integrada y coordinada de infraestructuras, servicios, modos e instituciones, que garantiza la movilidad de los castellanos y leoneses y sirve como elemento vertebrador del territorio y de cohesión social y económica de Castilla y León. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Consejero. Para fijar posiciones, formular preguntas o hacer observaciones, se procede a la apertura de un turno de los Portavoces de los distintos Grupos Parlamentarios. 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, Consejero. Déjeme que le mostremos, en nombre del Grupo Socialista, la satisfacción que... que tenemos de que comparezca a contestar y a exponer su planteamiento político respecto a estas comparencias solicitadas; una hará pronto dos años y la otra año y medio.

Mire, hablamos de lo mismo, y no. Es verdad que hablamos de transporte de viajeros, coincidimos en los dos planteamientos, pero de distintos modos de transporte. De manera que, perfectamente, bueno, podemos agrupar porque el objetivo es el mismo, ¿no?: garantizar el derecho de movilidad de los castellanos y leoneses, bien sea por carretera, bien sea por ferrocarril.

Mire, el Procurador del Común, el CES, se lo venían reiteradamente diciendo desde hace años, la idea de potenciar el transporte público y su adaptación a las necesidades crecientes de las áreas metropolitanas y sus alfores, así como la consolidación de las prestaciones de las áreas rurales, con especial incidencia en lo que se refiere al transporte a la demanda. Han hecho poco caso, desde luego, a estas recomendaciones, porque plantean justo lo contrario, ¿no? En lugar de potenciar, pues la política es una política de recortes.

El verano del año dos mil doce el Director General de Carreteras comunicó en la Comisión de Medio Ambiente y Fomento de la Federación Regional de Municipios el recorte de un 30 % -en principio anunció un 30 % de recortes- del transporte y de todos los sistemas, tanto el ordinario regular como el transporte a la demanda. Y el caso de... una subida de precios también en el caso del transporte a la demanda, suponía el doble de... del precio establecido.

En Castilla y León teníamos -acaba de decir- 303 concesiones de transporte público de viajeros, que se reparte la adjudicación entre 147 empresas para más



de dos mil doscientas rutas regulares –ciertamente que el 90 % de ellas deficitarias; son datos suyos, de una respuesta parlamentaria del año dos mil trece– y atienden a más de 1.000.000 de viajeros mensuales. El sector del transporte, las empresas, se encuentra en una situación crítica, por el descenso de viajeros, la subida de combustibles, el centimazo, la reducción de subvenciones para compensar su déficit de explotación, que supone 11 millones de euros menos que reciben estas empresas. Y es un sector que está dando empleo en la Comunidad a más de 10.000 trabajadores, y que es ciertamente... su política hace recortes; en la medida que baja el presupuesto, baja, evidentemente, el número de viajes, el número de autobuses, el número de... de frecuencias, y también, evidentemente, el número de empleo.

Las empresas operan con concesiones administrativas, es un sector intervenido, por lo que cualquier modificación en rutas, frecuencias, horarios o precios, la Junta tiene que aprobarlo, como así, evidentemente, ha hecho. Pero lo ha hecho de manera unilateral, lo ha hecho en soledad, sola, sin contar absolutamente con nadie. Desde luego, no ha contado con los Ayuntamientos, no ha contado con los usuarios, no ha contado con los consumidores, no ha contado con el Consejo Regional de Transportes ni con los Consejos Territoriales, donde están representados los colectivos afectados. Ha sido una política de hechos consumados: una vez aplicado, es cuando se ha comunicado.

Mire, el transporte a la demanda... habla de consolidar el transporte a la demanda, cuando en el dos mil once el Presidente Herrera lo que hablaba era de completar el despliegue por toda la Comunidad, de unificar, de universalizar el transporte a la demanda; es decir, que en todos y cada uno de los municipios de esta Comunidad tuvieran acceso al transporte a la demanda. Claro, hemos pasado de tratar de extenderlo a hablar de consolidar lo que hay.

Mire, el transporte a la demanda no es que se vaya a consolidar, es que, como tal, ha desaparecido de la Comunidad, no existe. Ya se presta con un itinerario previamente establecido, calendario concreto, horarios prefijados, que se activa con un aviso a la central. Se ha convertido en un transporte regular, permanente, de uso general. Por lo tanto, el transporte a la demanda ha perdido su esencia, ha perdido su espíritu, y desde luego ha perdido su efectividad. Tenía razón cuando no quiso afrontar su regulación normativa. Claro, diría ¿para qué?, ¿para qué? No hacía falta, si... si voy a hacerlo desaparecer en nada, en breve; como así, efectivamente, ha ocurrido. Castilla y León ha sido pionera en su implantación y Castilla y León está siendo pionera también en su desaparición.

Respecto a... a lo que llama “rediseñar el transporte”, que no es otra cosa que recortar el transporte, desde luego no tengo tiempo de relatarle un mapa de recortes completos, que usted conoce perfectamente. Solo le voy a dar unas pinceladas. Los... los recortes han sido brutales, Consejero, han sido brutales, especialmente para las zonas más necesitadas, las más aisladas, las más deprimidas. Parece que además son los más débiles los más perjudicados.

Mire, en Soria, la supresión del autobús Soria-Burgos, de lunes a viernes, en horario de tardes y los sábados, el Procurador del Común también intermedió. Aquí le planteó los problemas de la supresión, la pérdida de los mismos. Los usuarios, la plataforma, los Ayuntamientos, todos le pedían que se mantuviera. Y desde luego que el número de expediciones no fuera inferior a las establecidas en el título concesional, que ha ido cambiando, ha iniciado algunos cambios, pero que terminará cambiando



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13928

todos los títulos concesionales, porque, desde luego, no se ajustan a los recorridos que están haciendo.

En León, la modificación y eliminación de las líneas de autobús que unen Villablino con Ponferrada y León, también le presentaron más de 1.300 firmas para que no modificara estas rutas ni los horarios. No hizo mucho caso, desde luego. La supresión de las líneas regulares de León-Riaño, León-Sabero, Riaño-León, Sabero-León, León-San Miguel de Escalada, San Miguel de Escalada-León. Modifican las rutas también de Laciana con León y Laciana con Ponferrada, de la... de la comarca de Laciana. QUITAN dos autobuses en la mañana y dos en la tarde entre Villablino y Ponferrada; Sahagún-Valladolid se queda solo en tres días, de todos los días a la semana.

En Salamanca, pues municipios como Pedraza de Alba, Candelario, Rollán, Galindo y Perahuy, Barbadillo, pasan de seis días a la semana, de todos los días, a dos días a la semana, y con una reducción de frecuencias importantísima. Aldeavila de la Ribera, Vitigudino, antes los sábados tenían transporte; ya no tienen transporte, ha desaparecido el sábado, ha desaparecido el martes. Toda la comarca de la Sierra de Béjar, de la Sierra de Francia -incluida Béjar, también, a pesar de que es una ruta rentable, con Salamanca-, que afecta a estudiantes, afecta a trabajadores. La comarca de Ciudad Rodrigo, en su comunicación, también, con Salamanca y entre las propias comarcas de Ciudad Rodrigo.

En Palencia, la Montaña Palentina, que se eliminan 20 servicios. También más de 600 firmas recogidas en contra de lo que... en contra de estos recortes, a las que tampoco han hecho ningún caso. Guardo-Valladolid, de todos los días a la semana se queda en dos. Guardo-León también de todos los días se queda en tres. Guardo-Palencia, Palencia-Aguilar... se suprimen cuatro servicios y se... se eliminan dos de las cuatro rutas regulares.

En Zamora, Zamora-San Cristóbal, que ha sido suprimida, que atendía a 26 municipios de la comarca de Tierra del Pan, Alba y Aliste.

En Segovia, pues el transporte metropolitano también ha visto reducido: de las siete líneas que existían solo tres se mantienen en su totalidad. Y de La Lastrilla ha recortado el número de rutas. Eliminan la línea M-5, que une Santo Domingo de Pirón con Segovia, con 450 viajeros al mes; que no sé si son muchos o son pocos, pero, desde luego, tienen todo el derecho de movilidad, al... al menos en la misma calidad y en las mismas condiciones que cualquier habitante de cualquier otra capital de provincia o de otro municipio.

Suprimida la línea nocturna también de otros municipios, y un largo etcétera, etcétera, etcétera, que -le repito- no voy a hacer el mapa de recortes, pero que le tengo perfectamente... pero, vamos, le dedicaríamos la mañana entera a establecer el mapa de recortes. Me consta que usted, evidentemente, que lo ha hecho, lo conoce perfectamente.

Que lo ha hecho, pero no ha dado la cara cuando lo ha hecho. Ha sido Fecalbus quien ha tenido que dar la cara, quien ha pedido disculpas, quien dice que lamenta profundamente los trastornos que estas medidas han ocasionado a los ciudadanos, al tiempo que reconoce la verdad, o sea, que la única razón, solo y exclusivamente, depende de los recortes económicos que la Junta de Castilla y León ha practicado para compensar su déficit de explotación; y que, en tanto en cuanto estos recortes se mantengan, ellos van a mantener, evidentemente, la supresión de estos servicios.



Respecto al transporte metropolitano -lo acaba de decir-, sigue sin completarse. Tras diez años, pues solo existe en Salamanca, Burgos -en León no termina de arrancar; por mucho que diga que León dispone de transporte metropolitano, no acaba de arrancar- y una fase en Segovia, que, como hemos visto, ha recortado también drásticamente. Más de lo mismo, por lo tanto: reajustes, recortes de... de calendario, frecuencias, recorte de horarios, ha subido el precio de los billetes, no ha convocado a los Comités Rectores de Transporte Metropolitano -donde están representados los municipios afectados- para consensuar medidas que ya tiene decididas; por tanto, nada de consenso, todo por... por imposición, es sí o sí.

Respecto a... a compartir el transporte escolar con el uso general, a integrar -que dice usted- 24 rutas, ya en 5 provincias... 6 provincias -porque hizo una experiencia piloto en Segovia-, mire, Señoría, lo promocionan diciendo que lo que pretende es aumentar la oferta pública del medio rural. Mire, de verdad, primero quitan el autobús... el autobús de ruta regular para mezclar luego a los adultos con los niños, y dicen que aumentan la oferta. No, lo que han hecho ha sido quitar el autobús ordinario, el autobús de uso regular.

Dice también que es para ahorrar en el transporte escolar. Pero dígame dónde está el ahorro, porque el transporte escolar lo paga la Consejería de Educación, y lo sigue pagando la Consejería de Educación. Aquí solo ahorra Fomento, que ha eliminado el transporte ordinario. Sería mucho más lógico que el transporte escolar se ampliara -sí, pues podemos estar de acuerdo-, pero se ampliara con estudiantes de Bachillerato, con estudiantes de ciclos formativos -aunque pagaran; evidentemente, ellos no tienen derecho al transporte escolar gratuito; pero bueno, pues si pagan su transporte, sería lo lógico-; lo que, desde luego, no estamos de acuerdo es que se abra a todos los adultos. Una barbaridad, una barbaridad, Consejero -se lo he dicho más veces, se lo voy a repetir hasta la saciedad-: protegemos a nuestros niños con medidas especiales en los propios autobuses, que tienen que cumplir unos requisitos distintos al resto, tienen que llevar, incluso, acompañante -que no siempre... no siempre llevan, sabe bien que no siempre llevan-, les ponemos controles policiales en las entradas y salidas de los colegios, de los institutos -me parece perfecto, porque es una medida de protección a nuestros menores-, pero luego les abrimos las puertas de los autobuses a cualquier adulto que pueda sentarse a compartir el viaje en el asiento, al lado... al lado de nuestros hijos. Mire, Señoría, ¿de verdad puede garantizar -se lo vuelvo a repetir-, de verdad puede garantizar la seguridad y la integridad física y moral de nuestros menores abriendo las puertas a los adultos de sus autobuses escolares?

Han actuado aquí también por la vía de los hechos, sin contar con la comunidad educativa, sin contar con los padres, con las madres, sin contar con los profesores. El ahorro, Consejero, no lo justifica todo. El ahorro, de verdad, no puede poner en peligro a nuestros hijos. De verdad le pido que recapacite, que recapacite, que dé marcha atrás, que, si tiene que volver a poner los... el transporte ordinario, vuelva a poner el transporte ordinario en estas 24 rutas que hace compartir a los niños sus viajes con los adultos.

Y, respecto a... a una inspección, a un plan de inspección destinada expresamente a este fin, dígame en qué consiste -me ha parecido entenderle que ha dicho eso ahora-, en qué consiste exactamente, en qué va a consistir este plan de inspección, cuánto presupuesto va a destinar a él, cuántos van a trabajar en ello y con qué capacidad y hasta dónde pueden llegar.



Respecto a las infraestructuras, solo recordarle que el Plan de Modernización de Estaciones de Autobuses fue un plan fantasma que no existe, que nunca vimos, que sí pagó, pero... al menos, convocó la licitación, pero nunca más supimos de él. Y le sigo recordando que todavía hay municipios con más de 10.000 habitantes que carecen de estación de autobuses, y muchas de las que existen en otros municipios -tamaño medio o grande-, pues están en unas condiciones, por la propia antigüedad de las estaciones, bastante deplorables y en bastante mal estado; y estamos esperando que la Junta intervenga y pueda actuar en ellas.

Mire, Consejero, bajo los criterios de austeridad, definitivamente, no se puede abandonar la prioridad de fijar población en el medio rural, de incrementar los niveles de bienestar y de calidad de vida de las personas que viven en nuestros pueblos y de garantizar, desde luego, el derecho estatutario de movilidad que se garantiza no solo con el transporte... no solo con el transporte por carretera, también por el... con el transporte ferroviario.

Mire, los planes de reestructuración -que usted llama-, planes de reestructuración que puso en marcha el Ministerio -el Plan de Racionalización, el Plan de Choque y el Plan de Medidas Estructurales- dice que el objetivo que perseguía era seguir prestando los servicios. Pues la realidad demuestra otra cosa: el objetivo que perseguía era meter la tijera, recortar también en todo el sistema ferroviario de la Comunidad.

El Plan de Racionalización marca cuatro niveles de eficacia o de eficiencia: líneas eficientes, líneas de baja o dudosa eficiencia, líneas de muy baja eficiencia y líneas ineficientes. Pues bien, para las de muy baja eficiencia propone la supresión parcial y/o progresiva de estos servicios; y, desde luego, para las ineficientes lo que plantea es su supresión. La supresión de 10 relaciones no declaradas de obligado servicio público, que dice y alega que es por una baja demanda. Pues una baja demanda, cuando, si sumas los datos... -y, por cierto, hablaremos en próximos días de ellos- si sumas los datos de viajeros que utilizaban estas líneas, en torno a 1.000.000 de personas, 1.000.000 de pasajeros, yo creo que eso no es una baja demanda para una Comunidad como la nuestra.

El Plan de Choque de Medidas de Estructurales, pues supondrá, pues el cierre de los talleres ferroviarios de Renfe en Salamanca, Fuentes de Oñoro, Venta de Baños y León Clasificación; el cierre de la base técnica de Salamanca, de 10 bases logísticas de la Comunidad -una ya está cerrada- y la previsión de cierre Salamanca y Fuentes de Oñoro, y 5 bases de la Comunidad que recortarán horarios.

Respecto a las... al Plan de Infraestructuras, o al resto de infraestructuras de ADIF: se reducen de 75 a 41 las instalaciones logísticas principales, en gestión directa; se reduce el 35 % de los recursos humanos; y supone, finalmente, una pérdida... supondrá finalmente, cuando se aplique en su totalidad, una pérdida de casi 500 empleos.

Es verdad que las movilizaciones sociales, las movilizaciones sindicales, de los trabajadores, vecinales, los grupos políticos, los Ayuntamientos, las Diputaciones, han conseguido de momento un simple aplazamiento a treinta y uno de diciembre del dos mil quince; pero la espada de Damocles aquí la tenemos: un aplazamiento no es una supresión, no es una eliminación de estos planes que tiene en marcha el Ministerio en toda España y también en Castilla y León.



Con su pasividad y con su consentimiento, la aplicación de todos estos planes en la Comunidad lo que supone es que se han... se suprimen relaciones, las no consideradas de obligado servicio público, 10; alguna es verdad que se... se ha salvado -ya le daré el detalle-; se han suprimido frecuencias y... y horarios en las relaciones que continúan prestando servicio en la Comunidad; se pierde casi la mitad de las circulaciones de trenes -un 47 % menos-; se modifica el origen y destino de 5; se suprimen 30 circulaciones semanales de media distancia, 84 trenes en 6 líneas de media distancia; reducen el 18 % en oportunidades de viaje semanal (1 punto por encima de lo que es la media nacional); 18 estaciones y apeaderos de la Comunidad dejarán de tener parada; 29 estaciones y apeaderos pasarán a tener solo una parada al día; talleres de Renfe, bases técnicas, bases logísticas -como le he dicho anteriormente-; las obras, prácticamente terminadas, del Centro de Control del AVE se irán de León a Madrid; los soterramientos de León, San Andrés, Palencia y Valladolid, ya, desde luego, olvidadas; y disueltas las sociedades de integración ferroviaria, todas, salvo la de Valladolid; las nuevas estaciones AVE de Medina y Sanabria, junto a la terminal de Miranda de Ebro, también olvidadas; las remodelaciones de las estaciones de Zamora y Venta de Baños, también olvidadas; a los dos días de inaugurar la línea de AVE Barcelona-París, se suprime el Talgo-Hotel, tras 17 años de enlace directo de Valladolid con París. Esta es la realidad de los planes que se ponen en marcha.

Mire, Señoría, recorte de la... eso... esto en cuanto a las relaciones declaradas de obligado servicio público. También se recorta Madrid-Arcos de Jalón, que pasará de tener 28 circulaciones semanales a 14; Miranda de Ebro-Vitoria perderá una circulación y se quedará con 36; Valladolid-Ávila, que ya no contaría con 54, sino con 28; Valladolid-Palencia-León que perdería 2, se quedaría con 14, Zaragoza-Arcos de Jalón que contaría con 28 trenes a la semana. También se reducen los trenes que cubrían el trayecto de León-Valladolid y Valladolid-Burgos, con 14 y 2 circulaciones semanales. Se suprimen las relaciones Miranda de Ebro-Pamplona, una circulación semanal; y la de Ávila-Madrid, que cuenta con 13. Es verdad que aumenta la relación Cercedilla-Segovia, que pasaba de tener 41 trenes a la semana frente a los 10 que tienen ahora mismo; y el enlace Madrid-Las Navas del Marqués, con 35. Claro que es verdad que esta conexión surge al eliminarse la correspondiente en el trayecto Ávila-Madrid.

Ante las protestas sociales este plan de racionalización-recortes, pues finalmente se queda en que Renfe mantiene los servicios de media distancia -que mantiene de momento, porque la espada de Damocles está ahí-, a treinta y uno de diciembre del dos mil quince: Ávila-Salamanca, 116 circulaciones semanales en ambos sentidos -es verdad que también 2 de estas circulaciones las está financiando el Ayuntamiento de Ávila y la Diputación de Ávila; está haciendo el trabajo que debería hacer la Junta, compensar el déficit de explotación de parte de este servicio-; Puebla de Sanabria-Zamora; y Soria, que mantiene Soria-Madrid y Soria-Burgos, pero desaparece Soria con Valladolid, Soria con León y Soria con Ávila, tras dejarse de prestar los servicios entre Segovia y Madrid.

La nueva programación limita la eliminación inicialmente prevista, pero reduce las circulaciones de trenes, sobre todo en Ávila, León, Palencia y Valladolid. Reducen circulaciones en Ávila-Las Navas del Marqués-Madrid -de 256 relaciones se quedan en 56, las 200 restantes se cubren con trenes de larga distancia-;



Ávila-Valladolid, de 11 a 9 relaciones diarias; León-Gijón de 25 a 14; León-Ponferrada; León-Palencia-Valladolid, León-Valladolid-Medina, de 50 y 59... de 259 relaciones a 220; Valladolid-Palencia, Valladolid-Burgos.

Mire, la Comunidad sale absolutamente perjudicada de estos planes... de la puesta en marcha de estos planes. La provincia de Ávila, evidentemente también, de las más agraviadas. Y esto no garantiza, desde luego, el derecho de movilidad... (termino, Presidenta) no garantiza el derecho de movilidad de los castellanos y leoneses. Por el momento, nada más, Presidenta. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña. Por el Grupo Parlamentario Mixto tiene la palabra don Alejandro Valderas Alonso.

EL SEÑOR VALDERAS ALONSO:

Muchas gracias, señora Presidenta. Creo, señor Silván, que estamos repitiendo lo que hablamos hace quince días en el Pleno. Me sorprende que esto se parezca tanto al Pleno de hace quince días, cuando tratamos la proposición no de ley de transporte que planteó UPL, en respuesta a su comparecencia en el Pleno anterior, que era sobre transportes, precisamente, transportes de carretera, transportes aéreos, transportes en general de... de personas, no de mercancías.

Los recortes que tenemos, que padecemos desde hace varios años, pues, por lo que nos ha dicho, no se van a reducir. Casi nos ha dejado abierta la posibilidad de que sigan existiendo y que se sigan ampliando. Nos deja en el aire la famosa nueva ley de transporte urbano, que se prometió en la campaña electoral del dos mil once, que, evidentemente, hay que ponerla al día, con todos los cambios legales que ha habido.

Y nos da otro susto: esta nueva ley resulta que se tiene que adaptar a la Ley de Ordenación de Castilla y León. Yo no recuerdo que la Ley de Ordenación de Castilla y León hablase del transporte, pero bueno, espero que nos pueda ilustrar en la próxima, porque se me debió pasar. Eso sí, le recuerdo que la nueva Ley de Ordenación no está en vigor. Ha salido en el Boletín, pero no se está aplicando porque no se ha desarrollado. Entonces, si tiene que esperar a que se desarrolle, casi tiene que hablar con su compañero de Presidencia para que la acabe de desarrollar y luego la puedan aplicar en los temas que le corresponda al transporte.

En el tema del transporte aéreo y la nueva configuración de las instituciones que hay que crear con AENA, pues le hemos preguntado dos veces en el Pleno en los últimos meses. Hoy no nos ha aclarado tampoco si se va a crear ese nuevo comité aeroportuario próximamente. Hemos leído algo en la prensa estos... este fin de semana, de que sí, de que se iba a hacer rápidamente. Bueno, pues si nos diera algún dato de cuánto es rápidamente, y luego ya, si es posible, qué orientación le va a dar la Junta a la parte que le toca, que, evidentemente, no es toda, le toca solamente una parte de este nuevo comité.

En el famoso proyecto, que se ha quedado en nada, de las... de los transportes metropolitanos de Castilla y León, pues sigue muy verde, sigue muy verde. Es decir, la mayoría de las ciudades que lo tienen, como es el caso de León, lo tienen de forma



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13933

provisional. Pero es que le recuerdo que hace diez años que se inició el papeleo, diez años. Todavía estaba yo en el Ayuntamiento de León; vamos, acababa de entrar, y ya teníamos conversaciones del Ayuntamiento de León con la Consejería, y se iba a hacer, era inminente. Diez años y no hemos acabado. Sigue sin acabarse el de Ponferrada, el de Zamora, el de otras ciudades también. Es complicado, es caro, naturalmente, pero es que diez años... diez años son dos legislaturas y media. Hombre, mucho retraso me parece a mí tanto... tantos años.

El nuevo plan de dotación de estaciones de autobuses, que deriva de una ley que trataba de esta materia, pues sigue paralizado. Hemos perdido la de La Bañeza recientemente. No se sabe... Era privada, evidentemente, no sabemos hasta qué punto la Junta va a poder o va a querer colaborar para abrir una nueva. Nunca la ha tenido Bembibre, la única ciudad de la Comunidad con más de 10.000 habitantes que no tiene estación de autobuses, que según la ley debería tenerlo. Hemos leído recientemente un nuevo convenio de la Comisión de Transferencias, en el cual la Consejería de Hacienda se hace cargo de la propiedad de una serie de estaciones. Hombre, pues ya era hora, ya era hora de que después de diez años por fin hicieran los papeles y los pusieran al día. Le recuerdo que Comisión de Transferencias ha habido todos los años excepto dos mil doce y dos mil trece, que no ha habido; pero los demás años sí la hubo, y esto, pues no se había resuelto. Pero es que además la de Salamanca tiene pendiente el... una obra importante, y hay un listado que está publicado -no... no es... no es una invención- de todo lo que se necesita en otras estaciones, como la de Benavente, la de Astorga y algunas más; están pendientes, y están pendientes de un plan de adecuación y de financiación de esos gastos que necesitan para ponerlas al día.

En el Plan de Transporte a la Demanda, pues, efectivamente, como acaba de decir mi antecesora, se nos vendió como una mejora que resolvía un montón de problemas para los pueblos, que resolvía una situación económica que no podía continuar, eso estaba clarísimo. Y sí, los primeros años parecía que funcionaba muy bien, pero es que han empezado a llegar un montón de quejas de que no funciona tan bien como... como quisieran los interesados. Los interesados son los paisanos, no las empresas. Ahora se hace un *mix* con el transporte escolar. Bueno, esto es una vuelta de tuerca, que, efectivamente, significa que se va a ahorrar un dinero la Consejería o, en general, la Junta. Pero, bueno, esto es una experiencia piloto; las experiencias piloto sirven para ver lo bueno y lo malo. No creo que el transporte a la demanda esté en su mejor año; al contrario, creo que va camino de desaparecer, de convertirse en una especie de taxi público. Bueno, es que hay Ayuntamientos que ya están pagando el taxi. Es decir, esto no debe de estar funcionando muy bien cuando hay Ayuntamientos en la provincia de León que han contratado taxis para llevar a sus paisanos al médico. Si esto funcionara, no creo que los Ayuntamientos gasten el dinero a lo tonto. Además no lo tienen, tienen lo justo.

Nos preocupa, concretamente, las muchas reuniones que ha habido con el Gobierno Central -la Comisión de Transferencias, la visita de la Vicepresidenta, señora Sáenz de Santamaría, la presencia de la Junta en diversas Comisiones Sectoriales; ha habido varias, este año, creo que cuatro la semana pasada-. No hemos visto a ninguna de ellas... una llamativa queja de la Junta sobre temas que hay pendientes. Ahí hablamos de queja, nada más.

El tema de la carretera León-Valladolid, pues está muerto de risa. Pero muerto de risa, a pesar de que hay muchas posibilidades, aparte de hacer excavaciones, evi-



dentemente. No hemos visto tampoco una presencia de la Junta en ese debate sobre la A-76, de Ponferrada a Valdeorras; sí de la Junta de Galicia. Qué curioso, el del otro lado sí se queja, el nuestro parece que no. También son del PP. Es decir, yo creo que bastaría con que la Junta dejara clara su posición en alguna de estas reuniones con el Gobierno Central, de que quieren... y que insiste en que estas cosas se hagan.

Lo mismo decimos de la reducción de plantillas de las empresas que sucedieron a Renfe y FEVE, especialmente en León, pero también en Burgos, también, como ha dicho mi... mi compañera en otras varias ciudades donde hay grandes talleres, donde hay grandes inversiones previstas que no acaban de verse; al contrario, que existe la posibilidad de que se marchen. Estos servicios ferroviarios deficitarios de los que llevamos hablando varios años, se nos habló de la posibilidad de que el Ministerio y la Junta negociasen algún tipo de financiación para mantener las líneas deficitarias. Se nos ha hablado, muy... muy lejanamente, de que ha habido unas reuniones, que se ha logrado a través de presiones mantenerlo. Bien, estupendo, para eso también son las presiones, evidentemente, para que se mantengan esas líneas y Madrid siga pagándolas. Pero es que la realidad... la realidad es que cada vez se usa más el coche porque la situación de los trenes es calamitosa: desaparecen horarios, desaparecen los trenes, cada vez son más viejos, cada vez más despacio. Hacen cosas muy extrañas. Es decir, algo tan vulgar como León-Valladolid, que es una línea importante, de las mayores, es un caos, es un caos. Es que no hay día que lleguen a la hora, es que siempre pasa algo. No digamos la historia de los trenes Ponferrada-León-Valladolid, que, bueno, es que son los propios vecinos los que han pegado las pegatinas para protestar. ¿Dónde ha estado la Junta en esas negociaciones? Yo creo que ha estado un poquito ajena. No podemos permitirnos que la Junta esté ajena. Es decir, tiene que protestar, que es una de sus funciones.

En el caso de los AVE, bueno, pues la Junta yo la veo bastante al margen de esta polémica. Es decir, el AVE es muy complejo, es muy caro, y está planteando, en ciudades como León, como Burgos, como Palencia, como Valladolid, unos gastos que se previnieron hace diez años -muy alegremente, puede ser-, con unos soterramientos muy caros, que ahora no se pueden hacer de esa manera. Pero ¿quién está buscando otras fórmulas? Las fórmulas que estamos buscando son las de no hacerlo, no hacer el soterramiento. No, no, lo que hay que buscar es nuevo dinero, nuevas formas económicas que lo permitan. No vemos a la Junta muy dirigente en este detalle; al contrario: vemos a sus Alcaldes absolutamente abandonados, abandonados, diciendo cosas, cada día... bueno, el de León es que ya no sabe qué decir; es decir, cada semana se inventa una cosa... Los Alcaldes no son los que tienen que buscar soluciones técnicas, de dónde instalar una estación y cuánto... y cuánto debe medir un soterramiento, no están para eso, están para otras cosas. ¿Hemos dejado en manos de un Alcalde el decidir cuántos kilómetros tiene que tener un soterramiento, y, encima, buscar el dinero? Bueno, entonces, sobra la Junta, sobra el Gobierno y hasta sobra el AVE, ¡si lo van a pagar los Ayuntamientos! Aquí hay algo raro. Es decir, se sienten solos, se sienten abandonados.

Escuche de vez en cuando incluso al de Valladolid. El Alcalde de Valladolid, cuando habla de estas cosas, bueno, pues no deja en buen lugar ni al Ministerio ni a la Junta. Dice, y claro, es muy claro, que le han timado, que le han timado: que le prometieron una serie de cosas, y que el AVE llegó a Valladolid, pero de aquí no sale.

No le cuento el asunto de las 200.000 traviesas que se han perdido del AVE porque ya se lo he contado dos veces, y parece que no... no les preocupa mucho;



alguien tiene 200.000 traviesas del AVE de Castilla y León, y no se sabe dónde están. Iba a haber dos vías de León a Valladolid, ahora solamente hay una. Dado que se pagaron, dado que salieron en el Boletín, dado que se almacenaron en Villada, si solo hacen una vía, ¿dónde están los de la otra? Bueno, puede preguntarlo.

Los avances de la conectividad de otros medios de transporte. Hombre, esto es un churro, esto es un churro. La conectividad de otros medios de transporte, tal como nos lo explicó -y lo recuerdo perfectamente- hace diez años, en León, consistía en que hubiera facilidad para que el viajero fuera de la estación de autobuses a la del tren, y de ambas al aeropuerto. Ni en León, ni en Valladolid, ni en Burgos. Tengo una duda, que la planteo a los que son de Valladolid, y es: ¿por qué los viajeros del aeropuerto de Valladolid bajan con sus maletas andando, por la carretera? Porque es que un día me voy a llevar a uno. ¿No hay autobuses, no hay taxis? ¿Que es que han colocado un aeropuerto en medio del campo? Para mí es una... una verdadera intriga, todas las mañanas ver a los... los paisanos, ahí, con su abrigo, que no se sabe de qué país vienen, sus maletines, por el andén de la carretera, en un pueblo que se llama Villanubla. Yo no sé a dónde van. Yo me los encuentro incluso hasta en un sitio que se llama Polígono de San Cristóbal, por si puede preguntarlo. Yo diría que están tirados, que les han dejado tirados. Bien. La conectividad entre aeropuertos, estaciones de autobuses y estaciones de trenes es desastrosa; es decir, no hay ninguna conectividad entre ellos.

Concluyo. Nos mantiene todos los recortes que ha habido durante estos años. A pesar de que la economía, según dicen, mejora, no vemos que estos recortes vayan a cambiar; al contrario, ha dejado dos o tres detalles ahí, no ha dicho que vaya a haber más recortes, lógicamente, pero ha dejado dos o tres detalles sobre el transporte a la demanda que nos hacen pensar en próximos e inmediatos recortes.

La Consejería, en cuanto a los planes. La Consejería tiene planes para todo, ha de tener una auténtica hemeroteca y una auténtica biblioteca de planes no realizados. Tiene planes para todo, los ha presentado, los ha colgado en la red; están bien, han costado un dinero, plantean la situación económica... cómo va a cambiar la situación económica y se van adaptando estos planes, pero deben estar congelados, porque no vemos terminar ninguno. Todos los problemas que hemos señalado...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Señor Valderas...

EL SEÑOR VALDERAS ALONSO:

(Sí).

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

... vaya finalizando, por favor.

EL SEÑOR VALDERAS ALONSO:

(Finalizo, sí). ... siguen en vías de... en vías de solución, pero... pero no vemos solución a ninguno de ellos. Y, mientras tanto, estamos consiguiendo que el número de viajeros en medios públicos se reduce continuamente; el aislamiento de la Comu-



nidad continúa, e incluso crece. Así es como vemos desde UPL este problema del transporte público de pasajeros, y así es como vemos que su Consejería debería hacer más. No digo que sea un desastre; no... no tiene por qué ser un desastre. Simplemente, ha cogido una situación mala, y... y la está poniendo peor. Pero es que recuerde que usted ya era el Consejero cuando esto iba bien, hace diez años; con lo cual, su... su situación es de... de ver cómo cae, cómo cae, cómo cae, hasta el hoyo. A ver cuándo empieza a subir. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Valderas Alonso. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don Alfonso José García Vicente.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Pues muchas gracias, Presidenta. Y muchísimas gracias, señor Consejero, por su comparecencia en el día de hoy ante esta Comisión.

Permítame, en primer lugar, que le exprese nuestra coincidencia en uno de los diagnósticos que ha planteado el hoy Portavoz del Grupo Mixto, y es que uno tiene la sensación de que estos debates y estas comparecencias han entrado en una especie de bucle parlamentario, que hace que cualquier cosa que digamos suene a algo que ya hemos escuchado hace muy poco tiempo. Y es que no es de extrañar. Y no es de extrañar teniendo en cuenta que, en lo que llevamos de periodo de sesiones, usted habrá sustanciado ya ni más ni menos que seis comparecencias diferentes ante esta Comisión; que –si no me equivoco– en los últimos dos Plenos ha respondido algo así como diez u once preguntas orales diferentes; que, en lo que llevamos de legislatura, el número de respuestas escritas de su Consejería se cuenta ya no por centenares, sino por miles; y que, además, la Comisión de Fomento y Medio Ambiente, en lo que va de periodo de sesiones, es, con diferencia, la Comisión legislativa que más veces se ha reunido. Esto quiere decir, en primer lugar, que debemos estar ante la Consejería, con diferencia, más transparente ante esta Cámara, por mucho que el filibusterismo parlamentario de otros Grupos de la Oposición trate de demostrar lo contrario. E incluso uno llega a la conclusión, señor Consejero, de que la solicitud, tantas veces, de tantas explicaciones, acerca de las mismas cuestiones, no se debe tanto a que algunos Grupos traten de buscar una respuesta por parte de la Junta de Castilla y León, sino a tratar de buscar espacios para que la Oposición vaya colocando sus diferentes mensajes y sus diferentes contradicciones que tienen, en función de cuál sea el Portavoz que tome la palabra cada día.

Pero, dado que hoy volvemos a hablar de transportes, dado que hoy volveremos a hablar de servicios ferroviarios, de aeropuertos, de transporte a la demanda, de transporte de viajeros, pues a eso vamos.

En primer lugar, algo... una reflexión que, evidentemente, todos compartiremos, y es que, efectivamente, los servicios de transporte colectivos de viajeros es uno de los fundamentales elementos de los que ha de disponer toda Administración Pública, pero especialmente esta, la Junta de Castilla y León, para prestar buenos servicios, de calidad, a los ciudadanos; en primer lugar, porque, evidentemente, en la política de transporte ese es un elemento fundamental de vertebración territorial; pero, sobre todo, porque una política de transporte de viajeros adecuada es uno



de los ejes elementales para garantizar la accesibilidad de los servicios públicos a aquellos ciudadanos que viven en el medio rural, es decir, garantizar su igualdad de oportunidades respecto de aquellos que viven en municipios más grandes.

A nadie le cabe la menor duda que, para disponer de unos buenos servicios educativos, sanitarios o de servicios sociales, tan importante es acercar esos servicios a los ciudadanos como acercar a los propios ciudadanos a donde se prestan esos servicios. Y eso es algo que, desde luego, nunca es fácil, pero mucho menos en unos momentos en los que la propia contención del presupuesto obliga a adoptar medidas audaces, que permitan combinar, por un lado, la atención a la demanda real de los ciudadanos y, por otro lado, la eficiencia en el gasto público. Y eso es algo que, a nuestro juicio, está consiguiendo la Consejería de Fomento y Medio Ambiente:

En primer lugar, porque prestar servicio a nada menos que 5.414 localidades y poder seguir afirmando, a día de hoy, que esas 5.414 localidades disponen del servicio público de transportes es algo, desde luego, destacable.

Y, en segundo lugar, porque han sido muchas las medidas que se han adoptado en materia de eficiencia en la prestación de los servicios de transporte por parte de la Junta de Castilla y León, sin que ello haya mermado en absoluto la accesibilidad de los servicios públicos a los ciudadanos del medio rural. En primer lugar, porque sí se han adoptado medidas de eficiencia, pero siempre tratando de priorizar la atención de la demanda real que existe de los servicios de transporte de viajeros; y luego también apostando por otras fórmulas, que se han mostrado muy eficaces a la hora de, por un lado, atender a la demanda real de los ciudadanos, y, al mismo tiempo, ahorrar costes. Por un lado, evidentemente –y yo creo que, además, es reconocido por todos los Grupos Parlamentarios–, una propuesta audaz, que salió de su propio departamento, como fue la implantación y la extensión del transporte a la demanda; y, en segundo lugar, una más novedosa, que se está llevando a cabo esta legislatura, como es la integración o la complementación del transporte regular de viajeros con el propio transporte escolar que se está prestando desde la Consejería de Educación.

Nuestro Grupo asiste con una cierta perplejidad a algunas afirmaciones que se realizan al respecto de este servicio. Yo no sé cuántas veces será necesario que usted comparezca, responda a preguntas por escrito o responda a preguntas orales, ante esta Comisión o ante el Pleno, para tener que dejar de escuchar por parte de algunos Parlamentarios algunas afirmaciones, tales como: en esa complementariedad de servicios, al final los niños acaban sentados al lado de los adultos que se suben a ese transporte integrado. Desde luego, a lo mejor es necesario que venga usted no ya una vez a la semana, sino una vez al día, para tratar de recordar lo que significa, efectivamente, la integración de esos dos servicios y las garantías con las que se realiza, de cara a nuestros escolares.

Pero, al mismo tiempo, me gustaría preguntarle, señor Consejero, si tiene usted constancia de incidencias, incidentes, de cualquier tipo, que se estén registrando en las experiencias pilotos ya desarrolladas y en la ampliación de esa fórmula que indiquen que no se trata de una fórmula adecuada para conseguir, por un lado, incrementar la oferta de transporte para todos los viajeros, y, al mismo tiempo, para un ahorro importante de costes. Y, es más, visto que parece que hay un cierto interés por... por mejorar la movilidad de los estudiantes que no tienen... o no se encuentran en las etapas educativas en las cuales se garantiza el transporte escolar de forma gratuita, si existe algún tipo de impedimento para que los alumnos de Bachillerato ha-



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13938

gan uso del resto de la oferta de transportes de la Junta de Castilla y León y, si, por lo tanto, no se ven beneficiados, precisamente, por las fórmulas conjuntas de transporte escolar y transporte regular de viajeros.

Pero mire, una de las cuestiones que más le... le han criticado es que todas estas medidas que se han adoptado, y muchas, en materia de transportes se han realizado sin consultar a nadie. Bueno, a mí me gustaría saber cuántas políticas pueden llamarse más participativas que aquellas que cuentan con los representantes de las 5.414 localidades en las cuales tiene presencia los servicios de transporte de la Junta de Castilla y León, y si sus Alcaldes o sus representantes municipales no son precisamente la verdadera expresión de la ciudadanía.

Y, más aún, me gustaría compartir con usted una reflexión, y es qué sentido tiene que critiquen el carácter poco participativo de las políticas desarrolladas por la Consejería de Fomento y Medio Ambiente en materia de infraestructuras y transporte, teniendo en cuenta que proceden de un Grupo Político o de un Grupo Parlamentario que, a día de hoy, está liderado por una persona que allá por mayo de dos mil doce nos ilustraba en una entrevista en el diario *El Mundo* con la siguiente afirmación, y cito literalmente: "No tiene sentido pactar un plan de carreteras con los sindicatos". Bueno, debe ser que esto de la participación de la sociedad civil en la definición de las políticas de fomento y medio ambiente y su diferente valoración debe depender en función de quién sea el Portavoz del Partido... del principal partido de la Oposición en la materia.

Y cuando tratamos de las políticas aeroportuarias o de las políticas en materia de ferrocarril nos encontramos más de lo mismo. Mire, yo le tengo que confesar que en los últimos meses he participado en tres debates, en esta Cámara, diferentes, con tres Procuradores diferentes del principal Grupo de la Oposición, en las cuales me han achacado tres cuestiones distintas. El primero lo recordará usted en su propia comparecencia para presentar el Presupuesto ante esta Cámara, cuando nosotros planteábamos la idoneidad de los comités de coordinación aeroportuaria, y sobre todo ese comité de coordinación aeroportuaria autonómica que va a definir las líneas estratégicas de nuestros cuatro aeropuertos de la mano entre todas las Administraciones y los agentes económicos y sociales, y a mí se me reprochaba que esos comités o ese comité no existía o, que de existir, nunca habría uno autonómico. Luego, posteriormente, tuve la ocasión de debatir acerca del aeropuerto de Burgos, con una de las Procuradoras aquí presentes, y se me achacaba que no había ninguna definición estratégica por parte de la Junta de Castilla y León y ningún compromiso con nuestros cuatro aeropuertos. Y en el último debate en el que participé en el Pleno, lo que me achacaba otra de las Procuradoras miembro de esta Comisión es que la Junta de Castilla y León solo se dedicaba a invertir en aeropuertos vacíos.

Mire, ante mensajes tan dispares, uno no se atreve a decir nada, porque, diga lo que diga, siempre me encontraré algún Procurador enfrente que me reprochará que no haya dicho lo contrario, y, por lo tanto, no va a ser este Grupo el que entre a dirimir cuáles son las controversias que surgen dentro del principal Grupo de la Oposición; y, si me permite un consejo, no creo que sea bueno que lo haga tampoco usted.

Y, por otro lado, respecto de los servicios ferroviarios, pues, ¡hombre!, vamos a ver, yo creo que todos hemos asistido a las escenificaciones de los agoreros o profetas del desastre mientras se llevaba a cabo la negociación con el Ministerio



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13939

de Fomento, incluso llegamos a escuchar que usted no tenía la valentía o los arres-tos necesarios para negociar con el Ministerio de Fomento un trato diferenciado a nuestra Comunidad Autónoma, que no atendiera únicamente a las tasas efectivas de ocupación de esos servicios, sino también a la propia singularidad de nuestro medio rural, y resulta que, mientras nos acusaban de que solo 10 servicios cumplían los requisitos para ser declarados de obligado servicio público, ahora mismo el balance es que 27, 27 de los 34, lo fueron declarados, y los otros 7, como poco, mantienen la conexión entre el origen y el destino original; y, por supuesto, no se ha cerrado ningún servicio ferroviario.

Claro, *a posteriori*, por supuesto, siempre, todo puede parecer poco, en función del interés de aquel que critica y del momento en el que lo hagamos. Pero a mí me gustaría que retrocediéramos un poquito más en el tiempo, y nos fuéramos a ese verano de dos mil diez en el que, efectivamente, se comenzó a plantear y a poner encima de la mesa la racionalización de los servicios ferroviarios por parte del Ministerio de Fomento. No era un Ministro del Partido Popular, precisamente, era un Ministro del Gobierno Socialista, el señor José Blanco, el que nos anunciaba en qué iba a consistir esa racionalización, que luego la Junta de Castilla y León ha conseguido que sea muchísimo más liviana para nuestra Comunidad, y que ahora tanto se critica.

Y para que no digan que luego retuerzo las palabras de los demás, voy a citar textualmente lo que se decía. Quince de junio de dos mil diez, curso de la Asociación de periodistas de información económica en Santander, José Blanco, Ministro de Fomento, literalmente: "Tengo que cerrar muchas líneas de tren". El mismo quince de junio, en el mismo foro, dice el Ministro José Blanco: "España destina 6.000.000 de euros diarios al mantenimiento de la red ferroviaria. No quiero engañar a nadie, los recursos a ocho años no permite la construcción de ninguna línea de tren". José Blanco, el mismo día: "El dinero no cae del cielo. De nada sirve una línea por la que no circule un tren en cuanto se liberalice el ferrocarril en el año dos mil doce". Siete de julio, Pleno del Senado, José Blanco: "Hoy más que nunca tenemos que trabajar por hacer eficiente un medio de transporte colectivo y de gran capacidad como el ferrocarril". ¿A qué se referiría? Siete de julio de dos mil diez, mismo Pleno del Senado, José Blanco: "Hay líneas de ferrocarril que no son rentables ni social ni económica ni medioambientalmente porque un tren vacío también es antiecológico". Trece de julio de dos mil diez, cursos de verano de la Universidad Complutense de Madrid, el mismo Ministro, José Blanco: "Debemos plantearnos la viabilidad de determinadas líneas de ferrocarril que no son rentables. Podría escudarme en la crisis de deuda o en la Directiva Europea para justificar esta decisión, y, aunque son razones de peso, la realidad es que es una simple cuestión de sentido común que puede entender cualquier ciudadano".

Señorías, señor Consejero, esto es lo que anunciaba y preconizaban los impulsores de la liberalización del ferrocarril en nuestro país. Y, a día de hoy, en contra de lo que proponía el Ministro de Fomento de la etapa socialista, en Castilla y León no se ha cerrado ni una sola línea de ferrocarril.

Yo por eso querría hacerle una reflexión, para terminar, y es que es muy criticado que la Junta de Castilla y León haya conseguido el mantenimiento y la conservación de algunos servicios ferroviarios, efectivamente, y de momento, hasta el treinta y uno de diciembre de dos mil quince. A mí lo que me causa sorpresa es que esto pueda generar alguna inquietud entre los Grupos de la Oposición, porque el treinta y uno



de diciembre de dos mil quince ya se habrán celebrado las próximas elecciones autonómicas y ya se habrán celebrado las próximas elecciones generales, con lo cual solo caben dos posibilidades: o bien que quienes se quejan no se fían de sí mismos y piensen que, si acceden al Gobierno, cerrarán líneas de ferrocarril en esta Comunidad Autónoma, cosa de la cual, por cierto, ya sabemos y tenemos experiencia, o bien que piensan que el treinta y uno de diciembre de dos mil quince no tienen ninguna posibilidad o bien de gobernar en esta Comunidad Autónoma y de gobernar en el conjunto del país. No seré yo quien escoja a qué se debe, a lo mejor usted tiene mejor idea. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor García Vicente. Para contestar a las cuestiones planteadas, tiene la palabra el señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente.

EL CONSEJERO DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE (SEÑOR SILVÁN RODRÍGUEZ):

Muchas gracias, señora Presidenta. Señorías, como introducción, y como habitualmente, además, sucede, por lo menos por parte de este Consejero y de los diferentes Grupos Parlamentarios, agradecer las palabras, las intervenciones, el tono, la forma, y también agradecer, incluso, algunos tímidos, pero algún aplauso que por parte de la señora Muñoz de la Peña se ha planteado en cuanto al fondo y al contenido de esta intervención.

Señoría, lo que pretendemos -y me refiero a la señora Muñoz de la Peña-, lo que pretendemos y lo que, además, hemos demostrado, tanto ustedes como nosotros, es que todas las políticas que se refieren al transporte de viajeros garanticen un derecho fundamental, un derecho a la movilidad. Pero ese derecho, además, tiene que ir acompañado de que se ejerza de una manera eficiente y, teniendo también en cuenta el escenario económico en el que estamos, se ejerza de una manera eficiente en cuanto a la prestación del servicio, pero también eficiente en cuanto al... al ahorro; y no me estoy refiriendo solamente al ahorro económico, al menor gasto económico, sino también al ahorro y al coste medioambiental. Eficiencia y ahorro dentro del marco de garantizar esa movilidad.

Pero también, y como marco de referencia en toda su intervención y en mi respuesta a sus planteamientos, no puedo dejar de hablar del escenario económico en el que estamos, que condiciona absolutamente todo, y tenemos que desarrollar entre todos quizás un plus de esfuerzo para, dentro de este escenario económico, priorizar aquello que es fundamental, garantizar ese derecho que también es fundamental. Y, en consecuencia, bueno, pues, con algunas incomodidades, pero reorientar, redefinir, reordenar son términos obligados en un momento como en el que estamos y como especialmente estábamos.

En cuanto al... a los... al ámbito rural del transporte de viajeros, yo creo que los datos que he reflejado en mi primera intervención son tremendamente elocuentes. Pero, al margen de situaciones concretas que usted ha... ha planteado, hay dos resultados objetivos al mismo: primero, que se garantiza ese derecho de movilidad en todo el territorio de Castilla y León; y, segundo, que hoy el transporte en el ámbito rural asegura las necesidades del transporte nada más y nada menos que de 69 mi-



llones de viajeros al año, 69 millones de viajeros al año, que están atendidos en el ámbito rural por el servicio del transporte. Esa es hoy la realidad.

Y usted dejaba también entrever algún planteamiento de no escuchar, de no atender, de no coordinar con las empresas del transporte. Mire, estamos en... en permanente contacto con las empresas y con la representación de esas empresas a través de Fecalbus, conocemos la realidad, conocen también nuestros planteamientos; uniendo esfuerzos, uniendo experiencia, uniendo capacidades y conocimientos es precisamente lo que da como resultado esa redefinición y reorientación.

Por supuesto -lo he dicho también en mi intervención-, el transporte regular de viajeros en el ámbito rural de nuestra Comunidad es tremendamente deficitario. Se compensa a las empresas con ese déficit de explotación, porque, precisamente, como es un derecho al que tienen derecho todos los ciudadanos -valga la redundancia- allá donde vivan, ya vivan en... en una ciudad, en su entorno, o también ya vivan a equis kilómetros, pero, en todo caso, alejado y peor comunicado, tenemos que garantizarlo.

Y lo que pretendemos precisamente con esa reordenación es integrar esos dos derechos y esos modos de transporte en una mejora... o en una más eficiente red de frecuencias, en una más eficiente red de horarios, en una más eficiente red de rutas.

No concibo -y no hemos concebido durante todos estos años- un transporte sin la colaboración, sin la coordinación con todos los intervinientes, con todos. Y no solamente me refiero a lo que es el sector del transporte dirigido a los empresarios; por supuesto que con ellos también, pero también con los responsables de las instituciones más pegadas a nuestro territorio, con nuestros Alcaldes y con nuestros Concejales. Todo ese transporte se ha puesto en conocimiento, y hemos recibido y hemos aportado también soluciones a esa redefinición y a esa reordenación.

Mire, en cuanto al... al transporte a la... a la demanda, ¿qué quiere que le... qué quiere que le diga, qué quiere que le diga? Por un lado, para que no le quepa ninguna duda, el transporte se presta exactamente igual que siempre, el transporte a la demanda se presta igual que siempre: siempre ha habido horarios, siempre ha habido rutas; para que nos entendamos todos, los autobuses no han ido a lo loco, han ido con arreglo a unas rutas, a unos horarios; lo único que hemos hecho es reordenar esos horarios y esas rutas a la realidad.

Otro dato positivo: se mantienen todas las zonas y todas las rutas, Señoría, se mantienen todas las zonas y todas las rutas. Mire, un transporte a la demanda que hoy ha atendido -y de... hacía referencia antes a la fecha-, a veintiocho de febrero del dos mil catorce, 2.670.000 reservas, precisamente no para hablar, sino precisamente para reservar su viaje, para reservar su expedición, demuestra la bondad de ese transporte. Y, en ese sentido, yo creo que se ha aprobado esa efectividad -ahí están los datos-, y, lo más importante, se atiende a una población de más de 1.000.000 de ciudadanos de Castilla y León, que, además, muchos de ellos antes carecían del transporte público de viajeros, de un transporte regular; y se atiende a 3.557 entidades con estas... bueno, con este sistema -insisto-, que no ha recibido mayores críticas, sino diría lo contrario -y no soy yo quién para decirlo-, sí, aplausos. ¿Por qué? Porque es un transporte que piensa en clave personas y que piensa en clave de lo que estamos hablando hoy, en clave de eficiencia; y piensa también en clave de prestación de un... de servicios públicos básicos.



El transporte no se concibe como algo etéreo, como algo al margen de la realidad; el transporte rural se concibe para prestar... para ser un instrumento y una herramienta para prestar ese servicio público esencial: ese servicio sanitario, ese servicio social, ese servicio educativo, ese servicio, en definitiva, de... también de... de convivencia. Y la realidad está ahí: 69 millones de viajeros/año y más de 1.000.000 de personas atendidas... atendidas con el transporte a la demanda.

Mire, no voy a entrar en ese juego, porque me parece un poco peligroso, injusto, cual es generar y sembrar dudas sobre la integración del transporte regular y del transporte escolar. Absoluta garantía, absoluta garantía. No generen mayor dudas donde... donde no las hay. No genere ningún tipo de inseguridad. Tengo que decirle que tanto los padres -allí donde se están aplicando esas rutas integradas- como los Alcaldes de esas localidades, como los chavales y como las empresas están contentos, tengo que decir. Usted y yo somos adultos, Señoría, ¿y qué pasa por ir en un autobús con un niño? Más protegidos que con nosotros no irán; más protegidos que con sus abuelos, con sus tíos, sus hermanos o sus primos, no irán. No genere, en ese sentido, ningún tipo de duda, ningún tipo de incertidumbre, que yo creo que lo que nos viene bien a todos es, precisamente, integrar absolutamente esos dos sistemas, economizar, ahorrar, garantizar también esa eficiencia, Señoría, oportunos políticos y demagogias al margen.

Hombre, hablaba de las estaciones de autobuses y de las infraestructuras complementarias del transporte. Efectivamente, Señoría, pero marco de referencia de esta intervención y de todas las intervenciones de este Consejero y de todos los Consejeros de la Junta de Castilla y León en esta legislatura, y con arreglo al escenario económico, que los presupuestos están ahí, que lo que tenemos que hacer es priorizar, es determinar aquellas situaciones que son necesarias, aquellas situaciones que son, por así decirlo, de obligado cumplimiento inmediato. Y estaciones de autobuses, aun en tiempos de dificultad económica, hemos realizado y hemos ejecutado; y precisamente mañana se abre, bueno, con... con la prestación del servicio completo, la estación de servicio... la... la Estación de Autobuses de... de Ávila, Señoría.

En cuanto al transporte ferroviario, bueno, vamos a ver, ya estamos modulando, ya estamos cambiando los planteamientos que se han oído aquí, en esta sede... en sede parlamentaria, y también en la calle. Se nos achacaba, y se le achacaba a... a la Junta de que... de la connivencia con el Gobierno de España al suprimir líneas ferroviarias, al suprimir corredores ferroviarios en toda nuestra Comunidad, y, poco a poco, en despachos y no públicamente, se planteaban al Ministerio de Fomento lo que eran líneas rojas en las que el Gobierno de España no debía pasar aquí, en Castilla y León. Y tengo que decir que, gracias a la sensibilidad, yo no sé si gracias a las peticiones, planteamientos o exigencias de la Junta de Castilla y León, pero, en todo caso, gracias a la sensibilidad del Gobierno de España, esas líneas rojas no se han pasado, y ahí... -que no estábamos, por otro lado, dispuestos a permitir- y de ahí los hechos, los datos, que ya no están hablando de supresión, ya no están hablando de paralización, y ya están hablando de un cierto temor -¿qué puede ocurrir el treinta y uno de diciembre del año dos mil quince?-. Señoría, el día a día es tremendamente largo, el treinta y uno de diciembre del dos mil quince los ciudadanos habrán elegido y los ciudadanos sabrán perfectamente quién va a garantizar todos sus derechos, todos sus servicios; entre otros, también el servicio ferroviario, el servicio del transporte, en definitiva.



Y, ante esos planteamientos, Señoría, dejaba entrever en su intervención que los servicios, que determinados servicios, determinados horarios, determinadas frecuencias se suprimían. La cuestión no está en qué servicios se suprimen, la cuestión es que si los servicios ferroviarios en Castilla y León continúan o siguen garantizados. Y la respuesta rotunda ha de ser sí, mal que le pese. Castilla y León planteó en su momento al Ministerio de Fomento lo que interesaba a Castilla y León, que era el servicio ferroviario, no la clase de tren, el servicio ferroviario, y el servicio ferroviario se ha cumplido. Los servicios ferroviarios se mantienen, están garantizados.

No está el debate... por lo menos yo no lo voy a llevar al planteamiento nominalista de si un tren se llama de una u otra determinada manera, o de si un tren lleva o no a un determinado origen o a un determinado destino; la cuestión es que si llega el tren, y hay que decir que el tren llega, porque no se ha suprimido ninguna conexión ferroviaria.

La cuestión es si en Castilla y León se suprimían, hay que responder rotundamente no. La cuestión es que si en Castilla y León el transporte ferroviario, el servicio ferroviario está garantizado, la respuesta rotunda es sí. Ninguna... en ninguna cuestión... en ninguna localidad que en Castilla y León se ha reordenado o suprimido ese servicio ferroviario ha quedado sin transporte público. La función social de transporte en Castilla y León ha quedado garantizada a través del servicio ferroviario de media y larga distancia, y también, donde no pudiera cubrirse desde el punto de vista ferroviario, por ineficiencia, por ineficiencia, quedará también cubierto por el transporte... En defini... por el transporte por carretera. En definitiva, lo que... lo importante es que está garantizada esa movilidad.

Y yo le pregunto a los ciudadanos de Castilla y León, y yo le pregunto a Sus Señorías, y yo me pregunto a mí mismo -si vale la pregunta-: si hoy Castilla y León, hoy España, Castilla y León y nosotros nos podemos permitir subvencionar trenes y estaciones vacías. Y yo tengo que decir, y digo, y no me duelen prendas en decirlo, la respuesta rotunda es: no nos lo podemos permitir; si podemos subvencionar paradas con menos de un viajero al día, yo digo rotundamente no; si podemos subvencionar paradas con cinco viajeros al año, yo digo rotundamente no; si podemos subvencionar un billete de tren con 371 euros de coste, si podemos mantener billetes de tren al que el usuario le cuesta 10 euros y que las arcas públicas subvencionan los otros 371 euros, yo digo rotundamente no, Señoría. Y lo demás es poner palos en la rueda, lo demás es poner la careta del oportunismo político y de la demagogia.

Hay que optar por la eficiencia o no eficiencia, y nosotros hemos optado por la eficiencia en la prestación del servicio. Para ineficientes ya han estado otros. Y eso es lo que diferencia a unos y a otros planteamientos.

Y hablaba antes de las... ya voy a los servicios... paso de los servicios a lo que es las infraestructuras. También en estos momentos lo que tenemos que hacer los Gobiernos responsables y los responsables públicos también es priorizar en cuanto a esas infraestructuras. Y la prioridad en Castilla y León, en este caso también coincidente con el Gobierno de España, es la llegada del AVE a las capitales de nuestra Comunidad Autónoma, y eso, con arreglo al planteamiento y a la programación presupuestaria, se está consiguiendo, y esta legislatura, en ese sentido, va a ser determinante. Y ahí están los millones de euros... de euros -ahora responderé-, traviesas... 200.000 traviesas más o 200.000 traviesas menos, pero ahí están los 942 millones de euros, siendo Castilla y León la primera Comunidad en volumen de



inversión en ferrocarril para la llegada del AVE por parte del Gobierno de España. Esa es la realidad.

Y aparte de otros planteamientos que usted ha hecho de líneas... se le ha escapado una, se le ha escapado una -y repase su intervención, señora Muñoz de la Peña-, ha dicho que no hay conexión ferroviaria entre Soria y Valladolid. Claro, pero desde hace muchos años. La Valladolid-Ariza le recuerdo que fue suprimida por un Gobierno, y no precisamente el Gobierno del Partido Popular, sino del Gobierno del Partido Socialista, liderado en aquel momento por el señor González. Esa, junto con la Ruta de la Plata, fueron suspendidas, por eso no hay conexión ferroviaria, Señoría, entre Valladolid y Soria. No fuimos nosotros quienes la cerramos. Lo que sí está haciendo el Gobierno de España, también con un planteamiento coherente desde Castilla y León en ese sentido, es reforzar la conexión ferroviaria entre lo que es Soria y la línea convencional Soria-Torralba, que también los presupuestos, en ese sentido, lo recogen. Esa es la realidad.

Señor Valderas, reiterar también el agradecimiento. Y, bueno, la Ley de Transporte... la Ley de Ordenación del Transporte de Castilla y León, en la que estamos trabajando, estamos trabajando en consonancia, lógicamente, con la nueva Ley de Ordenación, de Servicios y Gobierno del Territorio de la Comunidad, y una vez aprobada la Ley de Ordenación del Transporte Terrestre, para adaptarla a los nuevos postulados exigidos por la Unión Europea. He querido leer otra vez exactamente el mismo párrafo para que no se lleve usted, en ese sentido, a engaño. La Ley de Transporte es -consideramos- el marco del régimen jurídico de los distintos servicios en el territorio. ¿Para quién? No para las piedras, no para la realidad natural y física de nuestro territorio; para las personas. Y, lógicamente, evidentemente, estamos trabajando para... para ellas.

En cuanto... muy brevemente, en cuanto al transporte aéreo, creo que hemos debatido en sede parlamentaria, tanto en Pleno como aquí en Comisión, en numerosas ocasiones esta cuestión. Y, efectivamente, el Comité Aeroportuario, bueno, pues cuya constitución depende del Gobierno de España a través de AENA, pues, está, bueno, pues a punto de salir. En el momento que se constituya, pues hablaremos y trabajaremos con ellos. Pero es un comité... de ello. Insisto, es un comité de ámbito regional, pero liderado, dirigido, coordinado, como no podía ser de otro modo, por quien tiene la titularidad, por quien tiene la capacidad de gestión de nuestros aeropuertos, que no es otro que la... no es otra que la empresa pública AENA.

En cuanto a las estaciones de autobuses, me remito a lo que he dicho anteriormente respecto al escenario económico también en el que estamos. Y también estamos trabajando con alguna de las estaciones, o con el mantenimiento de alguna de las estaciones a las que usted ha hecho referencia. No le quepa ninguna duda que estamos trabajando, y a mí me gustaría dar respuestas positivas, respuestas en positivo en cuanto a los ciudadanos de las localidades a los que usted ha hecho referencia.

Bueno, en cuanto al transporte a la demanda, ha dicho... ha dicho que... que que hay quejas. Bueno, yo le digo una cosa: ¿dónde están esas quejas?, ¿dónde están esas quejas? El grado de satisfacción de los viajeros -y no lo dice la Junta de Castilla y León, lo dice una empresa ajena y una institución ajena a nuestra Comunidad Autónoma- es del nueve. Es verdad que no hemos obtenido la matrícula, pero bueno, déjemos... déjenos, bueno, el margen a la... a la mejora, ¿no? Y esa es la realidad.



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13945

Y en cuanto, hombre, que el transporte a la demanda en León no está suficientemente atendido... 161 rutas en la provincia de León, 694 entidades atendidas, de las cuales... -es un dato importante, Señoría- 694 atendidas, de las cuales 272 antes no tenían servicio de transporte. O sea, 1 de cada 3 núcleos de población hoy atendidos carecían antes de transporte, y gracias a este servicio lo tienen. Población atendida: cerca de 200.000 personas. Número de reservas de ese montante global al que he hecho antes referencia: 586.000 reservas. Inversión realizada: dos... casi 3.000.000, 2.981.000 euros. Esta es la realidad del transporte a la demanda en la provincia de... en la provincia de León.

En cuanto a las infraestructuras, yo creo que no era el... el motivo de la... de la comparecencia de hoy, pero sí voy a hacer referencia, porque no quiero escabullir ningún bulto, porque desde esta Consejería y este Consejero máxima transparencia, y máxima transparencia aquí también en la casa de todos los castellanos y leoneses, como es nuestro Parlamento. Los números, las comparecencias, las preguntas orales en Pleno, las preguntas en Comisión, las preguntas por escrito, la petición de documentación avalan la transparencia del día a día de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, en esta y en todas las áreas de las que soy responsable.

Pero hablaba usted de las infraestructuras y que no éramos beligerantes o que no éramos exigentes o reivindicativos con el Gobierno de España respecto a determinadas autovías vinculadas a la provincia de León. Solo le quiero decir una cosa: ¿quién puso en servicio el tramo de León a Villanubla? ¿Quién puso en servicio el tramo... -perdón- de Valladolid a Villanubla? ¿Quién lo ha puesto? ¿Quién ha dicho que para Castilla y León, y para la Junta de Castilla y León en representación de, es una prioridad y una necesidad irrenunciable la autovía Valladolid-León? Este Consejero lo ha dicho muchas veces, el Ministerio lo sabe, la Ministra lo sabe; pero este Consejero, al mismo tiempo que es -en ese sentido- exigente y reivindicativo, también es coherente y responsable, coherente y responsable con el escenario económico en el que estamos. Y si hablo de prioridades, hablo de prioridades en materia de infraestructuras. Y hoy la prioridad en materia de infraestructura es la llegada del AVE a las capitales de Castilla y León, en materia de infraestructuras, en materia, lógicamente, referida a la infraestructura viaria.

Y por supuesto que no nos olvidamos de la Valladolid-León, por supuesto que no nos olvidamos de la Ponferrada-Orense. Se están moviendo las cosas en la Ponferrada-Orense. Yo no voy a enarbolar ninguna bandera de que si pido, de si no pido; yo voy al despacho y le digo a la Ministra lo que es necesario y lo que es irrenunciable para Castilla y León; y la mayor parte de las veces, cuando no hay una respuesta inmediata vía Boletín Oficial o vía presupuestos, hay una expectativa generada cuando mejore el escenario económico. Esa es la realidad.

Hablaba de... del ferrocarril. Mire, yo... a mí me encanta viajar en... en tren, me gusta mucho viajar en tren. Y tengo que decirle que cada vez se viaja mejor, cada vez se viaja más rápido y cada vez se viaja con menos retrasos. Y los datos del servicio hoy, del operador que... que tiene prácticamente la... bueno, el servicio en toda España, y en Castilla y León, de Renfe, ahí los... lo señalan. En León, el otro día, la propia Ministra daba... daba un dato: entre el 9 y el 20 % de incremento del... del uso del ferrocarril, del uso del ferrocarril en León; eso demuestra algo, aparte de esa calidad, aparte de esa modernidad, también el... bueno, pues el atender a unas frecuencias, a unos horarios.



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13946

En cuanto al AVE, mire, Señoría, si yo ya no se lo puedo decir de otra manera, yo lo he dicho antes con los millones de euros de inversión, con arreglo a una programación presupuestaria, con... con arreglo a unos presupuestos que están determinados. Y yo aquí... -y las actas están, por supuesto, a disposición de todos-, en muchas ocasiones -años ha, años ha, entre el dos mil cuatro y el dos mil once-, este Consejero en muchísimas ocasiones, cuando se planteaban llegadas del tren de alta velocidad a nuestro querido León, se decía que iba a llegar en el año dos mil nueve; y este Consejero decía, y lo ha dicho aquí, que mucho me temo que ni en el nueve, ni en el diez, ni en el once, ni en el doce, ni en el trece, veríamos si en el catorce y en el quince. Y, tristemente, no me equivoqué. ¡Ojalá me hubiera equivocado! Hubiera sido el primero que hubiera estado aplaudiendo esa llegada del AVE a León en el año dos mil nueve; entre otras cosas, porque hubiera supuesto que también el resto de capitales de nuestra Comunidad Autónoma, en este caso, Palencia, también tendría la llegada del AVE.

Mire, ni Alcaldes, ni Consejeros, ni Ministras, ni Ministros somos técnicos. Yo, desde luego, no soy técnico ferroviario. Yo no sé si se necesitan 200.000 traviesas más o 200.000 traviesas menos para que llegue el AVE en esta legislatura, como se ha señalado por el Gobierno de España; pero yo lo que quiero es que llegue el AVE. Y esa es la garantía que el Ministerio de Fomento nos ha trasladado. No somos técnicos ferroviarios, somos políticos, somos gestores de esos recursos públicos; y, a diferencia de lo que podíamos estar hablando de las infraestructuras viarias, de esas autovías, la realidad es que la infraestructura ferroviaria, y, en este caso, a través del tren de alta velocidad, va a ser una realidad, más pronto que tarde.

Y, recuerdo, usted fue también testigo en aquellos años, en el año dos mil cuatro, cuando se generaron unas expectativas. Y hoy la triste realidad en la ciudad de León es que tenemos una estación en fondo de saco; una estación a la que hay que llegar, a la que hay que salir para volver a recoger... recorrer el corredor ferroviario. Y eso solo tiene un responsable, y el responsable no es un Gobierno de España del Partido Popular. No digo más.

Señor García Vicente, don Alfonso, gracias por su intervención, por el tono, por la coherencia, y también por trasladar lo que es una realidad; y los datos ahí están, y son objetivos. Se... se me puede acusar de muchas cosas, pero no de transparente, y no de enfrentarme a la realidad aquí, en sede parlamentaria, y fuera de aquí. Y ahí están esos datos, a los que yo me remito. Lo que pasa que a veces utilizar el oportunismo político trae esas situaciones, a veces no queridas, y que, de cara a la sociedad, pues genera ciertas... cierta incertidumbre y cierta zozobra respecto a lo que los políticos podemos hacer en una u otra... de una u otra manera.

Y lo que une a su intervención con la nuestra es, precisamente, esa garantía, esa garantía de garantizar -valga la redundancia- el derecho de movilidad que tienen todos los castellanos y leoneses. Porque, cuando hablamos de transporte rural, de transporte por carretera, o de transporte aéreo o de transporte ferroviario, es un instrumento, una herramienta al servicio de quién; insisto, no al servicio del territorio, aunque sí, de ordenación, pero al servicio fundamentalmente de las personas.

Pero, al mismo tiempo, todos tenemos que ejercer y desarrollar un ejercicio -valga la redundancia- de responsabilidad. Y el escenario económico -y permítame que me reitere y me repita, pero es que es así- nos obliga a priorizar; porque, si hiciéramos caso de planteamientos de... políticos de... en este caso, de la Oposi-



ción parlamentaria, es que todo sería prioritario, absolutamente todo. Y el Gobierno de Castilla y León ha determinado cuáles son las líneas prioritarias en materia de gobierno; y las líneas prioritarias hoy en materia de gobierno no pasan por las infraestructuras, Señoría, pasan por esos servicios básicos, garantizar esos servicios básicos –servicio... sanidad, educación, servicios sociales– y las herramientas y los elementos que contribuyen precisamente a garantizar esos servicios básicos.

Coincido con el planteamiento que ha hecho respecto a la complementariedad o a la integración del transporte a la demanda o escolar. Perplejidad –usted lo ha calificado así– es poco... poca la que yo tengo al respecto. Y tengo que decir: usted hacía una pregunta muy concreta, y yo se la voy a responder. ¿Cuántas incidencias se han tenido en las rutas que ya están complementadas, que ya están integradas? Señorías, cero, cero. Yo creo que es una fórmula adecuada, es una fórmula real, pegada al territorio, pegada a nuestra realidad y racional. Y, por supuesto, ese transporte regular de viajeros, ese transporte rural, ese... esas frecuencias no están cerradas absolutamente a nadie, todo lo contrario, están perfectamente... perfectamente abiertas.

Y, vuelvo a decir, pregunten ustedes a los Alcaldes respecto a... a ese cierto temor o a esa cierta inseguridad, o a esa cierta no sé qué: cero, cero; todo lo contrario, todo lo contrario, en este tema y en todo lo que lleva aparejado el denominador común de “transporte”. Es que sería imposible tomar decisiones unilaterales, decisiones políticas unilaterales, en relación al transporte sin tener en cuenta, por un lado, a los... al sector, a los empresarios, y, por otro lado, a los destinatarios, y, por otro lado, a los representantes de esos destinatarios, a través de nuestros Ayuntamientos. Es que sería imposible tomar ningún tipo de decisión sin esas consultas, sin esa coordinación, sin esa colaboración, que yo creo que está dando su resultado.

Políticas de transporte, planteamientos diferentes: usted lo cifraba en tres, yo lo puedo cifrar en tantos aquellos intervinientes o personas de la Oposición que interpelan al Consejero sobre cuestiones relacionadas con el transporte; cada uno da su visión, cada uno da su planteamiento diferente. No sé si tres cabezas, tricefalias, bicefalias o policefalias, pero la realidad es que la prioridad, en función de cada uno... de que lo diga uno u otro, es diferente.

Los servicios ferroviarios. No quiero ser reiterativo y repetitivo, pero ya hoy no hablan de supresión, hoy ya no hablan de cierres, hoy ya... hoy ya hablan, por un lado, de mantenimiento y, por otro lado, de qué ocurrirá el treinta y uno de diciembre del dos mil quince –¡uy!, si yo lo supiera–, qué ocurrirá el treinta y uno de diciembre del dos mil quince. Lo que sí que está en nuestras manos que ocurra lo mejor para Castilla y León en materia de transporte y en todas las materias.

Veintisiete declaraciones de obligado servicio público y siete, de las 34, 27 más 7, que mantienen esa conexión origen y destino. Y partíamos de una situación muy complicada, partíamos de una situación en la que nosotros señalábamos determinadas líneas rojas, que no se han pasado; y, en ese sentido, se han cumplido. Y a mí, evidentemente, nadie me va a sacar los colores por haber exigido al Ministerio algo que Castilla y León ha conseguido.

Y del señor Blanco y sus planteamientos respecto al ferrocarril, bueno, pues va a tener la oportunidad, en esta campaña electoral próxima de las Europeas, de defender esos planteamientos que en materia de infraestructura recogía en el año dos



mil diez, cuando él no pensaba que iba a ser candidato europeo. Pero hoy va a tener que defender que es necesario, bueno, pues cerrar determinadas líneas de tren en España –en Castilla y León no se ha cerrado ninguna–, que el dinero no cae del cielo –vamos a ver– o que la eficiencia en el ferrocarril está a veces quebrada; y, en ese sentido, va a tener la oportunidad de defender que un tren vacío es, por naturaleza, ineficiente, y que hoy España no se puede mantener trenes vacíos.

Gracias –y con esto termino– a los tres intervinientes por... y Portavoces por sus planteamientos, el tono de sus consideraciones. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

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

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Gracias, Presidenta. Señoría, cómo se nota que el discurso sale del mismo sitio y preparan el mismo discurso para ambos... para ambos Portavoces.

Le voy a dar una fecha: diciembre dos mil doce. Un acuerdo, un acuerdo del Consejo de Ministros, que fue el que decidió aplicar todos los planes de cambios de estructura ferroviaria en España y en Castilla y León. Que yo sepa, el señor Pepe Blanco no gobernaba en diciembre del año dos mil doce. Yo creo que el Partido Popular gobierna España desde noviembre del dos mil once. Por tanto, quien ha tomado esta decisión, quien ha tomado este acuerdo, ha sido el Partido Popular en diciembre del año dos mil doce.

La misma decisión que supone... es verdad que por la presión social, la movilización social de los sindicatos, de los trabajadores, de los Ayuntamientos, de las Diputaciones –gobernadas por el Partido Popular muchas de ellas–, que han presionado para que esto no se pusiera en marcha. A pesar de ello, se ha puesto en marcha en gran medida, a pesar de ello. Un aplazamiento... consiguen un aplazamiento a treinta y uno de diciembre del dos mil quince. ¿Para qué? Usted lo ha dicho: porque ya han pasado las elecciones autonómicas. Porque es la manera de esconder sus programas electorales. Porque es la manera de hacer una campaña sin que se hable de esto y tratando de que no se hable de los recortes que están practicando.

Pero mire, en el dos mil quince seguirá en el Gobierno de España el Partido Popular, que es el que va a tomar la decisión definitiva. Lo aplaza para facilitar a las Comunidades Autónomas, al Partido Popular en las campañas electorales de las Comunidades Autónomas, que... que, hombre, que no esto no entre... no entre en juego político. ¿Cómo llama a esto? ¿No es esto una oportunidad política? Pues, desde luego, para mí es oportunismo político puro y duro, puro y duro, ¿eh?

Mire, como en todos sus actos. Dice que la Oposición coloca los mensajes. Como en todos sus actos –convenciones, concentraciones, reuniones– se dedican a hablar del PSOE, del Partido de la Oposición, en lugar de dar la cara y defender los acuerdos de gobierno que están adoptando, tanto en el Estado como en la Comunidad Autónoma; claro, es difícil, ¿eh?, es que es difícil asumir las mentiras con las que se presentaron a las elecciones, es difícil, es difícil; asumir que no han cumplido ni un solo... ni un solo de las... de los proyectos electorales que plantearon a los ciudadanos. Se los voy a recordar:



No dar dinero público para ayudar a los Bancos; decía el señor Rajoy: “No daré dinero público para ayudar a los Bancos”. ¡Buff, buff! Si nos está llevando a la ruina con el dinero público que le ha dado a los Bancos.

“Garantizaré el poder adquisitivo de las pensiones” –decía-. “No vamos a reducir las prestaciones por desempleo”. “No subiré los impuestos, los bajaré”. “No habrá copago en sanidad”. “Lo que llevo en mi programa... lo que no llevo en mi programa, no lo haré”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Señora Muñoz de la Peña, céntrese en el objeto de la comparecencia, por favor.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

Sí, sí, no. Estoy... sí, el objeto de la comparecencia, estoy contestando, Presidente; y, como estoy contestando, estoy contestando a las mentiras del Partido Popular en esta Comunidad, porque...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Señora Muñoz de la Peña, céntrese en el asunto de la comparecencia.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

(No, sí, yo me centro en el asunto, estoy en el... [murmullas] ... centrada en el asunto). El Portavoz del Partido Popular, Presidenta –simplemente por aclaración, una pausa-, ha dicho que la Oposición colocaba mensajes. Yo solo estoy hablando de los mensajes que coloca el Gobierno, no... es lo mismo; creo que es lo mismo, ¿no?

“El Partido Popular se compromete a que la educación, la sanidad, las pensiones jamás se verán afectadas por la crisis económica”. Esto ha sido la gran estafa del Partido Popular, la gran estafa electoral del Partido Popular. Claro, ¿cómo nos va a extrañar que ahora escondan la segunda gran estafa a treinta y uno de diciembre del dos mil quince? Claro que la esconden, ¿cómo no la van a esconder?, la tienen que esconder.

Mire, Consejero, reordenar, redefinir, reorientar... son todo erre de recortes. Se lo he dicho muchas veces: cambie la erre de recortes por la erre de... la erre de recuperar. Vamos a recuperar lo que han eliminado, lo que están eliminando, lo que tiene la espada de Damocles encima para cancelar y eliminar.

Dice que se garantiza el derecho de movilidad en todo momento. Bueno, sí, pero no a todos, y, desde luego, más a unos que a otros. Más a unos que a otros, dependiendo de la zona en la que viven.

Que ha contado con todo el mundo, que con Fecalbus cuenta permanentemente. No creo que esté muy de acuerdo con los 11 millones de euros que le ha quitado a las empresas de transporte de autobuses, no creo que esté muy de acuerdo. Lo que hace es una política de hechos consumados: primero decido, lo pongo en práctica, y luego, a lo mejor, ya hablo. Porque, desde luego, no ha hecho ningún caso, ni ha contado con los Ayuntamientos, con las Diputaciones, que les han aprobado mociones pidiéndole que den marcha atrás en la eliminación de los autobuses. Han aprobado



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13950

mociones los Ayuntamientos, han aprobado mociones las Diputaciones, para que no eliminaran frecuencias ni... de ferrocarril, ni servicios de ferrocarril; y no les han hecho ningún caso. Desde luego, no han contado con el Consejo de Transportes. Cuando llegan al Consejo de Transportes, es ya a informar a hechos consumados, a toro pasado, igual que se hizo con la Federación Regional de Municipios y Provincias.

Transporte a la demanda. Mire, no existe. Usted se ha cargado el transporte a la demanda tal y como se... se concibió el transporte a la demanda: llamada, solicitud de transporte para día y hora. Esto se acabó. Es un transporte regular, ordinario, con preaviso. Y ya es el pasajero, el usuario, el viajero, el que tiene que ajustarse al día que pasa el autobús y a la hora que pasa -me dé tiempo a llegar al centro de salud, o no; me dé tiempo a hacer las gestiones administrativas o no; me dé tiempo a hacer la compra, o no-. De ahí que muchos Ayuntamientos -como decía el compañero del Grupo Mixto- estén contratando servicios de taxis para atender la necesidad de movilidad de sus ciudadanos, porque la Junta no se la está garantizando; porque el transporte a la demanda, como tal, ha desaparecido; porque ya es un transporte regular, ordinario, con preaviso. ¿Qué es lo que he hecho? Ahorrar, ahorrar, ahorrar, y recortar, a base, precisamente, de... de eliminar y suprimir los derechos de los ciudadanos.

Mire, el transporte escolar. Compartir el transporte ordinario -los viajeros del transporte ordinario- con el transporte escolar no incrementa la oferta, Consejero, no incrementa la oferta de transportes. En el municipio que antes iban dos autobuses -el autobús del transporte ordinario, regular, y el autobús de transporte escolar, que es un servicio especial, un transporte especial, Consejero, está mezclando dos cosas distintas-, iban dos autobuses; ahora solo va el transporte escolar, solo va el transporte escolar.

¿Qué nos preocupa? Efectivamente, si usted lo ha dicho. Un juego peligroso, eso es lo que nos parece, precisamente, un juego peligroso; un juego peligroso, que pone en riesgo, pone en riesgo la seguridad de nuestros menores, pone en riesgo la seguridad de nuestros menores, que es que no es el abuelo, el tío o el sobrino, eso, a lo mejor, en el pueblo, que no es el conocido que decía. Yo recuerdo la primera vez que debatí esto con usted y me dijo: no, es que en los pueblos se conoce todo el mundo. Claro, precisamente, como se conoce todo el mundo, es donde muchas veces se guardan los grandes secretos. Pero se conocen en ese pueblo, ¿y en el otro? Porque en un caso montará... claro, el transporte escolar, Señoría, no recoge solo a los niños de un municipio, recoge a los niños de uno, de tres o de cinco municipios a su paso. ¿Es que todos los adultos que entran son todos tíos, sobrinos y primos del mismo niño?

De verdad, Señoría, no justifique con la reducción al absurdo. No justifique. Preocúpese de la seguridad y de garantizar la seguridad y la integridad de los niños, de los menores, de los menores.

Dice que el número de incidencias, cero. Es que, precisamente, de esto se trata, Señoría, de que no ponga en juego posibles incidencias, que evitemos antes de que se produzca un disgusto, que no exponamos a riesgos a nuestros niños y a nuestros menores.

Mire, de experiencia piloto ya no, porque, claro, empezó con una experiencia piloto en una zona en León y en una pequeña en Segovia, y ya tiene veinticuatro zonas. O sea, la experiencia piloto se acabó, se acabó; ahí se acabó.



¿No sería más fácil que, en lugar de poner en riesgo a nuestros menores, se ocupara de... de eliminar los derechos de preferencia?, que está adjudicando rutas, aplicando derechos de preferencia, por ejemplo.

Mire, no estamos modulando con el ferrocarril, estamos constatando una realidad. Las líneas rojas que... que dice que han marcado, que se están respetando, no es así, Consejero. Han mantenido alguna, es verdad, en alguna... en alguna relación, pero se siguen... se han recortado en aquellas relaciones, aquellos servicios no declarados de obligado servicio público, pero también en las de obligado servicio público. Se suprime... se han suprimido algunas de las que no están declaradas de obligado servicio público y reducen circulaciones en el 47 %. El 47 % de las circulaciones de esta Comunidad se han reducido. ¿A esto cómo lo llama? Yo lo llamo supresión. Ahora modúlelo usted como usted considere, pero esto es una supresión en toda regla. Se han eliminado, se han suprimido, se han recortado el 47 % de las circulaciones ferroviarias en esta Comunidad.

Por cierto, ¿cuántos autobuses ha pagado el Estado? ¿Cuántos autobuses de los que se comprometió a pagar el Ministerio está pagando en esta Comunidad? ¿Cuántos servicios se están cubriendo con el autobús?

Del AVE, mire, del AVE no hablamos; yo no venía hoy a hablar del AVE, porque la comparecencia hace referencia al planteamiento que hace el Ministerio de Fomento respecto a la media distancia. No tengo ningún inconveniente en que hablemos de AVE cuando quiera; de soterramientos, de paralizaciones, de aplazamientos de obra, de medias vías... podemos hablar cuando quiera. Yo le invito y le animo a que comparezca y dediquemos, si quiere, otra comparecencia a hablar exclusivamente del AVE.

Mire, demagogia, Señoría, la suya, con la Ruta de la Plata, con las... la línea de Soria. Demagogia la suya, porque, sí es cierto que un Gobierno Socialista los cerró, bien es cierto que dos Gobiernos del Partido Popular -el señor Aznar en ocho años y ahora mismo el señor Rajoy- no ha hecho ni intención de abrirlo, a pesar de que en todos sus programas electorales anunciaba la reapertura de la Ruta de la Plata, la reapertura de... Pues todavía, todavía, Señoría, lo estamos... lo estamos esperando, todavía lo estamos esperando. De manera que eso forma parte también pues, de nuevo, lo que es las estafas electorales que aplican... que aplican permanentemente. Anuncian un programa, se presentan a las elecciones con un programa; terminan cumpliendo todo lo contrario de lo que establece ese programa. Por tanto, Señoría, mire, credibilidad, cero; credibilidad, cero en todos... en todos los sentidos.

Lo único que lamentamos profundamente es que en esta Comunidad, que es una Comunidad complicada -usted la sabe- extensa, dispersa, despoblada, que es más caro, efectivamente, mantener los... los servicios, que la financiación no llega, no llega, usted lo está diciendo permanentemente, a pesar de que ahora, sí es verdad, están sumisos con... con la nueva financiación acordada y aplicada. Pero lo verdaderamente lamentable es que, además de todos los recortes en derechos, en libertades, en servicios básicos y esenciales, también en servicios complementarios y en otros, como el derecho de movilidad, que es un derecho estatutario, que es un servicio también esencial para garantizar, precisamente, que los ciudadanos puedan moverse en igualdad de condiciones, independientemente de dónde hayan decidido vivir. Ese derecho de movilidad, que sí está en su mano, tanto en carretera, que es cien por cien, como la posibilidad de asumir la competencia en media distancia en ferrocarril, sí está en su mano, decida no garantizarlo, decida hacer chapuzas, como



es la de mezclar el transporte ordinario con el transporte especial escolar y decida consentir y aplicar los recortes que se están haciendo permanentemente en autobuses, en frecuencias, en horarios, en regulación, y luego, además, pretendamos que los castellanos y leoneses quieran y puedan vivir en el medio rural, es imposible si no tienen los servicios que necesitan y si la Junta de Castilla y León no les garantiza la prestación de estos servicios.

Yo de verdad, Señoría, lamento mucho que esto sea así y lamento mucho más que, además, los esté aplicando usted. Y ya le garantizo que, en cualquier caso, como estoy segura que el treinta y uno de diciembre del dos mil quince la Comunidad la gobernará el Partido Socialista, sí se pondrá de frente directamente contra el Ministerio para garantizar el mantenimiento de los servicios ferroviarios y de las líneas de transporte de viajeros por carretera en esta Comunidad.

Yo comprendo que ustedes en estos momentos mantengan la sumisión que mantienen con el Gobierno de España y que, cuando hacen sus actos y convenciones, se dediquen a hablar de la Oposición y del PSOE, porque son incapaces de poder defender lo que están haciendo...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

... contrario a lo que... a lo que plantearon en sus programas de gobierno y, evidentemente, dar la cara...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Muñoz de la Peña...

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

... por los ciudadanos es más difícil...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

... ha consumido el doble de su tiempo.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ:

... que hablar... que hablar mal de la Oposición. Nada más, Presidenta, y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

En turno de réplica, tiene la palabra don Alejandro Valderas Alonso.

EL SEÑOR VALDERAS ALONSO:

Muchas gracias, señora Presidenta. Bien, lo primero son dos datos sueltos. Cuando me he referido a que la Junta no se queja a Madrid, quizá no me he explicado



bien, no se queja suficiente, puesto que no consigue lo que pedimos. Creo que podía quejarse más y creo que, además, podía plantear soluciones parciales.

Y le voy a dar un ejemplo. La carretera León-Valladolid, que lleva tantos años paradas, el día que la inauguren, el día... inauguren no, el día que empiecen otra vez con el papeleo, se van a encontrar con problemas que la Junta pudo resolver. Le voy a dar un ejemplo: los temas arqueológicos. No es el único yacimiento Lancia; le recuerdo que hay la cuesta de... de Coruña, que está en Rioseco; una villa romana en Mayorga, otra en Becilla de Valderaduey; y unos enterramientos de la Guerra Civil en un sitio que se llama Montes de Torozos. ¿No habría que excavarlos ya, antes de que tengamos una sorpresa el día que venga la carretera por encima, como pasó en Lancia? Eso sí podíamos irlo haciendo.

En cuanto a hacerla, ¡hombre!, hacerla le corresponde al Ministerio, pero la Junta podía aliviar a los pasajeros que la recorremos todos los días, pues promoviendo ciertas cosas. Ha habido un listado inmenso que se ha publicado de travesías que se iban a eliminar; aquí hay diez travesías que se pueden eliminar, en esta carretera. Podía la Junta haber introducido alguna de ellas, por ejemplo la de Rioseco. Es un dolor atravesar Rioseco. Bueno, pues se podría haber incluido ella, una de estas, por ejemplo.

Se podía haber resuelto un problema como es un puente medieval que hay en Puente Villarente. Usted está implicado en este tema y ha resuelto una parte: ya no pasan peatones. Vale, pues ¿cuándo jubilamos al puente medieval por uno nuevo? Hay que promoverlo de vez en cuando desde la Junta este tipo de cosas, nos afectan a todos. Y la nueva carretera, que la hagan cuando quieran, pero es que, si por lo menos evitamos estas cosas... Aquí la Junta podría colaborar.

En el tema del AVE no sé si me he explicado bien. En el tema del AVE la Junta de vez en cuando debe quejarse, como lo hace, pero debe introducir algunos elementos que suceden de vez en cuando. O sea, la historia de las traviesas, se la cuento. Coge el Boletín del Estado, busca en el buscador, en los anuncios, y se encuentra que el dos mil diez y dos mil once se compran 400.000 traviesas, treinta y pico millones de euros, para la ruta Palencia-León, que luego se gasta una fortuna en raíles, que luego se gasta una fortuna en adecentar un sitio que está en Villada. Se compran, se entregan durante el dos mil once y durante comienzos del dos mil doce, se entregan -ahí están apilados en montañas-. Luego desaparecen, desaparecen -una cosa verdaderamente extraña- 400.000 traviesas, que recorren el norte del país, no se sabe hacia dónde. Y luego vuelven a aparecer y las instalan; hace un par de meses las han instalado, y han instalado la mitad. Bueno, pues la cuenta es muy sencilla: faltan la mitad. Por no preguntar dónde han estado de excursión año y medio.

¿Cuál es la duda? Pues la de siempre, que las han usado para otra obra. Eso sí es competencia de la Junta, preguntar: ¿han usado ustedes las traviesas de León para otra obra distinta? La pregunta además tiene sus problemillas: si la respuesta es sí, alguien tiene que ir a la cárcel, porque es un delito; si la respuesta es no, es que las cambiábamos de sitio porque nos parecía que no estaban bien colocadas, pues bueno, podría pasar.

Bien, dejando los temas particulares, creo que es necesario más claridad en el tema del transporte en el mundo rural. El transporte, como nos acaban de decir, hay serias dudas de que se está llevando a efecto el transporte a la demanda; hay dudas de cómo, cuándo, a qué horas.



En cuanto a lo que comenta usted de que no hay quejas. No, no diga eso, por favor, no lo diga. Porque el martes dijo usted en el Pleno que en toda la provincia de León se veía la TDT y se recibía internet, y tengo el correo atiborrado; es más, están proponiendo hacer una página web para recordarle a usted cuántos pueblos no la reciben. No pida quejas, por favor, no las pida, porque aparecen.

Querrá decir que no las hay de forma oficial. Bien, esas son las que de verdad cuentan, efectivamente. Pues no se preocupe, hay una serie de Ayuntamientos que están preparando las quejas por escrito para dárselas de forma oficial. Vamos a esperar, a ver si es verdad y se las pueden demostrar. Sí es cierto que algunas veces se exageran o se inventan problemas. Me parece raro, por parte de los paisanos, pero bueno, los Ayuntamientos suelen tener más cuidado.

La Consejería debería recuperar y poner en marcha los proyectos que hemos mencionado: la Ley de Transportes, el Plan de Mejora de Estaciones de Autobuses, el Plan de Transportes Metropolitanos. Ponerlos en marcha, ponerlos al día económicamente, y luego ir introduciendo lo que puedan en el presupuesto. Es que ya nos quedan unos meses para hacer el siguiente Presupuesto, que es el último de la temporada. Si es verdad que son presupuestos que empiezan a estar un poco más ordenados que los anteriores, algo de este deberíamos ir incluyendo.

¿Se puede? Claro que se puede. Usted personalmente ha participado en introducir en presupuestos anteriores urgencias. Le recuerdo urgencias, pues, como la... la famosa... algunas estaciones de depuración de agua, que eran urgentes, que no había dinero, y se les buscó una fórmula, y se hicieron, y han resuelto un problema gravísimo en una serie de comarcas, en el caso de León. Bueno, pues algunas de estas estaciones de autobuses también pueden ser urgentes, no solamente la de Ávila, que han tardado no sé cuántos años en acabarla. Bueno, por fin han acabado, menos mal.

Deben empezar con los planes de conectividad. No sabemos qué ha sido de esos planes. Las estaciones de autobuses, las estaciones de tren y los aeropuertos siguen desconectados. Pero es que ahora hay un elemento nuevo, está llegando el AVE. En poco o mucho tiempo tendremos AVE en varias ciudades de la Comunidad; en algunas ya lo tienen, en algunas va a llegar. Ya es urgente, ya es urgente que esos AVES se relacionen con sus respectivos aeropuertos y con sus respectivas estaciones de autobús. Es urgentísimo.

El cómo. Muchas veces nos han hablado de trenes lanzadera, de servicios especiales de aeropuertos... de transporte al aeropuerto -perdón-. El que sea, pero estos planes hay que desarrollarlos y ponerles un precio y ver cuánto nos va a costar.

Algo estaremos haciendo mal cuando el número de viajeros está disminuyendo en casi todos los servicios y en casi todos los transportes públicos, algo pasa. ¿Qué pasa? Pues que la gente se está yendo otra vez al coche. Esto no tiene ninguna lógica, especialmente en provincias que están aisladas y muy envejecidas.

Y termino con una pregunta. Ya nos ha contestado que el Comité Aeroportuario viene pronto. Estupendo. Bueno, viene pronto, es decir, hace dos meses que caducó la fecha que nos dio el Boletín para hacerlo, pero bueno, viene pronto-tarde. Pero la pregunta que me queda es la siguiente: ¿qué ideas va a llevar la Junta a este Comité? La Junta va a tener voz y voto, ¿qué ideas va a llevar, mantener los aeropuertos, crear un comité de rutas, distribuirlo, pagar, no pagar? Sobre eso tiene que ir pensan-



do, porque en cuestión de uno o dos meses va a tener que empezar a votar, y va a tener que presentar allí lo que de verdad hay: con cuánto dinero contamos y con qué ideas contamos para el transporte aeroportuario.

Si no lo contesta hoy, bueno, pues... pues se lo pregunto dentro de dos meses, cuando ya no sea más... cuando sea completamente inminente el asunto. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Valderas Alonso. En turno de réplica, tiene la palabra, por el Grupo Parlamentario Popular, don Alfonso José García Vicente.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, señora Presidenta. Señor Consejero, yo entiendo que muchas veces la Oposición tiene que exagerar ciertos problemas, o incluso ver problemas donde no los hay. Respecto de la integración del transporte escolar y el transporte regular de viajeros, podría respetar, aunque no compartir, que hubiera planteamientos por parte de otros partidos que no lo crean conveniente, que pongan incluso en cuestión si se están cumpliendo o no -que se están cumpliendo, de hecho- todas las condiciones que se exigen para el transporte escolar. Lo que este Grupo y yo creo que nadie que se dedique a ninguna labor de representación política en esta Cámara debería decir y, en segundo lugar, consentir es que se ataque de forma peyorativa a los vecinos del medio rural, realizando acusaciones tan contundentes e inaceptables como las que hemos escuchado en el anterior turno de dúplica, como que los vecinos del medio rural guardan silencio ante no se sabe qué aberraciones que se puedan producir contra menores en nuestros municipios y en nuestra Comunidad Autónoma. Eso es sencillamente intolerable, absolutamente intolerable. En primer lugar, porque no se pueden lanzar acusaciones acerca de que se estén produciendo ningún tipo de hechos diciendo que es que son invisibles y por eso no hay noticia; y en segundo lugar, porque no hay peor ataque hacia la dignidad de los integrantes y los vecinos del medio rural que acusarles de ser cómplices silenciosos de vaya usted a saber qué barbaridades que se perpetren contra menores. Eso es intolerable. Y si hay alguien que tiene alguna duda acerca de lo que se ha dicho en esta Comisión en contra de los vecinos del medio rural, que cojan el Diario de Sesiones y vean lo que han dicho unos y lo que decimos otros.

En segundo lugar, efectivamente, fue un Gobierno del Partido Popular el que tomó medidas respecto de la racionalización de servicios ferroviarios. Y lo hizo porque ya estamos acostumbrados a que en este país quienes han tomado decisiones acerca de aquellas cuestiones que había que abordar en nuestro país eran los Gobiernos del Partido Popular. Pero, ojo, no lo hizo por un capricho, lo hizo porque lo decía un calendario; pero no un calendario además programado mucho tiempo antes, ¿no?, porque es que en diciembre de dos mil diez el Ministerio de Fomento del Gobierno Socialista, que se había comprometido a presentar la nueva relación de servicios de obligado servicio público, porque era el momento en el que tenía que hacerlo, decidió quitarse el mochuelo, pegando la patada para adelante, para un año más tarde. Porque, efectivamente, sabía que había... que había elecciones; y no lo hacía para ganar votos, no, lo hacía porque como sabían que iban a perder las elecciones, así no tenían que tomar la decisión que ya habían anunciado durante todo



el verano y todo el otoño de dos mil diez en qué iba a consistir: en el cierre de líneas ferroviarias en Castilla y León.

En segundo lugar, respecto de las convenciones que celebra mi fuerza política. De verdad que no perdemos tanto tiempo en hablar de la Oposición. Señor Consejero, usted lo sabe muy bien, usted coordinaba una de las tres mesas. A lo mejor es que como había tres mesas, y normalmente al Grupo Socialista le escuchamos tres versiones distintas, pensaban que las hacíamos para abordar cada una de sus líneas ideológicas. Desde luego, usted sabe que no fue así. No obstante, si tanto interés tienen en conocer lo que hablamos en esa convención, pues bien podía usted reiterarle las 25 prioridades que salieron de esa convención política, entre las cuales se hablaba de la importancia de la diferente financiación necesaria de los servicios para una Comunidad como Castilla y León, en la que, efectivamente, la dispersión territorial justifica el que tenga que invertirse más en servicios para acercar aquellas prestaciones a los ciudadanos del medio rural, fundamentalmente desarrolladas mediante políticas de transportes. Usted sabe muy bien lo que significa tener que invertir parte del presupuesto, una parte muy importante, en acercar los servicios educativos, en acercar los servicios sanitarios o los servicios sociales a los ciudadanos del medio rural, mediante políticas de transporte que no son precisamente baratas.

No obstante, si alguien quiere entrar en esa confrontación, pues lo apuntaba usted muy bien, puede preguntar a la número 10 de la lista del Partido Socialista, y que quería cerrar corredores ferroviarios; o al número 2, el señor Jáuregui, que lo que proponía era cerrar municipios, que era algo todavía más barato; o a la número 1, que, efectivamente, plantea Andalucía como el paradigma de la buena política a todos los niveles para el conjunto de España y para el conjunto de Europa. Y es verdad, en transporte escolar hay una cosa por la cual destaca la Junta de Andalucía, de transporte escolar, que es por deber más de 50 millones de euros a los prestadores de ese servicio, de los servicios de comedor de los servicios escolares.

Es cierto que sería muy fácil mantener todos los servicios y no pagar a aquellos que lo prestan. Desgraciadamente, nosotros tenemos la vergüenza política de no hacerlo. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor García Vicente. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente. *[Murmullos]*. Ruego silencio, por favor.

EL CONSEJERO DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE (SEÑOR SILVÁN RODRÍGUEZ):

Muchas gracias, señora Presidenta. Muy... muy brevemente. Señora Muñoz de la Peña, lógicamente, un Gobierno sustentado por un Grupo Parlamentario tiene que ser coherente; y esa es la demostración, y la intervención del señor García lo ha puesto de manifiesto.

Mire, el mérito de no supresión de líneas ferroviarias en Castilla y León, lo tienen todos, no lo tiene la Junta de Castilla y León. Me parece muy bien. No tengo ninguna necesidad de asumir ese mérito, porque lo que me ha importado, lo que nos ha importado, en todo caso ha sido el resultado, y el resultado usted hoy, de una manera... bueno, pues un tanto sutil, pero lo ha dejado de manifiesto, es que se



mantienen esos servicios -se reordenan, pero se mantienen esos servicios- y ya no habla usted de supresión, lo pospone a una fecha posterior a la que no voy a entrar.

No voy a hablar, como ha hecho usted, de la herencia, porque lo que ha hecho el Gobierno ha sido aceptar una herencia, y no precisamente a beneficio de inventario. Y por eso, porque no la ha aceptado a beneficio de inventario, ha tenido que tomar y está tomando medidas impopulares; pero medidas que nos están acercando -y hago suya... más sus palabras- a la erre de la recuperación, y eso es algo innegable.

Y en el ámbito del Ministerio de Fomento, no una, ni dos, ni tres, ni cuatro; he oído muchas más veces a la Ministra de Fomento hablar de una cifra que es mágica, pero que es tristísima, que es la deuda que se encontró en los cajones cuando entró en el Ministerio. Nada más y nada menos que 40.000 millones de euros, 40.000 millones de euros negativos, a los que había que poner en... en cero, y al mismo tiempo seguir haciendo infraestructuras. Eso es hablar de herencia y lo demás son otras cuestiones de demagogia, oportunismo o lo que fuere.

Mire, me niego -ya he contestado en la anterior pregunta, en la anterior... en la anterior intervención- a entrar en el debate del transporte a la demanda y del transporte... y la integración en el transporte escolar. Lea sus propias palabras, y yo creo que algún sonrojo por su parte recibirá.

Por otro lado (y con esto termino), en cuanto a los servicios ferroviarios, Señoría... Señorías, la reordenación del servicio... de los servicios ferroviarios la inició el Partido Socialista -hay que decirlo todo- porque obligaba a... Europa, no por iniciativa del Partido Socialista, porque a lo mejor, en vez de esa reordenación, sí se hubiera aplicado en aquel momento ya la paralización inmediata. Otra cosa es que iniciaran esa reordenación y no la terminaran, como ha ocurrido prácticamente como... con todo lo que han hecho. La inició, Señoría, el señor Blanco en el año dos mil diez, que la tenía que haber presentado en el Consejo de Ministros ese año, Señoría, y no lo hizo. Por eso vienen las declaraciones del señor Blanco, en el año dos mil diez, antes de tomar formalmente la decisión en un Consejo de Ministros, que no se tomó. Y esa es la realidad.

Hablaban de reapertura de la Ruta de la Plata. Yo me refería a la Valladolid-Ariza, a la vinculación entre Soria y Valladolid por ferrocarril. Reapertura de la Ruta de la Plata. No quiero hablar del pasado, pero simplemente dejo dos enunciados: ¿se acuerdan ustedes del Plan del Oeste? ¿Se acuerdan ustedes del PEIT y el estudio de viabilidad de la reapertura de la Ruta de la Plata? Eso sí que es, entre comillas, "cumplir un programa".

Señor Valderas, mire, hombre, ya también ha modulado. Dice que no es que no seamos exigentes, ya no... no somos suficientemente exigentes. Lo que pasa que a veces hay que ser también responsables y tener en cuenta las múltiples variables que influyen a la hora de tomar una decisión. Y la decisión también viene enmarcada, evidentemente, por unos planteamientos económicos, no solamente en la León-Valladolid, sino también en el resto de infraestructuras viarias de nuestra Comunidad Autónoma. Respecto al Comité Aeroportuario, me remito en su momento al día de su constitución.

Pero le voy a... quiero acabar en positivo y quiero darle unos datos reales sobre la situación que a usted le preocupa del corredor o de la línea que puede ser... va-



mos, que es de alta velocidad, entre Valladolid, Palencia y León. Mire, entre el tramo Valladolid y Palencia, para que le quede claro, todos los subtramos, todos los subtramos de ese tramo, están en muy avanzada ejecución de obras de plataforma, y está licitada la superestructura, la electrificación, la seguridad y las comunicaciones, algo esencial para la llegada del AVE, no solamente a Palencia, sino para su continuidad a León. El nudo de Venta de Baños y con... y su conexión con Palencia y León, igualmente está licitada superestructura, electrificación, seguridad y comunicaciones. Y el tramo Palencia-León está en muy avanzada... muy avanzada la ejecución de obras de la plataforma, está licitado el montaje de vías -traviesas arriba, traviesas abajo- y también está licitada la superestructura, electrificación, seguridad y comunicaciones. Esa es la realidad hoy de la conexión del AVE, de la futura, posible, querida y deseada conexión del AVE entre Valladolid y León para esta legislatura, y ahí están los presupuestos, ahí están las licitaciones y ahí están las ejecuciones.

Señor García Vicente, digo lo mismo: no voy a entrar en el debate de transporte demanda-transporte escolar. Usted lo ha dicho y lo ha dicho muy bien. La misma coherencia que nos piden a nosotros, la pedimos nosotros ya en el año dos mil diez, y el resultado es que dónde están unos y dónde están otros. Y, por supuesto, la próxima vez les invitaremos a cualquier convención del Partido para que tengan en cuenta cuáles son las prioridades de Castilla y León con nombres y apellidos, blanco... perdón, negro... blanco... blanco... negro sobre blanco.

Y en cuanto al transporte, no nos... no tenemos otro objetivo que garantizar la movilidad. Y nosotros miramos de quien tenemos, podemos y queremos aprender, sobre todo de los que podemos aprender. Hay otros de los que, aunque miráramos mucho, no podemos... no pudiéramos, o no podríamos, aprender nada. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Consejero. Terminado el turno de Portavoces, ¿algún Procurador que no haya intervenido desea formular alguna pregunta? No. Bien, pues siendo así, si les parece bien antes de dar comienzo al tercer punto del Orden del Día hacemos un receso de cinco minutos. De acuerdo.

[Se suspende la sesión a las doce horas cuarenta y cinco minutos y se reanuda a las doce horas cincuenta y cinco minutos].

SC/000115

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Bien. Pasamos al tercer punto del Orden del Día: **“Comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente, Solicitud de Comparecencia 115, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, para informar a la Comisión sobre últimos incidentes relacionados con osos pardos en la Comunidad Autónoma de Castilla y León”**.

Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente.



EL CONSEJERO DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE (SEÑOR SILVÁN RODRÍGUEZ):

Gracias, señora Presidenta. Señorías. Comparezco hoy ante esta Comisión de Fomento y Medio Ambiente para informar sobre los últimos incidentes relacionados con los osos pardos en Castilla y León.

En Castilla y León tenemos el privilegio de contar con una de las más importantes poblaciones de oso pardo de España; una especie, como saben, protegida, en peligro de extinción y catalogada como especie prioritaria de interés comunitario por la Unión Europea. Una de las especies más emblemáticas de la Cordillera Cantábrica, pero también una de las más amenazadas. Ello determina que la política de la Junta de Castilla y León en relación al oso pardo se articule sobre la base de su protección, conservación e impulso en su recuperación. Preservación de la especie, que, desde el año mil novecientos noventa, en el marco del Plan de Recuperación del Oso Pardo en Castilla y León, se dirige fundamentalmente a eliminar los principales factores que amenazan la pervivencia de la especie y a favorecer su recuperación.

Cerca de 25 años, Señorías, de protección concreta y específica del oso pardo en Castilla y León, con la finalidad de incrementar el número de ejemplares, mejorar el hábitat osoero y mejorar la comunicación entre las distintas poblaciones. Y los datos, como veremos, Señorías, demuestran la eficacia de las actuaciones llevadas a cabo, sobre todo en el ámbito territorial de distribución de la especie en Castilla y León: 392.433 hectáreas -o, lo que es lo mismo, tres millón... 3.924 kilómetros cuadrados-; dos núcleos poblacionales -oriental y occidental-; 42 términos municipales y 5 espacios naturales -Fuentes Carrionas y Fuente Cobre-Montaña Palentina, Picos de Europa, Sierra de Ancares, Alto Sil, y Babia y Luna-.

Programas, medidas y actuaciones centradas en el control y seguimiento de las poblaciones, la conservación de la especie, la investigación y la educación y sensibilización de la población. Programas, medidas y actuaciones desarrolladas de forma coordinada con las Comunidades Autónomas de Asturias, Cantabria y Galicia -con las que Castilla y León comparte la población de oso pardo cantábrico-, con la indispensable colaboración de la Fundación Oso Pardo, en el marco de la Estrategia Nacional para la Conservación del Oso Pardo Cantábrico, y que son objeto de seguimiento periódico en el seno del Grupo de Trabajo del Oso Pardo Cantábrico, del Comité de Flora y Fauna Silvestres, en el que están representados todos los sectores implicados o relacionados con la especie.

Dentro de este conjunto de actuaciones, destacan, Señorías, las dirigidas específicamente a la conservación de la especie, llevándose a cabo, en este sentido: medidas de protección directa de lucha contra el furtivismo, en cuanto principal factor de mortalidad no natural de la especie; medidas de apoyo directo a apicultores y ganaderos, tanto de compensación de los daños causados por el oso como para la implantación de medidas preventivas, que se ha comprobado reducen los ataques en más de un 80 %; y medidas de conservación y restauración del hábitat del oso pardo, actuando tanto sobre el ámbito de distribución de la especie como sobre las áreas que se consideran de futura expansión y ocupación.

Se trata de actuaciones de gestión forestal específicamente orientada a la especie, que tienen como finalidad conservar, mejorar y aumentar el hábitat osoero y que, a grandes rasgos, se basan en tres líneas de actuación: repoblaciones fo-



restales, transformando grandes superficies ocupadas por los matorrales en masas arboladas continuas y favoreciendo el establecimiento de especies productoras de fruto; tratamientos selvícolas en las áreas de corredor y expansión para favorecer la creación de copas productoras de fruto y favorecer ejemplares de especies interesantes en la gestión del oso; y desbroces para favorecer el regenerado de especies arbóreas y evitar riesgo de incendios que... que dejen grandes zonas descubiertas de vegetación. En total: 10.000 hectáreas repobladas, desbroces en cerca de 2.000 hectáreas, y acondicionamiento de 2.200 hectáreas de monte por medio de diferentes tratamientos selvícolas. Actuaciones que favorecen la presencia del oso y los desplazamientos expansivos y de conexión entre las dos super... o subpoblaciones oseras cantábricas.

Especialmente relevantes resultan también las actuaciones de seguimiento de la población osera, basadas en la recogida de... de datos, de observaciones, seguimiento e indicios, y datos de presencia y seguimiento de grupos familiares. Actuaciones que aportan una información esencial para conocer el estado y evolución de la población de la especie en Castilla y León, especialmente en cuanto a su distribución en el territorio y el uso del hábitat.

Estas actuaciones de seguimiento han permitido constatar en los últimos años el incremento del área de ocupación del oso pardo en Castilla y León. Es decir, una cada vez más área osera o con presencia de osos en la Comunidad, teniendo constancia de desplazamientos de más de 50 kilómetros de distancia desde el núcleo central de la población en las provincias de León y Palencia; movimientos migratorios entre las subpoblaciones e incluso reproducción entre ejemplares occidentales y orientales; mayor presencia de ejemplares erráticos en zonas de posible expansión y especialmente en el corredor interpoblacional; y presencia de ejemplares en el norte de Burgos, en el sur de León –en el municipio de Truchas– y norte de Zamora –en la comarca de La Carballeda–, donde se consideraba... donde se consideraba extinguido desde principios del siglo pasado. Datos significativos y datos esperanzadores, que muestran un indicio de movimientos tendentes a la expansión de la población de osos fuera del ámbito de aplicación de recuperación de la especie, especialmente relevante en el núcleo occidental.

Instrumento de especial importancia dentro de las actuaciones de seguimiento para conocer la evolución de la población osera es el censo de osas de... con cría, que se realiza anualmente en coordinación con las Comunidades de Asturias y Cantabria y la Fundación Oso Pardo. En este sentido, en el censo de osas con cría, durante los últimos años hemos asistido a un incremento de la población del oso pardo, habiéndose constatado un incremento de la productividad de la especie y una mayor densidad en las áreas ocupadas hace veinte años. Así, el último censo arroja unos datos de 33 osas con 62 crías: 29 osas con 56 crías en la subpoblación occidental, con una tasa de crecimiento anual estimada en torno al 10 %, algo más del 10 %, lo que confirma una aceleración consolidada de crecimiento de este núcleo en el último decenio –hemos pasado del 7,5 al 10,6–; y 4 osas con 6 crías en la subpoblación oriental, con una tasa de crecimiento anual estimada en el 6,3 %, confirmando un crecimiento positivo significativo, dado que por segundo año consecutivo –segundo año consecutivo– se confirma la presencia de cuatro nuevas familias, rompiéndose así el estancamiento en 2-3 osas con crías anuales de la década anterior.

Quiero destacar en este aspecto que casi la mitad de las osas con crías se localizan en nuestra Comunidad, 15 de las 33 osas con cría se localizan en Casti-



lla y León; 5 osas en el sector oriental, con sus 7 crías, y 10 osas con sus 18 crías en el sector occidental. Situándose, además, en las zonas cercanas al corredor interpoblacional leonés, que pudiera afianzar el paso de ejemplares entre las dos subpoblaciones y volviendo a ocupar antiguas zonas de crías. Datos que, junto con los precedentes de análisis genéticos y los derivados de los indicios de presencia, permiten estimar hoy una población de oso cantábrico superior a los 200 ejemplares. Datos que confirman, Señorías, que la población del oso pardo cantábrico está en aumento, el freno a la tendencia negativa de la población –consolidándose, por el contrario, la tendencia de recuperación iniciada en dos mil cuatro– y los fructíferos resultados de las actuaciones desarrolladas en ejecución del plan de conservación de oso pardo en Castilla y León.

En las dos últimas décadas, la población de osos ha pasado de una situación crítica a casi triplicarse. Aumento del número de individuos, incremento del área de ocupación, mayor interconexión entre las poblaciones y cada vez mayor aceptación social de la especie son datos, Señorías, que permiten avanzar que... y afirmar que las poblaciones oseras cantábricas están pasando por su mejor momento en las últimas décadas.

El incremento de la especie hace inevitable cierto número de incidentes. No obstante, Señorías, si hacemos recuento de estos incidentes, vemos que en valor absoluto son muy escasos y su influencia en la especie afortunadamente no muy relevante.

Así, en dos mil doce se produjeron en Castilla y León tres hechos destacados con los osos pardos: muerte de ejemplar de avanzada edad, muerte de cría en el proceso de reintroducción en el medio natural y ejemplar herido por una batida de jabalí.

En el primer caso se refiere al oso localizado en julio de dos mil once, en la localidad palentina... en la localidad palentina de Resoba, con signos de debilidad extrema y un comportamiento anómalo. En un primer momento se realizó un seguimiento intensivo del ejemplar y la aportación de alimento suplementario en un área próxima a su avistamiento, y posteriormente se procedió a su captura, a fin de determinar el grado y el alcance de las patologías que presentaba, constatándose que se trataba de un ejemplar de edad avanzada, en fase terminal, que muestra un cuadro de inanición posiblemente causado por la dificultad o la incapacidad para conseguir o ingerir alimento, y, no pudiéndose valorar el tipo y alcance de las patologías en el lugar del hallazgo, se decide su traslado al parque natural en... al Parque de la Naturaleza de Cabárceno. Allí permanece en unas instalaciones adecuadas y adaptadas al ejemplar y a las múltiples patologías que presentaba hasta que se recuperó de forma suficiente, liberándolo en el mismo lugar donde fue encontrado el uno de septiembre. El ejemplar fue liberado con un... con un collar emisor y permaneció en la zona de suelta durante unos pocos días, desplazándose después a la zona de Liébana, en Cantabria, donde causó diversos incidentes con personas, por lo que el Gobierno de Cantabria decidió su recaptura el catorce de diciembre, siendo trasladado de nuevo al parque de Cabárceno, donde el ejemplar fue atendido y cuidada –puesto que era una osa– de lesiones y patologías de la avanzada edad, hasta que murió el veintiuno de octubre de dos mil doce.

El segundo caso de los tres a los que he hecho referencia se refiere a la cría de oso localizada en abril de dos mil doce en la carretera que une Palacios del Sil con Villablino. En un primer momento se organiza un operativo de búsqueda que trata



de localizar a la madre, y, ante la imposibilidad de restituirla a su grupo familiar se decide su traslado al Centro de Recuperación de Animales Silvestres de Burgos, a fin de completar su crianza en cautividad y en régimen de aislamiento humano para intentar su reintroducción en el medio en el que... en el comienzo del otoño. Completado satisfactoriamente el periodo más crítico de la vida del ejemplar y considerando que su peso y condiciones físicas, y las condiciones del lugar de suelta, son las más adecuadas, se decide la liberalización... la liberación del ejemplar en la montaña de Riaño el veintiséis de octubre. Tras una anestesia de corta duración para la instalación de emisores y radioseguimiento, se determina el transporte del animal despierto como solución más adecuada frente a la alternativa de mantenerla anestesiada durante todo el transporte, por el mayor riesgo que ello supone. Instalada en la caja de transporte se inicia el viaje, realizando una parada en Saldaña, certificando sus buenas condiciones y su estado normal, comprobándose poco antes de la llegada a su destino que había fallecido en ese trayecto. Traslada a la Facultad de Veterinaria de León, el Departamento de Anatomía Patológica realiza una necropsia... o la necropsia correspondiente, concluyendo que el ejemplar murió por una miopatía degenerativa grave y difusa y alteraciones compatibles con *shock*, asociada, en animales salvajes en estrés, ejercicios bruscos y violentos, transporte, así como miedo intenso.

Finalmente, el tercer caso al que hacía referencia se refiere al oso herido por un disparo durante una batida de jabalí el catorce de octubre de dos mil doce en la localidad de Polentinos, en la provincia de Palencia. Como es habitual, previamente a la celebración de la batida, el celador encargado de su vigilancia realizó un reconocimiento de la mancha para comprobar la ausencia de osas con crías, y avisó a los cazadores de la necesidad de extremar las precauciones por la posible presencia de algún otro ejemplar. No obstante, un ejemplar de oso pardo fue alcanzado y herido por un disparo de un cazador que participaba en la batida. Personal de la Consejería y agentes de la Guardia Civil investigaron lo sucedido en el lugar de los hechos, identificando al autor y poniendo en marcha un dispositivo para localizar al oso y poder trasladarlo a un centro donde curar sus posibles heridas. Avistados varios ejemplares sin detectarse en ninguno de ellos lesiones que permitiesen asegurar que se tratase del oso herido, el treinta y uno de octubre se suspende la vigilancia intensiva, continuando la habitual de las zonas oseras. Denunciados... denunciados los hechos ante el Juzgado de Instrucción número 1 de Cervera de Pisuerga en junio de dos mil trece, el Juzgado acuerda el sobreseimiento.

En resumen, Señorías, un supuesto en el que el fallecimiento se produjo por causas naturales y complicaciones derivadas de la edad del ejemplar; otra en el que el fallecimiento se produjo porque el animal presentó un cuadro de estrés que su organismo no fue capaz de tolerar, riesgo presente en todas las operaciones de manejo de animales salvajes, silvestres e incluso domésticos; y, por último, un último supuesto en el que no se ha constatado el fallecimiento del animal, y ha sido archivado por el Juzgado.

En todos los casos, Señorías, habiéndose seguido los protocolos establecidos al efecto, y habiendo contado con la participación y apoyo de expertos en la gestión y manejo de la especie.

Supuestos, Señorías, que muestran la mayor presencia del oso pardo en Castilla y León, que evidencian que, en cada vez más territorio, conviven el oso, el hombre



y los usos y las actividades humanas, lo que nos lleva a profundizar en la necesidad de compatibilizar ambos intereses, de compatibilizar la conservación del oso pardo con la actividad humana, de acercar puntos de vista de la Administración y de los distintos colectivos implicados, de conjugar el respeto a esta especie amenazada con actividades generadoras de riqueza y empleo, tan importantes para el medio rural, que reportan indudables beneficios a los habitantes del medio rural, como la actividad ganadera o la actividad cinegética.

Y, para ello, es imprescindible incrementar la concienciación de la población y su sensibilización, ayudar a mejorar el conocimiento del oso e incidir en la necesidad de su protección y conservación, siempre desde la base de su compatibilidad con la actividad humana.

La población está creciendo, las dos poblaciones se comunican, se están colonizando nuevos territorios, la aceptación social de la especie va en aumento. Son datos, Señorías, que animan a la esperanza, y que hemos logrado por la aplicación seria, rigurosa, de un instrumento de planificación específico y adecuado para ello.

Medidas y actuaciones, Señorías, con las que, desde hace un cuarto de siglo, estamos haciendo frente a las principales amenazas de una especie, desgraciadamente, aún en peligro de extinción. Medidas y actuaciones, Señorías, con la que todos, todos, estamos contribuyendo a la firme recuperación del oso pardo en la Cordillera Cantábrica y, especialmente, en Castilla y León. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Consejero. Para fijar posiciones, formular preguntas o hacer observaciones, se procede a la apertura de un turno de los Portavoces desde los distintos Grupos Parlamentarios. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, doña María Sirina Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

Gracias, Presidenta. Como mi compañera, señor Silván, agradecerle que comparezca, a petición de este Grupo Socialista, en esta Comisión. La verdad es que, después de oír su primera intervención, esta Procuradora no sabe bien si el optimismo que... que le acompaña es fruto de esa sonrisa que le acompaña siempre, y que, además, le queda muy bien, ¿eh?, o un intento... [*murmillos*] ... o un intento de... de despistar a los ciudadanos respecto de una política mediocre medioambiental y también conservacionista.

Ha comparecido usted muy poco en esta Comisión con temas medioambientales, ¿eh?, y... y las preguntas a las que ha contestado en... en Pleno, pues sus contestaciones la verdad es que han sido un poco con desgana y bastante insustanciales. Y es por ello que a este Grupo Parlamentario le parece que... que la Consejería de Medio Ambiente le queda a usted grande; le queda grande no porque... no porque no sea capaz de llevarla adelante, ¿eh?, pero sí porque notamos en usted cierta desgana y cierto... cierta desmotivación, cierto desinterés. Y ya sabemos lo que pasa con... con esa desgana y desinterés: que, a veces, las cosas que no nos interesan las vamos dejando, las vamos dejando en manos de otras personas, que parece que las han llevado durante tiempo, y parece que saben de lo que va el asunto, dejamos de vigilar, de estar atentos, ¿eh?, y nos vamos desocupando de algo que es nuestra



responsabilidad, ¿eh? Y yo creo que, bueno, usted sabe que es el máximo responsable en asuntos medioambientales de Castilla y León.

Esta comparecencia, como bien ha dicho la Presidenta, se solicitó en octubre del dos mil doce, cuando en menos de dos semanas se habían producido en Castilla y León tres muertes de osos, a las que usted se ha referido. Obviamente, la pregunta textual está un poco desfasada, pero no el fondo del problema, que es la recuperación o la política de recuperación del oso pardo en Castilla y León. Vayamos por partes.

En junio de mil novecientos noventa, se aprueba la protección del oso pardo y el Plan de Recuperación del Oso Pardo en Castilla y León, al considerar que esta especie está –como usted ha dicho– en riesgo de extinción.

En el año mil novecientos noventa y nueve, la Comisión Nacional para la Conservación de la Naturaleza aprueba la Estrategia para la Conservación del Oso Pardo en la Cordillera Cantábrica Española. Esta estrategia marcaba que, en el plazo de seis meses, las Comunidades Autónomas que estaban afectadas o que tenían un plan de recuperación del oso tenían que adaptarse a... a esa estrategia. Otras Comunidades lo hicieron; en Castilla y León, en el año dos mil seis, la Consejera, a una... bueno, pues a un recordatorio que le hacía el Procurador del Común, la Consejera por entonces, su... su predecesora, María Jesús Ruiz, decía que este segundo plan estaba en... en consulta, ¿no?, estaba ya realizado y estaba en consulta. Y, la verdad... y... y así lo reflejaba después un auto del Procurador del Común, en el que... del año dos mil nueve, en el que decía que todavía seguía en consulta ese segundo plan del oso. Yo... o este Grupo Parlamentario se plantea qué es lo que ustedes están consultando, porque quince años después, quince años después de ese mandato de la Estrategia para la Conservación del... del Oso Pardo de modificar ese... ese Plan de Recuperación del Oso, todavía ese Plan de Recuperación del Oso no está en Castilla y León; sí en otras Comunidades Autónomas, pero no en Castilla y León.

Vamos a ver, usted aquí nos ha contado la teoría, nos ha contado la teoría, o sea, la teoría, no la realidad, que usted sabe que hay una cierta diferencia –en caso del Partido Popular, muy importante– entre la teoría y la ejecución de los hechos. Tenemos que concretar dos cosas, ¿eh?

Usted ha hecho una descripción del desarrollo de la población de osos no de Castilla y León, sino de la población general; y aquí agradecemos que no haya hecho usted referencia a la recuperación de la población del oso en toda Europa, ¿eh? Porque aquí exactamente hay dos subpoblaciones: una, que comparte con Asturias y un poquito con Galicia, que es la población occidental, cuyo territorio mayor... mayoritario es de Asturias, ¿eh?, que ha... que Asturias sí que ha realizado convenientemente una... un plan muy avanzado en materia de protección y recuperación de esta especie, ¿eh?; y hay otra población, que... cuyo... que el 90 % del territorio corresponde a Castilla y León, que es la oriental, y que es que no se... no solamente no ha avanzado, es que... es que se ha estancado completamente, la población oriental.

Los osos a los que usted se refiere, ¿eh?, que, inicialmente, hace veinticinco años, la población occidental ha pasado de 50 o 65 ejemplares en el... en el año noventa a unos 180 actualmente, corresponden a esa población, a la oriental. En el caso de la... Perdón, de la occidental. En el caso de la población oriental, ¿eh? –nos estamos refiriendo sobre todo al norte de la provincia de Palencia, un poco León



y otro poco Cantabria, muy poco el tema... Cantabria-, de los veinte... de los 20 a 25 ejemplares que había en el año noventa, actualmente hay de 25 a 30 ejemplares, una evolución totalmente estancada, que pone en riesgo la pervivencia de la especie en esa subpoblación.

Así que... así pues que hablar... que usted hable de éxito, cuando en veinticinco años de aplicación de este plan se han incrementado de 5 a 10 ejemplares; cuando los oseznos nacidos -según la Junta de Castilla y León y otros grupos conservacionistas- han sido más de 60, pues la verdad es que no es para echar... nos parece, cuando menos, un atrevimiento; no es para echar campanas al aire.

Seguro que hay distintos factores que influyen en este estancamiento de la población oriental de... oriental de osos, pero una de las principales es la gestión del... del Parque Natural de Fuentes Carrionas-Fuente... Fuente el Cobre y Montaña Palentina, y, por otra, la mortalidad no natural de los osos en toda esta comarca: del año dos mil al dos mil doce han muerto en esta zona 10 osos -que sepamos, ¿eh?, que sepamos-, envenenados, tiroteados accidentalmente o por furtivismo.

El año dos mil uno, un oso muerto por veneno en Triollo; en el dos mil cinco, otro oso muerto por veneno en Resoba y otro por disparos en Polentinos; en el dos mil siete, un oso muerto por veneno en Polentinos y otro por supuestas causas naturales en Resoba; finalmente, en el dos mil ocho, un osezno muerto por supuesto infanticidio en San Salvador de Cantamuda; a estos hay que añadir otros tres osos muertos en el año dos mil doce, que son a los que usted ha hecho referencia:

“La Güela”, sometida a un gran ajeteo, ¿eh?, una osa, posiblemente, la que más oseznos ha... con la que más oseznos ha... ha contribuido a esta subpoblación oriental, lo que le pasaba es que no había alimento en un año, pues con... con... con escasos recursos en esa... en ese ámbito; se la traslada a Cabárceno, se la alimenta con comida de perros, con... bueno, se la devuelve de nuevo a... sin... a su espacio natural, no se adapta y hay que volvérsela a llevar.

Una osa de cría, Jimena, que tampoco se siguió el protocolo para su traslado, y que... y que concluyó, como usted ha dicho, con una... según la necropsia, por... por fallecimiento por miopía de estrés.

Y, finalmente, un oso adulto tiroteado en una zona de especial protección -un santuario de osos-, en el transcurso de una cacería en el Parque Natural de Fuentes Carrionas-Fuente el Cobre, sin que la Junta haya tomado ninguna medida, salvo la de apelar en el Juzgado al fallo -error y pena- sobre el cazador.

Sin olvidarse un poco de esa demagogia que tanto daño le está haciendo al oso en la Montaña Palentina, esa de que se trata mejor al oso que los... que a los ciudadanos de la Montaña Palentina, y dejando, mientras tanto, que las batidas de cazadores continúen presionando anualmente para cazar en las mejores zonas de refugio y alimentación de osos pardos del parque Fuentes Carrionas. Eso es una responsabilidad de su Consejería.

En todos estos casos, ni la Junta de Castilla y León ni la Fundación...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Señora Martín Cabria, vaya finalizando, por favor.

**LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:**

(¿Ya?). ... ni la Fundación Oso Pardo se ha personado como acusación particular.

Verá, señor Silván, usted dice que consulta. Usted no consulta... ustedes no consultan con nadie. Sí que el Plan de Recuperación del Oso Pardo, en su Artículo 4, dice que debe de crearse un Consejo Consultivo para lograr la máxima eficacia de la aplicación de las medidas. Sin embargo, ese Consejo Consultivo ni se reúne ni sabemos seguro si se ha llegado a crear.

La situación de la población oriental, señor Consejero, es peor que cuando se aprobó el plan, y, para justificarse y para justificar esa incompetencia en la gestión de este plan, lo que... lo que hacen es perder un montón de recursos fotografiando osos cada vez que aparece una osa con un oseño... -sí, es así en... en la zona de la Montaña Palentina o en la zona leonesa- como que una osa con cría ya justificaría la recuperación de la especie.

No podemos decir... o... lo que... sino lo que es evidente, y es el cinismo de la Junta de Castilla y León, que de puertas afuera vende la imagen del oso como un símbolo de calidad de nuestra tierra, y, de puertas adentro, pues abandera proyectos que le ponen limitación para su desarrollo.

Solamente un inciso, y decir... porque usted dice... ha dicho que cada vez es mayor la... la aceptación del... de la población... del oso por parte de la población. Recordarle que el... el... que el Parque Natural Regional de Fuentes Carrionas-Fuente el Cobre tiene un Plan de Ordenación de Recursos Naturales anulado en el dos mil ocho y ratificado por el Tribunal Supremo en el dos mil doce. Que no cuenta con el Plan Rector de Uso y Gestión, ni con el plan turístico, ni con el plan de mejoras, o sea, con los planes que deberían de servir de... como un motor de desarrollo de esa zona.

En cambio, esto, unido a la fluidez... a la falta de fluidez en el pago de las indemnizaciones de daños ocasionados por oso, tanto a los apicultores como a los ganaderos, está creando un verdadero problema de conflictos por el cual... por el cual los ganaderos y la... y la población en general están encontrando más inconvenientes en el tema del oso que una oportunidad con la que han convivido durante décadas.

Las políticas de conservación que lleva a cabo la Junta de Castilla y León -y ya acabo, señora Presidenta- son tan cuestionadas que hace apenas tres años los grupos conservacionistas más importantes de esta Comunidad Autónoma pidieron al Ministerio de Medio Ambiente que le quitase las competencias en esta materia a la Junta de Castilla y León. Y hablo de asociaciones como la Plataforma para la Defensa de la Cordillera Cantábrica, FAPAS, Asociación para la Conservación y Estudio del Lobo Ibérico, Asociación de Naturistas Palentinos, Federación de Ecologistas de... de Ecologistas en Acción de Castilla y León, Coordinadora de Ecologistas de Asturias, Plataforma Filón Verde, Asociación para el Estudio y Protección de la Naturaleza, Asociación para la Defensa de los Recursos Naturales de Cantabria, Asociación de Ecologistas La Braña. Como ve, hay más ecologistas... hay más asociaciones conservacionistas a los que les interesa el oso que la Fundación Oso Pardo.

Todo esto, la verdad, señor Consejero, es como para reconsiderar esa postura triunfalista que la Junta de Castilla y León tiene en cuanto a las medidas de conservación y recuperación del oso pardo en Castilla y León. Gracias.

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

Gracias, señora Martín Cabria. Por el Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Alejandro Valderas Alonso.

EL SEÑOR VALDERAS ALONSO:

Muchas gracias, señora Presidenta. Bien. Yo no soy tan negativo como lo que acabamos de oír, pero cierto es que no conozco la situación del oso en toda la Comunidad -eso es verdad-.

Para los que somos de León -el Consejero y un servidor, por ejemplo, y algunos de los compañeros de... que están presentes-, hace 20 años el oso era un bicho asqueroso, que se... se comía el ganado; hace 20 años. Es decir, la... el interés que tenían los ganaderos era verdaderamente cero. Eso ha cambiado muchísimo. Actualmente, es un símbolo de toda la Montaña Leonesa, como lo es de la parte asturiana.

Sí es verdad que todos creemos que en Asturias se le trata mejor, y que queremos lo mismo que se hace con... en Asturias con ellos. Es verdad que buena parte de estos osos andan por los dos lados del monte, por la parte asturiana, por la parte leonesa -incluso por la parte galaica-, y la idea de que en Asturias se les trata mejor, pues probablemente ellos entienden al contrario, entienden que en León se les trata mejor. El caso es que sigue habiendo quejas, sigue habiendo quejas, y es lo que voy a incidir, en cómo podríamos hacer para resolverlo.

El problema hace 20 años era la extinción del oso. Ya no tenemos ese problema. Nuestro problema es cómo conseguir que no haya muertes repentinas -que no nos convienen, porque la población es muy escasa de todas maneras-; cómo solucionar los problemas con los ganaderos -que se les pague a tiempo los daños-; cómo evitar los sustos, porque, claro, los sustos existen, es decir, cualquiera que conozca la montaña sabe que encontrarse con un oso no es nada agradable, es un verdadero susto y es un problema. No se conocen casos de... de agresiones, pero hace dos o tres años hubo un caso parecido.

Y lo que vamos a plantear es qué podemos hacer; qué podemos hacer y qué camino llevamos.

La primera pega, la primera queja que se plantea es que la Junta se mira demasiado los bolsillos antes de reconocer un nuevo área osera. El oso está creciendo, está tomando nuevos territorios, y, cada vez que eso ocurre, pues lo primero... la primera noticia es que el oso ha aparecido lejos de donde se pensaba que estaba, y que la Junta tarda años -pero años-. Doy un ejemplo clarísimo, que lo viví yo hace cuatro o cinco años: en... en Riaño, junto al... junto al pantano, se vio un oso -yo lo vi, lo vio mucha gente-. Respuesta de la Junta -divertidísima-: es un jabalí que está de pie. Me hizo mucha gracia, porque no sabía que los jabalís se pusieran de pie, pero bueno... Total, que al año siguiente sí, al año siguiente se reconoció que el... el oso, en la Cordillera Cantábrica, había ampliado negocio y había traspasado el pantano y se había bajado hasta el área de Boñar. Pero bajaba y subía, por lo visto, es decir, no se quedaba a vivir. La Junta tardó mucho tiempo en reconocerlo.

¿Qué pensaba la gente de la comarca? Pues que a la Junta no le convenía que hubiera osos fuera de su sitio. No lo pienso yo, lo piensa también un periódico de Asturias, que le enseñó *[el orador muestra una imagen]*, del veinte de agosto de



dos mil trece, en el que ponen a parir –pero a parir, no se lo leo, porque no merece la pena–, ponen verde a la Junta, porque dice que tarda mucho en reconocer que el oso pardo en el área de Riaño ha crecido mucho hacia la zona de Palencia y hacia el sur, y que entienden que eso lo hace por oscuros intereses turísticos de promover a otras empresas. Me imagino que se refiere al tema de San Glorio. Yo no veo ninguna relación; pero bueno, hay gente que la ve.

Nuevas zonas oseras. Creo que deberíamos de atender... atender a ello. Entiendo que la Junta tarde un cierto tiempo, pero, hombre, años no.

Tenemos un trabajo precioso que acaba de salir hace unos días, de la revista *Argutorio* –una revista que se publica en Astorga–, y el trabajo se titula: “El oso pardo en las montañas zamoranas”. [*El orador muestra la revista*]. Hace un... una revisión desde los años veinte hasta hoy de cómo el oso se extinguió, desapareció y cómo ha vuelto a aparecer. No es un caso aislado, no es un caso aislado; trae una lista interesantísima, con nombres de paisanos, con fotos, con remisiones a artículos, de que el oso ha vuelto a reaparecer en Zamora.

La propuesta que nos planteó la Junta hace un año... –los técnicos de la Junta, más bien– hace un año, cuando se dijo que había aparecido un oso en la zona de... de La Carballeda durante el año dos mil trece, es que probablemente era una pieza procedente de la zona cantábrica, del norte, de la que linda con Galicia, y que se había hecho una excursión. [*El orador muestra un mapa*]. Este es el trayecto de la excursión: sale de Leitariegos y se va a 125 kilómetros, a Hermisende, en la Raya de Portugal; o sale de Leitariegos y se va, 100 kilómetros, a Muelas de los Caballeros. No es posible; sencillamente, no es posible. Bueno, pues... pues vaya excursiones que hace. Yo creo que no es posible.

Creo que hay una solución mucho más sencilla, que es la que plantean los zamoranos en esta revista, y es que en el camino se han descubierto osos en el año dos mil trece merodeando muy cerca de Ponferrada, en San Cristóbal de Valdueza y en Bouzas. Pero se han descubierto también en Trusillas, el año pasado, que se comieron, en La Cabrera... se comieron unas colmenas.

Se ha documentado en Vega del Castillo –provincia de Zamora–, Justel, Muelas de los Caballeros, en la misma comarca. Se ha documentado, incluso, en el pinar de Castrocontrigo, que podía haber uno o más de uno que, con motivo del incendio, se movieron de sitio. Se han documentado en la zona de Sanabria, en Escuredo, Sotillo de Sanabria y Hermisende.

Es decir, claramente, hay un grupo de osos –ocho o diez; es lo que calculan– en el área de Zamora, y por lo menos otros dos o tres en el valle de Valdueza. ¿Qué significa esto? Pues que hay que poner al día el censo, nada más; es decir, los osos, si están, están y los vamos a encontrar a poco que se estudie.

¿Debe la Junta poner al día el censo? Hombre, el censo está bastante bien hecho en la comarca de... todo el norte, pero quizá tengan que hacer alguna excursión al sur, a La Cabrera leonesa y al norte de Zamora para ver si hay que... hay que clasificar nuevos animales.

¿Por qué hay que clasificarlos? Pues, porque están fuera de control. Es decir, nos encontramos con una población que ha crecido y que se ha salido de las marcas que tenía habitualmente. Entonces, vamos a intentar que en estas comarcas no los



conviertan en cecina de oso, o se los carguen o se mueran solos. Hay mucho que se puede hacer.

Aparte del censo, aparte de reconocer nuevas zonas lo antes posible -y, si no, desmentirlo, por supuesto, no hay ningún problema-, aparte de eso, pedimos que se mantenga la plantilla dedicada a la protección del oso -especialmente en León, que el año pasado hubo algunos problemas-, que se mantenga las plantaciones que se estaban haciendo de esos arbolitos que daban frutos rojos, que, bueno, pues se hizo durante un cierto tiempo en las zonas oseras de la comarca del... del norte de León y parece que se ha paralizado por falta de dinero. Bueno, pues debería recuperarse. Y se vuelve... se debería volver otra vez a la vigilancia intensiva que había en todo el área del Parque Nacional de Picos de Europa.

Esto no es que se haya dejado de hacer, es que, como hay menos dinero, hay menos plantilla; como hay menos plantilla, una zona que es gigantesca en hectáreas, pues tiene zonas en las que un señor pasa una vez al mes. Hombre, y si se encuentra con el oso, estupendo, pero si no se encuentra, ni lo puede contar. Es decir, convendría un poco más de... de inversión en ese... en estas materias.

Entonces, en resumen, creo que es un éxito cómo se está llevando el tema, creo que es una suerte que se haya recuperado esta especie y que sería un auténtico desastre que por faltar dinero cuatro o cinco años dejáramos de mantener una serie de... de estándares que se estaban cumpliendo.

Los ganaderos necesitan que se les pague inmediatamente. Los pueblos necesitan que los... los animales salvajes no entren, como en Robles de Lacia, que no entren en la plaza. Bueno, es que en Riaño necesitan que, por favor, no entren en el camping, como pasó hace dos años. ¿Cómo se consigue eso? No lo sé. Eso los técnicos sabrán cómo, pero un oso en un camping no atrae mucha población, da un poco de susto, ¿eh?

Entonces, me imagino son incidentes aislados; es decir, son doscientos osos, hacen lo que les parece y alguno se acerca a un pueblo. Bueno, todo eso hay que controlarlo. Evitar las muertes, continuar con las inversiones, y... y no parecer que es que son los periodistas los que se encuentran al oso; debe ser la Junta la primera que lo encuentra y la primera que lo tipifica. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Valderas Alonso. Por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, don Alfonso José García Vicente.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Pues, muchas gracias, Presidenta. Y muchas gracias, señor Consejero, por lo que será la sexta petición de comparecencia atendida en lo que va de periodo de sesiones; cifra que, desde luego, podrá ser compatible con... [murmillos] ... sí, podrá ser... podrá ser compatible, o no, con muchas opiniones -como estamos viendo-; la cuestión está en que estoy absolutamente seguro de que no hay ni una sola Consejería que registre una cifra parecida, ni de reuniones de la Comisión de Fomento y de Medio Ambiente ni de respuestas escritas a peticiones de la Oposición, ni siquiera de preguntas respondidas orales ante el Pleno. Así que le quiero dar la enhorabuena,



pero también, por otro lado, decirle que me temo que probablemente mañana nos encontremos con otras seis, siete, ocho, quince o veinticinco solicitudes de comparecencia más, y a lo mejor algún día, pues volveremos a leer eso de que es que debe ser que el señor Consejero de Fomento no viene nunca. Bueno, pues estas horas son la prueba de que no debe dar usted muchas explicaciones, ¿verdad?, en esta Cámara.

Como usted ha dicho -y la verdad, yo quería ser muy breve, entre otras cosas porque comparto buena parte del diagnóstico que ha realizado en su intervención previa el señor Valderas-, efectivamente, hoy, si podemos hablar de algo respecto del oso pardo, es precisamente de su recuperación, hasta el extremo de que en el día de hoy no podemos hablar de lo que sí que hacíamos hace veinte años, que era del riesgo de extinción real y tangible de una especie que forma parte de nuestra riqueza y de nuestra biodiversidad como Comunidad Autónoma; patrimonio natural del que nos debemos sentir muy orgullosos, que debemos poner en valor, y del que, además, yo creo que los vecinos de nuestra Comunidad Autónoma siempre han sido un ejemplo en cuanto a las posibilidades de desarrollo y de convivencia y coexistencia con un medio natural, ciertamente notable, como el que tiene nuestra Comunidad Autónoma.

Y los datos están encima de la mesa, y los datos están ahí. Podemos ver -usted lo ha dicho- los datos de evolución de la subpoblación occidental, los datos de crecimiento en términos anuales, pero también respecto de los últimos diez años, que apuntan -primero- a una recuperación y a un crecimiento de la presencia del oso pardo en esa subpoblación, y además en la aceleración en cuanto a su presencia. Y lo mismo respecto de la subpoblación oriental, más pequeña, ciertamente, pero que ya no se encuentra en una situación de estancamiento, como creo que se ha afirmado en esta comparecencia en los turnos de intervenciones, sino que registra unos signos de crecimiento francamente notables.

Entrar en debate sobre si la subpoblación occidental hay una mayor población o una menor, o en una Comunidad Autónoma o en otra, en función de sus características, de su superficie, de su extensión... creo que es ciertamente absurdo. Yo creo que los osos pardos -corríjanme si me equivoco- no entienden de barreras y fronteras administrativas, y, por lo tanto, no creo que sean muy conscientes de cuándo están entrando en un territorio administrado por la Junta de Castilla y León o cuál por el Principado de Asturias, de la misma manera que me parecería completamente absurdo que sacáramos pecho para decir que es que, realmente, las... las osas con crías prefieren vivir en Castilla y León, y por eso la mitad están en el territorio de Castilla y León y no les gusta lo que hace el Principado de Asturias en esa materia.

Sencillamente, esa movilidad, ese contacto entre territorios, entre subpoblaciones, no puede ser sino signo de algo que realmente entra dentro de la normalidad biológica de la especie. Y hablar de normalidad biológica de la especie es casi hablar de una anomalía histórica, puesto que ciertamente hoy es de esos momentos en los cuales podemos hablar de que, por fin, el hecho de que haya movimiento de poblaciones, haya una reproducción adecuada de la especie, haya una supervivencia más elevada de la especie, un crecimiento de las poblaciones, e incluso una extensión del territorio en el cual se puede encontrar oso pardo, efectivamente, sí, es hablar de normalidad.



Las cifras, por supuesto, siempre son susceptibles de interpretación: un crecimiento de la subpoblación occidental de más del 10 % anual, o de la oriental de más de un 6 % anual, a unos le podrá parecer más alta, a otros le podrá parecer más baja. Evidentemente, esto no basta sencillamente con ver el número y compararlo de forma relativa sin tener en cuenta de qué estamos hablando. Estamos hablando de una especie... -creo que esto lo podría explicar mejor mi compañero Julián Ramos- pero, biológicamente, según tengo entendido, los osos pardos no destacan, precisamente, entre los vertebrados, por ser los que tengan mayor tasa de natalidad, tardan en alcanzar la madurez sexual entre los tres y los cinco años, entre cada camada pasan de dos a tres años, tienen una elevada tasa de mortalidad temprana. Evidentemente, esto son factores biológicos que condicionan las expectativas temporales en las cuales se puede hablar de un crecimiento mayor o menor de una población.

Yo hay pocas certezas que pueda tener respecto de la... el ciclo biológico de los osos pardos. Sí que tengo una, y es que, que yo sepa, no ha habido ningún oso en la Comunidad, y creo que en ningún sitio, que haya muerto de miopía, en todo caso habrá muerto de miopatía, y, efectivamente, miopatías de estrés, en este caso, que han sido perfectamente explicadas en los casos a los cuales hacía referencia la solicitud de comparecencia del Consejero.

Y, por lo tanto, ¿qué quiere que le diga el Grupo Parlamentario Popular? Pues que el Plan de Conservación del Oso Pardo de la Comunidad Autónoma está siendo un éxito, que en 20 años las poblaciones se han triplicado y que las tres incidencias o incidentes que se han producido durante el año dos mil doce y que son objeto de esta comparecencia están debidamente aclarados por parte de la Consejería y que responden, pues, probablemente, a una mera casualidad estadística el hecho de que se hayan producido en el mismo ejercicio. Pero, desde luego, el hecho de que estas incidencias se vayan produciendo con una cierta frecuencia en nuestro territorio sencillamente es signo y es demostración de que las poblaciones están creciendo y, efectivamente, hay una relación aritmética evidente entre el incremento de las poblaciones de los osos pardos y la mortalidad de los osos pardos.

Con lo cual, no hay nada que debemos comentar a este respecto, sino, sencillamente, animarle a que siga haciendo realidad ese principio inspirador que ya ha manifestado desde el principio de la legislatura, que es poner en valor nuestra biodiversidad, poner en valor nuestro medio natural, y, por supuesto, demostrar que el... la sostenibilidad y la explotación de nuestro medio natural no son, en absoluto, términos incompatibles, sino que forman parte del ADN de nuestra Comunidad Autónoma, que estamos muy orgullosos de haber sido referentes durante tanto tiempo, y también de que las políticas llevadas a cabo desde todos los frentes administrativos en todos los niveles hayan conseguido recuperar una de esas especies por las que de verdad merecía la pena luchar. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor García Vicente. Tiene la palabra el señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente para contestar a las cuestiones planteadas por los Grupos Parlamentarios.

EL CONSEJERO DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE (SEÑOR SILVÁN RODRÍGUEZ):

Gracias. Gracias, señora Presidenta. Gracias a todos los Portavoces de los Grupos Parlamentarios. Señora Martín Cabria, gracias por su intervención, también



Comisión de Fomento y Medio Ambiente - VIII LEGISLATURA

DS(C) - N.º 405

17 de marzo de 2014

Pág. 13972

por su tono; sus valoraciones personales me las guardo. Siento que no le moleste... o que le moleste mi sonrisa, pero ¿qué le voy a hacer? Me nacieron así, ¿eh? [Murmullos].

Por otro lado... por otro lado... por otro lado, en cuanto al nivel de comparecencias y el nivel de comparecencias relacionadas con el área de medio ambiente dentro de la Consejería -le recuerdo que la Consejería es Fomento y Medio Ambiente-, un porcentaje elevado, casi el 75 % de las comparecencias en esta Comisión, han sido por temas medioambientales; seis de ocho, Señoría. Y yo siento... siento que no le parezca exitoso que la población de osos se triplique; bueno, lo siento, pero no se ajusta a la realidad. Oyéndole parecería... o parece que... que el oso se ha extinguido, cuando resulta que se ha triplicado. Esa es la realidad, y, en este caso, no la triste realidad, sino la... yo creo que satisfactoria y por todos -yo creo- aplaudida realidad.

Yo, en ese sentido, tengo que decir que ejerzo la... la responsabilidad con las mismas ganas, con la misma ilusión y con la misma fuerza del primer día, como Consejero de Fomento, en una primera etapa, y como Consejero de Fomento y Medio Ambiente, en una segunda etapa. No se lo... que no le quepa a usted ninguna duda.

También le pongo sobre la mesa una evidencia, que no por ser evidencia deja de ser real o deja de ser menos real. Señoría, los osos se mueven, los osos no es algo... no son algo estático, es un ser vivo, un ser vivo, además, que goza de movilidad y que goza de esas cuatro patas que le permiten moverse de un lado para otro. ¿Y por qué le digo... y por qué le digo esto? Porque la estrategia que usted planteaba en la pregunta no se ajusta para nada a la realidad, y ha seguido el hilo conductor de ese planteamiento inicial de que los osos prácticamente están extinguiéndose, cuando la realidad es tozuda, es tozuda. Y no la dice el Consejero de Fomento y Medio Ambiente, lo dicen los técnicos, lo dicen los técnicos, lo dice la realidad de nuestros montes, de nuestros bosques y, en definitiva, de la Cordillera Cantábrica, que los osos están vivos, que los osos se están recuperando, que los osos se... o la población osera se ha triplicado en nuestra Cordillera Cantábrica (Asturias, Cantabria, Castilla y León). A lo mejor le tendremos que preguntar a un oso si se siente mejor tratado por Asturias o por Castilla y León, cuando el oso no entiende de límite territorial. Creo que, por... por ahora, los osos no hablan; creo, pero, bueno, en todo caso sí sienten y sí padecen. Y lo que sentimos y, en este sentido, también padecemos en positivo es que el Plan de Recuperación del Oso Pardo está dando sus resultados.

Por eso le decía que una cosa es la realidad, una cosa es la estrategia política, una cosa es la... el oportunismo político, la demagogia, y otra cosa es la realidad. Y los datos están ahí; yo no tengo los conocimientos técnicos que ha demostrado el señor García Vicente -sin decir él que los tenía, ¿eh?, y se lo dejamos todos a... a don Julián-, pero... pero la realidad es que la... la evolución del oso, la evolución en cuanto a su desarrollo y en cuanto a su vitalidad, pues la determina la naturaleza, no la determina este Consejero. Y el análisis de esa naturaleza y el análisis de ese proceso evolutivo, que va desde la práctica extinción hasta la recuperación, la analizan los técnicos. Si usted la valora en negativo, no se ajusta a la realidad; nosotros la valoramos en positivo, la ajustamos a la realidad.

Esto no quiere decir que esté todo el campo ya trabajado y que no tengamos ningún problema, claro que los tenemos, pero, precisamente, lo que queremos es seguir fomentando esa recuperación. No hablo de éxito, Señoría, no utilice y tergiversar mis palabras, hablo de realidad, y con medidas y con actuaciones que desde hace un



cuarto de siglo estamos poniendo en el territorio, y con ello estamos haciendo frente a las amenazas que tenía una especie que en aquel momento estaba en peligro de extinción y hoy no lo está. Así es la realidad.

Mire, la población prácticamente se ha duplicado, la población oriental, cuando al inicio del plan se consideraba que podía desaparecer, que podía desaparecer. Y son dos datos importantísimos desde el punto de vista técnico: las osas de esta población... -me estoy refiriendo a la oriental- están criando en los últimos años hasta cuatro osas -esa es una realidad-; y, por otro lado, se ha conseguido que los osos pasen de un núcleo a otro -lo cual usted lo critica; yo lo aplaudo-. Y yo digo: gracias a ese plan, gracias a todos, esa movilidad del oso no se está estancando, sino que se está ampliando su radio de acción, y, además, diría que está pasando de un núcleo a otro por León, Señoría, y no por Asturias. Pero, bueno, me da igual, que pasen de un lado a otro por donde quieran, pero que pasen, porque eso significa desarrollo y porque eso... eso significa, en definitiva, lo que todos queremos: recuperación.

La población está creciendo, las dos subpoblaciones se comunican, están colonizando nuevos territorios, la aceptación social de la especie del oso va en aumento. Son datos objetivos, son datos objetivos que nos animan todos a la esperanza, y esa es la realidad. Si usted lo quiere ver en negro, pues véalo en negro, peor tiene para... para usted.

Y el último censo arroja unos datos que a usted la ponen en evidencia en cuanto a su planteamiento, en cuanto a su estrategia totalmente negativa: treinta y tres osas con sesenta y dos crías, treinta y tres osas con sesenta y dos crías; veintinueve osas con cincuenta y seis crías en la subpoblación occidental, que supone un incremento del 10 % respecto al censo anterior (crecimiento anual), y cuatro osas con seis crías en la subpoblación oriental, con un crecimiento anual estimado en torno al 6 %, Señoría. Casi la mitad de las osas con crías se localizan en la Comunidad. ¿Que a lo mejor hoy están en Asturias? Pues bienvenido para Asturias. ¿Que a lo mejor hoy están en Cantabria? Pues bienvenido para Cantabria. Pero que viven en el mismo entorno. Ya sé que, si por usted fuera, ni los osos vivirían en Castilla y León, pero gracias... [murmillos] ... pero gracias... gracias... gracias a un plan... gracias a un plan viven osos, conviven osos con la actividad humana. Esa es la realidad.

Y la población del oso cantábrico es hoy superior a 200 ejemplares. Mire, no lo dice usted, no lo digo yo, porque yo no lo sé, no sé si usted lo sabrá, yo no puedo decir si son 200, 205 o 197, pero lo dicen los técnicos con arreglo a datos concretos, a datos objetivos, fijados, recogidos, sobre el propio territorio, y hay una tendencia evidente a la recuperación.

¡Hombre!, y poner en solfa una fundación como la del oso pardo, con rigor permanente desde su constitución y de su creación, que está haciendo como nadie su trabajo por la recuperación del oso, con la ayuda absolutamente de todos, lo dice usted, no lo digo yo.

En definitiva, Señoría, y, aparte, no voy a entrar en datos técnicos -insisto, no... no lo soy-, pero sí me gustaría que reflejara... que revisara -perdón- el libro... el... el acta de ese... de la sesión, y que usted se desdijera, o, por lo menos, retirara lo que ha señalado respecto de que no se siguió el procedimiento con arreglo a la osa Jimena. Me gustaría, no por mí, me gustaría por los técnicos, por los profesionales, por todo el análisis que se hizo del procedimiento, totalmente testado, totalmente



riguroso, que demostró que el fallecimiento de la osa... -también los osos fallecen, unos en cría y otros a una edad avanzada- pero se siguió el procedimiento absolutamente, de forma rigurosa y de forma... de forma estricta por los técnicos de todas las instituciones, que lo que trataban de poner era en su territorio, en su hábitat, a una osa, que tristemente no pudo ser, por una causa evidente y constatable. ¡Qué hubiera sido, qué hubiera sido si no se hubiera seguido el protocolo y el procedimiento y el rigor! Por eso digo que revise sus palabras, por lo menos por respeto y para salvar la profesionalidad de esos -valga la redundancia- profesionales.

Solo le pediría que mayor rigor. Por supuesto que coincido con usted que todo el... que tenemos trabajo por delante. Pero la realidad es que la población osera en la Cordillera Cantábrica y la población osera en Castilla y León está recuperándose, está... con datos objetivos en la mano, se ha triplicado en los últimos años.

Señor Valderas, gracias también por su intervención, gracias por los términos de éxito; yo no considero que el Plan de Recuperación del Oso sea un éxito, lo que sí es hoy que está dando sus frutos, sus resultados. Y, en ese sentido, le recuerdo que Castilla y León fue la primera Comunidad en aprobar el Plan de Recuperación del Oso, en mil novecientos noventa -Asturias lo hace en el mil... en mil novecientos noventa y uno-, que ese plan sigue en vigor, que la población osera no distingue de fronteras, que las osas y los osos se mueven de una Comunidad a otra, que, de hecho, las mismas osas unos años crean... crían -perdón- en una Comunidad Autónoma y otros en otra; pero, dicho esto, el núcleo occidental, Castilla y León, con menos superficie, tiene porcentualmente más osas con crías que el... la otra subpoblación.

Hombre, yo no diría que el oso fue, *illo tempore*, animal detestable; lo que sí digo hoy que es un animal que es un símbolo, que es un animal aceptado socialmente y que es un animal felizmente recuperado; y que ese peligro de extinción que hacía... que tenía hace unos años, hoy ha sido salvado por mérito, absolutamente, de todos, muy especialmente por los profesionales y los técnicos. Los profesionales y técnicos de referencia nacional, de referencia nacional en relación al oso están aquí, en Castilla y León. Eso yo creo que nos debe de llenar, y nos llena, de satisfacción y orgullo a todos.

También digo: lástima que no podamos preguntar al oso donde se sienta... se siente mejor, si... si con los asturianos o con los castellanos y leoneses. En todo caso, desde Castilla y León se le da un buen trato.

¿Y ejemplares errantes? Claro, se lo decía antes, los osos también se... se mueven, ¿no? -iba a decir se mueren, también se mueren, pero también se mueven-. Y todos los ejemplares de los que habla son individuos que no están centrados en un núcleo, son individuos que técnicamente se denominan "dispersantes", y casi siempre suelen ser machos, que pueden aparecer en lugares lejanos y en lugares extraños, que otean el horizonte y determinan sus... también sus estrategias de... de ubicación, en cuanto a sus futuras crías, ¿no? Pero, normalmente, también vuelven a los núcleos iniciales. No tiene, en ese sentido, nada que ver que aparezcan en un lugar y aparezcan en otro.

Y, respecto a los planteamientos que se pueden hacer por avistamientos de unos osos o de unos animales, pues mira, pues no deja de ser una anécdota. Lo importante es que la población osera en Castilla y León, la población osera en la Cordillera Cantábrica se ha triplicado en los últimos años, esa es la realidad, y



que hemos pasado de la “e” de extinción a la “erre” de recuperación. El oso está creciendo.

¿El oso en Zamora? Lo aplaudimos. ¿El oso en Zamora? Lo aplaudimos. Eso significa que se ha movido, eso significa que su núcleo inicial estaba denso y quería moverse, quería generar otro núcleo en otro lugar. No se preocupe, que, dentro de la aplicación del Plan del Oso y dentro de la profesionalidad y responsabilidad de los técnicos, serán tratados como se merecen, y garantizado, lógicamente, su desarrollo y su vida.

Hay mucho que se puede hacer. Por supuesto que hay mucho todavía que se puede hacer, con criterios técnicos, con criterios rigurosos, con arreglo a un plan, al plan hoy todavía vigente, todavía, y totalmente eficaz -se está demostrando, los números así lo reflejan-. Y esto no es una cuestión que se compra y se vende; lógicamente, los osos tienen su proceso de desarrollo, como todo ser vivo, y tiene sus... sus tiempos, y tienen sus temporadas. Lo importante es que hemos pasado de la extinción a la recuperación del oso pardo, que hemos pasado de un... del oso pardo cantábrico, y que hemos pasado de unos momentos de zozobra respecto a la especie, en cuanto a su extinción, a unos momentos de cierta... o diría yo gran esperanza en cuanto a su recuperación.

Señor García Vicente, gracias, una vez más, por su intervención, con un diagnóstico ya no solo respecto a la transparencia de la Consejería de Fomento y Medio Ambiente, que podría ser juez y parte, en lo que a mí respecta, respecto a esa transparencia, ahí están los datos objetivos, sino en cuanto al diagnóstico de la realidad osera, hoy, en Castilla y León. Un diagnóstico acertado, un diagnóstico -insisto- que pasa por el denominador común de la recuperación; y ahí está el censo. No hay riesgo hoy de... de extinción.

Y, a veces, veinticinco años de trabajo dan resultado; y, en este caso, nos han dado a todos resultado. Porque, como bien decía, ¿de dónde partíamos? Partíamos de la extinción, prácticamente la inexistencia de una especie a la recuperación de una especie, que está garantizando la movilidad en unos lugares y en otros. Y que, pasen por Asturias o pasen por Cantabria, también pasan, en todo caso, por Castilla y León, y no solamente en Palencia y en León, sino también, como lo hemos visto, por Zamora.

Gracias por ese realismo, y también por su conocimiento, que, para no... para no ser técnico en la materia, ni... ni biólogo, ni veterinario, ha demostrado, bueno, pues ese conocimiento, que nos permite a todos -y yo creo que es una... debería, debería, debería ser una satisfacción compartida- decir que hoy, en Castilla y León, en la Cordillera Cantábrica, el oso pardo cántabro goza de buena salud. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Consejero. En turno de réplica, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra doña María Sirina Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

Gracias, Presidenta. Señor Consejero, le recuerdo que, de las tres veces que ha comparecido en esta Comisión a petición del Grupo Socialista, creo que esta es la



primera o la segunda que lo va a hacer sobre temas medioambientales. Que de 5 a 10 osos de recuperación en la... en la subpoblación oriental en veinticinco años, digo, le parezca a usted un éxito... ¿Eso es duplicar la población, eh?

Y, además, hay que decirle que la... que la mayoría de esas osas que hay ahora mismo en esta población, ¿eh?, estudios universitarios genéticos determinan que provienen de la población asturiana de osos, ¿eh? Precisamente porque los osos andan, precisamente porque los osos andan. Ustedes se están aprovechando, claro que se están aprovechando de la buena gestión en materia de protección de osos de Asturias. Y no lo decimos nosotros, sino que lo dicen la mayor parte de los... de los grupos proteccionistas, tanto de Castilla y León como de las Comunidades limítrofes. Si ustedes harían igual su trabajo, posiblemente ambas poblaciones de osos se hubiesen recuperado de una forma paralela.

La verdad es que, bueno, oír que la culpa de... de la reducida procreación de osos la tienen precisamente las osas, vamos, que suponemos que las osas parirán igual en la población oriental que en la población occidental -me imagino yo-, anden más o anden menos.

De los diez osos muertos por causas naturales, la mayoría de ellos, prácticamente todos, lo han hecho en el Parque Natural de Fuentes Carrionas Fuente el Cobre. Esta ineficaz... posiblemente algo tendrá que ver, ¿eh?, y tendrá que ver posiblemente por la ineficaz manera de gestionar el Parque Natural, que la podemos ver si revisamos la gestión de los dos estamentos que confluyen en este espacio natural, el Parque Regional y la Reserva Regional de Caza. Y la conclusión es que están invertidas las prioridades: priman los intereses cinegéticos y productivistas, por encima de los... de la conservación de especies y espacios, estando la gestión del Parque Natural supeditada a la Reserva de Caza. Esto también puede influir.

Usted dice que una de las líneas de actuación es la lucha contra el furtivismo. Bueno, pues veamos qué es lo que se está haciendo en este espacio natural. Nosotros entendemos que la actividad cinegética es totalmente compatible con la protección del oso, pero sí que es necesario, además de regularla adecuadamente, aplicarla con sentido común y con... y con responsabilidad, para que no pasen cosas como las que están pasando ahora mismo en la reserva.

La Directora de la Reserva de Caza de Fuentes Carrionas y su marido, que casualmente es el Jefe de Servicio Territorial de Medio Ambiente de Palencia, ambos del PP, y casualmente también ambos llevan más de 20 años en el cargo, son los responsables de la caótica gestión de esta Reserva de Caza, salpicada año tras año por infinidad de irregularidades, y entre otras muchas consecuencias el hecho de que parte de la guardería hoy esté en entredicho o la imputación del Celador Mayor de este... de esta Reserva de Caza.

Con episodios tan rocambolescos como que el día veintiuno de diciembre el Servicio de Medio Ambiente de la Junta en Palencia prohíba las cacerías en cotos privados de Fuentes Carrionas porque había nieve; bueno, es normal, ¿no?, hay menos posibilidades de huida por parte de los animales. Sin embargo, en esa misma fecha permite que se desarrolle una cacería en la Reserva de Caza de ese mismo parque, y... lo que supone un insulto a la inteligencia y, sobre todo, a los propietarios de los cotos de alrededor, que a veces... que están por debajo, en cuanto a altitud, de... de la propia Reserva del Parque, y, con lo cual, tienen menos nieve que lo que tiene el



parque. Quince... quince jabalíes se mataron en esa cacería, de ellos catorce hembras y un macho. ¿A usted le parece que eso es una buena gestión del espacio natural, eh? Tantas hembras muertas... no sé los jabalíes que quedarán para el año que viene.

O otra... otra situación rocambolesca, ¿no?, que se localice un celador de Cantabria, de Cantabria, acompañando a un cazador de Cantabria a más de 8 kilómetros dentro de la Reserva de Castilla y León, y lo único que se haga es que la Junta de Castilla y León denuncie, denuncie al cazador, y no al celador que lo guía. Nosotros entendemos que lo que tiene que hacer Castilla y León es, precisamente, proteger los intereses de la Reserva y la legalidad en Castilla y León.

O como que el Servicio Territorial de Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León en Palencia vede -y eso está muy bien-, vede los... vede los cotos privados cuando se localiza veneno en esos cotos, y, en cambio, no vede ningún cuartel cuando esos cotos...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

... cuando esos... cuando esas... ese veneno se localiza dentro de la Reserva. Bueno, desde aquí le anuncio que vamos a pedir una comparecencia para hablar en profundidad de la gestión de la Reserva del... -perdón- del Parque Regional de Fuentes Carrionas Fuente el Cobre y de la... y de su Reserva de Caza.

Solamente añadir que... que creemos que es necesario aprobar el Segundo Plan de Recuperación del Oso Pardo en Castilla y León, procurando la participación real de los actores implicados, de todos; garantizando que el dinero que lleva... llega de Europa -que no nos ha hablado de él, pero que es mucho, por no decir prácticamente todo el que se ha invertido para la conservación del oso pardo- se destine realmente para su conservación y no para seguir haciendo la política que está haciendo la Junta de Castilla y León, y no seguir en esta línea; que hay que poner más medios para minimizar los ataques de los osos a las colmenas y al ganado; que tienen que agilizar los pagos a la... de las indemnizaciones para evitar... a los apicultores y ganaderos para evitar...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Martín Cabria.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

(Ya, ya termino, estoy terminando).

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Ya termino no, termine.

LA SEÑORA MARTÍN CABRIA:

... para evitar el rechazo precisamente de la población al oso; y que, además, tiene que plantearse seriamente y de una vez por todas cómo se está gestionando el Parque Fuentes Carrionas Fuente el Cobre, al que nos referíamos.



Y de verdad espero que, bueno, sepa usted entender mejor la... los problemas que tiene el medio ambiente de Castilla y León, mejor que las intenciones que tiene esta Procuradora cuando al principio se refería a su sonrisa. Y la verdad es que sentimos de verdad que estos temas se los tome a broma, como ha hecho en su segunda intervención. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señora Martín Cabria. En turno de réplica, y por tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor Valderas Alonso.

EL SEÑOR VALDERAS ALONSO:

Muchas gracias. Solamente tres frases para recordar al Consejero, para que apunte -con los deberes-. Es muy importante lo de pagar pronto las indemnizaciones, y tener claro cómo se hace, cuál es el sistema, porque hay gente que ni siquiera las ha reclamado. Es decir, hay un caso típico que es el de Truchillas, en la provincia de León, se encontraron un oso el año pasado, se cargó una serie de colmenas, y el propietario, que era extremeño, ni siquiera se le ocurrió pedirlo -parece ser-.

Bien, segunda petición. Hay que mantener la plantilla dedicada a la protección del oso, en toda la provincia de León y en la de Palencia. Seguramente es caro, es un momento inadecuado porque hay muchos gastos, pero estamos hablando de un gasto mínimo. Esta plantilla está realmente a tope, es decir, es mucho terreno, el oso está recorriendo nuevos territorios; es urgente.

Y tercero, mantener las plantaciones para uso de los... de estos animales, de los osos, en toda la provincia de León y Palencia. Se hizo muy bien durante los primeros años, las hemos podido ver por allí, pero parece ser que se han detenido por algún momento. Pues bueno, vamos a ver, no creo que se sea una inversión demasiado grande. No olvidarse de esas cosas. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Valderas. En turno de réplica también, tiene la palabra don Alfonso José García Vicente, por tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, Presidenta. Señor Consejero, obviamente, no seré yo quien dé lecciones a nadie acerca de las circunstancias biológicas del oso pardo. Por eso este Grupo confía en los técnicos de Medio Ambiente, que determinan cuál es el protocolo a seguir. En todo caso, en lugar de dar lecciones, lo más que hacemos es intentar aprender. Yo hoy he aprendido que si en un turno de réplica no tienes nada más que añadir, mejor renunciar a él, en lugar de acabar desbarrando. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor García Vicente. El señor Consejero de Fomento y Medio Ambiente tiene la palabra.

**EL CONSEJERO DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE (SEÑOR SILVÁN RODRÍGUEZ):**

Gracias, señora Presidenta. Señora Martín Cabrea... -perdón- Cabria, vuelvo a decir lo mismo -no entro en valoraciones personales-: rigor y responsabilidad. Yo es lo que trato de aplicar en mi vida, otros no lo sé, pero yo sí, rigor y responsabilidad.

No sé por qué dice que no es un tema medioambiental hablar de Castrocontrigo, o hablar del Lago de Sanabria, o hablar de los incendios del dos mil trece, o hablar del incendio de Castromil, o hablar de las empresas forestales, o hablar del oso. Pero bueno, para que veamos dónde está el rigor y dónde está la responsabilidad.

Yo no he dicho en ningún momento que el Plan de Recuperación del Oso esté siendo un éxito. Yo he dicho que el Plan de Recuperación del Oso está cumpliendo su cometido, y que se ha pasado de la práctica extinción de una especie a la recuperación de esa especie. Y ya entrar en el juego ya... es que me parece de aurora boreal. Entrar en el juego que si nosotros nos aprovechamos de Asturias o de otros, para tal... cuando estamos hablando de algo serio...

Mire, los datos genéticos determinan si provienen de la población occidental u oriental, eso deriva de los datos genéticos, pero no si son de Asturias, de Castilla y León, de Galicia o de Cantabria. Porque, que yo sepa -a lo mejor usted lo sabe-, los osos no tienen DNI ni lugar de residencia. Pero bueno, a lo... a lo mejor usted lo... lo sabe, y, en consecuencia, pues... pues podría... podría aplicarlo.

Respecto de las cuestiones que hace referencia al personal de la Administración, yo le pediría también mayor... mayor rigor, porque, cuando ha habido presuntas irregularidades, se han denunciado y se han abierto los correspondientes expedientes, Señoría; eso que no le quepa la menor duda.

Creo que le he explicado suficientemente, en mi primera intervención, las incidencias que sucedieron con los tres osos a los que inicialmente hacía referencia en su planteamiento; y yo creo que ha quedado suficientemente demostrado cuál era el planteamiento de un oso de avanzada... una osa de avanzada edad, de una cría o de una... de un oso, bueno, pues herido como consecuencia de una cacería, ¿no? Yo no... no entro... no entro en más valoraciones. Lo que sí le pediría, insisto, es rigor a la hora de hacer planteamientos, porque alguno se le ha deslizado de manera, bueno, pues no ajustada.

Señor Valderas, por supuesto que no nos vamos a olvidar, ¿no?, de... de seguir trabajando en favor del oso; no vamos a cesar y no vamos tampoco a trabajar... mejor dicho, a dejar en balde el trabajo hecho en estos últimos años, sino todo lo contrario: nos aniva... nos anima y nos motiva para seguir trabajando; y decir que con un plan aplicado técnicamente, profesionalmente, con responsabilidad y con rigor, da sus resultados, y de una población en vías de extinción se... estamos pasando, estamos ya en una población recuperada y en expansión.

Señor García Vicente, solo decirle que yo hoy también he aprendido, cada vez más, a ser más riguroso y más responsable. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Consejero. ¿Algún Procurador...? Muy bien, señor Marín Benito, escuetamente puede usted hacer una pregunta.

**EL SEÑOR MARTÍN BENITO:**

Gracias, Presidenta. Dos preguntas al señor Consejero en relación con el oso en Zamora, que veíamos esta primavera pasada y este verano pasado de dos mil trece. A pesar de que en un principio el Delegado Territorial atribuyó los ataques a las colmenas a otro animal, finalmente se comprobó... -tengo aquí la foto, la conocerá usted de... pillado el oso con la miel en los labios, con... ¿eh?- *[el orador muestra una imagen]*, es decir, efectivamente, había oso y estaba destrozando los colmenares.

La pregunta es... -porque la Junta, al día siguiente, dijo que iba a pagar las indemnizaciones al apicultor- la pregunta es si, a día de hoy, se han pagado las indemnizaciones al apicultor de Vera del Castillo, si se han pagado, cuánto, y a cuánto ascienden; y, en segundo lugar, si el señor Consejero puede confirmar una población osera o un núcleo de osos en la provincia de Zamora. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Gracias, señor Martín Benito. El señor Consejero tiene la palabra para contestarle.

EL CONSEJERO DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE (SEÑOR SILVÁN RODRÍGUEZ):

Si quiero ser coherente con lo que he dicho, aplicando rigor y responsabilidad, que sean los técnicos los que determinen. Pero lo que sí le digo es que ha habido, se han avistado osos en Zamora. Eso es evidente. Creo que usted ha sido, si también es coherente con su planteamiento, ha exhibido una fotografía diciendo que hay osos en Zamora. Lo que yo no puedo decir que si es un núcleo estable, si es un núcleo en tránsito, si es... eso no se lo puedo decir en estos momentos, pero los técnicos de la Junta de Castilla y León por supuesto que le darán cumplida respuesta, de la misma manera que le darán cumplida respuesta respecto al expediente, en su caso, de responsabilidad patrimonial respecto de ese apicultor que sufrió el daño como consecuencia de ese oso, que estaba, creo, en Zamora; con lo que desvirtúa, un poco, también el hecho que algún compañero de su Grupo Parlamentario parecía que negaba la evidencia de la recuperación de los osos, incluso en Zamora. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE):

Muchas gracias, señor Consejero. Muchas gracias también por sus explicaciones. Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión.

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