



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2010

VII LEGISLATURA

Núm. 635

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 13 de diciembre de 2010, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 868-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Pedro Nieto Bello, D. Ángel José Solares Adán, D. Ildefonso Sanz Velázquez y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a estación de autobuses y refugios de espera, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 356, de 9 de septiembre de 2010.
 2. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 875-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Pedro Nieto Bello, D. Ángel José Solares Adán, D. Ildefonso Sanz Velázquez y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a "Enclaves Cylog", publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 356, de 9 de septiembre de 2010.
 3. Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 877-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, D. Alfredo Villaverde Gutiérrez, D. Pedro Nieto Bello, D. Ángel José Solares Adán, D. Ildefonso Sanz Velázquez y D. Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a Planes de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 356, de 9 de septiembre de 2010.
-
-

SUMARIO

<u>Págs.</u>	<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diez horas treinta y cinco minutos.	12299
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	12299
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	12299
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar que no hay sustituciones en su Grupo.	12299
Primer punto del Orden del Día. POC 868.	
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al primer punto del Orden del Día.	12299
Intervención del Procurador Sr. Solares Adán (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	12299
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12300
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Solares Adán (Grupo Socialista).	12302
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12303
Segundo punto del Orden del Día. POC 875.	
El Vicepresidente, Sr. Martín Pascual, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	12305
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	12305
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12306
En turno de réplica, interviene la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista).	12311
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12313
Tercer punto del Orden del Día. POC 877.	
El Secretario, Sr. Solares Adán, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	12314
Intervención del Procurador Sr. Sanz Velázquez (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	12314
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12315
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sanz Velázquez (Grupo Socialista).	12317
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	12319
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	12319
Se levanta la sesión a las doce horas cincuenta minutos.	12319

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Los Grupos Parlamentarios tienen que comunicar alguna sustitución? ¿Por el Grupo Parlamentario Socialista?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Buenos días. Fernando Rodero sustituye a Alfredo Villaverde.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Gracias, Presidenta. Buenos días. No hay sustituciones en el Grupo Popular.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias. Pues antes de comenzar con el primer punto del Orden del Día, dar la bienvenida a esta

Comisión al señor Director General de Transportes, don José Antonio Cabrejas. Y por el señor Vicepresidente se dará lectura del primer punto del Orden del Día.

POC 868

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PASQUAL): Primer punto del Orden del Día: "**Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, 868, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Pedro Nieto Bello, don Ángel José Solares Adán, don Ildelfonso Sanz Velázquez y don Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a estación de autobuses y refugios de espera, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 356, de nueve de septiembre del dos mil diez**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Vicepresidente. Para formular la pregunta tiene la palabra don Ángel Solares Adán.

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días. Bienvenido a esta Comisión, es su Comisión y, por supuesto, siempre es bienveni-

do y sobre todo si es para aclarar alguna sombrilla que pueda haber, a dar luz a alguna sombra.

El Libro Blanco del Transporte señala la importancia de garantizar la intermodalidad para las personas, así como la garantía de continuidad en sus desplazamientos; ambos, elementos básicos para conseguir un servicio de transporte público de calidad. Para ello es fundamental que las estaciones de viajeros y sus lugares de aparcamiento puedan permitir el intercambio entre el transporte privado y el público, y que las mismas dispongan de ciertos servicios mínimos que garanticen su calidad y su confortabilidad.

Las estaciones de autobuses, además de cumplir sus fines, garantizan la movilidad de los ciudadanos, estructuran los sistemas urbanos, son un núcleo promotor de la actividad económica y cohesionan el territorio. Un sistema de transporte público eficaz, adecuado y de calidad se refleja también en las estaciones de autobuses.

Por todo ello, el PP... y para todo ello el PP se comprometió electoralmente con los ciudadanos de Castilla y León. Y les cito puntualmente unos compromisos electorales del PP:

"Impulsaremos la construcción de nuevas estaciones de autobuses y la modernización de las existentes, promoviendo la integración intermodal y la cooperación pública-privada". En cuanto a este punto, la situación en la que se encuentran la mayoría de las estaciones no es precisamente buena que digamos. La Junta dice tener en marcha el Plan Estratégico de Modernización de la Red de Estaciones de Autobuses de Castilla y León, pero la... la realidad es que es un plan casi fantasma, como... solo se sabe de él que la Junta convocó licitación a una consultoría y asistencia técnica para su redacción. Y, efectivamente, fue publicado en el BOCYL allá por junio de dos mil cuatro. Desde entonces, nada o poco sabemos de este plan; de ahí que le llamen, o le llamemos, el plan fantasma. En julio de dos mil ocho el Procurador del Común hizo un informe sobre la situación de las estaciones de autobuses de Castilla y León en el que la Junta no salió muy bien parada. La mayoría no cumplen con las condiciones mínimas establecidas en la Ley de Ordenación de Transportes Terrestres y su reglamento de desarrollo, no son accesibles y están en bastante mal estado de conservación. Por cierto, tampoco consiguió el Procurador copia del Plan Estratégico de la Modernización de las Estaciones de Autobuses, y se queda... y se queja en su informe por ello; en el informe se puede ver tal observación. Es evidente que no existe el plan, o creemos que no existe el plan. Por otro lado, Castilla y León carece de una ley que regule estaciones de autobuses, cuando tenemos otras Comunidades que ya disfrutan de él.

Otro compromiso en el que decían: "Promoveremos la implantación, a través de las nuevas tecnologías, de

un sistema de información para los viajeros en las principales estaciones de autobuses de la Comunidad". En cuanto a esto, poco o nada. Pero, en todo caso, nosotros creemos que lo primero que deberían hacer es remodelar, modernizar y cumplir la Ley de Accesibilidad en todas las estaciones de autobuses que tenemos en Castilla y León.

Otro compromiso que ustedes citaban: "Trabajaremos para convertir a las estaciones de autobuses en polos de generación de actividad económica y social en nuestros pueblos y ciudades mediante el desarrollo de actividades comerciales, de ocio y culturales". También aquí, poco o nada. Pero, en todo caso, lo primero que deberían hacer, repito, es remodelar, modernizar y cumplir la Ley de... de Accesibilidad en todas las estaciones de autobuses, como le decía anteriormente.

La Junta de Castilla y León suponemos que solicitó la redacción del Plan Estratégico de Modernización de la Red de Estaciones de Autobuses de Castilla y León para acometer de forma ordenada la modernización de las mismas en toda la Comunidad. Por todo ello, le preguntamos: primero, ¿qué valoración le merece a la Junta el nivel de cumplimiento del Plan Estratégico de Modernización de la Red de Estaciones de Autobuses en Castilla y León -si es que existe, por supuesto-?; y, segundo, ¿qué previsiones tiene la Junta de Castilla y León a medio plazo respecto a la modernización, mejora y construcción de nuevas estaciones de autobuses y refugios de espera?

En esta primera intervención esperamos las respuestas, y en la segunda, si hay que pedir alguna aclaración, así lo haremos. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Solares. Para contestar a la pregunta, por parte de la Junta de Castilla y León tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, Presidenta. Buenos días a todos, Señorías, y muchas gracias por... por esta oportunidad para poder dar respuesta cumplida a esa inquietud del Grupo Parlamentario Socialista.

Yo tengo que empezar, para responder a su pregunta de forma concluyente, pues la valoración que la Junta hace de la actuación que se ha hecho en la red de infraestructuras complementarias de transporte -estaciones de autobuses y terminales-, pues es muy positiva. Como usted muy bien ha apuntado, allá en el dos mil cuatro culminó, o se licitó un estudio que culminó en el año dos mil seis, donde se hizo un diagnóstico integral de todo el parque de este tipo de instalaciones; que es muy numeroso, como usted puede comprender, en Castilla y León, dado el tamaño y la extensión de esta... de esta Comunidad.

Y fue un análisis muy exhaustivo, donde se auscultó todas las... todos los... la mayoría de los aspectos importantes que rodean a una instalación de este... de este tipo, que -como usted bien sabe, y lo ha dicho muy bien- sirve para... es un intercambiador que sirve para dar cobijo en cuanto a la espera, la salida y al tránsito de los viajeros, y es un polo de dinamización muy importante.

En esta... en este estudio, pues, se inventariaron los equipamientos, se analizaron los servicios mínimos, todas las cuestiones de accesibilidad, la conservación y el mantenimiento, los servicios de información al viajero, las infraestructuras y el grado de conservación de las mismas, las posibilidades de intermodalidad que tenía, la integración en el ámbito urbanístico, la sostenibilidad económica, los... la gestión de la propia estación, la red de comunicaciones de la misma; en definitiva, una serie de... de parámetros muy amplios que nos marcaban un poco las pautas.

Plan estratégico, como tal, hay un análisis de... y un diagnóstico del mismo. Como sabe, un plan estratégico requiere, dependiendo del ámbito sectorial donde nos movamos, pues requiere unas... requiere una tramitación específica. Pero aquí lo más importante era acometer cuanto antes y tener un modelo de actuación, unas pautas de actuación y... y un camino a seguir para priorizar, precisamente, las actuaciones que llevamos a cabo.

Y la Junta, teniendo en cuenta este... este... este diagnóstico y los objetivos que pretendíamos con... con el análisis que he hecho referencia, pues se marcó un... un plan de acción. Un plan de acción donde... donde, como criterios rectores, apuntábamos varios aspectos a tener en cuenta a la hora de actuar. Por un lado, la seguridad; en definitiva, había muchas estaciones o... o terminales que tenían problemas de techumbre, tenían problemas... y que... y que, desde luego, para nosotros era pieza clave actuar allí. En segundo lugar, la accesibilidad; los requerimientos de accesibilidad de la ley... de nuestra ley y de nuestra estrategia... y... y nuestra propia estrategia. En tercer lugar, la prestación; que las estaciones cumplieran con esa finalidad no solo de tránsito, de acogida o llegada, sino de... de... de ser puntos donde la concentración de viajeros, en el ámbito rural, facilitara la prestación de servicios básicos. Los ámbitos metropolitanos también de actuación; y era muy importante que estas... estos equipamientos y estas instalaciones estuvieran en adecuado uso para facilitar precisamente el desarrollo de los planes metropolitanos.

Pero había que tener en cuenta también otros aspectos: la oferta de transporte existente en la propia estación; en segundo lugar, en segundo lugar, la demanda potencial o la población a la que sirve la propia... la propia estación; la integración modal de las propias... de las propias estaciones; y algo muy importante, la cola-

boración y la cooperación de los diferentes agentes y Administraciones Públicas. Aquí no solo está implicada la Junta, aquí hay más Administraciones que... con responsabilidades precisamente en... en la misma.

Por lo tanto, esa iniciativa para nosotros era vital. Esta era la preocupación, fundamentalmente social, que tenía la Junta y estos fueron los criterios de actuación, dichos más o menos con carácter prioritario.

¿Y dónde hemos actuado en esta Legislatura, a partir precisamente de este estudio? Pues hemos actuado construyendo nuevas instalaciones, modernizando las existentes. Y ahora paso a relatarles pormenorizadamente dónde hemos actuado.

Mire, hemos desarrollado nuevas terminales de autobuses, o nuevas estaciones, en El Barco de Ávila -construcciones nuevas, ¿eh?-, Barco de Ávila, Riaño, Aguilar de Campoo, Lerma, Cantalejo, Villarcayo y Boceguillas. Hemos actuado en la modernización y reforma de estaciones y terminales en Burgos, en Ponferrada, en Zamora, en Aranda, en San Esteban de Gormaz, en Pedro Bernardo, en Palencia, en Herrera de Pisuerga y en Fuentesauco de Fuentidueña.

Se están redactando proyectos de mejora y reforma, o en... o bien también en fase de anteproyecto, en Riaza, en Ciudad Rodrigo, Bembibre, Tordesillas, Astorga, Benavente, Burgo de Osma y León.

Se están desarrollando proyectos de integración intermodal, como sabe, derivados de la llegada del AVE, y estamos colaborando y cooperando en el diseño de estas infraestructuras y poniendo en valor las existentes, como usted puede comprender, en Valladolid, en León, en Palencia y en Burgos.

Se está ejecutando la estación y construyendo la estación de autobuses de Ávila. Está en estudio informativo y de mercado la estación de autobuses de Salamanca, estamos haciendo un plan de negocio, un plan de mercado. Se han construido trescientos refugios de espera en estos últimos tres años.

Todo esto ha acarreado una inversión, dedicada a estos menesteres, de más de 20 millones de euros. Yo creo que es una cifra significativa.

El número de estaciones y terminales que hay en Castilla y León son: dieciocho estaciones y cuarenta y siete terminales. Yo le puedo decir que a lo largo de... en estos últimos diez años se han construido por la Junta de Castilla y León mil trescientos refugios de espera. Yo creo que... yo creo que el volumen de infraestructuras es suficientemente... tal y como lo he descrito y tal como lo es... lo he enumerado, suficientemente significativo para saber que se ha hecho mucho, y yo creo que se ha hecho

bien. Insisto que los criterios de actuación han sido lo que les he dicho, primando la seguridad y la accesibilidad. Yo, la última a la que me puedo referir, que ha sido inaugurada por el Consejero de Fomento hace muy pocos días, es la de Zamora, y me gustaría que viera cómo estaba la estación de autobuses de Zamora hace unos años, cómo se le ha dotado ahora de esos criterios de accesibilidad, muy importantes, con una inversión por ejemplo ahí de... de más de 650.000 euros.

La segunda pregunta que... que me decía era cuál eran las previsiones. Yo creo que las previsiones de la Junta de Castilla y León son esas que les he indicado en... en el ámbito de... de los proyectos que estamos redactando para seguir actuando en la misma. Pero, en el medio plazo, dependerá, desde luego, del programa electoral del Partido ganador, de las disponibilidades presupuestarias en esta... en este momento difícil y complicado. Y, por lo tanto, esas serán los ámbitos políticos de actuación prioritarios.

Pero yo le puedo decir que la Junta de Castilla y León, por lo que estamos desarrollando hasta ahora, desde luego, tiene que... muy claro que, como usted bien decía, al margen de estas actuaciones que requieren medidas específicas y concretas desde este punto de vista, queremos poner en valor estas instalaciones porque algunas de ellas, no todas, son puntos de dinamización y de desarrollo comercial, teniendo en cuenta el flujo de viajeros que allí existen. Queremos reforzar la colaboración público y privada porque creemos que existe un nicho de mercado, un nicho de negocio; pero, ¡jojo!, siempre, desde luego, partiendo del hecho fundamental y prioritario de atender a los requerimientos de movilidad. Nunca vamos a perder de vista para qué sirve y para qué son necesarias estas instalaciones, y más en momentos como los actuales, donde la movilidad y el derecho a la movilidad, desde luego, es un planteamiento y es una exigencia. También con criterios de sostenibilidad, tanto medioambiental como económica.

Buscaremos introducir elementos de gestión más flexibles, más profesionales, tratando de que haya socios industriales en la gestión de ellas; la gestión es muy importante en... en el desarrollo de estas instalaciones. Y promulgaremos una norma, que prácticamente está redactada, y que desarrollará los requerimientos técnicos, las características importantes, los servicios mínimos esenciales y el desarrollo, conforme a las nuevas tendencias actuales en este tipo de instalaciones, que demande la sociedad.

Yo creo que por ahora, con una visión global, espero haber complacido a Su Señoría.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra don Ángel Solares Adán.

EL SEÑOR SOLARES ADÁN: Muchas gracias. Señor Cabrejas, tenemos que ser más ambiciosos, ¿eh? Ustedes... hace una visión, la ve muy positiva, pero no es así, no es así. Y yo voy a intentar, a través de unos ejemplos, demostrarle que no todo es color de rosa. Y hay algo más; en su... en la última parte de la... de su intervención nos dice que "promulgaremos"; siempre estamos hablando de futuro, pero un futuro, muchas veces, que no... no llega absolutamente para nada.

Yo me voy a centrar... me voy a centrar en dos ejemplos que nos aclaran de una manera bastante general cosas que ocurren en la Junta, y me voy a centrar en los dos ejemplos, que son la estación de autobuses de Ávila y la estación de autobuses de Salamanca, por lo mucho que se ha hablado de ellas ya aquí, en esta casa. Y pongo por ejemplo estas dos porque ya se les empieza a llamar las estaciones presupuestarias; es que no salen de los presupuestos, están en todos, en los de esta Legislatura, y no sabemos cuánto les queda todavía.

Por ejemplo, en los Presupuestos de dos mil ocho estaba la estación de Ávila con anualidades para el ocho, para el nueve y para el diez, en cantidades de 500.000 euros, 25.000 y 1.000.000. Salamanca, algo parecido, un poco con presupuestos más altos. En los Presupuestos del nueve, la estación de Ávila y la de Salamanca venían juntas, más o menos, y ya tenían un presupuesto las dos de 4.950.000 euros, con anualidades del ocho, del nueve, del diez y del once. En los Presupuestos del diez, esto en Provilsa, venían con un coste total de 5.800.000 euros, una anualidad del diez de 500.000 euros, y ya... y sumaban Ávila y Salamanca.

En los Presupuestos del once, en el Proyecto de Presupuesto del once, en Provilsa, la estación de autobuses de Ávila y Salamanca viene con un coste total, igual que en dos mil diez, de 5.800.000... bueno, aquí sube 200 euros, 5.800.200 euros, y con un coste de 4.128.208 para dos mil once. En... en el Proyecto de Presupuestos de dos mil once, en el apartado de inversiones, aparece la estación de autobuses de Ávila "la de Salamanca desaparece", con un coste total de 7.776.072 euros.

Ve la diferencia en el historial. Ejecutado en dos mil diez "presuntamente" viene en el Proyecto de Presupuestos una cantidad de 500.000 euros. Para dos mil once le asignan una cantidad de 500.000 euros. Para el doce, otros 500.000 euros. Para el trece, un millón y medio de euros. El resto que queda, que es para después del trece, según el Proyecto de Presupuestos de dos mil once, de 4.776.072 euros. A esa velocidad, a ver cuándo terminamos la estación de Ávila. La de Salamanca ni siquiera está iniciada.

En la memoria de ejecución presupuestos de dos mil nueve y dos mil diez, que viene en el Proyecto de Presu-

puestos de dos mil once, la estación de autobuses de Ávila, con una previsión de... de 5.000.000, la estimación es de 1.371.792 euros. La estación de Salamanca, de una previsión de 0, estiman 300.000 euros.

Con este batiburrillo, que yo de verdad no soy capaz a aclararme, me gustaría que usted lo intentara, pero vemos una gestión de locos, ¿eh? Viene en los presupuestos; se anuncia, porque, en todos los medios de comunicación, cuando vamos a valorar los presupuestos, vendemos y hemos vendido la estación de Ávila, la de Salamanca y otras muchas más. Me centro en estas dos para ver si de una vez por todas sabemos qué va a pasar con Ávila y qué va a pasar con Salamanca. Eso es la... la explicación que yo le quiero pedir para que todos de alguna vez y yo en especial también me pueda enterar para transmitir a nuestra... a nuestros ciudadanos lo que puede pasar con estas dos estaciones.

Y nos conformamos primero, o bien con la fecha de inicio de las obras y su plazo de ejecución, o también nos podemos conformar con la fecha de terminación de las obras, ¿eh? Cifras... o sea, fechas que en infinidad de debates que tenemos aquí son reclamadas insistentemente a otras Administraciones, y nosotros desde aquí también insistimos que también nos gustaría de vez en cuando saber de esas fechas. Con eso nos conformamos en el día de hoy. Explíqueme esas dos situaciones, todo el proceso, qué pasó con ellas, qué este batiburrillo de cifras, cuándo se van a terminar, cuándo se van a empezar... cuándo se van a empezar algunas, cuándo se van a terminar otras. Y con eso veremos el resto. Si se han hecho cosas, por supuesto que se han hecho muchas cosas, pero se han hecho muchas menos de las que se habían prometido, muchas menos. La crisis, lógicamente, afecta, pero no afecta en tanto como se ha retrasado algunas de las obras que habían prometido.

Con esto nos conformamos por el día de hoy, y ya... de refugios ya hablaremos en otra ocasión más extensamente, porque refugios efectivamente se han hecho, pero se han hecho muy pocos, y aquí, en esta Cámara, concretamente en esta Comisión, se han rechazado algunos de manera bastante absurda. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Solares Adán. En turno de dúplica tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, Presidenta. Gracias, Señoría, por... -insisto de nuevo- por estas inquietudes que usted plantea.

Bueno, hace referencia específica a dos estaciones en concreto. Evidentemente, la... la pregunta que se había formulado era con carácter general. No tengo los

datos específicos de estas dos estaciones, pero sí que le puedo decir que esta Cámara sí que ha recibido cumplida cuenta de todo el proceso que ha seguido Ávila desde que se inició hasta el momento actual, que está en ejecución. Y Salamanca, ahora hablaré de ella. Pero voy a... a... a aclarar una serie de... de aspectos.

En esta materia de estaciones de autobuses y terminales hay varias Administraciones implicadas y hay varios agentes o gestores también implicados, no solo la Junta. Yo le puedo decir que está implicado el Estado; hay, por ejemplo, cuatro estaciones de titularidad del Estado: Valladolid, Palencia... no me acuerdo cuál más, otras dos más -a ver dónde lo tengo; por aquí lo tengo y se lo puedo decir-. Hay estaciones que son de propiedad de los Ayuntamientos, bastantes de ellas, y todas están... las que ha construido la Junta están cedidas a los Ayuntamientos o están gestionadas de forma indirecta a través de concesionarios, pero la inmensa mayoría están cedidas... están cedidas a los Ayuntamientos.

Desde este punto de vista, por lo tanto, hay que tener en cuenta cuando abordamos esta situación cuál es la esfera de responsabilidad que a cada uno... que a cada uno corresponde, porque muchas estaciones están deterioradas por la... el déficit... acciones que se han llevado a cabo en conservación y mantenimiento y que tienen, evidentemente, pues una titularidad específica y que la Junta, desde luego, ha retomado con el propósito de hacer frente a esta situación en aras de ese... de esa mejor gestión de la movilidad que le decía.

Las dos estaciones que son del Estado son Salamanca, Soria -que me faltaba decirle-, son estaciones de titularidad del Estado. El edificio es del Estado y nosotros hemos actuado en ellas precisamente con el propósito de mejorarlas y acondicionarlas, porque el Estado no dispone de ningún fondo para... para... para su desarrollo o su mantenimiento.

Por lo tanto, a cada uno hay que ponerle en su sitio a la hora de... a la hora de... de... como usted plantea, de exigir, precisamente, las obras y el acondicionamiento necesario.

De los sesenta y cinco esta... instalaciones que hay en Castilla y León, hemos actuado en esta Legislatura en treinta, en las fases que le he dicho. Yo creo que son estaciones que traen causa de hace muchísimos años. Actuar en treinta en cuatro años y medio me parece que es un logro muy importante, teniendo en cuenta... teniendo en cuenta, pues, bueno, lo que abarca, la dimensión extraordinaria que abarca el transporte en... en todos los ámbitos y donde el impulso público y las ayudas públicas es imprescindible. Esto por un lado. Yo creo que los datos y la enumeración que le he hecho es suficientemente significativa. En... en diez, doce años, hacer mil trescientos refugios de espera, con un precio medio apro-

ximado de 10.000 euros... Bueno, mil trescientos refugios son mil trescientos refugios, mil doscientos noventa y ocho, en concreto. Creo que... que... cuatrocientos cincuenta en los últimos... en los... desde el año dos mil... desde finales de dos mil cuatro, es los... es lo que ha hecho la Junta. También es un dato que hay que... que hay que valorar y... y tenerlo.

La iniciativa de las estaciones, de acuerdo con la Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, corresponde a los Ayuntamientos, la iniciativa para construir o ejecutar, proyectar o diseñar una estación. La principal competencia, por lo tanto, es de la Administración Local. Cuando esta competencia no se ejerce es cuando la Administración del Estado o la Comunidad Autónoma debe suplir la iniciativa de la Administración Local. Por lo tanto, en primer lugar están los Ayuntamientos. Y eso -insisto- es LOTT, es Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres de mil novecientos ochenta y siete, Artículos 128 y siguientes. Yo creo que la Junta, no digo que haya sido muy generosa, pero ha sido yo creo que muy... ha tenido una inquietud social por el desarrollo de estas... de estas infraestructuras y de estas instalaciones, y a los datos... y a los datos me remito. El Estado no ha hecho ninguna inversión en las estaciones de su titularidad. Pongo este ejemplo también para... encima de la mesa para... para que se tenga en cuenta o por lo menos se valore.

Estación de Ávila, me pregunta y lo... por lo que yo recuerdo, es necesario, desde luego... nosotros... y existe una estación en Ávila que, evidentemente, ha quedado obsoleta por el paso de los años y que... y que precisamente por esa antigüedad y por esa... y por esos déficit en la prestación de los servicios se acomete una obra nueva, pero se tiene que acometer en estrecha colaboración con el Ayuntamiento y con una visión integral e intermodal. Hubo que conseguir los consensos del Estado, del ADIF, para desarrollar una nueva estación con un planteamiento moderno en un espacio que tuvo que... el Ayuntamiento de Ávila despejar primeramente -cuando digo des... despejar jurídicamente- y habilitar urbanísticamente.

Todo ese proceso ha durado, pues, algún tiempo, y en el momento en que se puso a disposición de la Junta de Castilla y León los solares adecuados con los permisos adecuados, pues se licitó la obra a través de la empresa pública Provilsa. Hubo un intento de implicar a los gestores actuales de la estación de Ávila, porque tienen derechos adquiridos en la explotación de la actual estación, y, sin embargo, la crisis económica determinó su escaso interés en participar en la explotación por las dificultades de financiación que tenía. Nosotros, a la hora de gestionar, buscamos la máxima eficiencia posible, y fue imposible llegar a acuerdos con la actual sociedad concesionaria, que está formada por concesionarios de líneas regulares, y con... y, desde ese punto de

vista, no se pudo actuar en mutua colaboración con ellos, y fue la Junta, por lo tanto, la que inició exclusivamente todo el procedimiento de construcción, de diseño, de proyección y de licitación.

Estamos en ello, y la obra tiene un decalage y tiene unas fases de desarrollo y se están... se están... se ha limpiado la zona, se ha... se ha allanado todos los terrenos y... y la obra estará... o estará comenzando ya. Y se ha contratado recientemente al arquitecto director de la misma, dado que -como sabe- se adjudicó a la empresa -quiero recordar- Acciona. Y estamos desarrollando la estación de autobuses de Ávila bajo esos antecedentes que he intentado relatarle; porque la iniciativa no solo es de la Junta.

Estación de Salamanca. Salamanca tiene una estación, yo creo que en un terreno muy adecuado; está muy integrada en la ciudad. Y hemos tenido... y también pensábamos que, en un momento determinado, implicar al sector privado (Salamanca puede tener... rondar entre cuatro millones y medio y seis millones de viajeros, de flujo que hay en esa... en esa estación, depende de las cifras que se tomen y depende de lo que se considere, si el corto recorrido o no; bueno, una serie de aspectos técnicos), pero para ello era necesario hacer un estudio de mercado, era necesario saber el nivel de equipamiento comercial que había allí, analizar con los agentes económicos de la ciudad, y sociales, las posibilidades que tiene este... esta estación, integrarla -insisto- en el ámbito... en el ámbito urbano, y, a partir de ahí, desarrollar un plan de negocio adecuado basándonos, evidentemente, en lo que le decía antes, sin olvidar, bajo ningún... ningún aspecto de lo que es una estación de... de autobuses y lo que tiene que servir, integrando a los diferentes clases, tipos y modos, en su caso, que pueda haber allí, viendo los derechos adquiridos de unos y de otros, y sabiendo lo que... la dimensión de la misma y el grado de implicación del sector privado. No podemos hacer inversiones a... a pulmón libre en estos momentos, los recursos son los que son.

En esas estamos, pero confiamos en que Salamanca, el entorno de Salamanca, que es muy dado a... a facilitar, precisamente, este tipo de actuaciones -porque yo creo que tiene un gran potencial-, podamos desarrollar esto en óptimas condiciones a lo largo de estos próximos años. Porque una estación requiere años, no se hace en... en tres días una estación de esta envergadura.

En definitiva, ajustar esto, el ritmo de las inversiones, a las posibilidades presupuestarias, a la implicación de las diferentes Administraciones y del... respetando los derechos adquiridos y actuando con responsabilidad.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General de Trans-

portes. Por el señor Vicepresidente se dará lectura del segundo punto del Orden del Día.

POC 875

EL VICEPRESIDENTE (SEÑOR MARTÍN PAS-CUAL): Segundo punto del Orden del Día: **"Pregunta con Respuesta Oral ante la Comisión, con el número 875, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Pedro Nieto Bello, don Ángel José Solares Adán, don Idefonso Sanz Velasque... Velázquez y don Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a enclaves Cylog, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 356, de nueve de septiembre de dos mil diez"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLEN-DE): Muchas gracias. Para formular la pregunta, tiene la palabra doña Ana María Muñoz de la Peña.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁ-LEZ: Gracias, Presidenta. Señor Director General, bienvenido; siempre es un placer poder contar con usted en esta Comisión.

El sector del transporte y de la logística, además de la importancia estratégica que presenta, supone un motor de desarrollo económico incuestionable para el fortalecimiento de la Comunidad, creador de riqueza; también, además, es un imán para atraer inversiones del exterior a la Comunidad.

El futuro del sector nos... nos lo marca el Plan Petra, con diez líneas de actuación, veintisiete proyectos por cada una de las líneas, en los que algunos de ellos está especialmente implicada la Comunidad Autónoma, y de los que, sin duda, podremos hablar en cualquier otro momento, no precisamente esta mañana.

El objetivo del sector es aumentar la competitividad, mejorar la innovación, internacionalización y garantizar la intermodalidad; y en esto la Administración tiene mucho que decir y la Administración también tiene mucho que hacer.

La red logística debe de tener en cuenta las características territoriales de la... las características territoriales y económicas que presenta la Comunidad, así como cada una de las provincias, a la hora de programar inversiones y el avance de la red planificada, de manera que se pueda aprovechar el buen posicionamiento geográfico que tiene la Comunidad, también el buen posicionamiento geográfico que tiene cada una de las provincias, sus potencialidades, de forma que ninguna pueda... ninguna de las provincias pueda quedar a la cola logística.

La cohesión debe ser también el objetivo, además del equilibrio territorial y el equilibrio demográfico. La

globalización nos lleva a mejorar la competitividad y deberemos hacerlo con... con cierta anticipación o con la mayor anticipación posible.

Si bien Castilla y León dispone de una situación geográfica privilegiada, no puede quedarse estancada, no puede quedarse solo en esto, no podemos permitirnos ser una Comunidad de tránsito de las mercancías; necesitamos una buena red logística que gestione, articule, distribuya y genere empleo y riqueza en la Comunidad. Cualquier retraso en la ejecución de los proyectos previstos pueden servir para que las empresas logísticas más importantes del país o del exterior se establezcan en Comunidades Autónomas limítrofes que han avanzado más que en Castilla y... más que Castilla y León, y corramos el riesgo de quedarnos solo en eso, en un corredor, importante, sí, pero solo un corredor de paso.

Si bien Castilla y León se anticipó aprobando el Decreto 16/2007, el veintidós de febrero, que regula el establecimiento, organización y funcionamiento de las infraestructuras complementarias del transporte de mercancías y de la logística, lo conocido como Red Cylog por cierto, proyecto articulado en torno a la ordenación territorial en una Comunidad sin directrices que... sin directrices regionales de ordenación territorial; la ordenación del territorio es bastante sorprendente, pero así es, la anticipación inicial no... que presentó la... la Comunidad aprobando este Decreto no se ha reflejado luego en la aplicación del propio Decreto. Con la puesta en marcha del modelo Cylog se ha producido una paralización, un estancamiento que al Grupo Parlamentario Socialista le preocupa.

Los objetivos del modelo Cylog dos mil seis-dos mil quince son definir, diseñar y poner en marcha y operativos quince plataformas o enclaves logísticos; pues cinco años transcurridos desde el inicio y la puesta en marcha de este Plan, pues en estos momentos solamente hay cinco en... en pleno funcionamiento (León, Palencia, Salamanca, Valladolid y Benavente), seis que están en desarrollo y cuatro que aún siguen proyectados.

De las mil quinientas veintidós hectáreas de infraestructuras en conexión con las zonas industriales previstas, situadas en los principales corredores logísticos y vinculadas también a los puertos correspondientes, realmente están disponibles en estos momentos ciento ocho hectáreas, están en desarrollo noventa y nueve hectáreas y quedan todavía en proyecto, proyectadas, previstas para hacer el día que corresponda, mil trescientas cuarenta y cinco hectáreas.

Por tanto, aquí se evidencia claramente la paralización tanto en el número de enclaves que están en estos momentos operativos como en las superficies operativas. Ya en el año dos mil cinco había noventa hectáreas -en el año dos mil cinco, cuando se inicia, cuando... la

fecha de... la Red Cylog se programa del dos mil seis al dos mil quince, pero ya en el dos mil cinco había noventa hectáreas desarrolladas- y, cinco años después, tenemos dieciocho hectáreas más -por cierto, conseguidas en los últimos meses o en este último año-, con una inversión prevista de 1.500 millones de euros: 225 millones de inversión pública, también previstos para la primera fase en la que se dividen la... la financiación, y 1.275 millones de euros de inversión privada.

Pretende mejorar el sector logístico y de transporte en las nueve provincias para mejorar la productividad, reducir costes y potenciar la calidad. Entre treinta y cuarenta puestos de trabajo directos previstos por hectárea logística, según estudios elaborados por ACTE (por la Asociación de Centros de Transporte de España), o entre dieciséis y veinte, según la experiencia que aporta la Junta de Castilla y León en instalaciones en la Comunidad ya en funcionamiento; y, teniendo en cuenta que no todo el suelo corresponde, o no se puede computar todo el suelo... imputar los puestos de trabajo a todo el suelo -no se le puede imputar a las zonas verdes, pero solamente a la parte directamente afectada a la logística, que supone en torno al 20% de las hectáreas previstas-, y poniéndonos en el peor de los datos previstos, en veinte empleos creados por hectárea, supone en torno a seis mil doscientos diez empleos a crear.

Contempla y define también la creación de una serie de sociedades instrumentales para garantizar el despliegue del modelo. Contempla la creación de centrales de compras para disminuir costes de aprovisionamientos en las empresas. Contempla la creación de la Ventanilla Única del Transporte para resolver y agilizar los trámites burocráticos y resolver todo el papeleo administrativo, tanto de las empresas como de los transportistas. Contempla la formación integral cualificada, de la que está -como bien sabe- muy necesitado el sector y de la que se beneficia en muy pocos casos. Contempla también la creación del Teléfono del Transportista para resolver dudas o imprevistos, pues, con información meteorológica, viaria... en fin, un teléfono de información, de apoyo, respaldo y ayuda a... al transportista. Nuevas tecnologías, también, al servicio del transporte. Contempla el desarrollo de programas de I+D+i.

Respecto a la financiación del modelo prevista para los diez años, contempla dos periodos: una primera fase -del año dos mil seis al dos mil once-, que tenía previsto que se pondrían en marcha durante esta fase los nuevos enclaves y el despliegue de los existentes, con una revisión del modelo en el año dos mil diez; y una segunda fase, o un segundo periodo, que abarca del año dos mil once al dos mil quince, que es de consolidación e implantación de la intermodalidad ferroviaria.

Y finalmente prevé la creación de un sistema de revisión, evaluación y control de cada uno de los centros, y

las posibles desviaciones, también, de cada uno de los centros respecto al modelo inicialmente previsto. Junto con la contratación de la... de una auditoría externa, especializada también en logística, que revisaría el funcionamiento, aplicación y ejecución ya de todo el modelo.

Por último, contempla posibles penalizaciones, e incluso la exclusión del modelo, de la Red Cylog, a los enclaves que no se adaptan a este modelo.

En rasgos generales, y sin entrar en mucho detalle, este es el modelo Cylog previsto por la Junta de Castilla y León, y, esperando que sus respuestas sí que entren en detalle, nos gustaría conocer, en primer lugar, en qué situación se encuentra cada uno de los enclaves previstos en el modelo Cylog; en qué situación se encuentran cada una de las sociedades instrumentales previstas; en tercer lugar, en qué situación se encuentran los planes de negocio y financieros previstos; y, en cuarto lugar, cómo tiene previsto la Junta de Castilla y León articular el sistema de revisión, evaluación y control del modelo Cylog, que -le recuerdo- correspondía realizarse durante el año dos mil diez, y apenas quedan quince días para finalizar el dos mil diez.

Y ya, aprovechando también su presencia aquí, nos gustaría que nos explicara a qué se deben las diferencias que se han producido últimamente en las superficies proyectadas: los motivos que han llevado, por ejemplo, a incrementar la superficie de Palencia, Soria o Valladolid; que, bueno, si es necesario, nos parece bien mayor superficie destinada a logística -será porque es necesaria, nos parece bien-; pero sí nos preocupa por qué se ha disminuido, se ha reducido, la superficie de intervención en León, que ha pasado de 43,89 hectáreas a 25,10, y la superficie planificada, de 31,24 a 14,56; y tiene en estos momentos en desarrollo solo tres hectáreas. Igual se ha reducido en Salamanca y en el área central. En este aspecto sí que nos preocupa; nos alegra el que se incremente, porque, seguramente, sin duda, será necesario; pero nos preocupa que se reduzca la superficie destinada a logística tanto en León como en Salamanca o en el área central.

Esperando sus respuestas, por el momento nada más. Gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señora Muñoz de la Peña. Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, Presidenta, y gracias, Señoría, por su... también por su inquietud en esta materia.

Yo tengo que reconocer que se ha leído el... el modelo Cylog, y que... y que conoce muy bien cuáles son los

aspectos fundamentales del mismo y los objetivos que nos hemos dado. Coincido con su diagnóstico de la importancia estratégica que tiene la logística y el transporte en el desarrollo, en la potenciación del comercio exterior, en una mejor ordenación de las exportaciones y de las importaciones, en... en inyectar competitividad al tejido... al tejido productivo, y en que es un ámbito de integración de... de modos de transporte muy idóneo para compartir, desde luego, mancomunadamente, esas sinergias que tan necesitados estamos, y que, para no... desde luego, cada modo vaya por su lado, como viene siendo práctica habitual a lo largo de estos últimos... o muchos años.

Tampo... no puedo compartir alguna visión, desde luego, que yo creo que es un poco sesgada, de la... de la interpretación que hace o de las conclusiones. Yo procuraré, modestamente, aclarar los aspectos que le suscitan duda a Su Señoría.

Si tuviéramos que analizar enclave por enclave, estaríamos semanas -se lo digo muy en serio, los planes de negocio son así, y... y es tremendo-; por tanto, voy a intentar, en la medida de lo posible, hacer una... una valoración... una valoración global de lo que hemos hecho a lo largo... a lo largo de estos años.

Vamos a ver. Empezaré por algo muy importante. Usted bien ha dicho que Cylog es un proyecto de creación de empresas en enclaves, o en *clusters* -que son agrupaciones de empresas de logística, de transporte, de tecnología, de comercio, cargadores... es un *cluster* logístico-, donde... donde hay muchos agentes implicados, no solo el transporte, no solo el transporte; el transporte es una mínima parte de lo que es un... un... un polígono -que no deja de ser un polígono- industrial especializado... especializado en actividades logísticas; eso son los enclaves, ni más ni menos.

Hasta ahora, como sabe, el modelo Cylog no parte de la nada, parte de... -usted bien lo ha definido- hay... hay un marco, y hay un plan de acción que vamos a desarrollar en quince... en quince enclaves -eso son los previstos; yo espero que no se quede ninguno en el camino, pero eso son las previsiones... las previsiones iniciales-. De los... ¿y de qué se parte? Pues se parte de los meros centros de transporte que existían. La Junta había invertido ahí, a lo largo de muchos años, pues unos 70 ó 80 millones de euros en el desarrollo de esos centros... meros centros de transporte, que, para diferenciarlos de lo que son polígonos logísticos, un centro de transporte atiende únicamente a las tripulaciones de los vehículos -es decir, restauración, servicios-; a los propios vehículos para que sirvan de... bueno, de acampada, de... de garaje, aspectos técnicos; o incluso a las empresas de transporte -seguros, etcétera, y servicios administrativos y otros aspectos-. Un enclave logístico es mucho más. Es evidente que un polígono... un enclave logístico, como polígono logístico,

desde luego, la importancia que ahora mismo... por ejemplo, el Estado está reconociendo al plan estratégico de... de apoyo al sector ferroviario en materia de mercancías parte de la logística como actividad que anuda, desde luego, y... e impulsa... e impulsa el tejido... el tejido empresarial.

Bueno, pues partimos de esos centros... meros centros de transporte, y los hemos convertido en polígonos o enclaves logísticos, bien con superficies anejas que llevan incorporada, pegadas al propio enclave, o bien buscando otros elementos donde desarrollar, precisamente, esas actividades logísticas, no solo... el polígono logístico suele estar pegado a un polígono industrial de uso común, de características generales, o bien allí donde existía. Pongo, por ejemplo, Centrolid, en Valladolid, está desvinculado de cualquier... pero porque estaba ahí, no vamos a desvirtuar ese... ese enclave logístico; puede desarrollar otras actividades en otra ubicación, pero con una sola gestión, con una dirección y con una planificación y una financiación única, que es lo que realmente importa. Pongo ese ejemplo, ¿no?

¿Y qué hemos hecho, y qué hemos hecho hasta ahora y en qué situación está, ciñéndome a la pregunta concreta? Pues bueno, pues, en estos momentos, de los quince enclaves que prevé el Plan, se encuentran en funcionamiento no cinco, tengo que corregirla, Señoría, porque se ha olvidado de Burgos y de Ávila; Ávila es de nueva construcción de la Junta de Castilla y León, lo ha puesto en marcha. Y lo ha puesto en marcha con un propósito muy claro: servir a la industria de la automoción de Ávila.

Yo le puedo decir que uno de los aspectos fundamentales de mantener esa... ese sector anclado en... en Ávila, de la empresa que desarrolla y fabrica estos... estos automóviles industriales ha sido... ha sido, precisamente, el asentamiento de los servicios y del enclave Cylog a pie de fábrica, donde estamos facilitando, precisamente, que la transferencia de... de... y el valor añadido que supone esto haya podido... y además, reconocido incluso por Japón como uno de los elementos fundamentales y de futuro, ha sido el enclave logístico de Ávila, el que está prestando esos servicios a esa empresa y al tejido productivo y... al tejido productivo vinculado a la empresa de la automoción, y con ánimo de seguir expandiéndose para servir a todo el sector industrial primario y secundario de la provincia de Ávila.

Burgos, ya está presente la Junta en el enclave logístico de Burgos, y tiene una participación significativa. A través de las diferentes sociedades instrumentales que se están desarrollando en el Centro de Transportes Integrado de Burgos, que es la pieza fundamental para desarrollar la actividad logística, pues, desde luego, donde ya participa la Junta y ya se están haciendo, desde luego... y Burgos ha sido un ejemplo de cómo había que hacer las cosas en este mundo de la logística.

León, desde luego, ha sufrido una transformación radical en cuanto al polígono logístico ubicado en Chozas, donde colabora el Ayuntamiento de León, el Ayuntamiento de Chozas y el Ayuntamiento de... ¿cómo se llama?... [murmillos] ... no, el otro... Onzonilla, en el desarrollo del mismo a través de un convenio con la Junta y ha evolucionado.

Salamanca, pues, bueno, el enclave logístico de Salamanca desde que está en Cylog, pues yo creo que ha sufrido un...

Palencia, ha sido gracias a la Junta... es nuevo, se ha desarrollado en colaboración estrecha con el propio Ayuntamiento, y hemos desarrollado una plataforma logística, que ahí está y que está teniendo, pues yo creo que un excelente resultado.

Y Valladolid ha sufrido también una transformación importante. Bueno, estos son logros, hitos, en hechos que están ahí, enclaves que ya funcionan y que ya sirven al tejido productivo.

En fase de construcción están Almenar de Soria y Miranda de Ebro; están construyéndose ya, y Almenar de Soria está desarrollándose allí donde lo ha necesitado. Las inversiones en Cylog no se pueden hacer -como decía antes también- a piñón fijo. Tenemos que adaptarnos a la demanda, tenemos que adaptarnos allí donde... porque, si no, es imposible, porque es que una cosa es la iniciativa de la Junta, el apoyo de la Junta, el impulso de la Junta y la ayuda financiera de la Junta, pero es un proyecto empresarial que deben acometer los empresarios con criterios de mercado. Y no hay más.

En fase, y muy avanzado, Aranda de Duero. Hemos hecho muchas inversiones en el Centro de Transporte, y paralelamente estamos desarrollando una iniciativa en estrecha colaboración con el ADIF y con... y con la Asociación constituida para enganchar al polígono de Prado Marina el ámbito y el transporte de mercancías, y allí estamos nosotros, allí está Cylog, allí está la Junta de Castilla y León para facilitar precisamente eso.

Yo le puedo decir que en próximas fechas sacaremos a licitación el proyecto de desarrollo logístico de Aranda de Duero, conforme al proyecto de ejecución autorizado por el ADIF. Hemos tenido que esperar ese tiempo y hemos tenido que esperar a que el Ayuntamiento de Aranda de Duero desarrollara y cambiara el uso del suelo para estas actividades, y reordenando otra parte, y todo eso, que el Ayuntamiento de Aranda ha estado año y medio, nosotros... no quiero cuestionar nada, porque con el Ayuntamiento de Aranda, desde luego, hay una estrecha colaboración para desarrollar este proyecto. Yo le puedo decir que cuando llega la modificación del Plan General de Urbanismo a la Consejería de Fomento, a la Dirección General de Urbanismo llega en junio, en

agosto todavía tenía que actuar el Ayuntamiento de Aranda de Duero en una serie de permisos, pero a finales de agosto, por orden de la Consejería de Fomento, de este año, se aprobó la modificación del Plan. Ya ve usted, la verdad, la rapidez con que hemos actuado desde la Junta de Castilla y León para facilitar, precisamente, ese acceso ferroviario, que es vital para la industria de transformación del acero, como así lo ha reflejado muy recientemente en un encuentro que hemos tenido hace escasamente un mes en Aranda de Duero el Secretario General de Transportes del Ministerio de Fomento, señor Cachafeiro, junto con el Director General de Renfe, Manuel... Manuel... no me acuerdo cómo se llama, cómo se apellida, pero es bastante conocido, de Renfe logística, donde estaban operadores y donde hemos puesto de manifiesto la necesidad de ese acceso ferroviario para dar valor al polígono industrial de Prado Marina, porque es una industria fundamental, básica y crucial para Aranda de Duero, para Burgos y para Castilla y León, desarrollar actividades logísticas, vinculadas al transporte de grandes bobinas, porque por carretera resultan imposible.

El área central, que abarca, fundamentalmente, la inmensa... pues el... si hay mil quinientas hectáreas que desarrollar, el área central tiene novecientas ochenta y siete. Hace dos años, o año y medio, la Junta sacó a licitación un concurso para el proyecto de ejecución de la primera fase. Es evidente que el área central tendrá un desarrollo de veinte-treinta años. No se puede hacer mil... cerca de mil hectáreas logísticas en un... y, por supuesto, el modelo Cylog se pensó en el año dos mil cinco-dos mil seis, con criterios diferentes a los que en estos momentos existen. Porque la economía ha evolucionado, y, como usted bien ha reconocido, la logística es una actividad pegada al tejido productivo, al sector industrial, que, desde luego, se va a remolque de ella. ¿Cómo no va a tener un impacto? Tiene un impacto muy considerable. Hay una desocupación en los centros actuales en funcionamiento no porque lo hagan mal, sino por imposición y las reglas crueles del mercado de un 30%. Y eso hay que tenerlo muy en cuenta a la hora de planificar las inversiones y de reactivar precisamente esos centros.

Y en fase de diseño... aunque Segovia, desde luego, cuenta con una centro de transportes y una actividad logística ya incipiente y prevista en el propio... en los propios convenios que suscribió la Junta con el Ayuntamiento de Segovia, en virtud del cual nos tiene que ceder una parcela el Ayuntamiento de Segovia, y estamos esperando para ampliar esas actividades logísticas y todavía no se ha producido, pero eso no significa que no estemos buscando alternativas, porque es lógico que hay que buscar alternativas para Segovia en otras ubicaciones, y estamos en ello. Pero ya cuenta con un centro muy importante y que prácticamente ha sido financiado en su totalidad por la Junta de Castilla y León.

Ponferrada y Zamora. Zamora se planeó y se formalizó un convenio hace unos años, pero hay un desarrollo integral del ámbito de Zamora donde se ha incorporado en la actividad logística la actividad empresarial, actuaciones de la propia Diputación y del propio Ayuntamiento, porque creemos imprescindible establecer una coordinación de actuaciones y el impulso que Zamora necesita en el ámbito de ese Plan Regional que recientemente ha sido aprobado. Nosotros ya habíamos suscrito un convenio con Zamora para desarrollar un centro logístico, que, evidentemente, hemos tenido que adaptarlo, pero por inercia pura del mercado, al nuevo planteamiento, que nos parece mucho más eficaz y que, en aquel entonces, pues no existía con esa visión unitaria e integral.

Ponferrada. Se ha terminado de aprobar el plan de modificación urbana, donde contempla un área fundamental de actividades logísticas, y estamos... y estamos... desde luego, también hemos convenido con el propio Ayuntamiento y se han dado los primeros pasos para que se desarrolle, y además con... con subvenciones también a varios... a varios Ayuntamientos para que desarrollen, desde luego, en fase de proyecto, los análisis pertinentes y la búsqueda de suelo, que es, en principio, lo fundamental para acometer inversiones.

Por último, queda Arévalo, que estamos analizando con el propio Ayuntamiento la ubicación mejor.

Más o menos, estos son los... la situación de los enclaves, en sus ámbitos... en sus características importantes.

Centrándonos en datos y en detalles -bien lo decía usted-, mil quinientas hectáreas: en estos momentos hay mil trescientas cuarenta y cuatro hectáreas en fase de proyección o de diseño (hay que tener en cuenta que las novecientas ochenta del enclave logístico regional abarcan la mayoría), hay noventa y nueve hectáreas en desarrollo y ciento ocho... y ciento ocho disponibles.

Me dice usted que hay una disminución de la superficie en León. Pues en León está previsto... había en un primer momento unas veinte y pico hectáreas, pero con un ámbito de actuación de cuarenta, pegadas al enclave, de cara... El suelo en el ámbito logístico tiene que ser barato por definición, porque, si no, no hay forma humana de desarrollar... de desarrollar inversiones. El suelo tiene que ser barato, y tiene que ser... y tiene que ser desarrollado, al margen de que tiene que tener una ubicación estratégica dentro de la red lineal de comunicaciones, imprescindible, tiene que estar... cumplir ese primer requisito; después, tiene que ser suelo rústico, o accesible, o asequible, perdón, a la inversión pública y a la inversión privada.

Bueno, pues en León, desde luego, no es exacto que... que se haya disminuido, sino que hay un proyecto

de ampliación muy importante, de cuarenta hectáreas. Y además hay acuerdos con... con... con... y estamos desarrollando acuerdos con el ADIF, que después le... le concretaré, precisamente para integrar las acciones y que las diferentes medidas que se están adoptando en el ámbito de la logística, de nuestra estrategia, pues no queden diseminadas ni... ni dispersas. Aquí los recursos son fundamentales.

Desde el punto de vista de la estructura organizativa, pues, desde que está implantado Cylog, se han creado veinticinco nuevas sociedades, hay implantadas ciento dieciocho empresas auxiliares y complementarias, hay seiscientos cincuenta y seis sociedades que utilizan algunos de los servicios disponibles, y hay integradas en estos... en estos polígonos logísticos sesenta y dos empresas productoras, donde la logística es un elemento crítico en su... en su actividad empresarial.

Pero, fíjese que, de esto, yo creo que lo que... quiero resaltar, de lo que es el proyecto logístico, otro aspecto que muchas veces se olvida y que es el que está haciendo y dando valor, y dando una cualificación... Por cierto, hemos sido premiados por varias publicaciones de primer orden nuestro proyecto logístico; hemos sido premiados en el Plan Petra por el Ministerio de Fomento por esta estrategia, que, desde luego, es muy innovadora en muchos aspectos. Usted lo ha reconocido, y se lo agradezco, cuando ha dicho que la Junta de Castilla y León se anticipó a muchas Comunidades para desarrollar su estrategia, buscando la estabilidad y la permanencia; esa estrategia que hemos plasmado en una norma jurídica, en un decreto de la Junta de Castilla y León, con el máximo consenso posible. Ha habido unanimidad también por parte de las Cortes a la hora de plantear las... lo que es la propia Estrategia Logística Regional, y que se plasmó en... en ese decreto, previo los informes pertinentes del Consejo Económico y Social, que lo apro... que lo apoyó, y el resto de los agentes económicos y sociales.

Pero le quería decir que fundamentalmente es un proyecto industrial de pymes que se asientan en polígonos que sirven a otros y que desarrollan una serie de servicios. Y yo creo que es donde estamos dando en el clavo: los servicios de la red. Hemos desarrollado un sistema de... de aduana única, fundamental para la importación y la exportación. Muchas se veces se olvida la importación, pero aquí casi importamos tanto como exportamos; e importar en óptimas condiciones es fundamental, por el ahorro de costes. Ese modelo de aduana única nos permite crear depósitos aduaneros en los polígonos industriales logísticos para permitir a la empresa que utilice esos servicios aduaneros pues fasear el pago, aplazar el pago del IVA, o de los impuestos que llevan anexos, puesto que mientras están en tránsito, mientras están depositados, no tienen por qué pagar. Se les facilita también las transacciones con el extranjero, con terceros países, no dentro del ámbito, lógicamente, de la Unión. Y yo creo

que es una herramienta fundamental, desarrollada en estrecha colaboración con la Agencia Tributaria; es básica para... para dar un impulso a esto.

Hemos implantado un sistema de gestión de calidad en todos los enclaves para que tengan un referente a la hora de... a la hora de que los servicios logísticos que llevan anejos, desde luego, tengan ese control, ese seguimiento y esa capacidad de ir mejorando día a día, a medida que se van implantando.

Hemos aplicado un red de nuevas tecnologías en todos los enclaves, bajo un sistema único de gestión. Eso es lo que da consistencia a la red. Un modelo de gestión único con una plataforma tecnológica, donde, cuando haya que intercambiar información, todos tengan la compatibilidad necesaria. Las nuevas tecnologías es pieza clave en el desarrollo de la logística, como pueden entender, sobre todo en la trazabilidad de la mercancía: saber dónde está en cada momento, si está en un barco, si está en un avión, o está... o de dónde viene, o si viene de Irlanda. Este es el sistema que estamos implantando en los enclaves sobre una plataforma tecnológica única.

Estamos desarrollando con las... con el Consejo Superior de Cámaras, a través de la Cámara de Comercio de Valladolid, y, por supuesto, del Consejo Regional de Cámaras de Castilla y León un sistema de gestión de cargas que permite a las pymes... va a permitir a las pymes elegir la mejor opción a la hora, por ejemplo, de mandar un palé de vino a Noruega, pues elegir la mejor opción, el mejor prestador de transporte, el mejor prestador aduanero, el mejor transitario y al menor coste, para que lo comparen. Y esos son... Bien sabe que estamos desarrollando acuerdos con diez puertos, y haciendo negocios y contratos con esos puertos "en León, en Salamanca, en la comunidad portuaria de... de Bilbao", desarrollando ya aspectos que se traducen en negocios; no en meros acuerdos institucionales, sino facilitando en ese paraguas institucional el desarrollo de los negocios y de los contratos.

Estamos yo creo que dando también un aspecto muy positivo en el Foro Cylog. El Foro Cylog es un foro de encuentro de expertos, de técnicos, de universitarios, que está teniendo una gran aceptación y que nos permiten vislumbrar el futuro y dar soluciones, de las múltiples que hay, con estos expertos, donde son encuentros y desayunos de trabajo, que se llevan muchísimos ya realizados, y con una gran aceptación.

Hemos creado una fundación con... en colaboración con los agentes económicos y sociales, y estamos desarrollando un plan de formación integral en estrecha colaboración y consensado tanto con CECALE como con UGT y Comisiones, que son los encargados de desarrollar los programas formativos, tanto obligatorios, e impuestos por la Unión Europea, que, como saben,

nos están invadiendo ahora con el CAP, que es el Certificado y Aptitud Profesional para los Conductores, los nuevos requerimientos para acceder a la profesión de transporte, los nuevos requerimientos para acceder a la profesión de aduanero... bueno, y lo estamos desarrollando en plena... consenso con ellos.

Y hemos desarro... desarrollado... "por no extenderme más, y... y buscar aspectos importantes" hemos desarrollado unas soluciones, en determinados sectores, en estrecha colaboración con las Consejerías implicadas. El sector de la automoción, uno de los aspectos de que... "a través del Ministerio de Industria" la Junta de Castilla y León uno de los aspectos que contempla como pieza clave es el... el impulso logístico, el nuevo escenario logístico; y eso se ha diseñado desde Cylog y se ha incorporado al documento del sector de la automoción.

En el... Mire, la logística tiene dos ámbitos, para... una, que es la cadena de suministro y aprovisionamiento, tanto de materia prima, productos intermedios o productos finales, como la infralogística, la intralogística. Y yo creo que con un ejemplo muy fácil, el ámbito sanitario: mover en un hospital farmacia, enfermos, recursos, eso lleva un análisis logístico interno increíble. Bueno, pues hemos desarrollado unos planes y estamos colaborando con varios hospitales para desarrollar precisamente eso, desde Cylog; eso es Cylog también.

En el ámbito de la automoción "le decía". Hemos trabajado también en el ámbito agroalimentario, en estrecha colaboración con el Plan de Promoción y Comercialización de... del sector agroalimentario, donde hay un apartado de logística que se ha disaña... se ha diseñado por Cylog.

En el ámbito de los biocombustibles. Hablo de sectores donde estamos actuando. Y estamos desarrollando una auditoría a cincuenta pymes de los diferentes sectores para saber muy bien por dónde hay que ir y que son... y que servicios necesita. Por eso le digo que Cylog tiene este... esta pata de las infraestructuras, pero tiene esta pata de los servicios que es la pieza clave; y eso es la logística integral tal y como la... la conocemos.

Y dos aspectos fundamentales que estamos desarrollando ahora: desarrollo de Plan Estratégico "o como quiera denominarlo, no sé en qué se convertirá" del Transporte de Mercancías por Ferrocarril, en el ámbito Cylog, y el Plan de Reactivación para los enclaves, actualmente, que están prestando servicios.

Uno, el último, el Plan de Reactivación es una pieza fundamental. La reactivación de los enclaves en el marasmo en el que nos encontramos en estos momentos, con un 30% menos de actividad, donde hay "insisto" desocupaciones, donde hay una competencia caníbal por

parte de... de otros agentes vinculados a la logística, nos ha obligado a replantearnos, coyunturalmente, el rigor o las pautas que habíamos aplicado para los enclaves en funcionamiento, con el propósito de facilitar, precisamente, la adaptación a las nuevas circunstancias del mercado. Ya no se trata tanto de hacer nuevas infraestructuras, sino como poner en valor las existentes, inyectar liquidez a los enclaves para que consigan la financiación adecuada... adecuada y apro... y aportar eso... ese valor que requieren, precisamente, el sector productivo actualmente. Para eso, hemos desarrollado un Plan de Reactivación que se basa, fundamentalmente, en la implicación directa de Provilsa -la empresa pública- en la gestión de los propios enclaves, bien a través de una inyección de capital en las sociedades gestoras, o a través de préstamos participativos, o a través de... de otros sistemas de intervención que faciliten, precisamente, esa nueva adaptación.

Y estamos desarrollando un Plan de Comercialización muy potente. ¿Cómo? Haciendo que grandes operadores de Europa, o del mundo, lleguen a pactos con la asociación Cylog para que ellos empiecen a usar, y nos aporten -precisamente- su experiencia; porque la logística no termina en España ni termina en Castilla y León, la logística llega a Europa o llega al mundo, y los contactos más allá son imprescindibles para que las navieras y el sistema de coordinación entre barco, tren, carretera se acomode en... de la forma más eficiente y más eficaz. Plan de Comercialización, implicación directa de la Junta en la gestión de los OG, en la... cuando digo de la gestión, implicación en la... en esa inyección de liquidez que necesitan los enclaves por las dificultades de financiación que tienen los enclaves y las sociedades que están dentro de los enclaves, y que he narrado antes.

Estrategia ferroviaria. Aquí, desde luego, vamos a remolque de lo que dice el Estado, que es el competente principal. Fíjese, nosotros mandamos, hace año y medio... -o hace año y pico que estamos colaborando con la Secretaría General de Transportes en el desarrollo-. Por fin, el Estado se ha dado cuenta de que tan importante como las infraestructuras lineales, o tan importante como... -que no sé si tan importante- o, por lo menos, en un plan... en un plano de mayor significación, hay que dar al transporte de mercancías por ferrocarril; hasta ahora se ha actuado en el subsector de viajeros, pero era imprescindible tocar el asunto de las infraestructuras... perdón, de... del ámbito de las mercancías. Los planteamientos de Cylog han sido... o, por lo menos... -yo no digo que trasladados- curiosamente, el Plan Estratégico del Ministerio de Fomento participa en un 90% de lo que ya nosotros habíamos previsto en nuestro Plan Cylog, de tal forma que los... que los nodos logísticos se integren en la cadena intermodal, sabiendo que las inversiones en mercancías, y en ámbito ferroviario, con una cota... o una cota de participación del 2, o menos del 2 -que antes era del 4 y ahora ha bajado-, pues se ha... se ha llevado.

Y, por último, el Plan de Reactivación, que es el que... el Plan de Revisión, que es el que contempla el propio modelo Cylog; Plan de Revisión que va a integrar todos estos aspectos (Plan Estratégico, nuevas... nuevas inversiones, la nueva demanda que hay), donde se recogerá y, desde luego, a lo largo... -y tal y como establece el propio... el propio modelo- lo estamos trabajando desde ese punto de vista más estructural y menos coyuntural.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra la señora Ana María Muñoz de la Peña, y le rogaría que respetase los tiempos establecidos de cinco minutos. Muchas gracias.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Gracias, Presidenta. Mire, estamos de acuerdo en que esto... la Junta se anticipó; se anticipó con el Plan Logístico. Era un compromiso de Herrera, era un mandato de las Cortes de Castilla y León, era un compromiso de Legislatura del Partido Popular, y sí es cierto que se anticipó en el año dos mil cinco, pero a partir de ahí se estancó. Y se estancó y paralizó todo el impulso -o todo el procedimiento-, paralizó las inversiones, porque de los quince enclaves logísticos -le insisto-, cinco en funcionamiento. Usted me insiste en que Ávila... Ávila funciona. Mire, Ávila... la previsión en Ávila era automoción y agroalimentario; la parte de automoción, con la empresa de vehículos de Ávila, está... está, tienen convenios, tienen parte, pero, desde luego, el... el enclave no está operativo y abierto, y, desde luego, falta... falta toda la parte prevista de agroalimentaria.

Y... y Burgos, dice que ya está la Junta. Bueno, pues en Burgos que no hay sociedad gestora, no hay sociedad logística, no hay centro de compras. Si es así, corríjame y dígame cuál es la sociedad gestora de Burgos, cuál es... sí, perdón, la sociedad gestora de Burgos, sí, es CT Aduana de Burgos, pero no hay... hay aduana, pero no hay sociedad gestora; dígame cuál es la sociedad logística, la sociedad gestora y cuál es el centro de compras de Burgos.

Y las estadísticas así lo demuestran también. No hay... y las últimas estadísticas... yo tengo la última estadística publicada, al mes de septiembre del año dos mil diez, y no hay actividad. Hay actividad: Benavente, Ponferrada, León, Palencia, Salamanca, Segovia y Valladolid. No todo es actividad de vehículos, algunos simplemente son centros de repostaje, no hay otra cosa. Pero, en cualquier cosa... en cualquier caso, no hay actividad ninguna en Ávila y no hay actividad ninguna en Burgos.

Y estas estadísticas nos demuestran que funciona, por ejemplo, el que más actividad en movimiento de vehículos tiene, Salamanca, en torno a unos veinte mil

cuatrocientos vehículos de media mensuales; le sigue Valladolid con nueve mil; Benavente con seis mil; León con mil novecientos; y Palencia, por ejemplo, se limita solo al repostaje y no presenta movimiento de vehículos alguno o ninguno.

Que dice que tienen un plan de calidad, un sistema de control de calidad. Pues le recomiendo que pase por Salamanca y por el centro de Salamanca. Le voy a dar solamente algunas pistas de... de lo que puede ocurrir. Mire, escasamente señalizado, por ejemplo; cuando vienes de la autovía de Castilla y te... y cambias de la autovía... o sea, de la Ruta de la Plata y te incorporas a la Autovía de Castilla, es imposible averiguar que hay un centro de logística en Salamanca, no está señalizado; sí está señalizado en la Autovía de Castilla dirección Portugal, pero, desde luego, cuando cambias de autovía, cambias la Ruta de la Plata a la Autovía de Castilla, desde luego, no está señalizado, no lo puedes ver. No se puede repostar; a pesar de que ha tenido a lo largo... -según las estadísticas- en el año dos mil nueve-dos mil diez, importantes movimiento de repostaje, en torno a quinientos mil litros mensuales, con una media de cuatrocientos cincuenta y dos mil litros mensuales, pues, en estos momentos, llevan prácticamente todo el año dos mil diez sin poder repostar. Es verdad que es una empresa que lo suministra, que está pasando dificultades económicas, pero que, en cualquier caso, pues necesitará ayuda. Pues aplíquesele este sistema también que hay previsto de reactivación económica y de comercialización. Al fin y al cabo es comercialización y actividad económica lo que está generando, y está pasando serias dificultades, con lo cual los transportistas es un servicio que no... del que no disponen; no pueden repostar en Salamanca, o pueden repostar un día de los treinta del mes.

No hay un área... Y, mire, esto es importante, sí, porque un centro de logística en el que se mueven en torno a veinte mil camiones mensuales, de media, veinte mil quinientos camiones mensuales de media, que no haya un área de descanso, una zona de descanso para los transportistas, pues mire, es que no se puede explicar, es que no se entiende. El horario de cafetería, cierran a las diez de la noche, no abren hasta las siete y media de la mañana. En la calle, claro, en la cabina; no hay un baño abierto, no hay duchas, no hay una zona de descanso, no hay una zona donde puedan pasar la noche, abierta durante toda la noche; se tienen que ajustar al horario de cafetería. Esto se lo recomiendo para este sistema que dice que tienen en marcha de control de calidad.

Las últimas nevadas lo convirtieron en inaccesible. Como caigan tres nevadas o una nevada seguida y fuerte, desde luego, el Centro de Transportes, el Centro Logístico de Salamanca no se puede utilizar, se hace inaccesible completamente. Al final, ¿qué es esto, un simple aparcamiento de camiones? Pues no señor, no señor; un área logística... logística, un enclave logística no

es un mero aparcamiento de camiones. No lo es, no lo es y tiene que tener otros servicios complementarios. En eso estoy totalmente de acuerdo con usted. Es cierto que el modelo se inicia con los centros de transportes operativos en... en ese momento, las noventa hectáreas operativas en ese momento. Con eso se inicia, pero es que ahí nos hemos quedado, hemos avanzado muy poco. Y esto es distinto a los polígonos industriales, totalmente distinto, pero sí los polígonos logísticos incluidos en los centros de transporte o los centros de transporte incluidos dentro de los polígonos logísticos, con todos los servicios complementarios que supone, hasta llegar a una ZAL, a una Zona de Actuación Logística, con servicios de aduana, que han existido siempre y que siguen existiendo, que hay que procurar ir... ir integrando en la zona, en los enclaves logísticos. Evidentemente, en Salamanca, por ejemplo, la zona de aduana estaba ubicada en el antiguo mercado y ahora se está integrando donde debe de estar, en la zona logística, accesibles a la intermodalidad en los casos que se pueda y con los servicios que corresponda.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señora Muñoz de la Peña, vaya finalizando. Ha consumido su tiempo.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: (Sí, sí... Sí, termino, Presidenta. Le ruego sea un poco benevolente porque el Director General, pues, se ha extendido. Si no, pues, tendré que convocarlo para hablar de lo mismo pasado mañana. De manera que, para ahorrarnos el trabajo tanto de él como de la propia Comisión, le ruego sea benevolente. Y termino rápido. Voy a ir muy rápido).

Mire, de los convenios que ha firmado con los puertos secos, tenía el modelo previsto la firma de quince, han firmado realmente diez, tienen pendientes de firmar, pues, con Ferrol, con Vigo, el puerto fluvial de Vegati... de Vegaterrón -este es aparte; no sé si firmarán o no firmarán, en qué momento firmarán, pero, en tanto en cuanto no... no sea accesible, no tenga una carretera en condiciones, difícilmente va a tener operatividad-, falta Tarragona, Bilbao y Avilés.

De las sociedades instrumentales -que pensé que iba a referirse a ellas-, pues, en el dos mil nueve debería haber quince -le faltan todavía diez-; en el dos mil nueve, el año pasado, deberían estar quince sociedades gestoras -también les faltan cinco-, nueve centros o centrales de compra -les faltan tres- y los planes negocio y financieros en el dos mil... en el dos mil once deberían tener todos listos, y les faltan diez todavía.

Respecto a los ejes de transporte y los... los ejes de transporte o corredores básicos, de los cinco previstos, pues, en el Transeuropeo, por ejemplo, de los seis enclaves previstos, tres están en funcionamiento nada más. De... en el eje oeste... Este-Oeste, el Corredor del

Duero, de los cuatro enclaves previstos uno está en funcionamiento, nada más, el de Valladolid; en la Zona Central, de los tres previstos, solo dos en funcionamiento; en la Ruta de la Plata, de los cinco, tres; y en el eje Madrid-La Coruña, de los seis enclaves previstos, solamente dos están funciona... en funcionamiento.

Y por actividad... por actividad, los enclaves por actividad, falta el farmacéutico de Aranda de Duero, y de automoción; el minero y agroalimentario industrial de Ponferrada; los dos industriales, el de Miranda y el del área central; los dos de automoción e industriales de Arévalo y de Burgos; los dos de automoción y agroalimentarios también faltan, y dos agroalimentarios en Segovia y en Soria, que también están perdientes... pendientes.

Respecto... Al final, la intermodalidad se puede dar en siete de ellos, pero no funciona en cuatro: en Arévalo, en Burgos, en Miranda y en Ponferrada. Con razón es necesario poner en marcha ya, de manera urgente, el sistema previsto de revisión, evaluación y control.

Y, mire, nos preocupa mucho que, efectivamente, se ha... ha disminuido un 30% la actividad, la desocupación de los enclaves, la competencia, que... que califica como de "caníbal". Bueno, pues es cierto, estamos en un proceso de recesión, pero, precisamente, la inversión pública es una inyección para reactivar la economía, y nos preocupa que, amparados en esto, puedan aplicar recortes al modelo y aprovechar la revisión para recortar inversiones en el modelo. Porque les recuerdo que debían haber invertido hasta el año dos mil diez 25... 225 millones de euros, que no sabemos dónde están, y le haremos preguntas para que nos confirme por escrito cómo están. Porque, puestos de trabajo, efectivamente, estamos muy necesitados. Si el modelo se hubiera completado como estaba previsto, hasta estos momentos hubiéramos creado seis mil doscientos diez puestos de trabajo; la realidad es que, con todo lo que tienen pendiente, faltan por crear seis mil doscientos diez puestos de trabajo, no estamos como para permitirnos perder esta empleabilidad.

La Ventanilla Única del Transportista, bueno, pues, mire, cuando habla con los transportistas y les pregunta por la ventanilla única les suena a chino a todos ellos, no saben de qué están hablando. ¿Pero qué ventanilla única, aquella del Ayuntamiento?, ¿o aquella que tienen las oficinas de las Diputaciones? O sea, para nada. Para nada. No saben de qué les estamos hablando. Como lo del Teléfono del Transportista, aparte del de tráfico, el Teléfono del Transportista ofertado en el modelo Cylog no existe, o, si existe, dígame cuál es, porque estaría encantada de llamar y que alguien me respondiera. La formación integral...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señora Muñoz de la Peña, lleva el doble del tiempo establecido.

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Termino. Finalizo. Finalizo, Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Y el Reglamento, pues es que... hombre, se puede doblar, pero, ya no más, ¿eh?

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Sí, finalizo. Finalizo. Respecto a las nuevas tecnologías, pues, podemos hablar en otro momento, igual que la Formación Integral Cualificada, que también dejaremos para hablar en otro momento.

Y, finalmente, para concluir, solamente decirle que a... en el año dos mil diez tenían que estar en marcha todos los nuevos enclaves y el despliegue de los existentes con la revisión realizada. Ni hemos hecho la revisión, ni se han completado los enclaves. Y, desde luego, para el segundo periodo, la consolidación, me estoy temiendo, por lo que ha anunciado hoy aquí, que lo único que podamos encontrar sean recortes en el modelo previsto -que recuerdo, compromiso del Presidente Herrera, compromiso de Legislatura del Partido Popular- y que contarán con el respaldo y el impulso y el apoyo del Grupo Parlamentario Socialista si ponen en marcha finalmente y le dan la velocidad y el impulso, el dinamismo que merece y requiere el proceso y el modelo, que está con un retraso importantísimo, que debería estar finalizado y está iniciándose, incipiente. Lo siento por el retraso, por la tardanza. Y muchas gracias, Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Muñoz de la Peña. Es que a lo mejor la próxima Comisión llevamos solo una pregunta, igual es cuestión de hacer eso.

Para turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Bueno, yo siento haberme extendido tanto, pero es que la pregunta era de todo el modelo Cylog y enclave por enclave, y esto es una de las patas fundamentales de la Consejería de Fomento: el desarrollo logístico. Y he tenido que... y no he llegado, ni... ni mucho menos, ni a la mínima parte de lo que habría que decir.

Señoría, yo creo que los datos que he ofrecido son suficientemente ilustrativos: datos, cifras y hechos. Y ahí están, no tengo que volver a repetir. Le insisto en que Ávila hay un enclave en funcionamiento, que está enfocado al sector de la automoción porque nos parece fundamental actuar en el ámbito de la automoción, y, evidentemente, con el propósito de que evolucione para las actividades del sector agroalimentario.

En Burgos hay varias sociedades logísticas, varias, que están explotando un tren que va, creo recordar, a

Barcelona. Hay varias sociedades logísticas implantadas en el polígono, porque las sociedades logísticas son usuarios, es un usuario más del polígono logístico, y hay varias sociedades logísticas implantadas en Burgos.

Con respecto al... al área de Salamanca, el área de Salamanca tiene una... está integrado en una ZAL, en una Zona de Actividades Logísticas, o en una zona de actividades económicas, donde hay un polígono agroalimentario, donde hay una feria también agro... de ganado, donde hay un puerto seco que... llamamos puerto seco, y a mí no me gusta este término, porque no me parece el más adecuado, sino una plataforma intermodal, que se está desarrollando en la ampliación pertinente, y aquellas necesidades de espacio, que en estos momentos usted parece ser que ha detectado, pues seguro que se verán... se verán complacidas con el desarrollo del mismo.

¿Sistema de seguimiento y control? Antes se me ha olvidado decirle que tenemos un registro Cylog, que fue aprobado por la Orden de la Consejería de Fomento 1570/2008, por el que se regula la estructura, el funcionamiento y el seguimiento de los enclaves donde se registran no solo las infraestructuras, los equipamientos, las instalaciones, sino los servicios, y es un... y está desarrollado por una instrucción que dio la propia Dirección General. Y, además, todas las semanas -en el propio Decreto de 16/2007, de veintiséis de febrero, de Cylog, se establece la comisión de seguimiento-, todas las semanas nos reunimos la Asociación Cylog y la Dirección General o la Consejería de Fomento para ver cómo van evolucionando los enclaves, porque es precisamente esto la pieza fundamental del día a día.

Ventanilla Única del Transportista. Hay en muchos enclaves servicios donde la propia Administración se desplaza para visados de autorizaciones, para nuevas autorizaciones o prestar esos servicios. Falta el desarrollo de la Ventanilla Única, pero, bueno, pero, como todo proceso vivo, tiene su evolución y tiene su momento. Solo quiero que vea cualquier otro enclave, por ejemplo, en Miranda, que no sea de la Junta, y verá que llevan más de veinte años desarrollándose, y... y han conseguido muy poco, y estamos hablando de enclaves... O solo tiene que ver el desarrollo del propio Ministerio, que ahora se fija, precisamente, en los enclaves logísticos como forma de actuar en el... dentro de lo que es la revitalización del transporte de mercancías por ferrocarril. Esto es un proceso que dura tiempo; las inversiones, insisto, no se pueden hacer día... todas juntas, ¡solo faltaba eso! Tiene un proceso que habíamos previsto de diez años, pero el desarrollo ferroviario en el propio Cylog se dice que se hará acompañadamente conforme al desarrollo del Ministerio. No es posible actuar en ferrocarril si no es con el pláctet del Ministerio de Fomento. Y ya hemos hecho y ya hemos suscrito el pertinente convenio con el ADIF donde hemos fijado

los nodos de actuación donde vamos, precisamente, a intervenir en el desarrollo... Y unas veces será para facilitar accesos, otras veces será para plantear plataformas intermodales y otras veces... y otras veces será en función de los códigos de circulación del propio Ministerio de Fomento. Esto, nosotros vamos a remolque, pero vamos y... y queremos estar con ellos y coordinar... de forma coordinada.

Al resto de las cuestiones que usted me ha planteado, pues me subsumo en la respuesta primera, porque yo creo que fue muy exhaustiva, con datos y detalles. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. Por el señor Secretario se dará lectura del tercer punto del Orden del Día.

POC 877

EL SECRETARIO (SEÑOR SOLARES ADÁN): Sí. Tercer punto del... Tercer punto del Orden del Día: **"Pregunta con respuesta Oral ante la Comisión, 877, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores doña Ana María Muñoz de la Peña González, don Alfredo Villaverde Gutiérrez, don Pedro Nieto Bello, Ángel Solares Adán, don Ildefonso Sánchez Velázquez y don Pascual Felipe Fernández Suárez, relativa a planes de transportes urbano y metropolitano de Castilla y León, y que fue publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, en el número 356, de fecha nueve de septiembre de dos mil diez"**.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para formular la pregunta, tiene la palabra don Alfredo Villaverde, por espacio de tiempo de diez minutos. *[Murmullos]*. ¡Ay!, es verdad, perdón. Ildefonso Sanz Velázquez.

EL SEÑOR SANZ VELÁZQUEZ: Sí. Buenos días. Gracias, señora Presidenta. Señor Director General, la coordinación entre el transporte urbano e interurbano es fundamental, como lo es la cohesión de la red de transportes públicos que operan en la Comunidad, para la buena prestación del servicio y la cohesión de la red de transporte público, así como para prestar las soluciones necesarias y eficaces para la movilidad e intercambio de los ciudadanos.

El Título III de la Ley 15/2002, de veintiocho de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, regula la coordinación de los servicios de transporte urbanos e interurbanos. La coordinación de los servicios urbanos e interurbanos tiene como finalidad integrar en una sola red articulada los servicios de transporte en aquellas zonas donde varios núcleos urbanos dependan de diferentes municipios o por su situación económica, social, geográfica, asentamiento y

volumen de población necesitan racionalizar y armonizar sus modos de transporte público y garantizar con ello la movilidad de sus ciudadanos, impidiendo la segregación y el aislamiento, para lo cual la coordinación es fundamental.

Para ello, los planes coordinados de explotación se configuran como un instrumento básico y eficaz para regular las relaciones entre servicios urbanos e interurbanos y potenciar el funcionamiento integrado de las redes de transporte en las ciudades y las aglomeraciones urbanas o municipios de su entorno más próximo.

La Junta lo inició en dos mil tres, y, por el momento, solo tiene aprobado el Plan de Transporte Metropolitano de Salamanca, Burgos y Segovia; León, en trámites; y pendiente Palencia, Ponferrada y Valladolid. No se plantea, siquiera, en Zamora, Soria, Ávila, Aranda de Duero, Miranda de Ebro o Medina del Campo, etcétera.

Los compromisos del Partido Popular en esta Legislatura en el transporte metropolitano eran los siguientes:

Primero: "Desarrollaremos la Ley de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León, regulando, entre otros aspectos, los sistemas de autorización, gestión y financiación de las estaciones de autobuses y otras instalaciones de viajeros". No lo han cumplido, no hay desarrollo reglamentario.

Segundo, ustedes decían: "Reorganizaremos el transporte metropolitano en las principales áreas urbanas de la Comunidad, mediante la elaboración, en cada una de ellas, de planes coordinados de explotación para facilitar y mejorar los desplazamientos entre nuestras ciudades y las localidades ubicadas en sus áreas de influencia, en aplicación de la ya mencionada Ley 15/2002, de veintiocho de noviembre, de Transporte Urbano y Metropolitano de Castilla y León". Y está claro que esto tampoco lo han cumplido.

Desde el Grupo Socialista hemos hecho varias propuestas, a las que ustedes siempre nos han votado en contra. Por ejemplo, que se impulse la creación y puesta en marcha de los planes metropolitanos de transportes en Palencia, Ponferrada y Valladolid, de manera que todos estuvieran operativos en el año dos mil nueve; que se realice un estudio de necesidad de implantación del transporte metropolitano en Ávila, en Soria y en Zamora; realizar los estudios de movilidad necesarios en las grandes aglomeraciones urbanas de Castilla y León, a fin de poder determinar las necesidades de coordinación; impulsar los acuerdos con los Ayuntamientos o Entidades Locales afectadas para la formulación y la posterior elaboración, por la comisión técnica que se pueda crear al efecto, de los planes coordinados de explotación, con el fin de mejorar la coordinación del transporte público de viajeros, y garantizar el derecho a

la movilidad y a la accesibilidad de los castellanos y leoneses.

Nos gustaría que usted nos contestara por qué la Junta no está de acuerdo... de acuerdo con estas propuestas, cuando todas ellas, creemos nosotros, están llenas de sentido común y coherencia.

Por todo lo aquí expuesto, señor Director General, le formulamos las siguientes preguntas. Primera, ¿en qué situación se encuentran los futuros planes de transporte metropolitano de León, Palencia, Ponferrada y Valladolid? Segundo, ¿cuándo considera la Junta de Castilla y León que pueden estar aprobados y en funcionamiento? Y tercero, ¿prevé la Junta de Castilla y León el referido plan para Zamora, Soria y Ávila -y le añado yo, señor Director General-, Aranda de Duero y a Miranda de Ebro? Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sanz Velázquez. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el señor Director General de Transporte.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, señora Presidenta. Gracias, Señoría. La verdad es que estas preguntas tienen miga, ¿eh?, porque son toda la política general de la Junta en esta... en esta materia. Los planes, llevamos trabajando en ellos bastante tiempo. Voy a hacer, y voy a ser... intentar ser breve haciendo algunas premisas o puntualizaciones previas.

Los planes de coordinación metropolitana, en esencia, el transporte metropolitano es un... es, en esencia, un transporte semiurbano, casi urbano, con horarios, frecuencias, recursos móviles, tarifas, y, por lo tanto, hay que darles esa dimensión y esa conceptualización previa, como... como requisito fundamental, porque, si no, no se entiende que es un plan de transporte metropolitano.

No todos los entornos o capitales tienen la masa crítica suficiente para aprobar un plan de coordinación, en función... en función de la población a la que atiende, ni más ni menos; no todos, ni mucho menos. Un plan metropolitano hay que dibujarlo, diseñarlo y programarlo en sus justos términos.

Y hay un factor clave, los planes de coordinación se desarrollan si los Ayuntamientos quieren, si los Ayuntamientos quieren; es a iniciativa de los propios Ayuntamientos. ¿Y qué Ayuntamientos, de acuerdo con la Ley nuestra de Transporte Urbano y Metropolitano, han impulsado o desarrollado esta iniciativa? Pues hemos formalizado seis convenios de colaboración en seis entornos -Salamanca, Burgos, Segovia, León, Valladolid y Zamora-, porque han querido ellos. Ciento doce Ayun-

tamientos y trescientos núcleos de población son los afectados, en el ámbito general, por estos planes: en Salamanca, nueve Ayuntamientos; en Burgos, treinta Ayuntamientos y cincuenta y seis núcleos de población; en Segovia veinticuatro Ayuntamientos y cuarenta y ocho núcleos de población; en León once Ayuntamientos y noventa y cuatro núcleos de población; en Valladolid dieciocho Ayuntamientos y cincuenta núcleos de población; y en Zamora veinte Ayuntamientos y veintiocho núcleos de población.

Me pregunta, sobre estas premisas que le acabo de decir, cuáles son la situación y cómo se encuentran los planes de León, Palencia, Ponferrada y Valladolid. Pues mire, en León afortunadamente estamos en la fase final, después de bastante tiempo de desarrollo. Los planes, pues "como su propio nombre indica" poner de acuerdo a multitud de operadores; poner de acuerdo a los Ayuntamientos; poner de acuerdo a desarrollar una red entre interurbana y urbana "porque un plan de coordinación, en esencia, parte de dos Administraciones titulares, el del núcleo de atracción importante, capital de provincia o ciudad, y los pueblos de alrededor, donde tiene que haber una integración física y una... y unas... de relaciones sociales, laborales, económicas de todo orden, para justificar un plan de coordinación; si no, no tiene sentido, si no, eso no tiene sentido"; y poner de acuerdo para cambiar los títulos de cincuenta o sesenta o setenta concesiones; cambiar una nueva forma de actuar: quienes piden y... los servicios en cantidad a implantar son los propios Ayuntamientos, pero tiene que haber, por definición, una colaboración del propio Ayuntamiento y una cooperación a base de ayuda económica, no vale solo... no vale solo la Administración titular; y solo se ponen de acuerdo dos, si los dos quieren.

El Ayuntamiento de León, afortunadamente, en el último año ha dado un vuelco a su... a su planteamiento y ya estamos en disposición de diseñar redes que integran tanto el aspecto urbano como el interurbano, porque por la confusión "como usted bien sabe que hay" y la integración que hay entre los términos municipales de la... de la metrópoli de León... y podemos decir que nos hemos puesto de acuerdo en la integración física, en la prestación de los servicios, en la cantidad de los servicios, en la integración jurídica. Nos hemos reunido más de cuarenta ocasiones unilateralmente con los Ayuntamientos, el conjunto de los Ayuntamientos, unilateralmente con los concesionarios, en conjunto, todos a la vez, con propuestas de un tipo, con propuestas de otra.

Yo creo que la primera fase de implantación del transporte metropolitano de León estará en los próximos días; no sé si a finales de este año o a principios del año que viene, depende de unas mediciones técnicas que hay que hacer en los propios autobuses. Y este plan, desde luego, integra tanto... o va a integrar tanto a la red ferroviaria de cercanías de FEVE que tiene León, con billetes

únicos, integra a los Ayuntamientos del... del alfoz; y la Junta, desde luego, es la que va a implantar tarifas sociales en este... en este desarrollo. Hemos implantado en ciento veintidós autobuses la plataforma tecnológica para permitir que los cobros vayan a cada... a cada concesionario, o lo que corresponde a la parte de León, al Ayuntamiento de León, o lo que corresponde a la parte de los demás.

Lo que le estoy intentado decir es que... es que es un ámbito muy complejo, donde se han refundido y redistribuido las rutas, las frecuencias, los horarios, conforme a las peticiones de los Ayuntamientos y de FEVE; donde se han integrado las redes urbanas e interurbanas; se han integrado las tarifas; y estamos desarrollando los intercambiadores por petición expresa del propio Ayuntamiento de León.

El 60% del coste lo va a sufragar la Junta. La Junta lleva ya en el transporte metropolitano de León 5,8 millones de euros invertidos ahí; y los dos... y 2 millones invertirán los... en total el conjunto de los Ayuntamientos.

El de... me decía también el plan de Valladolid. Mire, en Valladolid se firmó el protocolo de colaboración ya hace unos años, y hay un requerimiento o una circunstancia técnica que está retrasando la puesta en marcha del plan, por una cuestión puramente "insisto" tecnológica: el Ayuntamiento de Valladolid, a través de la empresa pública que gestiona el transporte urbano, tiene unos contratos firmados con su proveedor de... financiero "que es Caja... no sé si es Caja... Caja Duero", y que esos contratos no vencen... no vencen hasta dentro de... o finales de este año o primeros del año que viene, y es necesario compatibilizar toda la instalación tecnológica en los autobuses urbanos y en los autobuses interurbanos "como hicimos en León hace dos o tres años, compatibilizarlos" para poder, desde luego, hacer... hacer las transacciones y las transiciones de flujos de viajeros, tanto en el ámbito urbano como en el ámbito interurbano; porque un señor con un billete de San Andrés del Rabanedo se puede recorrer León sin problemas, a través de billetes con tarifas integradas, según... según coja una tarifa urbana o interurbana.

En Valladolid eso está pendiente, y... y una vez que defina el Ayuntamiento de Valladolid, cuando finalice su contrato con ese proveedor financiero, pues, desde luego, implantaremos nosotros en los propios... en la red metropolitana nuestra para hacerla compatible, porque no vamos a hacer inversiones de tres o más millones de euros para tirarla: ni nos lo permite la sociedad, ni nos lo permite las finanzas. Y estamos en esa fase. Pero están prácticamente definidos, se han hecho los estudios de movilidad que duran año y medio o dos; porque, claro, hay que saber la movilidad y el flujo que hay en verano, en invierno, en otoño o en primavera, y a lo largo de un periodo de tiempo.

En el resto, y le voy a contestar de forma global, para el resto de las... En Zamora existe un convenio de colaboración. Por lo tanto, quiero que precise este dato, que ya estamos en ello. Pero existe un presupuesto previo, que es la masa crítica potencial. En Zamora, el alfoz de Zamora son once mil habitantes, repartidos en veintiocho núcleos. Esos veintiocho núcleos, de once mil habitantes, sale, aproximadamente... pues cuente usted, no lo sé, pero trescientos, cuatrocientos, habitantes de un pueblo. Y los lazos que hay con la capital, pues son los que son. Estamos adaptando, y ahí sí que estamos poniendo medidas específicas, al margen... Igual que en Valladolid, con independencia de que hayamos... esperamos, precisamente, a la implantación tecnológica, claro que hemos actuado en el ámbito metropolitano con el resto de los Ayuntamientos, facilitando, financiando y poniendo frecuencias, que, en algunos casos, son de perfil urbano, frecuencias de quince, veinte o treinta minutos. Y tiene que ir a Laguna para verlo -si Su Señoría es usuario de ese tipo de transporte-, por ejemplo, ¿no?; o a Arroyo mismo.

Bueno, pues, en estos núcleos claramente rurales, no podemos establecer frecuencias de quince, veinte o treinta minutos. Imposible. Porque una parte lo tiene que costear el propio Ayuntamiento, y son las políticas municipales, en función de la autonomía que tienen, los que tienen que decidir también qué nivel, qué rango o qué cantidad de servicios quieren. Porque claro que todos querríamos, pero no podemos permitirnos el lujo de que los autobuses vayan vacíos. Y este es un transporte de perfil netamente rural, y no metropolitano. Y en eso estamos, en Zamora, trabajando para que... adaptar la demanda real a la oferta que se necesita. La oferta es muy cara, muy cara, y hay que hacerlo con criterios de eficiencia y de colaboración. Y la Junta siempre va en primer... en primer lugar.

Para el resto de los municipios que me dice, pues mire: en Ávila y en Soria, capitales de provincia, donde el alfoz de Ávila, o el... la metrópoli de Ávila, pues hombre, no existe ese desarrollo horizontal del... urbanístico de Ávila como para requerir un plan de coordinación. Por el contrario, hemos desarrollado lo que conocemos como Ávila Rural, un transporte a la demanda que afecta, en Ávila, a sesenta y cinco localidades de la... del alfoz de Ávila, o de la metrópoli de Ávila, cercanas a Ávila; hemos establecido quince rutas de transporte a la demanda; y hemos creado una zona donde diez vehículos están funcionando, en Ávila Rural, con setenta y nueve expediciones. El coste de ese... de ese transporte a la demanda de Ávila Rural, de más de 500.000 euros.

Soria Rural: pues exactamente lo mismo. La metrópoli de Soria es la que es, no podemos establecer cosas allí. Sin embargo, en Soria, con un alfoz de siete mil habitantes, hemos establecido trece vehículos, ciento

once expediciones -en Soria Rural-, que afectan a ciento veintidós localidades (multiplique la cantidad de gente que hay, o haga una media, para ver qué metropolitano se necesita en Soria), 840.000 euros, la Junta.

Así podríamos hablar de Ponferrada, donde, en un alfoz de cuatro mil habitantes, hemos desarrollado un transporte a la demanda de treinta y seis expediciones, con seis vehículos y un coste de cerca de 290.000 euros, 288.300 euros.

Bueno, eso es lo que estamos haciendo, Señoría. No podemos establecer planes de coordinación con ese perfil urbano, pero sí que estamos dando servicio real en función de la demanda existente. Eso es lo que le puedo contar de los planes de coordinación, y si quiere algún detalle más, pues muy a gusto se lo...

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Director General. En turno de réplica, tiene la palabra don Ildefonso Sanz Velázquez.

EL SEÑOR SANZ VELÁZQUEZ: Gracias, señora Presidenta. Yo es que parto de... de la base de que no comparto con usted el... el criterio primitivo, ¿no? Yo creo que las Administraciones superiores deben estar por encima, ¿no?, de que haya peticiones o no de los Ayuntamientos. O sea, si de verdad la Junta de Castilla y León tuviese una política seria en lucha contra el cambio climático, en lucha de movilidad sostenible, no necesitarían que, por parte de los propios Ayuntamientos, les tuviésemos que decir que queremos un transporte. Quiero decir, ustedes, si la política fuera esa, la política de lucha contra el cambio climático, de lucha contra la contaminación acústica, podría ser la propia Junta de Castilla y León, la entidad superior, la que lo haga. O sea, yo creo que esperar a que... a que un Ayuntamiento se lo esté pidiendo, pues bueno, entonces pues tendremos que ir todos a pedir, ¿no?

Yo creo que en el alfoz de donde nosotros nos movemos, que soy... en Aranda de Duero, tenemos un... un alfoz de menos de veinte kilómetros a la redonda, veintipocos, tenemos más de veinte mil habitantes, en una comarca neta donde todos los servicios, prácticamente, van allí. Yo creo que se podría hacer ese tipo de servicios. De hecho, desde el Ayuntamiento ya hemos contactado con varios Ayuntamientos; dese cuenta de que estamos rodeados de Ayuntamientos, donde... están a cuatro kilómetros escasos, donde se podría hacer perfectamente ese servicio urbano o periurbano. Yo creo que, si de verdad quisiésemos tener una política seria, un... un trabajo de coordinación entre... entre Transportes, entre Fomento y entre la Consejería de Medio Ambiente, donde diéramos prioridad a... a nuestro medio ambiente, diéramos prioridad a los ciudadanos en vez de dar prioridad al dinero, creo que estaríamos hablando de otra situación.

Mire, señor Cabrejas, no podemos olvidar que no todos los hogares disponen de un vehículo privado, y mucho menos los miembros de un hogar, todos tienen vehículos privados. Y las causas de falta de estos vehículos, hay muchas: desde las imposibilidades físicas, mentales, a motivaciones económicas. Y luego, pues que muchas personas no disponen de permisos de conducir; o si disponen de los permisos de conducir, por la edad o por las inclemencias del tiempo, que pasa para todos, pues no pueden conducir. Y esas personas también tienen esas necesidades de desplazarse a esas poblaciones.

Mire, en cualquier caso, lo cierto es que una buena parte de la población sigue dependiendo, para sus desplazamientos, del transporte público de viajeros. Esta dependencia se contempla con preocupación desde el punto de vista de la vertebración del territorio. Aquí en Castilla y León estamos hablando mucho: ahora estamos hablando de la Agenda para la Población; cuando no, hablamos de la Agenda para la Despoblación... En fin, si queremos que la gente se quede en nuestro mundo, en nuestro entorno rural, tenemos que darles servicios. Mire, esa preocupación de vertebración, como le estaba diciendo, lo dicen... Los colectivos con menor motorización pueden verse muy afectados, porque muchas veces -y usted seguro que es consciente de ello-, como no tienen un buen servicio, llámese metropolitano, de cercanías, tienen que pedir favores a cualquier vecino del pueblo de que le voy a desplazar al médico, o a los análisis, a la tienda o a cualquier necesidad que... que tenga. Mire, y esto todavía es muchísimo más grave en las zonas rurales que están en declive. Claro, usted me acaba de decir hace un momento que precisamente, claro, no es rentable. Me ha contado el caso de Zamora, me ha contado el de Soria, claro, de Ávila. Claro, no es rentable, no tienen suficiente alfoz de cantidad como para hacerlo. No comparto, señor Director General, no comparto su opinión. Creo que es más importante la política dirigida a las personas que las políticas donde queramos tener beneficios con... con este tipo de servicios.

Mire, la propia Federación Española de Municipios y Provincias lo dice, ¿no? Dice que la articulación y el desarrollo territorial es la relación directa existente entre la accesibilidad a los núcleos rurales y el mantenimiento de su población y sus actividades. El desarrollo del transporte interurbano colectivo presenta grandes ventajas frente a la utilización del vehículo privado: el consumo energético, las emisiones de sustancias a la atmósfera, el ruido y otros muchos efectos negativos derivados de la congestión se verían reducidos con una menor utilización del transporte privado.

Mire, las ciudades y cabeceras comarcales ejercen una... una función atractora de la población de los espacios circundantes, todos... todos los sabemos, ¿no?; si no les ponemos ese tipo de servicios, tenemos el... que

corremos el riesgo de que se despoblen más las poblaciones limítrofes y todos vengán a los centros urbanos, que es donde... donde disponemos de los servicios. Por tanto, yo creo que una buena red de transporte metropolitano podría servir para fijar población en el mundo rural.

Mire, si me permite -y el tiempo no sé como le llevo, pero intentaré ser breve-, voy a hablarle un poco, solo dos pinceladas, porque -ya le digo- yo quiero enfocarlo desde el punto del medio ambiente. Mire, la Estrategia Española de Movilidad Sostenible implica garantizar que nuestros sistemas de transporte respondan a las necesidades económicas, sociales y ambientales, reduciendo al mínimo sus repercusiones negativas y garantizando una movilidad sostenible cada vez menos dependiente del carbono; tenemos que luchar en ello. La Estrategia Española de Movilidad Sostenible contiene propuestas de actuación que se podrían adoptar por las Administraciones, en colaboración con las empresas, con agentes sociales, con instituciones y la ciudadanía en general, para propiciar el cambio necesario en el modelo actual de movilidad, haciéndola más eficiente y sensible, y contribuyendo con ello a la reducción de sus impactos; algunos de ellos pueden ser las emisiones de gases de efecto invernadero, las emisiones de otros contaminantes, el ruido, la congestión (es el principal en los entornos urbanos y metropolitanos, y sobre todo en fechas muy especiales. Esas largas colas que vemos en todos los sitios; muchas de ellas se podrían evitar con lo que nosotros planteamos), seguridad y salud, fragmentación de hábitats, uso de recursos renovables y no renovables, como la energía, el suelo, los minerales u otros minerales.

Y ya en el marco de la Unión Europea (y voy terminando) existen cuatro ejes prioritarios para evitar los impactos ambientales de los medios de transporte; solamente le voy a mencionar el tercero, que es el que creo que viene a cuento en esta intervención y es "Medio ambiente urbano y de calidad del aire", incidiendo en los principios de la Estrategia Temática de Medio Ambiente Urbano, publicada por la Comisión en dos mil seis, donde destacan principalmente las necesidades orientadas a la integración de las cuestiones ambientales en las políticas urbanas y a la realización de planes de transportes urbanos sostenibles.

Mire, señor Director General, una buena política en transportes metropolitanos es la mejor manera de luchar contra el cambio climático, así como en la lucha contra otro tipo de contaminaciones, como en esta ocasión puede ser la contaminación acústica, que tanto molesta a nuestros ciudadanos. Desde los Ayuntamientos ya se está luchando, dentro de su ámbito municipal, por una movilidad sostenible; estamos haciendo en algunos incluso grandes avances, pero necesitamos que la Junta de Castilla y León haga una política activa en lo que se refiere al transporte metropolitano; pero, permítame, señor Director General, una política activa de verdad, plasmada en los hechos y no solo en los papeles. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sanz Velázquez. Para turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, señora Presidenta. Gracias, Señoría. Comparto con usted algunas cuestiones. Que las Administraciones superiores deben ser las más generosas, por supuesto; pero yo le remito a la Administración del Estado, donde las concesiones nacionales que sirven también tráficos metropolitanos se niega rotundamente a financiar nada en el ámbito metropolitano, y están servidas por concesiones nacionales. Ya no me quiero referir al modo de transporte ferroviario, donde es evidente la escasa preocupación social y los criterios de estricta rentabilidad económica que estamos viendo a lo largo de estos últimos años, y a las pruebas me remito.

Una cosa es la rentabilidad económica en el ámbito de la logística y las mercancías, que es razonable; y otra cosa es la rentabilidad social y el dispendio en el ámbito de viajeros. Nosotros creo que somos ejemplo de inquietud y de preocupación social con hechos: tres mil quinientas localidades en el ámbito rural están siendo servidas a coste de la Junta de Castilla y León en toda la Comunidad en el breve espacio de tiempo de cuatro años. No hay nadie que conozcamos que haya desplegado una red de oferta de transporte de esa envergadura y que atienda a criterios estrictamente sociales; nadie. Y se lo puedo asegurar. Dígame un ejemplo donde se hayan creado tres mil quinientas localidades servidas. El Estado, por ejemplo, su red solo abarca a mil ochocientos tráficos; Castilla y León, en cuatro años, tres mil quinientas, a coste de la Junta. Yo creo que nuestra inquietud social queda patente y manifiesta.

En el ámbito metropolitano, nunca he hablado de rentabilidad económica. Estamos actuando... la Junta es la que va a sufragar las tarifas sociales; es la Junta, los

Ayuntamientos no van a financiar nada, es la Junta. La bonificación de las tarifas sociales se soporta directamente por la Junta. La Junta soporta todas las inversiones necesarias para desarrollar los planes metropolitanos, y, desde luego, el plan de... de metropolitano por antonomasia o el transporte rural a la demanda es un transporte con un criterio de sostenibilidad medioambiental increíble. En el ámbito rural, pues ahorramos millones de toneladas de emisiones, precisamente porque, desde el lado de la eficiencia, buscamos, precisamente, hacer los desplazamientos que realmente se necesitan, y en el ámbito metropolitano, la congestión del tráfico, la... el ruido, a través del transporte público.

Nosotros sí que estamos apostando por el transporte público, por los datos que le he dicho. Pocas Comunidades hay que tengan tantos planes coordinados o... o previstos como nosotros para desarrollar, muy pocos... muy pocas. Y nosotros, desde luego, estamos actuando en todos los frentes, como le he explicado antes. E insisto que yo le he dado datos, le he dado cifras; le he dado, incluso, presupuestos. Me parece que... que... Y, además, y le digo más, con el consentimiento de los Ayuntamientos, y eso es muy difícil, y eso es muy difícil, y estamos consensuando con ellos en el desarrollo de los planes coordinados de forma incolora, porque nos mueve, evidentemente, el interés público y el bienestar de nuestros ciudadanos. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General. Y, bueno, muchas gracias por las claras y extensas explicaciones aquí ofrecidas.

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

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