



COMISIÓN DE FOMENTO Y MEDIO AMBIENTE

PRESIDENCIA

DON MANUEL GARCÍA MARTÍNEZ

Sesión celebrada el día 2 de noviembre de 2016, en Valladolid

ORDEN DEL DÍA

1. Comparecencia del Ilmo. Sr. Director General de Transportes, SC/000121, a solicitud del Grupo Parlamentario Ciudadanos, para informar a la Comisión sobre:
 - Evaluación de los resultados del contrato con la Compañía "Air Nostrum Líneas Aéreas, S. A." y análisis de la situación actual.
2. Pregunta para Respuesta Oral ante Comisión, POC/000182, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito y Dña. Ana Sánchez Hernández, relativa a proyectos del "Corredor Atlántico" y Centro Logístico de Benavente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 185, de 19 de octubre de 2016.

SUMARIO

	<u>Páginas</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas cinco minutos.	8625
El presidente, Sr. García Martínez, abre la sesión.	8625
Intervención del procurador Sr. Rodríguez Rubio (Grupo Socialista) para comunicar sustituciones.	8625
Intervención de la procuradora Sra. Rosado Diago (Grupo Ciudadanos) para comunicar sustituciones.	8625
Intervención del procurador Sr. García Vicente (Grupo Popular).	8625
El presidente, Sr. García Martínez, comunica que se aprueba por asentimiento la alteración del orden del día.	8625

Páginas**Primer punto del orden del día (antes segundo). POC/000182.**

El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al primer punto del orden del día.	8625
Intervención del procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista) para formular la pregunta a la Junta de Castilla y León.	8626
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Santos Pérez, director general de Transportes.	8628
En turno de réplica, interviene el procurador Sr. Martín Benito (Grupo Socialista).	8631
En turno de dúplica, interviene el Sr. Santos Pérez, director general de Transportes.	8632

Segundo punto del orden del día (antes primero). SC/000121.

El secretario, Sr. Montero Muñoz, da lectura al segundo punto del orden del día.	8634
Intervención del Sr. Santos Pérez, director general de Transportes, para informar a la Comisión.	8634
Intervención de la procuradora Sra. Blanco Llamas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	8637
El presidente, Sr. García Martínez, abre un turno para la formulación de preguntas u observaciones por parte de los portavoces de los grupos parlamentarios.	8637
En turno de portavoces, interviene la procuradora Sra. Rosado Diago (Grupo Ciudadanos).	8637
En turno de portavoces, interviene el procurador Sr. Santos Reyero (Grupo Mixto).	8640
En turno de portavoces, interviene el procurador Sr. Chávez Muñoz (Grupo Podemos CyL).	8641
En turno de portavoces, interviene el procurador Sr. Rodríguez Rubio (Grupo Socialista).	8644
En turno de portavoces, interviene la procuradora Sra. Blanco Llamas (Grupo Popular).	8645
Intervención del Sr. Santos Pérez, director general de Transportes, para responder a las cuestiones planteadas.	8647
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Rosado Diago (Grupo Ciudadanos).	8651
En turno de réplica, interviene el procurador Sr. Santos Reyero (Grupo Mixto).	8652
En turno de réplica, interviene el procurador Sr. Chávez Muñoz (Grupo Podemos CyL).	8653



Páginas

En turno de réplica, interviene el procurador Sr. Rodríguez Rubio (Grupo Socialista).	8655
En turno de réplica, interviene la procuradora Sra. Blanco Llamas (Grupo Popular).	8656
En turno de dúplica, interviene el Sr. Santos Pérez, director general de Transportes.	8656
El presidente, Sr. García Martínez, levanta la sesión.	8657
Se levanta la sesión a las diecinueve horas cinco minutos.	8657



[Se inicia la sesión a las diecisiete horas cinco minutos].

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Buenas tardes. Se abre la sesión. Por parte de los distintos grupos políticos, tienen que comunicar a esta Presidencia alguna sustitución. ¿Por parte del Grupo Socialista?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ RUBIO:

Gracias, presidente. En primer lugar, agradecer a todos los grupos el cambio del orden, en especial a Ciudadanos. [Murmullos]. ¡Ah!, vale, bien. Bueno, con anticipación. Dos sustituciones: Laura Pelegrina, que sustituye a Pedro González, y Juan Luis Cepa, que sustituye a Consolación Pablos.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

¿Por parte del Grupo Podemos? ¿Por parte del Grupo Ciudadanos?

LA SEÑORA ROSADO DIAGO:

Sí. En sustitución de José Ignacio Delgado Palacios, Belén Rosado Diago. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. ¿Por parte del Partido Popular... por el Grupo Popular?

EL SEÑOR GARCÍA VICENTE:

Muchas gracias, presidente. Con su permiso, le comunicaré las sustituciones al comenzar el segundo punto del orden del día. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues por parte del Grupo Parlamentario Socialista, se ha solicitado a esta Presidencia si hay algún inconveniente por parte de los distintos grupos políticos a alterar el orden del día, pasar el punto número dos al... sea debatido en primer momento, en primer lugar, y el segundo punto... el segundo punto, el primero que vamos a debatir. ¿Por parte de los distintos grupos políticos, hay algún inconveniente en alterar el orden del día? ¿Por asentimiento se puede dar por aprobado? Vale. Pues muy bien.

Pues por parte del señor secretario, se dará lectura al segundo punto del orden del día.

POC/000182

EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):

Muchas gracias, señor presidente. Buenas tardes. Segundo punto: **Pregunta para Respuesta Oral ante la Comisión, la 182, formulada ante la Junta de Castilla y León por los Procuradores don José Ignacio Martín Benito y doña Ana Sán-**



chez Hernández, relativa al proyecto de “Corredor Atlántico” y Centro Logístico de Benavente, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 185, de diecinueve de octubre de dos mil dieciséis.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Para formular la pregunta, tiene la palabra el señor procurador don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Muchas gracias, presidente. Buenas tardes. Bienvenido, señor director general. Vamos a tratar un tema que a usted seguro le es muy conocido, no solamente por su cargo, sino también como miembro del consejo de administración del Centro Logístico de Benavente. Me consta, porque he tenido oportunidad de hablar con el alcalde sobre ello y sé que está usted perfectamente informado y que, además, ha departido usted recientemente de este tema con el alcalde de Benavente. Ya sabe usted que ha sido objeto de una pregunta oral en el Pleno; el Pleno tiene el formato que tiene y, por lo tanto, no hay mucho tiempo para el debate y siempre quedan otras preguntas que poder hacer. De hecho, esta pregunta oral se centra en tres interrogantes, como bien sabe usted, y en el Pleno hicimos una pregunta general al consejero de Fomento. Por lo tanto, espero que en estos diez minutos, nueve ya, y después en la réplica, podemos ir aclarando alguno de estos aspectos.

La pregunta parte a raíz de un viaje que hizo usted a Bruselas, donde presentó este documento, el avance del “Master Plan de Fomento del Transporte Intermodal de Mercancías para la Macrorregión de Regiones del Sudoeste Europeo (RESOE)”, y, sobre todo, también por cierto... bueno -por utilizar la expresión-, cierto “alarmismo” -entre comillas- que se suscita en algunos medios informativos también de la provincia de Zamora, con alguna editorial también del diario de más tirada, como es el diario *La Opinión*, y cómo, bueno, pues de algún modo se siente y repercute esto en Benavente.

El documento que ustedes presentan cierto es que fundamentalmente aborda un planteamiento de red ferroviaria, pero también se habla de... -concretamente, a partir de la página 44- de infraestructuras nodales. Y luego también abordan ustedes otro apartado de red viaria; bien es cierto que este... red viaria... la red viaria la enfocan en el trayecto Aveiro-frontera portuguesa-Fuentes de Oñoro... Vilar Formoso-Fuentes de Oñoro, etcétera.

Bueno, la pregunta, por lo tanto, tiene que ver con el lugar que ocupa o que va a ocupar o los planes que tienen ustedes respecto a Benavente, al Centro Logístico de Benavente, dentro de este panorama de red de transportes, de este futuro, que es un futuro a medio-largo plazo -como he tenido oportunidad de escucharle tanto a usted como al consejero, incluso al propio delegado territorial-, el papel que juega o que va a jugar Benavente dentro de los planes de la Junta de Castilla y León en el Corredor Atlántico.

Cierto es que... -y como ya se puso en evidencia y de relieve- que Benavente tiene un potencial en cuanto nudo de comunicaciones por carretera, probablemente el... no probablemente, sin duda el mejor nudo destacado de toda la Comunidad, porque convergen ahí varias autovías. Hay otros... en España hay otros dos, en



La Carolina (en Jaén) y Zaragoza; y el resto es Benavente. Y me gustaría saber... que nos abundara en estos planes que tiene la Junta de Castilla y León respecto al Corredor Atlántico, bien... y sobre todo con la conexión de Benavente con el puerto de Gijón, y a raíz de la... con Nantes por la autopista del mar, porque ese es un potencial –el otro es el puerto de Vigo, por la autovía de las Rías Bajas, que recalca en Benavente–, y de la conexión indudable de la ciudad tanto por el norte como por el sur.

No le escondo a usted –porque seguro que la conoce, porque además ha sido recordado recientemente– los propios compromisos del presidente Herrera –ya pues hace un año, en mayo de dos mil quince, y hace dos también, en las elecciones europeas– en Benavente. Tuve oportunidad de leerle en el pasado Pleno al consejero algunas de estas afirmaciones del presidente Herrera, que yo entiendo, como entendieron todos, que son compromisos de la Junta, son compromisos del presidente –da igual que esté en una campaña electoral o que lo haga en sede parlamentaria, no dejan de ser compromisos–, y sobre todo cuando el presidente Herrera destacaba esas oportunidades del Corredor Atlántico y definía como ese nudo neurálgico, estratégico, desde el punto de vista de las actividades logísticas y del transporte, ¿no? Esa imagen que definió como “rosa de los vientos benaventana”.

Un proyecto que, conectado con Galicia, con Asturias y con las... y con las regiones del Norte y del Centro de Portugal, que, sin duda, la Junta tiene en mente, pero nosotros comprenderá que, como procuradores de esta Comunidad y de la provincia de Zamora, pues nos interesemos ya por proyectos más concretos, ¿no?, no solamente por el futuro a medio-largo plazo, sino sobre todo por compromisos concretos. Están ahí, a la vuelta de la esquina, los Presupuestos para la Comunidad 2017; no sé si ustedes contemplan –tendrá oportunidad de comentarlo– partidas específicas para... no la Red de Cylog, sino para el Cylog de Benavente, porque sabe usted, como yo, que creo que es desde el año dos mil tres, dos mil cuatro, que no hay una inversión directa de la Consejería o de la Junta con el cylog.

Proyectos que, por otra parte, se dibujaron también, se diseñaron, se incluyeron en Presupuestos Generales de la Comunidad, pero después se retiraron; estoy hablando, sabe usted, de la nave polivalente o la nave del frío, esa que también se vendió a bombo y platillo por la consejera de Agricultura, por el consejero Silván, por el propio presidente Herrera, en Madrid, en la feria de Barcelona. Bueno, todo aquello, que creo recordar que eran 4.300.000 euros, y que quedó en agua de borrajas.

Bueno, proyectos muchos, esperanzas creo que todavía muchas más, expectativas infinitas, y, por eso, aparte de la comparecencia, ha venido usted, ¿no?, aquí esta tarde. Así que yo, sin más dilación, me voy a remitir a... o me voy a centrar ya a formularle las tres preguntas. La primera, que fue la que el otro día le formulé al consejero, que hoy, sin duda alguna, usted tiene mucho más tiempo para responder; y luego ya las otras dos, que sitúan más en concreto los planes de la Junta.

Por ello, señor director general, le formulo las siguientes preguntas. ¿Cuáles han sido los motivos por los que la provincia de Zamora, en general, y la ciudad de Benavente, en particular, han quedado fuera del proyecto del “Avance del Master Plan de Fomento del Transporte Intermodal”, de los proyectos ligados al denominado Corredor Atlántico? Cierto es que Zamora aparece aquí en esa línea ferroviaria de Medina Campo-Zamora-Orense, una línea de mercancías; usted conoce que... tanto como yo que apenas circulan trenes, es una línea obsoleta que en todo caso habría que remodelar. Es la única referencia que yo he visto en el... en el plan.



La segunda de las preguntas es si la Junta tiene previsto presentar adendas a este documento técnico, que entendemos que es un primer documento, pero que, sin duda, se desarrollará o vendrán proyectos más concretos. Si tiene previsto la Junta realizar una adenda al documento para incorporar Benavente y el centro logístico al Corredor Atlántico y al futuro de la red de transporte en el oeste peninsular.

Y la tercera y última, pues si usted puede adelantarnos esta tarde planes e inversiones que tenga prevista la Junta de Castilla y León respecto a impulsar el Centro Logístico de Benavente. Pues, con mucha atención, espero su respuesta. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues para contestar a las distintas preguntas, por un tiempo máximo de diez minutos, tiene la palabra el señor director general de Transporte.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR SANTOS PÉREZ):

Gracias, presidente. Gracias, señorías. En primer lugar, mi satisfacción por comparecer aquí, en esta Comisión, porque, bueno, es, como si dijéramos, mi debut parlamentario y, entonces, pues, junto con la responsabilidad, pues también me produce una cierta emoción.

Respecto de las preguntas que me plantea, la primera de ellas, le voy a decir, estamos hablando... el plan... el "Master Plan" al que ha hablado, de Fomento y Transporte Intermodal de Mercancías para la Macrorregión RESOE, contempla una serie de proyectos vinculados fundamentalmente a la logística intermodal, logística intermodal ferroviaria y logística intermodal marítima, por lo tanto, hablamos de dos tipos de intermodalidad. Y se recogen fundamentalmente proyectos intermodales.

También se recoge una filosofía, una filosofía de proyecto, que fue presentada en Ponferrada, cuando se llevó... se aprobó el "Master Plan" allí, en la ciudad de Ponferrada, con la reunión de los socios de la Macrorregión; estuvo presente la consejera de Asturias, la consejera de Galicia y los presidentes de los puertos de Aveiro y Leixoes por parte portuguesa, y el consejero de Fomento, de León. Y allí se habló de proyectos de intermodalidad y se habló también de una filosofía de Corredor Atlántico. Una filosofía que fue defendida además fervientemente por el representante asturiano... por el representante asturiano, por el director general de Infraestructuras de Asturias, y por Galicia, y que se basa en no considerar que el planteamiento de la Junta de Castilla y León respecto al Corredor Atlántico, que ha sido siempre así, no es nunca como un corredor lineal, sino que hablamos de un corredor formado por la... por la unión de dos líneas, la línea del corredor y la línea de la fachada atlántica y cantábrica. Esto nos lo trasladaron desde Galicia y Asturias, y esto es lo que nosotros fuimos a presentar también a Bruselas. Es decir, en Bruselas no se fue solamente a presentar un proyecto de "Master Plan" de intermodalidad ferroviaria, sino que se fue también a proyectar y a pedir una filosofía de Corredor Atlántico; una filosofía de Corredor Atlántico basada en la unión de dos líneas, la línea marítima con la línea propia del corredor.

Entonces, en esa filosofía estuvimos, por mandato de nuestros socios, y en esa filosofía encaja completamente Benavente. Benavente, hay que decirlo aquí, es



un modelo de éxito de centro de transportes. Es un éxito, la verdad, de los que yo, como representante del consejo de administración, cada vez que acudo allí y veo el estado de las cuentas y veo la situación de pasivo y activo del enclave, pues uno, la verdad, se encuentra ante un enclave totalmente autosuficiente, y, por lo tanto, un enclave modelo, un enclave ejemplo para la Red Cylog, con más movimiento, entre 500 y 1.000 camiones diarios, que hay que ir a verlo a partir, sobre todo, de las diez de la noche, que es cuando se produce esta situación y este movimiento, basado fundamentalmente en el comercio electrónico y basado yo creo que fundamentalmente con las *smarts*... la *smart* logística, con la logística inteligente y con la... el reparto de la última milla, que es donde se le va a abrir un camino muy importante.

Por lo tanto, hablamos de un centro de transportes que es un modelo de éxito. Hablamos de una filosofía de corredor como una filosofía de corredor no lineal, sino una filosofía de corredor basada en la confluencia de dos líneas. Hablamos, por tanto, de Benavente, dentro de este "Master Plan", como intermodalidad marítima. Ahí está recogida. Y, si se va usted a los proyectos de Asturias o de Galicia, encontrará la autopista del mar de Vigo y encontrará también la autopista del mar de Gijón, que, por cierto, ha recibido ayudas CEP por valor de más de 1.000.000 de euros, y que entrará en funcionamiento. Incluso más cerca, en los días anteriores, se ha presentado aquí, en Valladolid, la nueva Short Sea Ro-Ro, presentada por el puerto de Santander, para el movimiento de mercancías entre los puertos de Leixoes, Santander, Rotterdam -una, por cierto, iniciativa totalmente privada a riesgo y ventura de la empresa-, que abre también nuevos caminos a este... a este centro logístico.

Por lo tanto, hablamos de un centro logístico eficiente, un centro logístico viable y un centro logístico modelo, modelo de gestión. Y la verdad que estar en ese consejo de administración pues es un verdadero placer, porque todas las noticias que se dan son positivas, tanto de venta de parcelas. Y, en este sentido, nos encontramos. Por lo tanto, está en el corredor, está contemplada en la filosofía del corredor, está contemplado como proyecto intermodal, con la autopista del mar de Gijón y con la autopista del mar de Vigo.

Sobre la segunda pregunta, relativa a si la... si tienen... la incorporación en el "Master Plan", bueno, el "Master Plan" es un documento vivo. En la propia... cuando se habla del "Master Plan" se habla de un documento vivo, totalmente modificable, por lo tanto, se recogen proyectos. Lógicamente, para poder incorporar un proyecto intermodal ferroviario donde esté recogido Benavente es necesario que haya una intermodalidad ferroviaria, que en este momento no lo hay. Yo no sé si se contempla la presentación de una intermodalidad ferroviaria; en todo caso, yo creo y apelo a la especialización de los centros de transporte. El centro de transporte de Benavente es un centro de transporte basado fundamentalmente en la carretera, y es un modelo de éxito basado en la carretera: la A-6, la A-52, la A-66, todas las carreteras confluyen allí. Y yo pues creo que es un modelo de éxito que está bien desarrollado y bien especializado.

Por tanto, hablar de una intermodalidad ferroviaria, vamos a hablar de porcentajes. El 50 % del transporte que se mueve por la fachada atlántica se mueve por tres modos: el 83 % lo hace por carretera, un 16 % lo hace por vía marítima y un 1 % lo hace por ferroviario. Entonces, cuando hablamos de incorporar un proyecto de intermodalidad, si tenemos en cuenta que Benavente está incorporado tanto en la filosofía como en la intermodalidad marítima en Gijón y en Vigo, por lo tanto, hablamos de un proyecto de intermodalidad ferroviaria que, indudablemente, tendrá que ser un



proyecto que cumpla la viabilidad económica, que tenga una demanda logística, que tenga una clara fórmula de gestión, y que, por lo tanto, se establezca claramente cuál va a ser su dimensión. Yo ese proyecto de modalidad... de intermodalidad ferroviaria en Benavente no lo... no lo conozco en este momento, por lo tanto, Benavente podría incorporarse como modalidad... como intermodalidad ferroviaria. Está incorporada como intermodalidad marítima, entonces, en principio... Pero yo, vamos, yo soy un defensor, en este caso, de que ese 83 % de movimiento de mercancía por carretera, que en este momento es lo que se produce por la fachada atlántica, es la base de la... de la viabilidad de Benavente. El tratar de hacer un centro de intermodalidad ferroviaria, pues bien, habrá que presentar esos proyectos y a ver si esos proyectos cumplen las viabilidades... demandas logísticas y viabilidades económicas necesarias y qué fórmula de gestión se va a utilizar.

Y, por último, en cuanto a los planes de inversiones que tiene previstos la Junta de Castilla y León, la Junta de Castilla y León ha aportado cerca de 10 millones de euros al centro logístico y de transportes de Benavente. Yo estoy en el consejo de administración, nosotros atenderemos a todos los proyectos que nos presenten desde el propio centro de transporte logístico de Benavente y los estudiaremos desde el punto de vista que ya he dicho, de esa viabilidad económica del centro y de esa demanda logística que exista. Por lo tanto, en cierto modo, nosotros hablamos de un centro viable, un centro económicamente sostenible, un centro autogestionado, por lo tanto, que se gestiona sin necesidad de ayuda pública de ningún tipo, y, por lo tanto, con unos activos muy importantes. Y, en este sentido, pues yo estoy abierto a todos los proyectos que presenten, siempre que se incorpore un plan de negocio con una viabilidad económica y con una demanda logística aceptable.

Por lo tanto, para resumir, al final, diremos en... diré, en primer lugar, que Benavente está en la filosofía del... en la filosofía del "Master Plan". Que Benavente no está recogido expresamente en el "Master Plan" porque no tiene esa intermodalidad ferroviaria, pero sí está recogido en cuanto a intermodalidad marítima, con los puertos de Vigo y Gijón. Decir que el "Master Plan" es documento abierto -y que, por lo tanto, modificable en cualquier momento-, que recoge las demandas de todos los socios de la macrorregión. Y, en este sentido, siempre se está abierto a la modificación de este... de este documento, siempre que el proyecto de intermodalidad ferroviaria que se presente sea un proyecto que cumpla estas cuestiones de demanda logística y viabilidad, y teniendo en cuenta que es un centro especializado en carretera y que es un centro que tiene que luchar por ese 1 % de intermodalidad ferroviaria, cuando él está trabajando en un 83 % de movimiento de mercancías por carretera, en camión fundamentalmente. Que tiene su futuro en el comercio electrónico y tiene un futuro claro también en la logística de última milla por su posición geográfica excepcional, como ha comentado su señoría.

Y en cuanto a las inversiones, pues las veremos, veremos las propuestas que se presenten por parte del alcalde, analizaremos las... las propuestas desde el punto de vista de la viabilidad económica y de la demanda logística que se presenten, con su plan de negocio, y... y, sobre eso, y teniendo en cuenta las limitaciones presupuestarias de la Junta de Castilla y León que en su momento se establezcan, analizaremos estas demandas. Yo sé que el alcalde ha planteado estas demandas al consejero de Fomento y Medio Ambiente, y el consejero de Fomento estudiará, con total seguridad, estas demandas, y las estudiará y le dará la respuesta correspondiente.

**EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):**

Muy bien. Muchas gracias. Pues en turno de réplica, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el señor procurador don José Ignacio Martín Benito.

EL SEÑOR MARTÍN BENITO:

Gracias, presidente. Gracias también al director general de Transportes por su respuesta. En cualquier caso, sí tengo que comentarle algunas... algunas cuestiones, ¿no? Yo creo que, bueno, me ha respondido, yo creo que no al cien por cien, al grueso de las preguntas que yo le formulaba. Sobre todo, a la tercera ha dado usted, si me permite la expresión, una... una piroeta, ¿no?, poniendo la pelota en los proyectos que pueda presentar Benavente. Yo le preguntaba a usted por los proyectos que tenía la Junta, porque los proyectos que tiene Benavente los conozco y los conoce el consejero, porque el otro día lo hemos estado hablando el alcalde de Benavente y yo con el consejero. Bueno, lo conoce el consejero y los conocen algunos... algunos otros titulares de las consejerías.

Pero yo le preguntaba a usted, señor director general, no tanto por los proyectos que pueda presentar Benavente, y que ahora, si quiere, hablamos de ello, como de los planes e inversiones que tiene previsto la Junta de Castilla y León para impulsar el centro logístico. Porque, cierto es, usted me recordaba los cerca, decía, 10 millones -nueve dijo el otro día el consejero, bueno, no vamos a andar debatiendo por un millón arriba o abajo-, pero lo cierto es que, como yo antes le decía, desde hace ya doce largos años no hay una... no hay una inversión de calado de la Junta de Castilla y León en el Cylog de Benavente, ¿no? Y quizá... fijese que cuando el alcalde, en el mes de marzo, ha enviado una carta a los distintos consejeros, siguiendo en tónica presentada por el propio presidente Herrera a esas declaraciones a las que me remitía, cuando decía que hay que... que Benavente tiene que aprovechar las oportunidades del Corredor Atlántico para potenciar sobre todo las capacidades de suelo industrial de los polígonos de Benavente y de Villabrázaro, pues en relación con ese... con esas potencialidades de suelo industrial, cuando el alcalde de Benavente -y no hablamos de un millón ni de nueve ni de diez, sino simplemente de 200.000 euros- ha presentado ante distintas Consejerías para desbloquear el Benavente III, poner en marcha el polígono industrial Benavente III, pues va a hacer ya siete u ocho meses, verano incluido, pero, bueno, vamos a decir que en verano la Administración funciona a un ritmo menor, pero, hombre, yo creo que es tiempo suficiente para que sea escuchado en esa... en esa demanda de poder desarrollar ese incentivo de... de polígono industrial que catapulten las posibilidades y las capacidades a las que hacía mención el presidente Herrera, ¿no?, que es el suelo industrial.

Me consta que en breve se van a volver a reunir el consejero de Fomento y el alcalde de Benavente, y vamos a ver si es verdad que... que esta pequeña aportación que le demanda el Ayuntamiento de Benavente se pueda... se pueda atender.

Bueno, luego hablaba usted, cierto, que el 83 % del transporte se basa fundamentalmente en carreteras, y ahí Benavente tiene un gran potencial. Y hablaba también de que el otro 16 % que Benavente podría incorporarse como intermodalidad marítima, pensando en Vigo y en Gijón. Bueno, este "Benavente podría incorporarse" yo lo entiendo como que la Junta de Castilla y León va a hacer todo lo posible para que se incorpore, ¿no?, teniendo en cuenta que participa en el parque logístico de Benavente, en el Cylog y en el consejo de administración, ¿no? Yo no sé... por eso



yo antes le decía que... que, si la Junta va a incorporar, va a hacer adendas -quiero pensar que sí, cuando me dice usted que es un proyecto abierto, que en cualquier momento se pueden presentar a este proyecto otras... otros proyectos susceptibles de que tengan recorrido-, pues espero y deseo que... que la Junta de Castilla y León presente, de la mano del Ayuntamiento de Benavente, estos proyectos para aprovechar y para incorporarse a la intermodalidad marítima, que, de ser así, pues tendríamos ya un 83 y un 16 %, pues ya tendríamos un 99 %, sin renunciar, fíjese, sin renunciar al 1 %. Cierto es que Benavente no tiene tren, pero, bueno, quizá, a lo mejor en un futuro medio/largo plazo, pues habría que plantearse, ¿por qué no?, para redondear ya totalmente el círculo y que no quedara ningún agujero, para redondear el 100 %, habría que plantearse una lanzadera ferroviaria, ¿por qué no?, con León. Y mire que digo bien con León y no digo con Zamora, pero es obvio que, si Gijón y Nantes están al norte, pues habrá que mirar... mirar al norte, ¿no?

Bueno, pues yo esto... esto es lo que yo quería plantear, y le rogaría -y ya porque estoy fuera de... de tiempo, y no quiero abusar de la cortesía del señor presidente- si me puede concretar usted un poquito más estas dos últimas cuestiones, las últimas dos preguntas: planes e inversiones que tenga previsto la Junta con el Cylog de Benavente y, sobre todo, si está dispuesta la Junta a presentar estas adendas al documento técnico, una vez que... que apueste Benavente, el Cylog de Benavente, por también, además de la carretera, por la intermodalidad marítima. Nada más y muchas gracias. Le escucho.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues, en turno de dúplica, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra el ilustrísimo señor director general de Transporte, don Ignacio Santos Pérez.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR SANTOS PÉREZ):

Gracias, presidente. Gracias. Bueno, lo primero, los proyectos del centros de transportes de Benavente son los proyectos de la Junta de Castilla y León. Lógicamente, quien gestiona el centro de transportes es quien debe saber cuáles son sus proyectos de expansión, si los tiene, o cuáles son sus proyectos de mejora del centro. Por lo tanto, nosotros, lógicamente, tendremos que estar a lo que nos solicite quien gestiona el centro de transportes. Yo estoy en el consejo de administración, y estaré atento a lo que el alcalde, como presidente en estos momentos del centro de transportes, y el gerente del centro de transportes nos comuniquen como necesario.

Yo sé que hay un proyecto de construcción en el otro lado de la A-6, pero sé que es un proyecto que ha tenido ciertas dificultades relativas a la financiación, con creo que algunas inversiones o algunas subvenciones que se iban a dar y que, al final, no han llegado a... a buen puerto.

En ese sentido, necesitamos saber cuál es el proyecto exacto que en estos momentos tiene Benavente, porque, lógicamente, el proyecto de salto a la A-6 al otro lado y la urbanización de todo el otro lado de la A-6 no es un proyecto de 200.000 euros, como usted me está comentando en este momento. Entonces... [Murmullos]. ¡Ah! ¡Ah!, si es para... bueno, nosotros... perfecto. Sé que el consejero se reunió con el alcalde, volverán a reunirse, y, bueno, tomaremos las decisiones presupuestarias, pero yo, lógicamente, sí que... sí soy partidario de primar en la inversión



pública todas aquellas centros que se autogestionan y que son solventes y viables económicamente. Yo creo que la viabilidad y la gestión... la gestión correcta de los recursos públicos, en este caso a través de la titularidad municipal, pues es un plus que se debe tener a la hora de poder optar a la ayuda pública. Por lo tanto, estaré... yo estaré... estaremos vigilantes, el consejero, sobre lo que nos pide el alcalde, sobre la concreción exacta de ese proyecto, para ver exactamente qué es lo quiere. Creo que quedan cuatro parcelas por vender para acabar con la expansión del centro de transporte, que además está teniendo un alto rendimiento en cuanto a venta de parcelas y al modelo de derecho de superficie, que es un ejemplo. Y, en ese sentido, pues yo... recibiremos el proyecto exacto del alcalde de Benavente y lo tendremos muy presente a la hora de adoptar las decisiones oportunas.

Lógicamente, yo no le puedo aquí, sin unos presupuestos en funcionamiento y sin unos presupuestos sin hacer, darle ninguna, y menos cuando hay una reunión prevista con el consejero de Fomento en breves fechas.

Y sobre la adenda, pues lo de la adenda no entiendo bien la adenda marítima, porque la adenda marítima ya está. Marítimamente, al estar Gijón y al estar... al estar Vigo, las autopistas del mar están incluidas como proyectos prioritarios de intermodalidad marítima y, por lo tanto, Benavente está en esa intermodalidad marítima, en cuanto puede participar su centro de transportes de todas las ventajas de estos... de este *short sea shipping*, de estas autopistas del mar.

Por lo tanto, si hablamos de adenda como... como incorporación ferroviaria, pues, efectivamente, deberá haber un proyecto ferroviario, pero yo, indudablemente, tengo claro que el 1... luchar por un 1 % ferroviario, en una inversión como es hacer una lanzadera ferroviaria desde León hasta Benavente, pues yo no sé hasta qué punto la viabilidad económica de ese proyecto, pero, en todo caso, si Benavente tiene un proyecto de intermodalidad ferroviaria que quiera incorporarse, pues, si nos lo presenta, nosotros hablaremos con los socios y buscaremos la posibilidad de incorporar este... este "Master Plan".

La adenda marítima está... no sé si el... que coste que centro de transportes de Benavente está vinculado a las autopistas del mar de Gijón o Vigo, pero el centro de transportes de Benavente es... como modalidad de carretera, está vinculado a estas autopistas del mar, que son con el sistema Ro-Ro y, por lo tanto, con el sistema de contenedores rodantes que entran en los barcos; por lo tanto, está vinculado, es una intermodalidad clara marítimo... marítimo/carretera, marítimo/camión; por lo tanto, yo creo que el centro de transportes está incorporado en esa filosofía y está incorporado en los proyectos de intermodalidad marítima. La incorporación de Benavente como intermodalidad ferroviaria, pues yo casi diría que son palabras mayores, porque tendrá que haber un proyecto ferroviario de llegada del tren a Benavente, cosa que se me antoja con dificultades de viabilidad económica, teniendo por cuenta que, hasta el momento en que no consigamos revertir ese flujo de mercancías y podamos pasar de que la intermodalidad ferroviaria pase del 1 a un 10 o un 12 %, pues es complicado que, con un volumen de... de mercancía del 1 % movida, pueda haber una viabilidad económica en llevar una lanzadera ferroviaria desde León hasta Benavente. Pero, en todo caso, si el proyecto está ahí, si el proyecto tiene su plan de negocio, su gestión... su forma de gestión, su forma de dimensionamiento, estamos dispuestos, lógicamente, a la incorporación de esa intermodalidad ferroviaria.



EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien, muchas gracias. Pues por parte del señor secretario se dará lectura del primer punto del orden día.

SC/000121

EL SECRETARIO (SEÑOR MONTERO MUÑOZ):

Punto número uno: **Comparecencia del ilustrísimo señor Director General de Transportes, Solicitud de Comparecencia 121, a solicitud del Grupo Parlamentario Ciudadanos, para informar a la Comisión sobre: Evaluación de los resultados del contrato con la Compañía “Aire Nostrum, Líneas Aéreas, Sociedad Anónima” y análisis de la situación actual.**

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien, muchas gracias. Pues tiene la palabra el señor director general de Transportes, don Ignacio Santos Pérez.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR SANTOS PÉREZ):

Bueno, muchas gracias de nuevo, presidente, señorías. Bueno, en primer lugar, la Junta de Castilla y León siempre ha considerado los cuatro aeropuertos regionales como... como creadores de riqueza en su entorno, y, por tanto, siempre ha estado -teniendo en cuenta... teniendo en cuenta cuáles son sus competencias, que, como bien conocen, son en esta materia residuales- con una intención clara de salvaguarda de las... de las operativas de transporte aéreo en estos... en estos cuatro... en estos cuatro aeropuertos, que son: Burgos (Villafría), León (Virgen del Camino), Salamanca (Matacán) y Valladolid (Villanubla); tres de ellos que son bases militares con uso civil. Y para ello se diseñó en su momento un modelo aeroportuario regional, que tuvo dos actuaciones fundamentales: una primera actuación es apoyando a los órganos locales de promoción aeroportuaria; y una segunda actuación, que se basaba en procurar conseguir consolidar servicios aeroportuarios, conseguir mantener la... la efectividad de los aeropuertos, para conseguir así, a través de este apoyo institucional, consolidar unos servicios, que estos servicios se consiguieran que fueran maduros, para que una vez que este apoyo institucional se retirara, pues estos, a través de sus... de sus planes de negocios, de su regulación de las compañías comerciales, pudieran volar en situación rentable.

Y, por ello, por este motivo, es el marco donde podíamos encuadrar claramente la actuación de la Junta de Castilla y León con este contrato. Hablamos del contrato que se suscribió entre la empresa pública PROVILSA y Air Nostrum, Líneas Aéreas, S. A., y que se hizo el dieciséis de marzo del dos mil nueve, y es un contrato que se hizo por procedimiento abierto, mediante concurso, y que se adjudicó a esta... a esta compañía la promoción... a través de un contrato publicitario de promoción de las infraestructuras. Se publicó en el BOE, se hizo mediante concurso abierto -como he dicho-; por lo tanto, es un contrato totalmente público y que está a disposición de ustedes si buscan en cualquier Boletín Oficial del Estado o en... en el Diario de la Unión Europea. Es un contrato, también, de naturaleza mercantil; por lo tanto, es un



contrato que estaba sujeto a la legislación privada, y solamente en aquellas materias que era aplicación la legislación administrativa de contratos del sector público, fundamentalmente también lo que es en la... en el sistema contable y en el control financiero. Por lo tanto, se regía por la ley de publicidad, Ley General de Publicidad, el derecho privado, como son los contratos... los Códigos Mercantil y Civil; y solamente en lo que la Ley de Contratos del Sector Público sometía a las empresas públicas.

Fue suscrito el dieciséis de marzo de dos mil nueve este contrato. Su duración era de cuarenta y seis meses; posteriormente fue prorrogado por veintiséis meses más, con lo cual alcanzó los setenta y dos meses como máximo de vigencia, que es lo que establece la Ley de Contratos del Sector Público. Prórroga que estaba contemplada claramente tanto en la cláusula tercera como en la condición quinta del pliego de condiciones.

El coste... el importe medio anual del contrato pues fueron 8.765.270 euros -como ustedes saben-, y... si bien estoy hablando de IVA excluido, puesto que IVA incluido pues se produjeron diversas variaciones, sobre todo operadas por los cambios en el IVA que hubo en el año dos mil diez y luego en el año dos mil doce.

La Junta de Castilla y León, por lo tanto aquí, tanto como han hecho otras Comunidades Autónomas (Cantabria, La Rioja, Extremadura), algunas ciudades -como puede ser Vigo-, ha utilizado pues las acciones publicitarias para intentar conseguir una operativa de servicios aéreos que se consoliden en el sector, en un sector claramente liberalizado, abierto a la libre oferta y demanda, para que, una vez... -como ya he dicho- una vez que el apoyo institucional se retire, puedan estos servicios estar consolidados y puedan seguir... seguir prestando en condiciones de libre mercado; por lo tanto, este era el objeto. Y que tenía otro objeto también, que es buscar siempre en este contrato una visión equilibrada, igualitaria, de todos los aeropuertos, de tal manera que fueran vistos siempre en términos de complementariedad y nunca de jerarquía.

Por ello, a la hora de hacer los criterios de adjudicación del contrato, se utilizaron dos... dos valoraciones. Una primera valoración, que es acciones publicitarias en todas las rutas y servicios de una de las aerolíneas, de tal manera... fueran sus vuelos internos desde y hacia Castilla y León, o fueran vuelos internacionales; es decir, una actividad publicitaria completa en todo lo que es la línea aérea que consiguiera la adjudicación del contrato. Por lo tanto, primer criterio: aportar unas acciones publicitarias, unos soportes publicitarios para todo este... esta publicidad institucional de la Junta de Castilla y León. Y, por otro lado, también, otro criterio de valoración, que era que esa empresa operara en los cuatro aeropuertos de Castilla y León, que esa empresa tuviera operaciones en los aeropuertos de Castilla y León y que tuviera también un número de pasajeros en... en esos cuatro aeropuertos de la Junta de Castilla y León... del... de la red regional de interés general de AENA en Castilla y León.

Por lo tanto, el pliego de prescripciones contemplaba estas dos cosas, y el adjudicatario de este... de este contrato pues fue la Compañía Air Nostrum -como ya he dicho-, Líneas Aéreas, S. A. Consiguió la adjudicación del contrato y desarrolló este contrato durante todo el tiempo de vigencia del mismo. Y, por lo tanto, yo, cuando voy a valorar el contrato, lo voy a hacer desde estas dos opciones: en primer lugar, desde el punto de vista de lo que era el criterio de publicidad general en todos los... las rutas y en todos los servicios aéreos de la Compañía, independientemente de que volaran o no en Castilla y León, es decir, tanto internacionales como naciona-



les; y, en segundo lugar, desde el... del aspecto de la movilidad y la accesibilidad, en tanto en cuanto operaban en Castilla y León.

Por lo tanto, si vamos a una... a la publicidad general, a la movilidad, y valoramos la publicidad general, lo que hubo aquí es una campaña de promoción, sobre todo de la internalización y del conocimiento de la promoción exterior de Castilla y León, vinculada fundamentalmente a las referencias turísticas más importantes y universales, como es el Camino de Santiago, la Ruta del Duero, las ciudades Patrimonio de la Humanidad, los Bienes Patrimonio de la Humanidad y el español como recurso turístico. Y, en este sentido, el sistema de publicidad es el que todos conocen y que todos ven en las... en las aeronaves, que es publicidad en los fuselajes, rotulación de los autobuses de la compañía aérea, publicidad en los aeropuertos, publicidad en el interior de toda la flota, mayordomía, bandejas, la publicación de la... de la revista corporativa que se reparte, degustaciones en vuelo, etcétera, que todos contribuyen, en cierto modo, a la publicidad exterior, a la internalización de Castilla y León en las rutas.

Por lo tanto, en este sentido, si bien como director general de transportes tampoco puedo hacer una valoración de un intangible como es la contribución al... a la dinamización de la oferta turística, sí he de decir que en cierto modo se incorporaba dentro del Plan Estratégico de Turismo de Castilla y León, y podemos decir, y yo creo que sí tiene un impacto importante en la dinamización de la oferta turística. Estas campañas, sobre todo las campañas en líneas aéreas, son unas campañas que la persona que entra en el avión queda cautivo de la publicidad durante todo el tiempo de vuelo. Por lo tanto, las líneas aéreas conocen y saben de la importancia de estas campañas de publicidad.

Sí, en números concretos, diremos que la carta de servicios anuales de la compañía durante la vigencia del contrato: catorce aeronaves volaban rotuladas con soporte publicitario exterior; cerca de 25.000 vuelos con publicidad interior; hubo publicidad también en revistas de la compañía, con cerca de 2 o 3 portadas anuales; y 5 reportajes sobre la... turismo de Castilla y León y demás... y demás funciones vinculadas a la dinamización turística; además de la publicidad en la web de la compañía aérea.

Respecto a la valoración, pues, desde el punto de vista de la movilidad y accesibilidad, hubo presencia de la compañía aérea y la operación aérea regular en los cuatro aeropuertos. Estamos hablando de que la cifra de pasajeros durante la vigencia del contrato fue de más de 1.181.850 *pax*, lo que es que volaron con Air Nostrum; por lo tanto, este es el volumen de pasajeros que hubo, que utilizaron estos servicios. Estamos hablando que, sobre el total de pasajeros, hablamos de entre un 24 y un 48 % total de los pasajeros de los aeropuertos que utilizaron la red regional de AENA.

Por otra parte, en cuanto al número total de operaciones; si hablamos de que los aeropuertos de la red regional en esta época, en estos momentos, en este período, fueron de 140.644, prácticamente Air Nostrum hizo más de 39.360 operaciones, lo que es también un porcentaje importante.

En definitiva, no puedo considerar más que positiva esta valoración, teniendo en cuenta que el tiempo en que se produjo esta operativa fue un tiempo muy complejo económicamente, fue un tiempo muy difícil, y un tiempo donde todos los modos de transporte tuvieron un golpe muy importante; y fundamentalmente el medio aéreo, que va vinculado al turismo, va vinculado a la actividad laboral, y que es un medio de transporte que podíamos situar en el entorno de medio-carro, sobre todo si tenemos



en cuenta que yo, que provengo del mundo que es nuestra verdadera gestión, que es de los autobuses, siempre en todas las épocas de crisis el único modo de transporte que se había salvado de la crisis era el transporte de viajeros por autobús. En la crisis económica se produjo incluso una reducción muy importante de viajeros en el modo autobús; por lo tanto, si trasladamos esto al modo aéreo, pues nos daremos cuenta de la importancia y de la valoración positiva que hay que hacer del contrato, teniendo en cuenta las excepcionales situaciones en que se produjeron por el tiempo.

Por lo tanto, una valoración positiva, una valoración de un contrato que tenía como finalidad consolidar, hacer maduros unos servicios, para posteriormente pudieran -por decirlo en un símil- las propias compañías volar solas en la gestión de estos... en la realización de estos vuelos regulares. Sí que se ha hecho una diagnosis de rutas que estacionalmente podemos considerar maduras, fundamentalmente rutas estacionales, y ahora pues la situación de libre mercado, una vez que se han diseñado servicios, se han apoyado servicios, pues que es la ley de la oferta y la demanda es la que... la que debe regir en cierto modo, porque es un sector liberalizado; y también teniendo en cuenta, también, que nuestras competencias en promoción son competencias absolutamente residuales, y, por lo tanto, nosotros, ni gestionamos aviones, ni nosotros gestionamos aeropuertos.

A partir de la situación del fin del contrato, pues surge una nueva... modelo aeroportuario nacional, surgen los comités de coordinación aeroportuaria, y en esos comités de coordinación aeroportuaria nos encontramos, nos encontramos complementando y apoyando las decisiones que sobre promoción aeroportuaria y gestión aeroportuaria tome el organismo y la Administración que tiene la competencia exclusiva sobre esta materia.

Por lo tanto, diría que una valoración positiva del contrato, y diría también que una situación actual de apoyo y incorporación a ese Comité de Coordinación Aeroportuaria estatales, y apoyo y coordinación con ese plan de *marketing* que está elaborando dentro de cada uno de los comités de coordinación. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Teníamos pendiente por parte del Grupo Popular comunicar a esta Presidencia las sustituciones.

LA SEÑORA BLANCO LLAMAS:

Sí, señor presidente. Don José Máximo López Vilaboa en sustitución de doña María Ángeles García Herrero.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien, muchas gracias. Pues para fijar posiciones, formular preguntas o hacer observaciones se procede a la apertura de un turno de los portavoces de los distintos grupos parlamentarios. Por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, la señora procuradora doña Belén Rosado Diago.

LA SEÑORA ROSADO DIAGO:

Gracias, presidente. Y gracias, director general, por su comparecencia. Es bueno que estés aquí dándonos explicaciones de este contrato que el Consejo de



Cuentas de Castilla y León ya ha puesto en evidencia, porque, en su informe sobre la fiscalización sobre la utilización de encomiendas de gestión, ya ha puesto de manifiesto posibles irregularidades que hubo en este contrato, incluso que no parece adecuarse su naturaleza jurídica con una encomienda de gestión. Por lo tanto, aquí en las Cortes ya este contrato está puesto en evidencia y puesto... y no sabemos muy bien... Voy a intentar explicarle a ver... y preguntas que quiero hacer, a ver si me puede contestar en el segundo turno, sobre este contrato.

Está claro que en Castilla y León, como en otras Comunidades, se ha vivido la fiebre aeroportuaria. Castilla y León, con nueve provincias y dos millones quinientos mil -casi quinientos mil- habitantes, cuenta hoy con cuatro aeropuertos. Esto, desde luego, merece una reflexión, porque se mantiene desde hace años esta reflexión de su rentabilidad, y de seguir... y hay que ver qué enfoque podríamos seguir para diferenciar nuestros aeropuertos de los del resto, para tener así usuarios.

Y, en cuanto al contrato que se firma con Air Nostrum, para el Grupo Ciudadanos, desde luego, es un contrato deliberadamente opaco. Nuestros aeropuertos están moribundos, nuestros aeropuertos han sido rehenes de una aerolínea -Air Nostrum-, una aerolínea que, una vez que se la deja de financiar, casi poco más que ha desaparecido de Castilla y León. Por lo tanto, el contrato con Air Nostrum se articuló a través de un supuesto servicio de promoción que se facturaba a precios de mercado -eso lo pone en la encomienda, aquí, en el informe del Consejo de Cuentas-. En realidad se trató de una subvención -esto lo digo yo, no lo dice el informe-, una subvención encubierta, para garantizar que los aeropuertos de la región tuvieran vuelos regulares. Esta práctica es habitual en España y en el resto de Europa, pero tiene dos problemas: bordea la legalidad -que lo sabemos todos, pero también sabemos que, hecha la ley, hecha la trampa- y es... vicia el sector hasta el punto de generar un escenario clientelar de las compañías aéreas con respecto a las Administraciones, que en España está dominando de forma abrumadora por Air Nostrum. Así mismo, se distorsiona de tal manera el mercado que es virtualmente imposible evaluar la viabilidad de cada aeropuerto y de cada ruta.

En concreto, en Castilla y León y Air Nostrum -y aquí es donde quiero que, si por favor, me puede luego contestar en su exposición estas preguntas-: criterios que se tuvieron en cuenta para determinar que la región necesitaba promocionar sus aeropuertos en lugar de dedicar esos fondos a otros asuntos sobre los que la Junta tenga competencias (parece más que encaja en aparentar que había actividad en nuestros aeropuertos); objetivos que se fijaron y cómo se reflejaron en las bases; cuántas compañías aéreas se presentaron y qué características y calidad había en las ofertas; desde cuándo la Junta de Castilla y León subvenciona directa o indirectamente a las compañías aéreas; valoración del funcionamiento y resultados del programa, ¿se monitorizó profesionalmente el funcionamiento del programa, subvención, contrato de *marketing*, como lo quieran llamar? O sea, si se evaluó, pero evaluado en profundidad, diciendo las rutas que funcionan, las rutas que no funcionan, y no "aquí, que nos han dicho que tiene un impacto positivo en el turismo", y que no es evaluable porque no se sabe exactamente qué impacto tiene en Castilla y León a nivel de usuarios que van a venir a visitar Castilla y León.

¿Qué retorno obtuvo Castilla y León como contrapartida del desembolso de esas cantidades millonarias?; estamos hablando de 9.125.500 euros en dos mil trece, año de crisis; 9.135.500 euros en el dos mil catorce, año de crisis; y 1.820.419,66 euros de enero a marzo del dos mil quince, cuando ya se había disuelto, porque encima



tenemos el problema de que PROVILSA se disolvió también por la crisis, por la racionalización de la Administración. Por lo tanto, estamos hablando de 20.091.419 euros desde el dos mil trece lo que se le ha dado a esta compañía, Air Nostrum, con una valoración que, según cuentan, positiva. Pues necesitamos algo más de datos que positivo.

¿Es razonable... es razonable también suponer que la marca Red Cylog merece un apoyo económico tan descomunal? ¿Cuál era el *target* de esa promoción? ¿Conocían los pasajeros receptores del mensaje publicitario lo que era Red Cylog? Cuando se subían al avión, en las servilletas, manteles, toallitas, mensajes de voz a bordo, bandeja, mesita plegable, *tag* maletero, publicidades en revista a bordo –que era *Aladorno*–, publicidad y promoción exterior de las aeronaves y en el enlace en la página web resulta que los pasajeros se encontraban con un logotipo que era Red Cylog. Yo me pregunto si sabían exactamente lo que... cualquier pasajero que viene a Castilla y León, lo que es un mapita donde están los sitios donde invertir –empresarial– con un logotipo, como un mapa que parecía una cara. Eso no vende Castilla y León. Entonces, yo veo eso y me quedo totalmente indiferente.

Luego, teniendo en cuenta que la práctica de subvencionar las compañías aéreas, y en particular Air Nostrum, está extendida... ¿y qué valoración hace de los resultados obtenidos en comparación con otras ciudades, diputaciones y Gobiernos autonómicos o consorcios? Lo que buscamos aquí es un *bench...* *benchmarking*, o sea, qué aportó este contrato de Air Nostrum a nuestra Comunidad que no haya aportado en otras Comunidades, o qué en otras Comunidad sí se ha aportado y aquí ha fallado.

Luego, también, ¿pueden demostrar que la Comisión Europea –que según este informe de encomiendas del Consejo de Cuentas dice que no hubo ninguna alegación– o cualquier otro órgano de la Unión Europea analizaron el contrato de Air Nostrum? Si las otras compañías no denunciaron, está claro que la Comunidad Económica Europea no se mete de oficio a hacerlo. Por lo tanto, lo de siempre, bordea la ilegalidad. ¿Y cómo saben que los precios acordados eran los de mercado? También: ¿cómo evalúa el hecho de que, al finalizar el contrato de promoción, Air Nostrum redujese drásticamente su presencia en los aeropuertos de la región?

Y, sobre todo, lo que queremos saber es qué ha cambiado, qué ha cambiado de antes del contrato a después del contrato, si ahora tenemos de verdad un análisis en profundidad de rutas, de apertura de mercados, de esos pasajeros que vinieron a Castilla y León mediante... y que se vieron impresionados porque el avión debía estar lleno de logotipos y todo de Castilla y León, pues a ver si de verdad ver... No se pueden gastar 20 millones de euros y no saber si de verdad ha influido en el pasajero la publicidad; eso, en cualquier empresa, desde luego, si al de *marketing* le dicen que el... si el de *marketing* de una empresa dijera que el impacto ha sido positivo, tendría un despido al día siguiente.

Por lo tanto, tienen que saber cómo estaba el turismo antes de toda esta acción publicitaria y cómo estaba después. Y le repito: son 20 millones de euros gastados en plena... en plena crisis. Y, bueno, y ya me quedo para el siguiente turno. Y muchísimas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues por parte del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor procurador don Luis Marianos... Luis Mariano Santos Reyero.

**EL SEÑOR SANTOS REYERO:**

Gracias, presidente. Bueno, antes de nada, bienvenido, señor director general. Muchas gracias por estar aquí, a usted y a su equipo. Yo quisiera empezar con lo que usted ha dicho... sobre todo, primero con el que es el objeto de esta comparecencia, por lo que leo en el orden del día: "Evaluación de los resultados del contrato con la Compañía Air Nostrum Líneas Aéreas y análisis de la situación actual". Dos cuestiones creo que bastante concretas.

En la primera, cuando hablamos de la evaluación de los resultados del contrato con la compañía, usted ha dicho que había dos objetivos fundamentales: uno era el de consolidar y mantener servicios –ese era uno de los objetivos por las que se subvencionaba o se sacaba a concurso, que al final ganó Air Nostrum–, y el otro era, exactamente, la valorización y evaluación turística... bueno, la promoción, en concreto. Que eran los dos objetivos que se planteaban ustedes con este tipo de contrato.

Sobre el segundo, nos dice que no hay posibilidad de evaluación, porque es difícil medir el impacto. Hombre, algún indicador tiene que haber de si el impacto turístico, si la promoción ha sido buena o ha sido mala. No sé si es muy fácil tener un dato numérico, un dato estadístico, pero, hombre, algún... algún índice sí que tiene que tener usted, o yo entiendo que ustedes tienen que tener algo que les indique si ha sido bueno o ha sido... o ha sido malo.

Pero, fíjese, en el primero sí que todavía... yo creo que es todavía mucho más claro, ¿no? Dice: apoyo institucional para mantener y consolidar servicios. Hombre, yo creo que aquí la evaluación es fácil, aquí creo que la evaluación es fácil, y la valoración, desde luego, no es muy positiva, y en eso coincidirá usted conmigo. Es decir, porque, una vez que se dejó de subvencionar, una vez que se dejó de estar activo este convenio, este concurso, realmente, ni hemos conseguido mantener... ni hemos conseguido mantener ni, por supuesto, hemos conseguido consolidar; lo que hemos hecho es, fundamentalmente, perder; perder servicios que sí teníamos cuando este concurso estaba en funcionamiento.

Mire, decía usted en su intervención y hablaba sobre la política igualitaria de la Junta de Castilla y León con los cuatro aeropuertos, y yo, la verdad, señor consejero... digo, perdón, señor director general, yo ahí no estoy de acuerdo con usted. No estoy de acuerdo con usted. Es decir, no me puede decir usted, a estas alturas, que ha habido una igualdad de trato en los cuatro aeropuertos. Porque, fíjate, yo le voy a hacer dos preguntas: ¿estas ayudas se han mantenido en el mismo tiempo en todos los aeropuertos de Castilla y León? Se lo voy a decir por activa y por pasiva. Quiero decir, no solamente los del concurso de Lagun Air. Es decir, porque antes había que retrotraerse a la empresa pública SOTUR, y había que retrotraerse mucho antes, y usted me va a decir si se ha mantenido la misma apuesta, los mismos años de subvención, los mismos esfuerzos presupuestarios para los cuatro. Si sí que es así, como usted me decía, entonces yo sí entenderé que, en efecto, ha sido una ayuda igualitaria.

Y le voy a hacer otra pregunta para que vea usted que no existe la igualdad, o por lo menos no tenemos el mismo concepto de igualdad: ¿cree usted que han quedado de igual forma los cuatro... de los cuatro aeropuertos, han quedado todos igual una vez que el contrato ha finalizado, o hay algunos que están en peor situación y hay otros que están en mejor situación?



Mire, y por finalizar, porque no quiero alargarme mucho en el asunto, pero, fíjese, hablaba usted de la situación actual, ¿vale? Yo tengo la sensación de que al final hemos cambiado las reglas a mitad de partido, y digo que hemos cambiado las reglas a mitad de partido porque uno tiene la sensación de que, si durante muchos años hemos estado promocionando, hemos estado valorizando, hemos estado ayudando a un aeropuerto, y durante los siguientes decimos y hacemos el mismo esfuerzo presupuestario para los cuatro, realmente, realmente ahí no existe igualdad, porque, probablemente, lo que hemos hecho ha sido promocionar uno de los aeropuertos en perjuicio de los otros tres.

Y la situación actual, que es lo que a mí me preocupa. Realmente, yo sé que es una cuestión difícil, yo no estoy planteando... sé que usted me va a decir que tampoco ustedes son el organismo o la Administración que más competencias tiene en ello, pero sí que coincidirá conmigo, señor director general, que en estos momentos la situación actual es que, por ejemplo, el ayuntamiento... perdón, el aeropuerto de Salamanca no tiene absolutamente ninguna línea regular, y que hay otros que sí la tienen porque mantienen consorcios, como es el caso de León, pero que, bueno, que es bastante limitado.

Y lo que también usted coincidirá conmigo es que la situación actual para los cuatro, para los cuatro aeropuertos, desde luego no es nada boyante, y que, probablemente, debamos de tomar alguna... algún tipo de decisión que suponga, pues igual, como decía el Consejo Económico Social, probablemente la especialización de los aeropuertos, o buscar alguna solución. Pero lo que sí está claro es que, si queremos -y yo quiero, y este procurador y este partido, Unión del Pueblo Leonés, quiere- que se mantengan los cuatro aeropuertos, desde luego, tendremos que hallar la fórmula para que eso sea así, y no nos podemos quedar simplemente diciendo que en la evaluación, que en la evaluación, no tenemos datos para reflejar si realmente lo que hemos hecho hasta ahora ha servido para algo o no. Por lo demás, muchísimas gracias, señor director general.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues, por el Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor procurador don Carlos Eduardo Chávez Muñoz.

EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:

Muchas gracias, presidente. Y muchas gracias, director general, por venir hoy aquí a dar cuenta sobre este contrato de la Junta de Castilla y León con la aerolínea Air Nostrum. Voy a empezar diciendo... centrándome un poco en dos aspectos que usted ha mencionado, que son efectivamente el objeto concreto de su comparecencia hoy aquí, ¿no? Ha repetido varias veces que la finalidad... bueno, que la valoración que usted hace del contrato es positiva, lo ha repetido cinco o seis veces, y que la finalidad era... la finalidad última de ese contrato era que se pudiesen madurar, que se pudiesen hacer maduros algunos servicios de estas aerolíneas y de estos aeropuertos para que después las compañías pudiesen volar por sí mismas desde la Comunidad.

Entonces, yo quiero empezar haciendo una reflexión, y es que, después de todos estos millones de euros que le hemos dado a Air Nostrum, sin contar con



los que le hemos dado luego a Ryanair, o a Vueling, o a Lagun Air y al resto de las empresas –que, por cierto, ya adelanto que es bastante opaco, puesto que es muy difícil saber exactamente las cifras–, ¿ahora qué? O sea, ¿ahora qué? Ahora tenemos cuatro aeropuertos, algunos de ellos están a punto de ser peatonales, estas aerolíneas prácticamente ya ninguna opera en nuestra Comunidad, excepto con algunos vuelos sueltos. En fin, ¿podemos hablar realmente de estar satisfechos de este contrato? ¿Podemos decir, efectivamente, que esta política de casi barra libre a las aerolíneas ha funcionado? ¿Podemos decir que, efectivamente, este modelo de desarrollo del territorio, del desarrollo de las infraestructuras, con todas las limitaciones que pueda tener la Junta de Castilla y León en este tema de los aeropuertos, es un modelo satisfactorio, es un modelo que ha desarrollado nuestra Comunidad, es un modelo que hace que nuestra... que nuestros aeropuertos estén entre los mejores de España o entre los mejores de Europa? Yo creo sinceramente que no. Entonces, me parece que, para poder hacer un análisis de verdad, pues tenemos que empezar reconociendo que ha sido un auténtico fracaso.

Y ha sido un auténtico fracaso porque se trata de una cuestión de modelo, de modelo; se lo voy a explicar muy brevemente. El modelo ha sido absolutamente ineficaz y ha traslucido una incompetencia por parte de la Junta de Castilla y León en todos estos años bastante grande, puesto que en ningún momento ha habido ningún tipo de análisis para saber o para intentar establecer una intención de cuáles eran los nudos de comunicación que nos interesaba... a este respecto aeroportuario, nos interesaba promover en nuestra Comunidad; no ha habido ningún tipo de estudio en el que efectivamente se pusiese, negro sobre blanco, si en Castilla y León debíamos tener un aeropuerto, si debíamos tener cuatro o si debíamos tener uno en cada provincia.

Desde luego, esos estudios siempre han sido... que no han sido, pero han sido siempre ideas lanzadas al aire, donde, al final, yo creo que se ha optado por un modelo en el que, como digo, hoy, ahora mismo, estamos recogiendo los frutos. Tenemos cuatro aeropuertos. Hoy mismo salía la noticia de que, según Eurostat, el aeropuerto... el aeropuerto de Burgos está entre los últimos de toda Europa de número de pasajeros, está en el puesto quinientos veintitantos. Es que no llega... no llega ni a 8.000 pasajeros al año el aeropuerto de Burgos. El aeropuerto de Valladolid ha bajado también, llegó a tener cerca de 500.000, y ahora no llega a los 200.000. Y seguramente no solo es por la crisis, sino tal vez tenga que ver también con este modelo de desarrollo de infraestructuras y con este modelo de barra libre a las aerolíneas que hemos tenido durante algunos años.

Aparte, es que sucede que ha sido un modelo en el que también yo creo que podemos decir tranquilamente, y usted puede reconocer tranquilamente, que se ha despilarrado dinero, no hay que tener miedo a reconocerlo. Porque, digo, a día de hoy, la situación calamitosa de nuestros aeropuertos, donde prácticamente ya no operan aerolíneas, pues podemos decir tranquilamente que, si nos hemos gastado cerca de 100 millones de euros en varias aerolíneas, no solamente en Air Nostrum, y este es el resultado que tenemos, pues, desde luego, hemos gastado mal el dinero. La Junta de Castilla y León, el Gobierno del Partido Popular, ha gastado muy mal el dinero.

Pero es que, además, yo, a mí me gustaría que usted dijese, por favor, claramente, claramente, cuánto dinero se dio a Air Nostrum, porque ha dado unas cifras, pero la verdad es que no sé si es que yo no lo he cogido con suficiente rapidez o se



me ha pasado el dato, y me gustaría que lo dijese. Ha hablado de que el contrato se extendió una serie de meses, que costaba un dinero, pero que luego el IVA, para arriba, para abajo, tal. Pues me gustaría que dijese claramente cuánto costó.

Lo que sí que hay es un estudio de unos profesores de universidad de Salamanca, porque digo que hay bastantes dificultades para encontrar información clara a este respecto, que hablan de cerca de 100 millones de euros, entre el año noventa y seis y dos mil diez, a distintas aerolíneas que han operado en nuestra Comunidad Autónoma (Ryanair, Vueling, Air Nostrum, etcétera). Y, claro, el problema es que, como no se han valorado nunca los resultados, pues entonces tampoco hemos podido nunca afrontar este tema seriamente.

Y el tercer punto por el que este modelo, evidentemente, hace aguas es porque, además de ese despilfarro y además de ese modelo ineficaz, es que encima se está saltando la ley constantemente. Y no solamente la ley, sino que también se está saltando los propios principios del sacrosanto mercado libre, al cual usted ha hecho referencia varias veces. Y se lo voy a explicar. La propia Comisión Europea, varias veces, ha dicho, no solamente en el Tratado de la Unión Europea, sino también en distintas directrices, que el actual modelo de subvenciones a las aerolíneas –que no solo es de Castilla y León, se lo reconozco, ni tampoco solamente es de España, sino que es de muchos países europeos– es un modelo que se salta la legalidad, puesto que no están permitidas ese tipo de ayudas... ese tipo de ayudas públicas. Y, en el caso de que se vayan a dar ayudas públicas, establece un cauce que es muy sencillo, y aquí me gustaría preguntarle por qué aquí no se optó por ese cauce. Es decir, la Unión Europea es consciente de que, efectivamente, hay algunas rutas de aerolíneas, hay algunos aeropuertos que merecen tener un apoyo –y quiero además dejar bien claro que a mí me parecen bien esos apoyos–, pero tienen que darse en unas condiciones determinadas, que son cumpliendo unos... unos atributos, unos requisitos de servicio de interés público.

Es decir, la Unión Europea, en sus directrices, en la Directriz 2014/C 99/03 dice bien claro que, si un Estado, si una Administración regional, autonómica, quiere dar algún tipo de ayuda a un aeropuerto o a una aerolínea, lo puede hacer, pero solamente tiene que certificar esa ruta o ese aeropuerto como servicio de interés económico general. Y para ello tiene que presentar un informe, tiene que decir por qué es un servicio de interés económico general, lo presenta a las instancias europeas pertinentes y, a partir de ahí, pues se le pueden dar unas determinadas ayudas en unos años concretos.

Es más, la Unión Europea dice explícitamente que los mecanismos por los cuales ustedes han estado dando millones y millones de euros durante tantos años hay que evitarlos a toda costa, por mucho que se haga a través de concursos. Porque no es lo mismo dar dinero en concepto de publicidad a una aerolínea o a un aeropuerto que darle dinero en concepto de desarrollar una ruta económica, una ruta comercial. No es lo mismo. Porque los criterios en los que... en base a los cuales se da ese dinero, se establecen esas líneas de ayuda, se establecen, por ejemplo, esos servicios de interés económico general, no tienen nada que ver con el de un concurso de publicidad. Y por eso la Comisión, en esas directrices, en varios puntos, deja bien claro que es muy fácil, si se quieren cumplir unos criterios de transparencia, que, entre otras cosas, tienen que permitir que cualquier ciudadano, que cualquier empresa o que cualquier Administración pública pueda acceder a esa información, a ese dinero, a esos contratos, cosa que hoy en día no sucede.



Entonces, me gustaría saber, si la Unión Europea establece este cauce, que es muy sencillo y muy fácil, y que, por cierto, se ha hecho en otros lugares –por ejemplo, en la línea Almería-Sevilla– aquí en España, ¿por qué aquí, en Castilla y León, no se ha hecho de esta manera? Y ya después continuaremos con el resto de valoraciones. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, el señor procurador don Celestino Rodríguez Rubio.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ RUBIO:

Gracias, presidente. Bienvenido, director general. A mí permítame que en primer lugar yo creo que haya que hacer una diferenciación: por un lado, el tema infraestructuras, y, por otro lado, el tema transportes.

En materia de infraestructuras yo creo que se hizo un esfuerzo muy importante por parte de los Gobiernos existentes y es verdad que hay una dotación de infraestructuras aeroportuarias en Castilla y León buena y moderna. Insisto, en materia de infraestructuras aeroportuarias; otra cosa es lo que voy a tratar ahora del tema del transporte aeroportuario. Pero es importante reseñar en qué situación estamos actualmente. Como digo, en materia de infraestructuras tenemos una buena dotación de infraestructuras aeroportuarias, y moderna.

Y es verdad que había una reforma del sistema aéreo pendiente desde el arranque de la democracia que llevó a que ningún ministro ni ministra de ningún partido hubiera tenido la capacidad o el valor de emprender una reforma del modelo aeroportuario, pero que sí ocurrió en el periodo dos mil nueve-dos mil once, y que ha permitido que, aparte de tener unas infraestructuras modernas, ahora tengamos unos aeropuertos con unas tasas de navegación aérea y con unas tasas aeroportuarias mucho más baratas de las que había anteriormente. ¿Por qué? Entre otras cosas, porque se privó de un conjunto de privilegios totalmente injustificados a los controladores aéreos.

Y, dicho esto, la situación actual es que tenemos un conjunto de aeropuertos modernos, con unas tasas aeroportuarias y de navegación aérea adecuadas, ¿y ahora qué falta? Falta que, con esos aeropuertos modernos y competitivos, seamos capaces de sacar un rendimiento y una funcionalidad a los mismos. Y, desde mi punto de vista, ¿qué hace falta? Dos cosas: la primera... la primera de ellas, un comité de expertos ajenos a la política que permita sacar un rendimiento y una funcionalidad a los aeropuertos de nuestra Comunidad Autónoma, insisto, que no siempre tienen que ir ligados al transporte de viajeros –y remarco que no siempre tienen que ir ligados al transporte de viajeros–; y, en segundo lugar, que toda aquella subvención pública que se dé por parte de una Administración, en este caso de la Junta de Castilla y León, lleva aparejado siempre un rendimiento o un resultado que parece lógico –yo ya lo trasladé en la provincia de la que procedo, en León, hace más de un año–; lo que es lógico es que cada euro que invierte la Junta de Castilla y León en subvencionar a una aerolínea tenga como mínimo un rendimiento económico en la Comunidad Autónoma de un euro. Me explico: que, como mínimo, toda la inversión aparejada que se lleve en subvencionar una aerolínea revierta en la misma cantidad o más en un beneficio económico de la Comunidad Autónoma.



¿Cómo creo, humildemente, que se debería hacer eso? Pues, cuando uno invierte en una aerolínea, creo, y hablando de forma clara, que no debe ser para sacar habitantes de Castilla y León hacia afuera, sino que lo que debe ser es para traer viajeros y para traer flujo económico a nuestra Comunidad Autónoma. Y yo creo que ahí es donde ha estado el fallo capital de las subvenciones a las aerolíneas. ¿Por qué? Porque las aerolíneas tienen que llevar aparejado un estudio donde lo que realmente conlleve sea cuáles son aquellos focos o aquellos países o aquellas ciudades donde realmente hay potenciales turistas que vengan a nuestra Comunidad Autónoma para invertir o para gastar o para dejar parte de su dinero aprovechando los potenciales turísticos de Castilla y León. Ese creo que ha sido el gran error, que hemos subvencionado aerolíneas eléctricas... aerolíneas a través de la Comunidad Autónoma, pero que no hemos sacado un rendimiento a esa inversión que se ha hecho subvencionando una aerolínea.

Por lo tanto, yo no quiero extenderme más, pero sí dejar, desde mi punto de vista, dos cosas claras: tenemos una red de aeropuertos modernos, tenemos una red de aeropuertos competitivos, porque, a raíz de la reforma del sistema aéreo, se ha conseguido que tengan unas tasas aeroportuarias y unas tasas de navegación aérea que les hacen competitivos para poder permitir la entrada de compañías que, como digo, no siempre tienen que ir aparejadas al transporte de viajeros; y que ahora, a través de la Comunidad Autónoma, de un comité de expertos, se le debe de buscar una funcionalidad y una manera de obtener un rendimiento económico a nuestros aeropuertos.

Y a partir de ahí, si se vuelve o se mantiene la subvención a aerolíneas, debe ser siempre con estudios rigurosos que permitan que de cada euro que la Administración pública invierta en subvencionar una aerolínea, como mínimo, como mínimo revierta en un euro en el desarrollo económico de nuestra Comunidad Autónoma. Igual el primer año no se consigue, pero habrá que corregirlo para ir amoldándolo a que igual en el segundo en vez de un euro sea un euro y medio, y al tercero sean dos euros.

Por lo tanto, aprendamos entre todos de los errores, aprovechemos lo que está bien e intentemos sacarle un rendimiento al conjunto de aeropuertos que constituyen nuestra Comunidad Autónoma. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues, por parte del Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra, por un tiempo máximo de diez minutos, la señora procuradora doña Isabel Blanco Llamas.

LA SEÑORA BLANCO LLAMAS:

Sí. Muchas gracias, señor presidente. Bueno, hablamos hoy aquí de un tema complicado y complejo, que es los aeropuertos en nuestra Comunidad, el valorar la rentabilidad con la no rentabilidad, el asentamiento de estos en el territorio, cómo influye, cómo no influye.

Yo, para empezar, quiero decir que estoy de acuerdo con la exposición del portavoz del Grupo Socialista; en Castilla y León tenemos una buena red de aeropuertos, y parece lógico que, si nos gastamos 100, 200 o 500 millones en construir



esos aeropuertos, nos gastemos 2, 10 o 50 millones en promocionar los mismos. Y entendemos que esa es la competencia de la Junta de Castilla y León, la única competencia que tiene en materia aeroportuaria: la promoción de los mismos, la promoción publicitaria, no solo de los aeropuertos, sino de toda la Comunidad. Castilla y León y el resto de Comunidades no tienen competencia para decir dónde se diseña un aeropuerto, cómo se diseña un aeropuerto, cuántas pistas tiene un aeropuerto, si hay que ampliarlo o si no hay que ampliarlo. Eso es una competencia nacional. Entonces, entendemos que el contrato que se está poniendo hoy de manifiesto aquí entra dentro de las competencias que tiene la Junta de Castilla y León.

Se ha hablado, por parte de algún grupo, de algún estudio que ha salido publicado por algunos profesores de la Universidad de Salamanca. A mí me gusta más fiarme de los datos reales que ha puesto de manifiesto hoy aquí el director general que de estimaciones, porque en ese mismo estudio se dice, por parte de estos profesores, en el caso de Air Nostrum, en vez de aplicar los 2.000.000 por aeropuerto y año, que mencionaba el exconsejero de Fomento, Antonio Silván, el profesor ha ponderado el valor de la subvención en función de la oferta anual de asientos con los que la aerolínea operaba en cada aeropuerto. No sé, a mí me gusta más un dato real que una estadística o una ponderación; así de claro.

Y se ha hablado de que las subvenciones son ilegales. No, la Comunidad Europea cambió la legislación respecto a este tema, y hay dos posibilidades: se permite la participación de las Administraciones públicas en programas de promoción y de publicidad, que es de lo que hoy estamos hablando aquí; y, por otro lado, existe otro tipo de autorizaciones de la Comunidad Europea, como, por ejemplo, tiene Canarias por ser región ultraperiférica. En ese caso, Canarias cuenta con una autorización expresa de Bruselas para patrocinar rutas con dinero público. Es muy diferente el patrocinar una ruta con dinero público a promocionar la Comunidad de Castilla y León a través de rutas aéreas. Entonces, yo creo que también hay que dejar claro ese tema.

Respecto al tema de si el contrato ha sido operativo, no ha sido operativo, los resultados que ha manifestado el mismo, me gusta más o me gusta menos. A mí me gustaría hacer referencia también a otros estudios que existen, por ejemplo, el "Análisis de las características de los pasajeros de los aeropuertos de Valladolid y León". En ese estudio, entre las conclusiones que se dicen, es que más del 60 % de los usuarios de las líneas de bajo coste, que es el caso de Air Nostrum, es gente joven, es gente que no solo se queda en el aeropuerto, en la ciudad del aeropuerto, sino que va a Castilla y León, y es gente que puede transmitir la publicidad que llevan ese tipo de contrato, la que llevan los aviones tanto en su parte exterior como en su parte interior. Es más, el 50 % de los usuarios de vuelos son emisores, es decir, es gente que viene de fuera, son extranjeros que vienen a conocer nuestra Comunidad, luego entendemos que toda publicidad que se dé de nuestra Comunidad es poca.

También hay que enmarcar esto en la época... en cada época. Los aeropuertos se construyen en una época de bonanza económico... económica, y hay que darles conocimiento, hay que publicitar los mismos. Ahí se enmarca el contrato este, puesto que el contrato viene del año dos mil nueve, con una duración determinada, que luego se prorrogó según se establece en la Ley de Contratos del Estado. Una vez que ese contrato se finaliza, se entiende cumplido el objetivo, o nosotros entendemos que está cumplido el objetivo, y que en ese momento sí se está en época de crisis.



Con lo cual, una vez... tú no puedes cancelar un contrato a mitad del mismo. Una vez que ese contrato ha finalizado y ha caducado, parece lógico plantearse en qué invertir esos recursos. Y nosotros entendemos que la Consejería en ese momento se plantea invertir esos recursos en otros temas diferentes o en otras acciones diferentes. Entonces entendemos que cuando surge este contrato no estamos en una época de crisis, estamos en una época de bonanza económica entre comillas, surge en el año... dos mil nueve se adjudica, imagino que se preparase durante el año dos mil ocho, en que se pretendía dar un auge a estos medios de transporte.

¿Qué ha pasado durante estos años? Pues, independientemente de las líneas de transporte aéreo, han entrado otra serie de medios de comunicación, como, por ejemplo, ha sido la llegada del AVE. Si en el caso de Barcelona se dijo que la llegada del AVE a Barcelona había sido siempre competitiva con el puente aéreo y con los... y con el tema de los aeropuertos, algo similar puede haber ocurrido en Castilla y León con la llegada del AVE, en concreto en el aeropuerto de León. Bueno, habrá que tratar de trabajar, de crear las características económicas o el suficiente atractivo para que ambos medios de comunicación sean compatibles, para que ambos medios de comunicación ayuden a traer gente a nuestro territorio. Pero es verdad que las circunstancias entre que se licitó este contrato y la época actual o la época en que se acabó el mismo son muy diferentes.

A nosotros, las explicaciones que nos ha dado el director general nos convienen. El resultado es bueno por toda la gente a la que se ha llegado. Más del 50 % del pasaje que ha venido a Castilla y León es extranjero, luego se ha llegado a esa gente, se ha llegado a ese pasaje. ¿Habrá que hacer más medidas encaminadas a promocionar Castilla y León, a promocionar el Cylog, a promocionar nuestros parques naturales? Pues sí, pero esta es una más, y entendemos y compartimos que ha sido una medida eficaz. Ahora mismo la situación es otra y lo que habrá que buscar será otros medios, sin ayudas públicas, que sean capaces de implantar y de poner en marcha los aeropuertos, que hagan que nuestros aeropuertos sean atractivos. Y en eso es en lo que vamos a tener que trabajar.

Entonces, nosotros agradecemos las explicaciones que nos ha dado respecto a este contrato. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues tiene la palabra el señor director general de Transporte, don Ignacio Santos Pérez.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR SANTOS PÉREZ):

Muchas gracias. Bueno, voy a intentar responder a todos de forma conjunta, uno por uno. Si se me olvida alguna cuestión, pues me la recuerdan, si no, en el turno de dúplica. En primer lugar, la portavoz de Ciudadanos habla de un informe del Consejo de Cuentas, que es un informe que, un poco en base a ese informe, ha tratado de verter sobre el contrato en general una especie de sombra de ilegalidad absoluta. El Consejo de Cuentas lo que plantea es una cuestión jurídico formal muy compleja, casi de cátedra de derecho administrativo, sobre si el contrato es una encomienda de gestión o es una orden de encargo. Por lo tanto, está muy circunscrito lo que el Consejo de Cuentas se refiere sobre este tema. Por lo tanto, sí que me gustaría que, visto que esta es la cuestión fundamental que se dilucida sobre el tema del contrato,



pues que no... que este tema jurídico formal, complejo -incluso para los expertos en derecho plantea serias dudas de si es una encomienda de gestión o es una orden de encargo-, no sirva para dejar aquí una sombra de una total apariencia de ilegalidad de un contrato.

En segundo lugar, sobre el tema de la... de que yo no valoro los intangibles turísticos, pues yo no los valoro porque yo no soy un experto en turismo. Si yo me pusiera aquí a hacer una valoración turística de los efectos del contrato, pues probablemente me confundiría, metería la pata, y yo pues sé poco, y lo poco que sé pues lo sé de transportes. Y, por lo tanto, permítame que yo haga una valoración de los efectos sobre la movilidad y la accesibilidad del contrato, porque los efectos sobre el turismo pues, francamente, yo sí los desconozco. Sí sé que es un intangible absoluto determinar cuántas personas, por montar en un avión y ver publicidad de Castilla y León, han venido o han dejado de venir a Castilla y León. Habrá formas de medirlas, yo creo que, desde el punto de vista turístico, probablemente sea así, pero yo, francamente se lo digo, yo los desconozco y no me compete tampoco conocerlos. Flaco favor se haría... haría a la Dirección General de Transportes si me dedicara a saber cuáles son los intangibles turísticos de un contrato de publicidad.

Dice usted otra cosa, y que la ha simplificado mucho diciendo que en los aviones había una imagen de la Red Cylog que nadie sabe lo que es. Es... desde mi competencia, la Red Cylog sí sabe mucha gente lo que es. Aquí hemos hablado antes del centro de transportes de Benavente y de los más de 200 empleos y 1.000 camiones diarios que se mueven. Por lo tanto, la Red Cylog sí sabe la gente qué es, y, a lo mejor, que alguien vengan por la Red Cylog pues a lo mejor es tan importante como que venga por... a ver una catedral o un espacio natural, porque eso supone que va a hacer una inversión económica en esta Comunidad.

Pero lo ha simplificado más, yo tengo aquí el dossier de actividad de la publicidad -que se lo puedo pasar para que eche un vistazo-, y estamos hablando de muchas más cosas: estamos hablando de "Castilla y León, tradición y vanguardia", "Castilla y León, Semana Santa", "Castilla y León, museo abierto", una por una, aerolínea por aerolínea, semestralmente, aquí están toda la publicidad. Por lo tanto, no es un contrato que se haya hecho y nadie sepa qué ha hecho o qué no ha hecho. Yo, si quiere, tengo este dossier, tengo dossieres semestrales, se lo puedo pasar, le puede echar un vistazo, y verá que no hemos puesto la Red Cylog que nadie sabe lo que es. Aquí, le puedo leer, si quiere, y si tenemos tiempo, pues los artículos: "Tradición y vanguardia", en inglés y en español, toda una publicidad y promoción de lo que es el servicio turístico de Castilla y León. Por lo tanto, no me gustaría que se simplificara y se dejara en que hemos puesto que Castilla y León... "Cylog, tendiendo puentes" y que todo el mundo que montó no sabía qué era eso de tendiendo puentes o si era una empresa de ingeniería. Entonces, la simplificación pues creo que no es tan oportuna en un tema serio y de tanto dinero.

Ha hablado también de que si es... el contrato, la Comisión Europea ha dicho o ha dejado de hacer. Bueno, la Comisión Europea sí ha requerido a la Junta de Castilla y León por este contrato, le ha requerido. Y fue examinado por la Comisión de la Unión Europea y por el Mercado de la Competencia... por la Comisión Nacional de la Competencia. Y ese requerimiento fue archivado. Por lo tanto, no es que la Comisión Nacional de la Competencia o la Comisión de la Unión Europea no actúe de oficio, es que la Comisión Europea pidió, en un requerimiento expreso, información a la



Junta de Castilla y León sobre este contrato, y se produjo un archivo en base a las alegaciones y los argumentos que se expresaron desde la Dirección General. Yo no estaba en ese momento, pero esos artículos, las personas que están aquí, que me acompañan, son los padres de esas alegaciones; y esas alegaciones determinaron el archivo de ese expediente, que hubiera terminado, si no, en una sanción, en un expediente de sanción contra el Gobierno de España. Por lo tanto, decir que es un contrato que atenta contra la competencia, pues a efectos de la Comisión Europea y del mercado... de la Comisión Nacional de la Competencia, no ha sido así, porque se ha requerido y se han archivado las actuaciones.

Al final, estamos hablando de dos temas; yo he oído a la portavoz de Ciudadanos hablar de que no se vuelva a gastar un dinero en apoyo a los... a los aeropuertos. Bueno, aquí hablamos de dos cuestiones, es decir, o mercado liberalizado -ley oferta de la demanda pura y dura-, o apoyo a los aeropuertos. Dejemos que los aeropuertos funcionen solos, y aquellos aeropuertos que su oferta y demanda consideren que sean rentables se mantienen, y los que no, desaparecen. Parece ser que esa es la opción de su Grupo; y bueno, pues a mí sí me gustaría que las posiciones quedaran bien claras, porque, por otro lado, he oído posiciones hablando de un apoyo a las líneas aéreas. Por lo tanto, en ese sentido sí ha habido un requerimiento de la Comisión Europea, y se ha considerado que estas ayudas son correctas.

El representante de Podemos ha hecho una intervención que yo creo que ha mezclado, bueno... -perdón, UPL, me había... Perdona Mariano- ha hablado de que no ha habido igualdad. En este contrato sí ha habido igualdad de operaciones entre las cuatro aeropuertos de la Comunidad Autónoma. Y yo puedo responder por este contrato, que es el que conozco, y lo conozco porque lo he estudiado, porque yo tampoco estaba aquí cuando este contrato se realizó. Por lo tanto, uno de los criterios fundamentales era operación en los cuatro aeropuertos, y, por lo tanto, probablemente te refieras a otros contratos, pero que yo desconozco, y que, por lo tanto, no te puedo en ningún caso responder.

Si vamos al libre... dices qué ha pasado después cuando se ha acabado los contratos; pues que ha entrado el libre mercado a actuar. Ha habido unos aeropuertos que han quedado mejor porque el libre mercado ha actuado, y otros aeropuertos que han quedado peor porque el libre mercado... En Valladolid están operando avión... en estos momentos compañías aéreas, pero en una situación de libre mercado, no en una situación de apoyo de ninguna de las... de ninguna Administración. No ocurre lo mismo en León, donde sí hay un apoyo del Consorcio de Transportes de León.

Los datos. Pues los datos de viajeros, pues, también los tengo sectorizados por vuelos, o sea, no... aquí no se ha producido: como hemos pagado un dinero, hemos hecho un contrato y nadie sabe qué ha pasado con eso; entonces, vuelo por vuelo, a través de Eurocontrol, que es la que ha controlado la realidad de los vuelos y la realidad de todos estos movimientos, pues ha determinado... a través de Eurocontrol es como se han pagado las certificaciones a la empresa. Por lo tanto, aquí esto no ha sido un brindis al sol y un viva la Virgen, a la hora de determinar un dinero que se paga o se deja de pagar.

Respecto al portavoz de Podemos, pues yo creo que ahí hay una confusión -que un poco creo que ha matizado muy bien el portavoz, luego, del Grupo Socialista- entre las competencias de la Junta de Castilla y León: nosotros no gestionamos aeropuertos, nosotros no tenemos en nuestra competencia la gestión de aeropuertos ni



tenemos la realización de las infraestructuras. Es más, a la Junta de Castilla y León las infraestructuras les han venido dadas, y bienvenidas sean; la pregunta es: ¿qué hacemos ahora que tenemos las infraestructuras? Muchos... pues hay quien se ha referido a terminales y a pistas de despegue como pistas peatonales, pero quizá ahí es donde no debemos estar.

Se ha referido también a las famosas directrices dos mil catorce, y ha dicho que son claras. Pues yo, la verdad, me ha costado Dios y ayuda... Y sí discrepo un poco en que no acaben las ayudas a los aeropuertos, porque lo que usted se ha referido, o tú te has referido, pues es a la ayuda a infraestructuras aeroportuarias más que a las ayudas a la... a las nuevas rutas o nuevas... o nuevos calendarios de rutas; donde ahí sí que se recoge esas ayudas, siempre transitorias, siempre con un plan de negocio y siempre con la consideración de que, una vez que ser terminan las ayudas, al cabo de tres años, es cuando debe haber una... la compañía debe asegurar que puede rentabilizar esas ayudas. Por lo tanto, estamos ahí moviéndonos en un campo complicado, a partir de la sentencia -que conocerás- entre Ryanair y Charleroi sobre el tema de las ayudas del aeropuerto de Bruselas, que daban a las compañías aéreas; y entonces es un tema complejo, es un tema que no está tan claro ayudas sí ayudas no. Por lo tanto, la nueva Directiva 2014 ha suavizado un poco lo que la otra directiva decía, y bueno, habla de diferencia entre aeropuertos de un millón de pasajeros o menos.

Ha citado el Almería-Sevilla. Ese fue declarado de obligación de servicio público, y fue retirada luego, esa obligación de servicio público, cuando se produjo la construcción de la autovía, y entonces se consideró que había un modo de transporte que podía sustituir al avión. En Castilla y León -lo ha comentado la portavoz del Grupo Popular-, el tema del AVE, la infraestructura ferroviaria, pues está tejiendo de una manera muy clara las conexiones entre ciudades y con otras capitales, con Madrid: Salamanca con Madrid, Valladolid-León-Palencia con Madrid, próxima entrada en el de Burgos. Todo esto, pues la situación geográfica de los aeropuertos españoles... de Castilla y León -perdón- es muy compleja. Ya me gustaría a mí estar en una Comunidad con un aeropuerto como el de Avilés, o con un aeropuerto como el de Vigo, en una situación geográfica periferia, con un núcleo de población alrededor en un... menos de 45-50 minutos, y con unos puertos, también, como forma de flujo económico.

Me ha pedido las cifras del contrato. No crea que no se las quiero dar, se las voy a dar ahora mismo. Porque el contrato total, IVA incluido, es de 62.907.496 euros, en todo el período de desarrollo del contrato, tanto en el contrato principal como en la prórroga. Y les he dado un poco el importe medio anual, que era ocho millones setecientos sesenta y cinco, pero es sin IVA, porque el IVA fue muy complejo, porque hubo dos cambios de IVA, subidas de IVA en los años dos mil diez y dos mil doce. Por lo tanto, sí que... sí que se lo doy, no se lo oculto; y creo que, además, que se ha dado en más veces; porque yo no lo conozco, pero me imagino que este contrato habrá dado lugar a mil preguntas escritas y mil preguntas sobre las cantidades.

Respecto al portavoz del PSOE, pues quería agradecerle el tono de su... de su intervención, agradecer también las infraestructuras de... aeroportuarias que tiene Castilla y León, y, además, pues decirle que tiene un conocimiento muy grande de la problemática aeroportuaria, que demuestra un poco su... de dónde... su origen y su...

Y respecto al Partido Popular, pues agradecerle la valoración de los... que ha hecho del contrato. Es un contrato complejo; coincido totalmente en que estamos en una época distinta; la época en que se hizo el contrato es una época distinta com-



pletamente a esta de ahora. En este momento, nosotros tenemos claro cuáles son las prioridades presupuestarias de la Junta de Castilla y León, tenemos claro que tenemos que gestionar lo que es nuestra competencia, y, por ese motivo, la promoción aeroportuaria la debemos hacer dentro del paraguas que nos establece el nuevo modelo aeroportuario creado por el Gobierno de España. Y, por lo tanto, estamos en esos comités de coordinación, y estamos también con ese plan de *marketing*.

Decir también que en este momento la prioridad en mi Dirección General de Transportes es el transporte rural, el transporte a la demanda, el transporte interurbano y el transporte metropolitano; y en esos parámetros me muevo respecto a las subvenciones y ayudas públicas. Y, por lo tanto, esas son las prioridades de... presupuestarias de la Dirección General, y creo -y coincido totalmente- que es un contrato quizá hecho en otra época, y que ahora había que valorar y sopesar mucho más. Para eso están los comités de coordinación aeroportuaria; en esos comités estamos, en esos comités trabajaremos mano a mano con los ayuntamientos, con las cámaras de comercio, con la Dirección General de Turismo, para evaluar todos estos temas, que les compete a ellos la evaluación y no a mí; y en ese sistema, en ese, estaremos. Y, por lo tanto, pues esta... No sé si he contestado, alguno le falta, pero en todo caso me...

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien, muchas gracias. Pues en turno de réplica, por parte del Grupo Parlamentario Ciudadanos, tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, la señora procuradora doña Belén Rosado Diago.

LA SEÑORA ROSADO DIAGO:

Gracias, presidente. Pues nada, muy brevemente, decir... No sé si no se me ha entendido bien; lo que quería decir es que el Consejo de Cuentas, que es un órgano competente en la materia, y público, lo que puso en entredicho, de manifiesto, es que no debería este contrato haber sido una encomienda; eso es lo que dije, por si no se había entendido bien.

Lo que estaba claro es que esto era una patata caliente que no la quería coger ni la Consejería de Fomento, ni la Consejería de Turismo, ni Presidencia. Lo que pasó es que se lo dieron a una empresa pública, PROVILSA, y luego no ha salido todo lo bien que querían, porque... bueno, porque mientras tanto PROVILSA se disolvió y lo tuvo que coger la Consejería de Fomento, y la Consejería de Fomento pues rescindió... bueno, se acabó el contrato en marzo del dos mil quince.

Lo que quiero que se quede claro es que a partir de ahora lo que hay que hacer es trabajar, y la propuesta es eso, analizar qué rutas... porque es una pena que Air Nostrum no lo hiciera mientras tenía la posibilidad de hacerlo, mientras estaba "subvencionado" -entre comillas la subvención-, mientras estaba... recibía el dinero de la Junta de Castilla y León para promocionar la Junta de Castilla y León. Abrir rutas y ver si esas rutas durante tres años habían funcionado, y que ahora tuviéramos pues ese... toda esa parte de estudio hecha y saber si nuestros vuelos tienen que ir a Bruselas, o tienen que ir a París, o tienen que ir a Barcelona.

Está claro que el vuelo a Barcelona es uno de los vuelos que se va a mantener en Valladolid, pero el resto de vuelos pues tienen un futuro bastante incierto. Por lo tanto, hay que ponerse a trabajar, y hay que ponerse a trabajar ya, porque, si no,



el futuro de nuestros aeropuertos la verdad es que... es que están moribundos y probablemente veamos el cierre de alguno de ellos si no ponemos todos los medios posibles para que funcionen.

Decir también que es verdad que la Comisión... Europa tiene líneas declaradas de obligación de servicio público. Ver si en... aquí, en Castilla y León, podríamos hacer la declaración de alguna de esta línea. Pero para todo esto hace falta trabajo y estudio. Decir que las universidades están dispuestas también a trabajar y a aportar mucho en estudiar cuáles son las líneas que puedan ser rentables en la Comunidad; y es importante incluso meter a esos informes y esos estudios que puedan tener las universidades ya hechos.

Y, sin más, pues muchísimas gracias por su comparecencia. Aquí, en las Cortes, agradecemos la transparencia. Agradecemos cuando cualquier director general comparece y nos da explicaciones, porque hay muchas cosas que, aunque intentamos saber cómo son, o contratos, nos encontramos con poca... con opacidad, y es una forma, mediante su comparecencia, de preguntarlo directamente y de tener información y poder hacer la labor y el trabajo los procuradores. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues en turno de réplica, por parte del Grupo Parlamentario Mixto, tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, el señor procurador don Luis Mariano Santos Reyero.

EL SEÑOR SANTOS REYERO:

Sí, gracias. Gracias, señor director general. Yo me he ceñido en la... en mi intervención a lo que... a lo que decía la comparecencia, ¿no? En ningún lado veo sobre valoración de las infraestructuras del aeropuerto, que usted decía y... yo en ningún sitio... Yo creo que hablábamos de un... de un contrato en concreto. Y la sensación que yo tengo, la sensación que yo tengo -y creo que lo dije en mi primera intervención- es que, en primer lugar, yo sé de las dificultades o, por lo menos, soy consciente de las dificultades que tiene cualquier tipo de medida de este calibre a la hora de fomentar nuestros cuatro aeropuertos. Yo sé de la dificultad y la asumo, y, además, creo que lo he dicho en mi primera intervención y lo vuelvo a decir ahora mismo.

Pero también ustedes tienen que entender que cuando se habla de evaluar los resultados del contrato, de este contrato en concreto, y cuando usted nos dice que uno de los objetivos primeros y fundamental era la consolidación, la consolidación, y el mantener los servicios, ¿eh?, también usted tiene que coincidir conmigo que no puede ser una valoración positiva, porque, una vez que ese contrato finalizó, realmente hemos perdido... hemos perdido aquellos servicios que sí teníamos cuando se... cuando se estaba subvencionando. Es decir, yo no entro ni siquiera en buscar responsabilidades, fíjese, con esto, no le estoy diciendo que ustedes lo hayan hecho ni mejor ni peor; yo digo que los resultados, los resultados, desde luego, es algo evidente y es algo objetivo, no son los que se pretendían con este tipo de concurso.

Por eso, yo creo que la evaluación, que es lo que habla de la comparecencia, evaluación de los resultados, creo que es fundamental tener claro, tener claro, que no ha sido positiva y que, probablemente, entre todos tengamos que ser capaces de buscar nuevas acciones para evitar o, por lo menos, cambiar esta dinámica que hasta ahora... que hasta ahora tenemos.



Y sobre todo en la segunda parte, que a mí me interesa mucho, que es el análisis de la situación actual. Miren, yo, a mí sí que me preocupa, me preocupa que no seamos capaces de ser lo suficientemente realistas por intereses partidistas o que en base a intereses partidistas, y no hablo solamente del equipo de Gobierno o del Gobierno, del partido que sostiene al Gobierno, ni siquiera de la Oposición, es decir, si no somos capaces de ver que la situación actual no es, desde luego, optimista, que no es algo que nosotros podamos aquí ahora mismo vender como un triunfo no solo del Partido Popular, sino de ningún partido político, y de que sepamos realmente que la realidad en estos momentos es muy dura para los cuatro, para los cuatro. Es decir, es verdad que León y Valladolid... es verdad que Valladolid está mejor, es verdad que Valladolid está mejor, porque es el más antiguo y porque probablemente ha sido el que más se ha subvencionado durante todos los años. León probablemente es el segundo que mejor está o que menos mal está. Pero tenemos que ser realmente claros en el tema y tenemos que decir abiertamente, sin ningún tipo de problema, que realmente no es una situación buena para ninguno de los cuatro, para ninguno de los cuatro. Y eso lo tenemos que asumir, porque, si no asumimos eso, difícilmente vamos a buscar soluciones cuando, bajo cuestiones de complacencia o de autocomplacencia, no seamos capaces.

Decir que el AVE... pues sí, probablemente el AVE pueda tener, pueda tener, yo no digo que no, probablemente pueda tener una incidencia. Pero, repito, debemos de ser también lo suficientemente hábiles para entender que no puede ser solo una razón y que tenemos que buscar soluciones, soluciones y medidas eficaces para cambiar o revertir la situación.

Por lo demás, yo no he pedido la comparecencia, pero sí que les digo, probablemente no hemos acertado con este tipo de contratos. Y digo que no hemos acertado, repito, a la vista de los resultados, y eso también es algo que tenemos que asumir. No quiero decir que nosotros no lo hubiéramos hecho si hubiéramos estado gobernando, ¿eh?, porque es verdad lo que decía el portavoz de Podemos, no es una práctica solamente de Castilla y León, no es una práctica solamente de España, es una práctica europea. Y, claro, también tenemos que competir con las mismas armas que han competido los demás, yo eso lo acepto, pero también tenemos que ser realistas y tenemos que llegar a la conclusión de que no hemos obtenido los resultados esperados. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues, por el Grupo Parlamentario Podemos Castilla y León, tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, el señor procurador don Carlos Eduardo Chávez Muñoz.

EL SEÑOR CHÁVEZ MUÑOZ:

Muchas gracias. Gracias, conseje... perdón, director general -ya le estaba haciendo consejero-, por sus explicaciones. Yo entiendo, sinceramente -y le compadezco hasta cierto punto-, entiendo que usted ha venido a salvar el partido en el último minuto, un partido que, además, ni siquiera ha jugado usted. Entonces, entiendo pues que hay que tener un cierto coraje y ganas para venir aquí y hacer propias unas actuaciones que no... que no fueron suyas y que, además, tácitamente viene a reconocer que no estuvieron bien. Porque me quedo al final con ese comen-



tario que ha hecho de que, a día de hoy, si estuviese usted en su mano, si hubiese... si se diese esta misma situación, pues usted no haría ese contrato que se hizo en su día con Air Nostrum. Lo ha dicho, y yo creo que eso hace que... hace que su comparecencia de hoy pues sea más razonable.

En cualquier caso, yo quería insistir, a nosotros nos encanta la universidad, nos encantan los estudios universitarios y nos encanta esa producción maravillosa que, contra viento y marea, los profesores y los académicos siguen pudiendo hacer contra los recortes, etcétera, en nuestra Comunidad. Y gracias a esos estudios se puede obtener bastante información, que es muy difícil, y usted lo sabe perfectamente, es muy difícil conseguir a través de las Administraciones. Yo mismo, siendo procurador en esta Cámara, tengo muchas dificultades para encontrar ciertas cifras. Esta cifra, por ejemplo, de los 62,9 millones de euros, pues es la primera vez que se... que se dice aquí, esta cifra. Entonces, como no hay datos oficiales, como no hay datos que podamos considerar, por tanto, veraces, tenemos que recurrir a esos académicos y esas universidades, que, gracias a ellos, pues podemos tener mucha información.

En cualquier caso, los datos... los datos reales son lo que comentaba; esas directrices de la Unión Europea, yo no voy a entrar si son difíciles de leer, o complejas, o... evidentemente, pues tienen su intrínquilis, pero yo estoy seguro de que usted, en su departamento, tiene unos juristas estupendos. Me alegra además ese comentario que he resaltado antes, porque estoy seguro de que, a día de hoy, ese equipo de juristas verían bien esas directrices para saber cómo hacer las cosas de manera profesional. En cualquier caso, en el apartado 5.1 de esa directriz se habla claramente -y es muy claro en todos los artículos que vienen después, ¿no?- de cómo dar ayudas a las rutas, a las aerolíneas, cuando quieren establecer rutas nuevas. En el apartado 4 es donde habla la directriz de cómo dar ayudas a los aeropuertos; y ahí se establecen claramente los criterios que he dicho antes. Y, por eso -vuelvo a repetirlo-, me llama la atención... me llama la atención que incluso en aquel momento, porque ya el tema en dos mil cinco es cuando empieza a suscitar, por la propia Comisión Europea... -y el tema se agrava, efectivamente, con la sentencia del tribunal... de los tribunales franceses, que usted ha citado, ¿no?- ya desde dos mil cinco se empieza a hablar de este tema y se empieza a ver cómo se pueden dar ayudas a los aeropuertos y a las rutas sin incurrir en esa... en esa conculcación de los principios de la libre competencia, etcétera.

Y ahí es donde yo creo, a mi parecer -pero, digo, seguramente los Servicios Jurídicos de su departamento podrían establecerlo mucho mejor-, que varios de nuestros aeropuertos podrían entrar, seguramente, en esas circunstancias. Es decir, tienen menos de 200.000 pasajeros al año, que es una de las cosas que dice la directriz para poder entrar en esa calificación de servicio de interés general. Además, se habla de que se incremente la movilidad de los ciudadanos de la Unión Europea para las conexiones con otras regiones de la Unión Europea; o sea, no estamos hablando de ir de León a Madrid, sino ir de León o de Valladolid o de Burgos a otras regiones de la Unión Europea. Además, pueden entrar ahí esas rutas o esos aeropuertos que ayuden a descongestionar los transportes en los principales aeropuertos; y aquí, claramente, las referencias del aeropuerto de Madrid, ¿no? Y uno muy importante, que lo reconoce específicamente: que sirva para desarrollar las regiones, bien porque están desfavorecidas por cuestiones económicas de despoblación o lo que sea, o bien porque esas poblaciones se encuentran en lugares ultraperiféricos; el ejemplo de Canarias es uno de ellos, en el que creo que, bajo otro contexto, nuestra región se podría colocar.



Así que creo que –y voy terminando–, si se presenta una nueva ocasión, espero que podamos hacer las cosas bien para no incurrir en estas cuestiones un tanto opacas de este tipo de contratos de publicidad. Gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues en turno de réplica, por parte del Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, el señor procurador don Celestino Rodríguez Rubio.

EL SEÑOR RODRÍGUEZ RUBIO:

Gracias. Yo, como no quiero llevar la contraria al procurador de la UPL y paisano, voy a ceñirme a los puntos del día, pero al revés, ¿no?

En el tema del análisis de la situación actual, vuelvo un poco a incidir en lo que trasladé de manera inicial. Es decir, la situación actual es que en Castilla y León tenemos cuatro aeropuertos, que es verdad que están en una situación de buenas infraestructuras y modernas –en eso me ratifico–, y en una situación de tasas, tanto de navegación aérea como aeroportuarias, mucho más competitivas de la que tenían hace diez años. Por lo tanto, ese es el análisis de la situación actual, a mi entender, a mi parecer, de cuál es la situación actual de la red de aeropuertos de la red AENA que tenemos en Castilla y León.

Y a partir de ahí, para luego incidir en el punto uno, en el punto de la aerolínea en cuestión, yo lo que trasladaba en este Pleno de las... en esta Comisión al director general era la necesidad... –y ahí sí que tienen... hasta aquí he hablado en todo momento de competencias estatales: de competencias del Ministerio de Fomento o de la empresa pública AENA, dependiente del Ministerio de Fomento– la necesidad de que, a través de las competencias autonómicas, se le pudiera sacar un rendimiento o una funcionalidad a estos aeropuertos. A partir de ahí se han expuesto cuestiones interesantes, como el tema universitario, que apuntaba el Grupo Podemos; una comisión de expertos que permita poner sobre la mesa qué alternativas tenemos para darle mayor funcionalidad y mayor competencia de aerolíneas a nuestros aeropuertos. Por lo tanto, esa es la primera línea que yo creo que hay que hacer.

La segunda, que habla específicamente de un contrato de una compañía, en la cual yo insisto: hasta que no se consiga... hasta que no se consiga que todo euro que se invierta de dinero público, en este caso autonómico, revierta completamente, o en mayor medida todavía, en el beneficio económico de la Comunidad Autónoma, será que las cosas no se están haciendo bien. Ese es el modelo que yo creo: que se invierta dinero público en promocionar, pero tiene que llevar aparejado de manera directa que revierta por lo menos lo mismo que se ha invertido. Si no, estaremos despilfarrando dinero público. Eso creo que lo entendemos todos de esa manera; estaremos despilfarrando dinero público si no se consigue traer la misma cantidad a la economía castellano y leonesa del que se ha invertido.

Por lo tanto, insisto, creo que en este aspecto es importante hacer un ejercicio en relación de cuáles han sido los fallos de este modelo, cuáles han sido los beneficios de este modelo, y, desde mi punto de vista –porque no me quiero extender más y creo que la idea ha quedado clara–, si no conseguimos un modelo donde cada euro que invierta la Junta repercuta en un euro o más en el beneficio económico de



la Comunidad Autónoma, pues será que las cosas no se han hecho bien y no han tenido el recorrido esperado. Por lo tanto, creo que hay tiempo de mejorar, tiempo de insistir en esta línea, y ahí el Partido Socialista pues estará dispuesto a colaborar en lo que sea necesario.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues en turno de réplica, por el Grupo Parlamentario Popular, por un tiempo máximo de cinco minutos, tiene la palabra la señora procuradora doña Isabel Blanco Llamas.

LA SEÑORA BLANCO LLAMAS:

Sí. Gracias, señor presidente. Y muy brevemente también. Nosotros compartimos, por supuesto, la postura explicada... expuesta aquí por otros grupos respecto a que hay que buscar otras formas y trabajar entre todos, y creo que es importante entre todos, para potenciar los aeropuertos o para ver cómo le podemos sacar rentabilidad o que se instalen nuevas líneas o que puedan competir con otros medios de transporte. Y por eso agradecemos las explicaciones que usted nos ha dado hoy, esta tarde, acerca de este contrato.

Señor director general, decirle que nosotros también estamos de acuerdo con los estudios, no solo los que puedan realizar las universidades, sino los que pueda realizar cualquier organismo autorizado, cualquier organismo competente. Por supuesto, ¿cómo no vamos a estar de acuerdo? Pero con los estudios pasa como con la jurisprudencia, que sobre un mismo tema hay estudios en un sentido y estudios en otro, y no siempre nos podemos quedar con el que nos interesa. Y en este caso, señor director general, agradecemos que, frente a los estudios, nos haya expuesto la realidad, y nosotros nos quedamos con los datos que usted nos ha facilitado y con la realidad que usted ha puesto de manifiesto hoy aquí. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien. Muchas gracias. Pues en turno de réplica, tiene la palabra, por un tiempo máximo de cinco minutos, el señor director general de Transporte.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR SANTOS PÉREZ):

Bueno, en final, lo que hablamos aquí es un debate entre libertad de mercado en los aeropuertos o cogestión... o apoyo institucional a estos aeropuertos. Un poco es el tema que aquí se trata.

Se habló aquí de la desaparición de los aeropuertos. Yo creo que el modelo aeroportuario, con el principio de caja única, pues yo creo que ha servido para permitir que... la supervivencia de los aeropuertos... de los aeropuertos pequeños. De los... 7 aeropuertos, están en este momento sosteniendo a los 41 restantes a través de este modelo de caja única, que impide que se puedan cerrar aeropuertos si no es por una aprobación en el Consejo de Ministros; el nuevo modelo aeroportuario del año dos mil catorce, que trae su origen, en cierto modo, en los comités aeroportuarios, que ya se hablaron en el año dos mil diez, y que fueron el primer modelo un poco coherente de modelo aeroportuario.



A partir de aquí, se han dicho algunas cosas. Bueno, yo solo quería matizar que yo no dije que si estuviera aquí haría esto, diría que en la situación económica actual tomaría... como la que existe ahora, tomaría otras decisiones. No hablaba de personas, sino de situaciones económicas.

Coincido en la necesidad de un comité de expertos, y creo que a lo mejor habría que plantear dentro del Comité de Coordinación Aeroportuario que se desgajara un grupo de trabajo que pudiera dejar un poco claro qué modelo aeroportuario queremos en Castilla y León, incluso con la colaboración, si puede ser, de las universidades y de todas aquellas personas expertas en esta materia.

Entonces, pues yo creo que al final estamos hablando de un ámbito que no es competencia de la Junta... Castilla y León estrictamente, puesto que no gestiona aeropuertos, no gestiona infraestructuras, y hablamos de una decisión sobre un modelo. Un modelo de libre mercado donde sean las compañías, la demanda de las compañías, las que nos lleve a decidir qué aeropuertos funcionan o no funcionan, o un modelo de apoyo institucional. Esto es lo que se intentó con el contrato; el contrato tenía esta intención, el apoyo institucional al mantenimiento de los aeropuertos, de las infraestructuras, de las operativas. Yo no sé la valoración, pues el contrato sí que da unos datos claros de pasajeros, de operaciones. Posteriormente, la determinación de libre mercado es la que ha llevado a decidir un poco la valoración de ese... *a posteriori* de ese contrato. Yo espero que, con los comités de coordinación aeroportuaria, con el plan de *marketing* y con el trabajo de estos órganos de colaboración entre varias administraciones, instituciones públicas y privadas, podamos llegar a decidir un modelo y podamos... este difícil -y coincido con el representante de la UPL-, difícil y complejo tema; esta difícil patata caliente de qué se hace con los aeropuertos de la red regional. Muchas gracias.

EL PRESIDENTE (SEÑOR GARCÍA MARTÍNEZ):

Muy bien, pues muchas gracias. Terminado el turno de portavoces, se procede a la apertura de un turno para que el resto de los procuradores presentes que no hayan actuado como portavoces de los grupos puedan, escuetamente, formular preguntas o pedir aclaraciones sobre la información facilitada. ¿Algún procurador quiere hacer el uso de la palabra? Bueno, pues, sin más, despedimos al señor director general de Transporte y a parte de su equipo colaborador aquí presente.

Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión. Muchas gracias a todos.

[Se levanta la sesión a las diecinueve horas cinco minutos].