



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

---

Año 2008

VII LEGISLATURA

Núm. 180

---

### COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

**PRESIDENTA:** Doña María de las Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 23 de junio de 2008, en Valladolid

---

---

#### ORDEN DEL DÍA:

1. Pregunta con respuesta Oral, POC 208-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D. José Miguel Sánchez Estévez y Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a actuaciones de la Junta dirigidas a potenciar los aeropuertos de la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 60, de 3 de marzo de 2008.
  2. Pregunta con respuesta Oral, POC 218-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores D. José Miguel Sánchez Estévez y Dña. Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a qué actuaciones ha realizado la Junta para dar cumplimiento a la Resolución aprobada por la Comisión de Transportes e Infraestructuras de las Cortes de Castilla y León en su sesión del día 20 de junio de 2006, sobre implantación de un área logística de la red CyLoG en el muelle de Vega Terrón y aprovechamiento del puerto fluvial de Vega Terrón, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 60, de 3 de marzo de 2008.
  3. Proposición No de Ley, PNL 432-I, presentada por los Procuradores D. Ildelfonso Sanz Velázquez, D. Fernando Benito Muñoz, Dña. Consuelo Villar Irazábal y Dña. Natalia López-Molina López, instando a la Junta de Castilla y León a la construcción de una rotonda en la intersección de la carretera de acceso al monte de la Calabaza de Aranda de Duero, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 87, de 19 de mayo de 2008.
- 
-

## SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las once horas cinco minutos.	3334	<b>Segundo punto del Orden del Día. POC 218.</b>	
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión.	3334	El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	3341
Intervención del Procurador Sr. Rodríguez Lucas (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	3334	Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	3342
Intervención de la Procuradora Sra. Muñoz de la Peña González (Grupo Socialista) para comunicar que no hay sustituciones en su Grupo.	3334	Contestación del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	3344
<b>Primer punto del Orden del Día. POC 208.</b>		En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista).	3346
El Secretario, Sr. Muñoz Expósito, da lectura al primer punto del Orden del Día.	3334	En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	3347
Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para formular su pregunta a la Junta de Castilla y León.	3334	<b>Tercer punto del Orden del Día. PNL 432.</b>	
Contestación, en nombre de la Junta, del Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	3337	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica que, por acuerdo de los Portavoces de los Grupos Parlamentarios, se retira el tercer punto del Orden del Día.	3348
En turno de réplica, interviene el Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista).	3339	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	3348
En turno de dúplica, interviene el Sr. Cabrejas Gómez, Director General de Transportes.	3340	Se levanta la sesión a las doce horas treinta minutos.	3348

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenos días. Se abre la sesión. ¿Algún Grupo Parlamentario tiene que comunicar alguna sustitución? ¿El Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR RODRÍGUEZ LUCAS: Sí, gracias, Presidenta. En el Grupo Parlamentario Popular, Juan Dúo Torrado sustituye a María de los Ángeles Armisén Pedrejón. Gracias.

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

LA SEÑORA MUÑOZ DE LA PEÑA GONZÁLEZ: Buenos días, Presidenta. No hay sustituciones.

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

### POC 208

EL SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Gracias, señora Presidenta. Primer punto del Orden del Día: **“Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 2... 208-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores don José Miguel Sánchez Estévez y doña Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a actuaciones de la Junta dirigidas a po-**

**tenciar los aeropuertos de la Comunidad, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 60, de tres de marzo de dos mil ocho”.**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la formulación de la pregunta, tiene la palabra don José Miguel Cha... Sánchez Estévez, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Buenos días, Señorías. Gracias, señora Presidenta, y mi agradecimiento al señor Director General de... de Transportes, por su presencia y disposición a contestar las preguntas. Y comienzo ya.

El interés por la potenciación de los aeropuertos regionales en toda la Unión Europea está debido... es debido a que constituyen una alternativa a las grandes infraestructuras de las metrópolis, bastante saturadas, y por su importante contribución al desarrollo de las ciudades y territorios.

Hoy se habla de lanzaderas de negocio, en el sentido de que es un binomio de éxito entre los aeropuertos... digamos, la conjunción aeropuertos medianos-aerolíneas de bajo coste. En el contexto general de la apertura de los cielos abiertos europeos, la Comisión Europea reconoce, por tanto, el importante papel de los pequeños aeropuertos en la integración de las regiones europeas más apartadas, o en riesgo de periferización, ya que tiene una incidencia notable en la prosperidad de las economías y

de los servicios locales, e incide en que los aeropuertos bien comunicados pueden actuar como un imán para las compañías aéreas, y, por tanto, favorecer las actividades económicas, así como la cohesión social y territorial de la Unión Europea.

Es evidente que en el siglo XXI los aeropuertos son esenciales para la competitividad, la... la dinamización social y el desarrollo de los territorios. Bien comunicados, pueden actuar -ya lo hemos dicho- como polo de atracción.

Hay unas directrices comunitarias sobre la financiación de los aeropuertos y las ayudas a las compañías aéreas que... que operan a partir de los aeropuertos regionales, que también pretenden que estos aeropuertos contribuyan, pues, lógicamente, a los objetivos de la Agenda de Lisboa-Gotemburgo.

El Grupo de Transporte Aéreo del Arco Atlántico, el treinta y uno de mayo, señaló... del dos mil seis, señaló: "En este nuevo escenario, las regiones deben actuar considerando que el aeropuerto es un elemento de desarrollo regional, que el transporte aéreo regional mejora la movilidad en las regiones periféricas con difícil accesibilidad viaria, y que puede vertebrar más rápido la Europa de las regiones".

La Unión Europea, en otro comunicado acerca de reforzar las capacidades y la eficacia... la eficiencia y la seguridad de los aeropuertos en Europa, pronostica que la demanda de transporte aéreo, de seguir a este ritmo, puede doblarse en veinte años, y advierte: "En una sociedad moderna, la conectividad es la base de la competitividad económica, la cohesión social y regional y del desarrollo cultural. En consecuencia, las necesidades económicas y comerciales no son solo el motor de la demanda creciente de transportes aéreos, también es estimulada por la evolución de las necesidades sociales y culturales".

En los últimos años, Señorías -como todos conocemos-, el transporte aéreo de viajeros desde y hacia los aeropuertos de Castilla y León ha registrado un notable incremento, impulsado por las importantes obras de mejora, ampliación y dotaciones de los aeropuertos que ha efectuado el Gobierno de España y por el apoyo de Junta, instituciones y Entidades Locales en los consorcios a la promoción de los vuelos nacionales e internacionales. En concreto, desde la constitución, en el año dos mil, del Consorcio para el aeropuerto de León, este aeropuerto ha multiplicado por ocho el número de pasajeros; y en el dos mil tres... desde el dos mil tres, que se constituyó el Consorcio de Valladolid, hasta el dos mil siete, el aeropuerto de Valladolid ha duplicado su número de pasajeros.

La posición estratégica de la red de aeropuertos de nuestra Comunidad es clave por tres motivos: primero, para ser alternativa o complementariedad al aeropuerto de

Barajas; en segundo lugar, para consolidar una... una dinámica propia, generada con la demanda interna de castellanos y leoneses de las regiones limítrofes de Portugal y de las Comunidades vecinas; y también se asiste, en tercer lugar, a una importante demanda foránea de vuelos hacia Castilla y León por las necesidades de intercambios comerciales para... de internacionalización, científico-técnicos, empresariales, congresos, profesionales, estudiantes (Erasmus, etcétera), turismo... turismo, también los estudiantes de... del idioma castellano, que se multiplican exponencialmente estos vuelos conforme aumenta la demanda y enlaces con ciudades europeas y españolas. Ahí tenemos también el tema del Espacio Europeo de Educación Superior, el futuro de Salamanca 2018, VIII... VIII Centenario de la Universidad, etcétera.

Es decir, que la acertada articulación nodal de las infraestructuras aeroportuarias y sus posibilidades de intermodalidad, pues de esta acertada articulación depende uno de los vectores más importantes de nuestro desarrollo. Y también del equilibrio de una red de infraestructuras aeroportuarias depende también parte de la cohesión y progreso de esta Comunidad, con una superficie de noventa y cuatro mil kilómetros cuadrados.

Por tanto, las expectativas de futuro para nuestros aeropuertos son moderadamente halagüeñas. Y esa disponibilidad de vuelos a ciudades de España y Europa, pues, es un... también un elemento de modernización.

Lo que insistimos es que muy importante planificar esta Estrategia Regional, para estructurar y consolidar nuestro sistema aeroportuario, articulando en red las complementariedades entre estas infraestructuras, como hacen otras regiones europeas y comunidades autónomas, y que, al tiempo, esas articulaciones les permite que cada aeropuerto desarrolle sus potencialidades de manera coordinada.

La Ley de Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio, sobre la red de aeropuertos, especifica que la acción pública en materia de aeropuertos potenciará, sin perjuicio de las competencias del Estado, las instalaciones de Valladolid, Burgos, León y Salamanca, estableciendo una complementariedad no jerárquica, mejorando los sistemas de servicio a los vuelos según la localización, promoviendo conexiones con capitales españolas y europeas, y activando los mecanismos para el servicio... el sistema turístico y productivo regional.

Y las Cortes de Castilla y León aprobaron en la Sesión Plenaria del quince de mayo del dos mil ocho -muy reciente- la siguiente resolución, en base a una propuesta que había presentado el Grupo Mixto: "Que las Cortes se muestren favorables e insten a la Junta de Castilla y León a que adopte las medidas oportunas para garantizar que entre los aeropuertos de León, Salamanca, Valladolid y Burgos no se establece jerarquía ni prioridades, promo-

viendo, en el ámbito del transporte aéreo... del mercado aéreo liberalizado, la realización de vuelos nacionales e internacionales desde todos ellos, tomando como referencia el equilibrio territorial en materia de comunicaciones”.

Realmente, Señorías, no existe ni debe existir incompatibilidad entre los aeropuertos de la Comunidad, y sí deben propiciarse sinergias, complementariedades, evitando agravios comparativos. Y a ello voy.

La política de la Junta respecto a los aeropuertos de Castilla y León ha resultado -digo “ha resultado”- discriminatoria, en detrimento del aeropuerto de Salamanca, el cual no ha recibido ni un solo euro de las subvenciones de la Junta para la promoción de sus aeropuertos de la Comunidad Autónoma.

Las cifras que se han dedicado a los consorcios para la promoción de los aeropuertos de León y Valladolid suman, desde la constitución de estos, en conjunto, casi 8.000.000 de euros. Y también se han dedicado... o ha participado la Junta en la financiación de las expropiaciones para la obtención de los terrenos para la construcción del aeropuerto de Burgos; que nos parece bien. Pero el aeropuerto salamantino de Matacán, que está en una encrucijada importante de comunicaciones (entre la A-62, la A-63 y la futura A-51), y que tiene potencialidades para todo el suroeste de la Comunidad Autónoma, está operativo además, veinticuatro horas del día, cuenta con... con una óptima terminal y tiene capacidad para acoger cuatrocientos pasajeros a la hora, pues está realmente total y absolutamente infrautilizado, y sin... y necesita su potenciación.

Las Cortes... la... las Cortes de Castilla y León, en el... en sesión celebrada el veintiuno de octubre del dos mil cinco, con motivo de una... de una proposición del... del Grupo Socialista, que recibió también el apoyo del Grupo Popular, habló de la articulación de fórmulas de colaboración efectivas con las instituciones locales y entidades salmantinas para impulsar decididamente una oferta de vuelos regulares desde el aeropuerto de Matacán a ciudades de España y Europa, en el marco del equilibrio del desarrollo integral de toda la red de aeropuertos.

Y también, también, se planteó otra proposición no de ley, esta más tarde, para... en el sentido siguiente -fue el nueve de octubre del dos mil siete-: encontrar... fomentar la implantación de más vuelos comerciales; en especial, impulsar la apertura de rutas aéreas regulares internacionales directas desde el aeropuerto de Matacán, que también fue respaldado por los Grupos Parlamentarios.

¿Qué ha sucedido? Pues ha sucedido que se constituyó un Comité Ejecutivo, el treinta de abril, para... para apoyar la promoción de este aeropuerto. Este Comité Ejecutivo no se reunió hasta... el treinta de abril de dos mil siete, no se reunió hasta septiembre de dos mil siete, pre-

cisamente cuando en la... en la ciudad arreciaban las protestas y arreciaban -digamos- los artículos de... de los periódicos reclamando -digamos- que se tratase a Salamanca y que... como a los demás aeropuertos y que no quedase excluida de las negociaciones de la Junta de Castilla y León con compañías de bajo coste. Y lo cierto es que, actualmente, el aeropuerto de Matacán, que solo tiene vuelos a Barcelona, Málaga, Menorca y Palma de Mallorca, aun así ha incrementado el número de pasajeros al ciento veinte... el 122,5% el último año, lo cual muestra sus potencialidades y su... y su viabilidad; pero sigue -digamos- infrautilizado, porque la Junta y las instituciones locales no han habilitado fórmulas suficientes de colaboración y mecanismos para impulsar su rentabilidad.

Señorías, destinos internacionales como Países Bajos, Reino Unido, Alemania, Italia, Centroeuropa o Países Nórdicos podrían reportar grandes beneficios a los aeropuertos de Salamanca, León y Burgos. Y también podrían incrementarse los vuelos internacionales desde Valladolid, aparte de los vuelos locales, lógicamente.

Hoy quiero mostrar la satisfacción del Grupo Parlamentario Socialista pues... por ese vuelo inaugural en el aeropuerto de Burgos, al cual auguramos y deseamos un prometedor futuro. Pero en Castilla y León resulta urgente una planificación bien coordinada de las estrategias de producción de nuestros aeropuertos y del apoyo a cada uno de ellos, propiciando esas complementariedades. Todos disponen de potencialidades y posibilidades de más vuelos y destinos nacionales e internacionales. Ahí tenemos el ejemplo de aeropuertos relativamente próximos entre sí, como A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo, en la Comunidad de Galicia; el triángulo aeroportuario Sevilla-Jerez-Málaga, en Andalucía; o la buena marcha de los aeropuertos de Oviedo, Santander y Zaragoza; y el éxito de Girona.

Por lo tanto, y a la vista de... de la situación que... que nosotros entendemos que deriva, precisamente, de que falta una planificación estratégica y una coordinación para que se complementen todas las potencialidades de nuestros aeropuertos, formulamos la siguiente pregunta:

La proposición no de ley del veintiuno de octubre de dos mil siete, en el punto dos, decía: “Potenciar la red de aeropuertos de la Comunidad como una de las condiciones para el equilibrio territorial, desarrollo integral, modernización económica y la densificación social”; proposición que fue aprobada por los Grupos de esta Cámara. Y la pregunta es: ¿qué actuaciones realiza la Junta de Castilla y León para potenciar los cuatro aeropuertos de la Comunidad Autónoma? Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, don José Miguel Sánchez Estévez. Para contestar la pregunta, tiene la palabra el Director General de Transportes, don José Antonio Cabrejas, a quien damos la bienvenida, de paso, a esta Comisión. Tiene la palabra.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Muchas gracias, Señoría. Buenos días a todos. Y gracias también por... por el interés que... que demuestran por... por las... las conexiones aéreas en la Comunidad.

Yo, con la primera reflexión que Su Señoría ha hecho, desde luego, no podemos estar más de acuerdo. Es evidente que las infraestructuras, el *stock* en infraestructuras es un elemento fundamental de competitividad y de productividad. La accesibilidad del territorio, generada precisamente por... por este conjunto de instalaciones y equipamientos, no olvidamos que es un motor de crecimiento, un acercamiento a nuevos mercados y que, por lo tanto, la Junta, desde luego, está comprometida desde hace años, y seguiremos comprometidos desde hace años, en la puesta en valor de estas infraestructuras.

No obstante, las conclusiones a la que llegaba Su Señoría en la segunda parte de... de su pregunta, pues, requieren algunas matizaciones.

El mercado aéreo es un mercado y es un sector liberalizado, donde rige de forma ineludible la ley de la oferta... la ley de la oferta y la demanda. Por lo tanto, son las propias compañías áreas las que, en función de sus expectativas, en función de sus análisis y prognosis de mercado, determinan los vuelos y determinan las conexiones origen/destino. Es evidente que... que también para hacer mejorable esa infraestructura, pues, requiere... requiere, desde luego, de un impulso... de un impulso de los poderes... de los poderes públicos. Pero insisto que son libres para decidir sus destinos y sus conexiones, en... en un escenario de rentabilidad: sector liberalizado, empresas que prestan ese servicio; por lo tanto, sometidos -como les decía antes- a la ley de la oferta y la demanda.

Pero es que también los propios aeropuertos compiten entre sí; los propios aeropuertos, en función de su contexto económico, de su contexto social, de su contexto demográfico, de sus instalaciones, equipamientos y dotaciones, compiten unos con otros, con independencia de que estén circunscritos y operando en una red que, desde luego, fundamentalmente, lo... donde existe una concurrencia de competencias y de intereses varios.

Es obvio que la Administración que tiene la máxima responsabilidad en los... en los aeropuertos es la Administración del Estado, la ejerce no solo en... en... en las operaciones de navegación y de seguridad aérea, sino también en la construcción, en el diseño de las inversiones de las... de las infraestructuras y, además... y, además, en... en los regímenes de explotación de las propias infraestructuras, aportando servicios de tierra, que son imprescindibles para que las compañías aéreas puedan... puedan operar.

También, incluso, desde la caída del Muro de Berlín, las bases aéreas, desde luego, hay que aprovecharlas, y

hay que... y hay que aprovecharlas teniendo en cuenta... teniendo en cuenta que... por esas razones que apuntábamos antes de... de la infraestructura como un elemento fundamental de riqueza y de atracción de inversiones. Por eso... por eso, el Ministerio de Defensa también tiene mucho que decir en la explotación y en la gestión de estas infraestructuras.

En este escenario de... de un mercado de... liberalizado, de competencias concurrentes, las competencias de las Comunidades Autónomas, en sentido genérico, no dejan de ser residuales, sin ser... no es la Administración protagonista principal. Pero, no obstante, la Junta de Castilla y León viene liderando desde hace años un proyecto donde existen tres aeropuertos, y hoy o mañana se anuncia ya un vuelo -creo que hoy- a... desde Burgos, y, próximamente, han anunciado la inauguración formal de esa... de ese... de ese aeropuerto. Por lo tanto, podemos hablar ya con claridad de cuatro... de cuatro aeropuertos.

Algunos han pensado -y yo participo y nosotros participamos desde la Junta de Castilla y León de esas reflexiones- que ven los aeropuertos no como una amenaza, sino como una ventaja competitiva. Nosotros creemos que los aeropuertos, al margen de estas otras razones, son un elemento de vertebración y de equilibrio territorial que es necesario... que es necesario potenciar en una economía abierta, en una... en una economía que necesariamente pasa por Europa. Y los... el fenómeno de los... de las infraestructuras, que insisto que las vemos como una ventaja que tenemos, igual que tienen otras Comunidades vecinas o incluso próximas de Francia, como Aquitania, desde luego, seguiremos... seguiremos... en el marco de nuestras competencias y en el ejercicio responsable de nuestras... de nuestras obligaciones y responsabilidades, seguiremos fomentando.

¿Y cómo lo estamos haciendo ya desde... desde hace años? Yo creo que en una... podemos abarcar o podemos analizarlo desde una... desde un triple ámbito o triple dimensión:

Por un lado, desde luego, eso que usted proponía de... de funcionamiento en red de los cuatro aeropuertos. Y cuando digo "funcionamiento en red", no es que estemos gestionando las infraestructuras, sino que nuestra labor se circunscribe a la promoción de servicios aéreos, a través de las diferentes fórmulas técnicas e instrumentos que la legislación pone... pone a nuestro alcance, viendo los cuatro aeropuertos, desde luego, con esa visión equilibrada y unitaria, para aprovechar las sinergias y las potencialidades de cada uno. Y eso lo hacemos con una visión directamente desde la Junta, a través... a través de una serie de medidas que después concretaremos.

En segundo lugar, estando presente en los órganos de promoción próximos y cercanos a esa infraestructura. Usted bien apuntaba que desde el año dos mil, desde lue-

go, estamos presentes y... e impulsamos, junto con otras instituciones locales y provinciales, el aeropuerto de León, al que siguió el aeropuerto de Valladolid y el... recientemente, el año pasado, en noviembre... o en septiembre, el veinticuatro de septiembre, el... el Comité Técnico de Promoción del Ayuntamiento... del aeropuerto de Salamanca. Eso lo hacemos también desde el interés local para... porque en un aeropuerto, desde luego, es un elemento dinamizador de esas infraestructuras próximas a ese entorno; y como un elemento, insisto, de dinamización, estamos presentes también en esos órganos.

Y una tercera, fundamentalmente, facilitando las conexiones inter... intermodales de carácter terrestre, facilitando servicios que puedan acercar, desde luego, los potenciales viajeros a esas... a esas... a esas instalaciones.

Para ello, me gustaría explicarles cómo lo hacemos. Desde luego, insisto que es a través del ejercicio responsable y comprometido de esa competencia residual, que es promoción de los servicios aéreos mediante contratos de promoción y patrocinio publicitario. Es una fórmula al uso y la más comúnmente utilizada por todas las Comunidades Autónomas. No estamos descubriendo nada aquí.

Es evidente que las compañías... las compañías aéreas son un soporte estupendo para promocionar los valores, la riqueza y las potencialidades de la Comunidad, desde el punto de vista turístico, desde el punto de vista empresarial, acercando mercados -porque no hay que olvidar que el techo regional de cada mercado se ha quedado... se ha quedado corto-, favoreciendo las exportaciones mediante... mediante, insisto, esa promoción publicitaria, dando a conocer nuestros valores, nuestros intereses culturales. Y lo hacemos, pues, utilizando los instrumentos públicos que la legislación de contratos o la legislación mercantil pone a nuestro alcance, utilizando contratos de promoción de esta naturaleza, y mediante sujetos contratantes que se ocupan de promover, precisamente, estas... estas actividades. Y eso lo hacemos con esa visión... con esa visión regional para evitar desequilibrios, buscando... buscando las conexiones más óptimas.

Yo desde... yo creo que, desde luego, los... los resultados ahí están. Usted hablaba recientemente de que el... el Ayuntamiento de Salamanca ha tenido un incremento espectacular, del 122%; pero, curiosamente, de dos mil siete a dos mil seis, precisamente cuando se iniciaron las acciones de promoción desde la Junta... desde la Junta de Castilla y León.

Y lo hacemos, fundamentalmente, a través de la promoción de vuelos regulares. Son las propias compañías -como le decía antes- las que, en función de sus planes de negocio, de sus análisis de mercado, de su prognosis, definen una demanda. Un vuelo regular es el que hace y da vida a un... a un... a un... a un aeropuerto. Pero, lo mismo que se puede promocionar la oferta, la demanda

necesita que sea estable; y la demanda, pues, no... no surge de la nada. Cada aeropuerto tiene sus propias potencialidades, y ya nos gustaría que, desde luego, se utilizaran masivamente todas las... todas las... todo este tipo de infraestructuras, pero la demanda es la que es, y para que exista... para que exista una estabilidad en la oferta, una garantía en la oferta, es necesario que por lo menos exista esa demanda; que hay que procurar inducirla, evidentemente, y se induce con una oferta estable.

Pero la... pero las... los apoyos institucionales desde la Junta, desde luego, deben durar mientras los vuelos se ponen en marcha, para que opere directamente el mercado, porque, si no, estaríamos creando una especie de tarifa mínima, una especie de tarifa mínima en lo... en los vuelos. Que, desde luego, usted bien sabe que recientemente ha habido una polémica en otro modo, donde, desde luego, se ha descartado radicalmente el establecimiento de tarifas mínimas en un sector mucho más intervenido que este, mucho más intervenido que el... en el... hablo del sector de carretera.

Y, desde luego, en el ámbito local, insisto que todas estas actividades las pensamos y las valoramos a través de diferentes instrumentos... a través de diferentes sujetos contratantes, buscando los destinos que son más atractivos y que permiten esa demanda estable; desde luego, el tráfico aéreo de... de carácter y ámbito regional tiene el... el uso que, desde luego, desde el lado... desde el lado posible, puede resultar menester. Es decir, lo mismo que hay distancias para carretera, hay distancias para ferrocarril óptimas, tren de alta velocidad, y no... y no, desde luego, modos que últimamente van a competir directamente con... con el modo aéreo (piénsese en el tren de alta velocidad, y alguna merma de pasajeros en los destinos donde compiten que ha tenido, por ejemplo, el aeropuerto de León). Y eso yo creo que entregar oferta al... al ciudadano, eso es bueno; pero claro, hay una competencia ahí, y la gente, los ciudadanos eligen el modo que sea más rentable, más eficiente y más rápido.

Desde el ámbito local, nuestra presencia es constante, nuestro apoyo decidido, desde luego, a los órganos de promoción próximos al ámbito local y al ámbito... al ámbito provincial. Lo apuntaba usted antes: desde el año dos mil siguió el aeropuerto... siguió el Consorcio de Valladolid y, últimamente, el de Salamanca, y cada uno dimensionado... Estos órganos están dimensionados en función de la demanda realmente existente.

Las reuniones... y tienen -y, sobre todo, porque son órganos técnicos fundamentales-, tienen contratos estables y donde, fundamentalmente, el seguimiento se hace por el personal técnico. Yo hablo del aeropuerto de León, donde hay innumerables reuniones, en función de las diferentes convocatorias; el aeropuerto de Valladolid, a través del Consorcio, donde, evidentemente, existen reuniones y se ven... y se ven las posibilidades de promo-

ción a través de esos intereses locales y provinciales; y, por supuesto, el Ayuntamiento de Salamanca.

Yo creo que... que el Comité Técnico es un órgano adecuado, es un órgano fundamentalmente para reflexionar, para impulsar, sobre los potenciales enlaces, y yo creo que... que se está convocando adecuadamente y... y sus intereses se reflejan directamente. Allí donde las... donde el interés local y provincial -y empresarial- esté patente, desde luego, esos valores se promocionarán, se promocionan y se seguirán promocionando.

Y, por último, desde luego, las acciones de la Junta de Castilla y León están facilitando las conexiones terrestres con... con estas infraestructuras. Hemos puesto servicios al aeropuerto de Matacán desde la ciudad de Salamanca -evidentemente, no los podemos poner desde todas las ciudades-, utilizando, precisamente, otro plan de coordinación con esa visión integral y unitaria que son los... concretamente, en Salamanca, el Plan de Coordinación del Transporte Metropolitano. En Valladolid, hemos facilitado... hemos facilitado las conexiones e impulsado ante el Ministerio de Fomento, porque es una línea estatal la que presta el servicio por carretera, y hemos puesto, desde luego, transporte por carretera regular, adecuado precisamente a la utilización del pasaje de bajo coste. Y así lo estamos haciendo también en León. Y, desde luego, cuando se ponga en funcionamiento el aeropuerto de Burgos, pues seguiremos... seguiremos en la misma línea.

Y, por último, por concluir, desde luego, a las pruebas me remito -usted lo ha dicho-: yo creo que el movimiento se demuestra andando, y aquí, el 122% del incremento de pasajeros en Matacán, el 12% en Valladolid y casi el 28% en León -y estoy dando cifras de... comparativas entre dos mil siete y dos mil seis- es buena prueba, es buena prueba del impulso y de las acciones que desde la Junta de Castilla y León se vienen desarrollando.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director. En turno de réplica, tiene la palabra don José Miguel Sánchez Estévez, por tiempo máximo de cinco minutos.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Señor Director, algunas matizaciones. La Administración del Estado ha invertido en los últimos ejercicios en los aeropuertos de Castilla y León la friolera de 110... más de 110 millones de euros; me estoy refiriendo a las actuaciones en la ampliación de pista en León, a la nueva terminal de León que está en construcción, al aeropuerto de Burgos, a la nueva terminal de Salamanca, a las actuaciones de... en Valladolid de ILS, etcétera. Y ahora, que hablaba usted de comunicaciones, habrá un nuevo vial de seiscientos metros que unirá la A-50 con Matacán, precisamente.

Y en el Estatuto de Autonomía habla también de competencias exclusivas en los aeropuertos, ¿eh?; matiza el

tema no como... matiza los temas, pero habla de competencias exclusivas. Y, mire, en un debate sobre una de las proposiciones no de ley de... que le he referido antes, que participó y aprobó también el Grupo Popular, pues hablaba de: la Junta apuesta firmemente por una red de aeropuertos coherente y con una... digamos, una cierta especialización; se habló también de que ahora le tocaba a Matacán -dijo el Portavoz del PP en ese momento, ¿eh?, en la anterior Legislatura-. Y lo cierto es que, el aeropuerto salmantino de Matacán, se aprobó una proposición no de ley -le vuelvo a repetir- el veintiuno de octubre de dos mil cinco en estas Cortes, que está inédita, y dice: "La articulación de fórmulas de colaboración efectivas con instituciones locales y entidades salmantinas para impulsar decididamente una oferta de vuelos regulares desde el aeropuerto de Matacán a ciudades de España y Europa".

El comité técnico... es un comité técnico, no hay consorcio; no hay un órgano de decisión política. Y claro, usted, cuando habla... cuando habla... cuando habla precisamente de la libre competencia, bueno, pues yo le voy a preguntar... Esto lo llevan diciendo todo el tiempo. Le leo algunas frases -yo no sé si esta es de... del señor... alguna de las frases que puede ser de la Consejería-: "Teniendo en cuenta que el sector aéreo es un sector liberalizado, en el que las compañías actúan en régimen de libre competencia y con arreglo a criterios empresariales, la Junta de Castilla y León está consiguiendo, a través de participación en los consorcios, que las compañías se fijen en nuestros aeropuertos mediante contrato de publicidad que apoyan la promoción de los aeropuertos de la Comunidad".

Y yo le pregunto: ¿es esta toda la planificación estratégica y toda la articulación que la Junta tiene sobre nuestros aeropuertos?, ¿eh?, ¿es esta? Porque, claro, para eso tenemos las directrices comunitarias sobre la financiación de los aeropuertos y las ayudas estatales, donde habla, pues, de las categorías de aeropuertos y la financiación: suministro de instalaciones aeroportuarias, explotación de las infraestructuras, subvenciones a los servicios, ayudas a la puesta en marcha y, también, concesión de ayudas a las compañías aéreas bajo ciertas condiciones.

Bueno, pues si es eso la planificación estratégica que tenemos sobre los aeropuertos, o si me dice usted que el de Salamanca va muy bien porque los pocos vuelos que tiene, pues... que antes no tenía vuelos regulares, han incrementado el número de pasajeros desde que se han implantado los vuelos regulares, pues mire usted, ¿eh?, mire usted.

Le he dicho que el comité... ese comité técnico, con el Ejecutivo, no se reunió hasta el día veintiséis de septiembre, ¿eh?, precisamente cuando en la ciudad, pues, todo el mundo clamaba para que Salamanca no quedase excluida de negociaciones de la Junta de Castilla y León con compañías de bajo coste. Y lo cierto es que el aeropuerto salmantino está bastante infrautilizado, ¿eh?, bastante infrautilizado, y que se volvió a aprobar en estas

Cortes, precisamente por los días de los que estamos hablando, otra proposición no de ley pidiendo la potenciación también del aeropuerto de Matacán.

Y, mire usted, no quiero... estoy insistiendo sobre el aeropuerto de Matacán porque entendemos que ha habido, digamos, una discriminación, o se ha generado una discriminación, en el tema de las subvenciones y ayudas. No sé si, al no tener un... al no tener un órgano consorcio, que eso perfectamente la Junta lo podía haber articulado, ¿eh?, lo podía haber articulado -no quería entrar en los debates de las instituciones locales-, pues lo cierto es que el aeropuerto de Matacán no ha recibido absolutamente ni un euro; y aquí están los datos de contestaciones de las preguntas formuladas por el Grupo Socialista a la Junta de Castilla y León; y aquí están las contestaciones.

Y le insisto: hay que fomentar la implantación de más vuelos comerciales, y en especial impulsar la apertura de rutas aéreas regulares internacionales directas, no solo desde el aeropuerto de Matacán, también desde los demás aeropuertos, y hay que, efectivamente, hacer una planificación estratégica, una coordinación, una... una articulación de complementariedades. Y usted decía antes de distancias. Bueno, ahí tienen ustedes aeropuertos de otras Comunidades Autónomas, que están relativamente próximos, y... y tienen sus correspondientes vuelos, y articulan... y articulan estrategias.

Y, mire, yo tengo aquí una noticia de... de... es de... de la prensa, de... del viernes catorce de abril de dos mil seis, del *Diario de León*, donde decía: "La Junta diseña un consorcio regional para fortalecer la red de aeropuertos. Pretende fijar un marco financiero estable, e... e implicar a las instituciones locales, Cajas y empresariado". "Este... se trata de crear un marco estable, que impulse de forma definitiva...", tal... "y unánime, y con la igualdad de criterios para que el tráfico aéreo no tenga únicamente uno o dos puntos centrales de la Comunidad, como ahora ocurre. Este marco estable persigue, igualmente, evitar problemas económicos...", etcétera, etcétera.

En esa línea, habría que desarrollar, habría que desarrollar la resolución de las Cortes... perdón, de las Cortes del... del día quince de mayo, que habla de que las Cortes se muestren favorables e insten a la Junta de Castilla y León a que adopte las medidas oportunas para garantizar que entre los aeropuertos de León, Salamanca, Valladolid y Burgos no se establezcan jerarquías ni prioridades, promoviendo, en el ámbito de un mercado aéreo liberalizado, la realización de vuelos nacionales e internacionales desde todos ellos, tomando como referencia el equilibrio territorial en materia de comunicaciones aéreas.

Y, miren, como declaraba en un periódico salmantino el Presidente del Consorcio del Aeropuerto de León, y Vicepresidente de la Diputación entonces -el jueves veinte de octubre de dos mil cinco-, decía: "Las subven-

ciones son la única forma de rentabilizar los aeropuertos pequeños". Y el empresario salmantino y Presidente de Air Europa decía lo siguiente: "Es con la ayuda de las instituciones la única fórmula para que los aeropuertos... el aeropuerto de Matacán pueda ser rentable; y, si no hay apoyo institucional, es difícil apostar por Matacán. En otros aeropuertos -dice-, como Asturias y Santander, las Administraciones han apoyado su desarrollo, y esto es lo que necesitamos".

Y Alfons Claver -4/01/2006-, responsable de Ryanair, decía en el... decía: "En ninguna ruta, el acuerdo con las Administraciones representa una cantidad económica importante, si se compara con el negocio que genera.". Antes hablábamos del binomio aeropuertos regionales/vuelos... compañías de bajo coste. Y, claro, el señor Herrera, en la Investidura, habló de garantizar un desarrollo equilibrado de los aeropuertos regionales y de coordinación... y... y que coordine sus... y que coordine sus actuales consorcios. No sé si está bien expresado, pero entendemos que la planificación estratégica, la coordinación y la no discriminación, pues, son las necesidades que se imponen para cumplir lo que dicen las DOT, que se aprobaron el otro día, la Ley de Directrices de Ordenación del Territorio: complementariedad no jerárquica. ¿eh?

Y, claro, podemos ver, y tenemos muchos ejemplos en el mapa nacional -no nos da tiempo a hablarlo- de ciudades próximas, vuelvo a repetir, que tienen vuelos que se complementan las sinergias, y unas tienen vuelos a unas ciudades, otras a otras, y pensamos que eso -todo- hay que hacerlo a través de una articulación estratégica y de una planificación estratégica de la Junta de Castilla y León con las instituciones locales, con cada uno de los consorcios de los aeropuertos, y allí... allí donde no haya consorcio, la Junta tiene -como es el caso de Salamanca- que impulsarlo. Y, en el caso de Burgos, pues apoyar todas las potencialidades del... del... del nuevo aeropuerto regional, que las tiene, y van a ser muchas.

Y esta era... esta era la intención y el sentido de la propuesta... perdón, de la pregunta del Grupo Socialista, y, desde luego, que la Junta de Castilla y León, pues, trabaje... entendemos que debe trabajar en ese sentido. Muchas gracias.

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

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, Presidenta. Señoría, usted hablaba de que la Administración del Estado, pues, había invertido más de 100 millones de euros en los últimos años. Habría que ver quién era la Administración titular, quién eran los titulares en ese momento donde se comprometieron y se aprobaron los RCS -las retenciones de crédito- para... para hacer frente a estas inversiones.

Pero es evidente que la Administración más competente es la que tiene que ser la más generosa. Nosotros no podemos in... invertir en infraestructuras, entre otras cosas, porque no nos dejan, en infraestructuras aeroportuarias. Es Aena quien define, delimita y concreta... y concreta, precisamente, esas infraestructuras. Y debe ser.. la... la más responsable, la más generosa, porque, desde luego, es la competente, la Administración del Estado.

Las subvenciones no van a los aeropuertos; no pueden ir a los aeropuertos. No... un aeropuerto es un órgano de gestión que tiene un titular, que es Aena. Las subvenciones van a las compañías... van a las compañías aéreas; que no son subvenciones, que son contratos de promoción publicitaria que se... que, desde luego, se formalizan con las compañías aéreas.

Le decía antes que responde a una estrategia regional los acuerdos que, desde la Junta de Castilla y León, se han realizado desde el año dos mil seis. Pues claro que sí. Nosotros, desde luego, cuando formalizamos esos contratos, lo hacemos... lo hacemos con compañías para que operen en determinados aeropuertos, pero en función de la selección previa que ellos... ellas mismas han realizado. Y, por lo tanto, no hay discriminación, porque no hay dinero en aquí, allí o allí. No. Hay en función de ese soporte que es el avión, en función de esas... de esas conexiones que tiene la propia compañía.

Mire usted, por ejemplo, con la compañía Air Nostrom, hay suscritos varios... hay suscritos varios acuerdos, en función de las cuatrocientos y pico conexiones que tiene. Y, desde luego... y se hace con esa visión uniforme, integradora, de los tres... de los tres -en estos momentos- aeropuertos operativos.

Por lo tanto, Salamanca -igual que el aeropuerto de León, igual que el aeropuerto de... de Valladolid-, las compañías que operan en estas... en estas instalaciones, pues, están siendo, desde luego, prestadoras de un servicio, y, en contraprestación, reciben una financiación por ese contrato... por ese contrato promocional. Pero hay, desde luego, una estrategia regional para el fomento y... de estas... de estas... de estas actividades, de estos... de estos servicios.

Yo insisto en que a las... a las pruebas nos remitimos. Los consorcios... el comité técnico... si usted mira... y... y... los... desde luego, los Estatutos que rigen el Comité Técnico del Aeropuerto de Matacán, son idénticos al del Consorcio de Valladolid y al del Consorcio... y al del Consorcio de Salamanca.

Por cierto, el Consorcio de Valladolid, desde luego... desde luego, en estos momentos no tiene ningún contrato de promoción publicitaria con... con nadie. Los tuvo, los tuvo, y... y, a medida de que las compañías ven que hay una demanda estable y que pueden despegar, desde lue-

go, y mantener esos... esas conexiones, pues el mercado es el que rige, desde luego, en... en última instancia, la selección de esas... de esas conexiones.

Y, por otra parte... y, por otra parte, el... el Consorcio... el Consorcio de León tiene un contrato en vigor, que fue publicitado hace unos años, y que... y que, desde luego, es el que en estos momentos rige sus relaciones con... con... con las compañías, y, cuando se extinga, desde luego, pues seguiremos debatiendo -y seguimos debatiendo, y mucho-, desde luego, cuál son las oportunidades de cada uno de los aeropuertos.

La misma reflexión hacemos con respecto al aeropuerto de Matacán y al Comité Técnico, que insisto que tiene las mismas funciones, tiene la misma estructura orgánica y los mismos objetivos, y, por supuesto, con un régimen de... de... de funcionamiento y de... y de personal que es prácticamente idéntico a los de los dos consorcios que les... que les he comentado antes.

Y, desde luego... y, desde luego, datos y cifras no tengo más que insistir en las conexiones que se han logrado. Son las propias compañías las que definen, con el impulso desde la Junta de Castilla y León -insisto-, los destinos. No se puede poner cualquier destino. El... los aeropuertos tienen que ir madurando y evolucionando para que... para que, desde luego, desde allí, puedan ir... puedan ir satisfaciendo las necesidades de movilidad de los ciudadanos; que no se olvide que, en última instancia, son los que... son los sujetos, desde luego, sobre los que estas acciones, y fundamentalmente para ellos, van dirigidas. Muchas gracias.

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

*POC 218*

EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MUÑOZ EXPÓSITO): Segundo punto del Orden del Día: “**Pregunta con respuesta Oral ante Comisión, POC 218-I, formulada a la Junta de Castilla y León por los Procuradores don José Miguel Sánchez Estévez y doña Ana María Muñoz de la Peña González, relativa a qué actuaciones ha realizado la Junta para dar cumplimiento a la resolución aprobada por la Comisión de Transportes e Infraestructuras de las Cortes de Castilla y León, en su sesión de día veinte de junio de dos mil seis, sobre implantación de un área logística de la Red CyLoG en el muelle de Vega Terrón y aprovechamiento del puerto fluvial de Vega Terrón, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 60, de tres de marzo de dos mil ocho**”.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Secretario. Para formular la pregunta, tiene la palabra don José Miguel Sánchez Estévez, por un tiempo máximo de diez minutos.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Señor Director General, el treinta y uno de agosto de mil ochocientos treinta y cinco se firmó... se firmó el tratado que declaraba la libre navegación o navegabilidad del Duero. En el año mil ochocientos cuarenta y tres, la Junta Consultiva aprobó el proyecto de embarcadero fluvial de Juan Subercases; y entre los años mil ochocientos cincuenta y seis y mil ochocientos sesenta se construyó el muelle fluvial, que tuvo un éxito importante. Pero en el transcurso de unos años, al resultar insuficiente, pues fue perdiendo... fue perdiendo, digamos, posibilidades.

Y lo cierto es que un proyecto tan atractivo no volvió a concitar seriamente el interés de las instituciones públicas hasta comienzos de los años ochenta en el siglo XX.

En la etapa autonómica, el Instituto de Economía de Castilla y León, por encargo de la Cámara de Comercio de Salamanca y la Diputación Provincial, publicó en marzo del ochenta y tres el estudio sobre *Repercusiones económicas de la apertura de una vía de navegación interior: la navegabilidad del río Duero desde Vega Terrón*. Dice: “La construcción puede fundamentarse en la oportunidad de aprovechar una circunstancia especialmente favorable...”, que era el plan portugués de crear un... de crear esclusas, por el tema de las centrales hidroeléctricas. Y se decía que, con una infraestructura no demasiado costosa, pues se pedía... se podía potenciar muchísimo la promoción de actividades económicas en la zona; en una zona, precisamente, en una comarca, pues, que tiene bastantes problemas de desarrollo, como son las... las áreas fronterizas.

La Diputación Provincial, el treinta de mayo, adoptó por una... de mil novecientos ochenta y cuatro, adoptó por unanimidad la decisión definitiva de construir el muelle fluvial de Vega Terrón con la finalidad de aprovechar las posibilidades que ofrecían, precisamente, esas esclusas construidas por el Gobierno portugués y lograr la navegabilidad hasta Oporto, doscientos diez kilómetros.

Por fin, en julio de mil novecientos noventa y cuatro, la Cámara de Comercio e Industria organizó el viaje inaugural desde el muelle de Vega Terrón hasta Oporto, y meses después, a lo largo de mil novecientos noventa y cinco, se realizó el complemento del puerto deportivo.

El Reglamento del puerto de Vega Terrón, aprobado por la Diputación Provincial el nueve de marzo de mil novecientos noventa y nueve, destacaba: “El objetivo de su construcción es... es la de posibilitar el embarque y desembarque de mercancías que, a través del río Duero, navegable hasta el océano, permitan su comercialización con el país vecino, países de la Unión Europea y terceros países a través del transporte marítimo desde Oporto. Asociada a esta actividad mercantil, que convierte el muelle de Vega Terrón en esa salida natural de Castilla y León al mar, no hay que olvidar las posibilidades turísticas, deportivas y recreativas que un enclave como este puede ofrecer”.

La revista de la Diputación Provincial decía: “Se trata, en definitiva, de establecer un tráfico fluviomarítimo destinado a crear contactos permanentes y directos con los puertos marítimos nacionales e internacionales y el interior, o tierra adentro”. Claro objetivo que hoy es o podría ser, para ..... hoy.

Desde el noventa y siete la empresa Explotaciones Portuarias y Fluviales Vegater, integrada por Inzamac, Itecop y Caja Duero, gestiona el muelle; e incluso la Comisión Europea, pues, a través de un programa Marco Polo, apoyó un proyecto de intermodalidad.

Sin embargo, en la actualidad, las potencialidades de esta vía fluvial para abrir e intensificar rutas comerciales y turísticas de Castilla y León con Portugal y hacia puertos europeos, contribuyendo al desarrollo de la Raya hispano-lusa, no han sido exploradas e impulsadas al máximo. Se han... están funcionando relativamente las rutas turísticas, pero en absoluto las mercancías. La única actividad regular son, prácticamente, los cruceros turísticos que recorren el Duero, y que, también, salen del puerto de Barça d’Alba, construido por la Administración portuguesa, el veinticinco de julio del dos mil dos.

Y, como dice el Plan de Desarrollo Regional, lo cierto es que desde el año no... mil novecientos noventa y cinco Castilla y León cuenta con un puerto fluvial, el único existente en España de comunicación con el océano Atlántico. Y, desde luego, el Consejero de Fomento, en alguna pregunta, contestaba: “Podrían supo...”, que el... las... “las nuevas soluciones de transporte podrían suponer el despegue definitivo del puerto de Vega Terrón, considerando el puerto como una de las plataformas logísticas del transporte en el Noroeste español”.

Como ustedes conocen, el Pleno de las Cortes de Castilla y León, en sesión celebrada el catorce de... de septiembre de dos mil cinco, con motivo de una proposición no de ley socialista, que fue respaldada por... por los otros Grupos, aprobó, precisamente, poner en marcha el necesario y comprometido Plan Estratégico de Plataformas Logísticas, Puertos Secos y Centros. El veinticuatro de noviembre de dos mil cinco, el Consejo de Gobierno de la Junta aprobó el modelo de infraestructuras complementarias de transporte y la logística de Castilla y León 2006-2015, uno de cuyos principios básicos es el equilibrio regional y el funcionamiento reticular, dotando a todo el territorio con los medios que favorezcan su desarrollo, y que repercutirá favorablemente en la... en la productividad empresarial, el comercio exterior y la internacionalización. Y lo mismo, en parecidos términos, el Decreto del dieciséis de dos mil siete, de veintidós de febrero, sobre las... enclaves logísticos, habla de la localización del territorio de nuestra Comunidad Autónoma en el eje atlántico del sudoeste y en esa considerable extensión, que ocasiona unas grandes necesidades de movilidad y grandes oportunidades.

En concordancia con ese modelo de infraestructura logística, los Parlamentarios socialistas de Salamanca presentamos por entonces en las Cortes, en la anterior Legislatura, una proposición no de ley con la finalidad de lograr acuerdos entre la Junta y la Diputación de Salamanca para la implantación de un enclave logístico de la Red CyLoG (al final, la palabra que se incluyó fue “área”, no “enclave”, a petición de... del Grupo Parlamentario Popular, que apoyó la iniciativa). Y también que ese enclave, pues, sea, digamos, apoyado, consultado para todo el desarrollo de lo que es el muelle fluvial de Vega Terrón, con los agentes... con las instituciones locales, los agentes sociales, las organizaciones y asociaciones para el desarrollo de Salamanca.

Los expertos sostienen que la... la rentabilidad óptima de este muelle -hay por ahí referencias de varios estudios que... que parece que se han hecho o se están haciendo precisamente en el transporte combinado de mercancías a corta y media distancia. Dice: basta recordar que los países de la Unión Europea traen el 85% de las exportaciones de Castilla y León y que Portugal es uno de nuestros cinco socios.

La Junta ha suscrito convenios con las autoridades portuarias de Portugal (Aveiro, Leixões y Figueira da Foz) y con puertos de Comunidades Autónomas españolas, como Algeciras, Coruña, Marín, Valencia. Y miren ustedes, entendemos que se podría articular un órgano o una agencia transfronteriza de gestión conjunta para el puerto de Vega Terrón. Claro, evidentemente, esto lo tienen que articular o consultar con la Diputación de Salamanca y los municipios.

Y lo cierto es que en el mapa de la red logística regional aparece incluido el... próximo al corredor de la A-62, el muelle fluvial de Vega Terrón, pero realmente hay sesenta kilómetros de diferencia. Y ahora, el proyecto MIT, ¿eh?, con Portugal habla del eje Irún-Lisboa. Pero, claro, si el proyecto MIT no contempla un ramal, ¿eh?, por la CL-517, y también una comunicación desde Ciudad Rodrigo a Lumbrerales, por la carretera SA-324, pues realmente va a ser muy difícil que se cumpla la proposición no de ley de las Cortes de establecer un área logística en el muelle fluvial de Vega Terrón.

Fíjense ustedes, el otro día, cuando han firmado el... el convenio con... entre Madrid, Plataforma Logística, el puerto de Leixões y la Red CyLoG, el Consejero de Economía y Consumo de la Comunidad de Madrid dice: “Se abre la posibilidad de conectar por la vía fluvial el puerto de Leixões con Madrid a través del puerto fluvial de Vega Terrón y la red logística de Castilla y León”.

En definitiva, aún no existe, a nuestro entender, un acuerdo firme con la Diputación de Salamanca y otras entidades sobre un proyecto, un proyecto bien perfilado, que impulse un área logística en Vega Terrón y una plani-

ficación de las infraestructuras de acceso y complementarias. Las infraestructuras de acceso serían la CL-517; ya sabemos que están en el nuevo Plan de Carreteras, pero no han cumplido... no han cumplido el actual, de acondicionar desde la... desde La Fregeneda hasta el muelle; la carretera 324 todavía queda por acondicionar desde Castillejo a Ciudad Rodrigo. Y, luego, también hace falta estu... infraestructuras complementarias: micropolígonos agroalimentarios industriales en las localidades próximas, servi... servicios básicos y avanzados soportados por la TIC... por las TIC, ¿eh?; realmente allí las comunicaciones... las telecomunicaciones dejan mucho que desear. Y esto era lo que realmente situaría a este puente como área intermodal... a este muelle como área intermodal y enlace en el tráfico de mercancías hacia el Atlántico.

Les ahorro las características técnicas del muelle porque las conocen. Y quiero terminar diciendo que, a nuestro entender, es ahora el momento... bueno, hubiera sido antes, pero mejor es... es tarde... más vale tarde que nunca. En el marco del nuevo desarrollo estatutario, referido a la cohesión económica y social del territorio, de las estrategias contra la despoblación, del Plan de Convergencia Interior, del desarrollo de la Ley de Directrices Esenciales de Ordenación del Territorio, entendemos que hay que considerar las posibilidades de desarrollo de este puerto húmedo de Vega Terrón, que es el único de nuestra Comunidad, y tiene potencialidades de mercancías, de turismo, de ocio recreativo y deportivo; y, sobre todo, para establecer esas sinergias que tanto necesita la comarca de Vitigudino, en el suroeste de Castilla y León, para su desarrollo.

Precisamente... precisamente, el paradigma del desarrollo para las áreas de borde es que hay que crear proyectos en torno a desarrollo endógeno y a nodos de desarrollo local, ¿eh? De ahí formulamos la pregunta. En vista a la que se aprobó el veinte de junio del dos mil seis por unanimidad, una propuesta de resolución -que les voy a relatar-, por eso preguntamos a la Junta qué actuaciones está haciendo.

La propuesta de resolución dice: “Establecer con otras Administraciones los acuerdos pertinentes y las fórmulas adecuadas para la implantación de un área logística de la Red CyLoG en el muelle de Vega Terrón y la articulación de las complementarias necesarias.

Segundo, impulsar con las autoridades... con las instituciones locales, entidades económicas, agentes sociales y asociaciones las actuaciones para el pleno aprovechamiento del puerto fluvial de Vega Terrón como uno de los elementos importantes en el desarrollo de Salamanca y la Comunidad Autónoma”. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor don José Miguel Sánchez Estévez. Para contestar a la pregunta, tiene la palabra el Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, Presidenta. Señorías. Bien, yo también estoy de acuerdo en mucho de lo que Su Señoría ha analizado. Desde luego que el muelle fluvial de Vega de Terrón, que todo el mundo sabe... como sabemos todos, está ubicado en la confluencia de los ríos Águeda y Duero, en la zona de Los Arribes. Es un muelle fluvial que viene siendo concesionado por la empresa Vegater a raíz de un contrato formalizado y extendido por la Diputación de Salamanca.

La verdad es que, a raíz de la aprobación del modelo CyLoG, del proyecto logístico regional, en noviembre de dos mil cinco, la Junta de Castilla y León ha incorporado o ha preincorporado el... el muelle fluvial dentro de la propia... dentro de la propia red... dentro de la propia red, y estamos, desde luego, impulsando un conjunto... un conjunto de medidas, que, inmediatamente y a continuación, paso a relatar.

Un poco haciéndonos eco de la política europea de transportes, y al hilo de ella, desde luego, de potenciar la navegación... la navegación interior como un modo eficiente de transporte... de transporte público, de desarrollo de la actividad logística.

A partir de entonces, como le digo, de dos mil cinco, y tras múltiples reuniones entre los diferentes agentes económicos y sociales que intervienen en la propia comunidad logística, pues decidimos realizar un estudio y encargárselo a la asociación CyLoG, a fin de que valorara las potencialidades de este... de este... de este muelle. Este estudio se encargó a... a una consultora de prestigio (Transporte XXI), y han participado una empresa de ingeniería gallega (ingeniería aeronáutica), una... una fundación de Valencia (la Fundación Valenciaport) y un gabinete experto en Derecho... en Derecho Fluvial, de Madrid.

Las conclusiones, las conclusiones de este estudio, y que se programó con una visión multidisciplinar, donde habría que analizar los diferentes aspectos técnicos, jurídicos, estratégicos, de carácter... de carácter portuario, pues me permito indicarles algunas conclusiones, sin ser demasiado extenso, que se aprecian en el mismo.

Me voy a centrar en aspectos, yo creo de detalle, que son esclarecedores de dónde estamos. Se ha analizado la cadena logística desde un enfoque empresarial, lógicamente. Aquí, si no hay participación entre el sector público y el sector privado, y gestión directa empresarial, poco podemos hacer. Y se han identificado los costes logísticos y los tiempos de... de tránsito asociados a estas operaciones de exportación e importación, tras hacer un análisis de las exportaciones e importaciones que tanto Salamanca como Zamora tienen con... tienen con Portugal y, por supuesto, en el conjunto del...de la Región.

Los datos... Y se ha manejado una hipótesis... varias hipótesis de trabajo. Yo puedo decir que las conclusiones del... de este estudio, profundo, serio y multidisciplinar, avalan la potencialidad... la potencialidad del muelle, con una serie de condiciones y una serie de premisas previas.

Pero, por ejemplo, analizando la importación de cereales, por Santander, que actualmente salen, y haciendo una hipótesis de si salieran por Vega de Terrón, le doy algunos costes: 64 euros/tonelada, seis días, aproximadamente, tarda el movimiento y el flujo de esta mercancía, por Santander; si fuera por Vega de Terrón, tardaría se... el coste sería de 66 euros/tonelada y ocho días, a través de Vega de Terrón-Oporto.

Analizando la hipótesis de contenedores, la exportación de contenedores -pues, por ejemplo, algo que viene haciendo Salamanca con Holanda-, un contenedor, pues, saldría a 1.800 euros/t/u, tardaría dos días; si saliera por Vega de Terrón, 1.966 euros/t/u, ocho días.

Y si hablamos de exportación de contenedores Salamanca-Angola, viene a suponer, aproximadamente, 1.966 euros, y por Leixões 2.239 euros; en uno, ocho días, y en otro, catorce días.

Como ve, hay una descompensación entre... entre estas hipótesis y de... que son muy realistas, ¿eh?, porque lo que concluye fundamentalmente el estudio es que habría que potenciar los tráficos mixtos, y los tráficos de carga de mercancías, centrarlos en contenedores y graneles. Eso es lo que concluye fundamentalmente, ¿eh?

Sin embargo, sin embargo, desde luego, esa... esta descompensación de precios y de tiempos, desde luego, es... podría ser asumible debido al... -como usted había apuntado- a los beneficios sociales, medioambientales, y que para la zona... la dinamización de esta zona deprimida, podría tener; podrían ser asumidos.

Pero tenemos que ser conscientes y realistas sobre unos planteamientos y sobre unas premisas previas. Debería de ser, el muelle de Vega de Terrón, un puerto *feeder*, un puerto alimentador de Leixões; eso, ¿de acuerdo? Bien. Hay que... hay necesidad de acometer una serie de inversiones directas en el propio... en el propio muelle para... y me estoy refiriendo ahora mismo a la terminal de contenedores, a la terminal de graneles, modernización, etcétera, ¿eh?; y, por supuesto, en la parte portuguesa, por supuesto, en la parte... en la parte portuguesa y, desde luego, y... y también muy intensas allí. Habría que, también, desde luego, acometer el dragado del río, hasta alcanzar unos calados asumibles, de 3,8 metros aproximadamente.

Por supuesto que el *interland* del puerto actual, si consideráramos solo Zamora y Salamanca, sería insuficiente para mantener una viabilidad de un proyecto logístico de rango empresarial, desde luego. Y habría que

extenderlo... habría que extenderlo e integrarlo en la Red CyLoG, y buscar, y buscar siempre, un mercado más amplio, y, desde luego, a través de la Comunidad de Madrid, donde las autoridades portuguesas han puesto un interés especial en su incorporación.

Habría que hacer una recomposición accionarial del sistema actual, integrando a socios portugueses y a... y a socios españoles. Por supuesto, habría que abarcar mejoras en las infraestructuras... en las infraestructuras y conexiones terrestres. El ferrocarril ya es inviable, teniendo en cuenta la pendiente que tiene el muelle respecto hasta donde llega, y eso es que lo que concluye... y, sobre todo, porque no hay suficiente carga, ni mucho menos potencialidades para que el transporte por ferrocarril, desde luego, tuviera aquí un impacto determinado. Sería inviable. No es posible, con la potencialidad del puerto, desde luego, trasladar carga masiva. Y habría que implicar, desde luego, a muchas instituciones y a... tanto públicas como privadas.

Pero, fíjese, Señoría, lo más importante de todo esto, lo más importante, y como condición sine qua non, es la implicación de las autoridades portuguesas. Imposible seguir adelante si no están... si no están implicados tanto las autoridades portuguesas como la comunidad empresarial lusitana; por supuesto que también del Estado y también Europa.

¿Y qué hemos hecho a raíz...? Hay más conclusiones en el estudio, desde luego. Este estudio nos ha marcado un antes y un después, nos ha marcado el modus operandi que estamos siguiendo a partir de estas conclusiones y de este riguroso análisis de la viabilidad de este muelle... de este muelle fluvial. Y el camino que estamos siguiendo, primero, ha sido, desde luego, incorporarlo potencialmente a la Red CyLoG, eso en primer lugar; y, desde luego, a través... a través del enclave logístico inscrito en la red, que es Zaldesa, sin menoscabo de que, cuando esté operativo el que está proyectado en Zamora, desde luego, se incorpore como socio local, tanto Zaldesa como el enclave futuro de Zamora, logístico.

En segundo lugar, el estudio se ha remitido al Instituto Portugués de Transporte Marítimo, que es el que tiene las competencias fundamentales en esta materia en Portugal; se remitió para su análisis.

Le doy algunos momentos que yo creo fundamentales a partir de entonces. El veintinueve y el treinta de marzo de dos mil siete tuvo lugar el I Encuentro Empresarial Hispano-Luso; y ahí, desde luego... ahí, desde luego, empezamos a trabajar con las autoridades y los empresarios portugueses sobre... sobre esta... sobre esta instalación y este... y este... y este muelle.

Posteriormente, en abril de dos mil siete, nos hemos reunido con la Comisión de Transportes de las regiones

del Arco Atlántico, que se celebró en la ciudad de Oporto. Se solicitó y obtuvo el apoyo explícito al impulso de este... de este... de esta iniciativa, presentada, desde luego, por la Junta de Castilla y León.

El veintinueve de... de octubre de dos mil siete hubo un encuentro en la sede de la autoridad portuaria del puerto de Leixões con todos los agentes implicados: estuvo la... el Instituto Portugués, el IPTM, la Comunidad de Madrid, a través de la Consejería de Economía y a través de Madrid Plataforma Logística, por supuesto la asociación CyLoG, la Dirección General de Transportes, Zaldesa y el propio puerto de Leixões, y estuvimos hablando y analizando precisamente esto.

El cuatro de diciembre de dos mil siete tuvimos presencia en Lisboa y reuniones con el señor Soares, que es director del Programa Marco Polo de... de este instituto, también con funcionarios de la Comisión y con don Cristóbal Millán de la Lastra, que es coordinador precisamente del Programa Marco Polo de la Dirección General... de la Unión Europea.

El tres de diciembre de dos mil siete -usted lo ha citado- se firma con Madrid, con la Comunidad de Madrid, el protocolo de colaboración en materia de transporte y logística, donde aparece expresamente, desde luego, un interés común y un apoyo decidido a esta instalación. En desarrollo de este... de este protocolo, el veintiséis de febrero de dos mil ocho se ha... se ha suscrito un convenio de colaboración, ya directamente empresarial, que afecta a las comunidades logísticas de Madrid y de... y de Castilla y León, entre... es decir, MLP -Madrid Plataforma Logística- y CyLoG, con apoyo directo -insisto- a esta iniciativa.

El diez y el once de abril de dos mil ocho ha tenido lugar el II Encuentro Empresarial Hispano-Luso en la ciudad de Oporto, con representantes... con presencia directa del propio Consejero de Fomento, la Secretaria de Estado de Transportes de Portugal -mantuvimos varias reuniones allí con ellos-, donde, desde luego, se nos comprometió el apoyo explícito de... de... del puerto de Leixões y de la propia Secretaria de Estado, en varias, insisto, reuniones de trabajo con estos representantes.

También hemos tenido contactos con la compañía eléctrica portuguesa -la EDPC... EDPCF-, también por sus resistencias para el tránsito de mercancías, que se derivan, por ejemplo, pues, del paso de... de Régua hasta Vega de Terrón, por el funcionamiento y el horario exclusivo del puerto, el balizamiento del río y la navegación nocturna, la voladura de un tramo rocoso que es necesario; y ahí... ahí estas... esta compañía mostraba una serie de reticencias, y que nosotros, desde luego, hemos tratado de acercarnos a ellos para... para... para, por lo menos, suavizarlo.

Y también, como no podía ser menos, lo fundamental es el apoyo europeo. Y llevamos trabajando... y llevamos

trabajando, pues, de cara a las... a las tres iniciativas comunitarias: Marco Polo, Náyade... Náyades y la Red Quinto Corredor, donde es susceptible de encontrar amparo, financiación, e insisto, y apoyo de la... de la Unión Europea. Y lo estamos haciendo mediante un proyecto conjunto, implicando a socios portugueses, empresarios portugueses, empresarios interesados en el desarrollo logístico, las instituciones que le he citado antes: IPTM, Puerto de Leixões, Secretaría de Estado, Madrid Plataforma Logística, la Comunidad de Madrid y la Junta de Castilla y León.

Yo creo que estamos también insistiendo mucho... A nosotros nos gobiernan, más que reglamentos, tratados. Y aquí, de verdad, le digo esto porque... porque se están consiguiendo negocios y contratos bilaterales entre empresarios portugueses y empresarios españoles. Nosotros estamos haciendo que esta infraestructura tenga esa rentabilidad y esa proyección eminentemente empresarial, y se están buscando alianzas comerciales implicando a Zaldesa, implicando a la Red CyLoG, a la comunidad logística por... de Portugal, a fin de tener presencia en el puerto de Leixões, clave y fundamento primero para hacer viable el puerto fluvial, o el muelle fluvial, de Vega de Terrón, insisto, con alianzas comerciales, con negocios, con contratos y con participaciones recíprocas empresariales, accionariales, entre unos enclaves logísticos y los enclaves logísticos de la Comunidad.

Yo creo que, Señorías, es un proyecto, a nuestro juicio, bien orientado, y que yo creo que estamos haciendo bien nuestros deberes. Creo que el relato es exhaustivo de todo lo que estamos haciendo en el breve tiempo de año y pico.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General de Transportes. En turno de réplica, tiene la palabra don José Miguel Sánchez Estévez.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Gracias, señor Director General. Ha terminado diciendo de que esto lo estamos haciendo en breve... en el breve tiempo. Yo le agradezco su información. Teníamos noticia de... tanto de los estudios que había iniciado la Fundación Valenciaport como Empresa Triunfo XXI, que se han retrasado, se han retrasado, por lo menos por los plazos que se habían publicado. Y, desde luego, ese tiempo corto nos induce a preguntar a la Junta de Castilla y León qué ha hecho en estos veintitantos años. Claro, desde que... o en... en los años desde que está disponible el puerto, ¿no?, veinte... aproximadamente unos veinte años.

En... cuando se debatió la... -porque hablaba ya el Plan de Desarrollo Regional 2002-2006 de él- cuando se debatió la proposición no de ley, que resultó aprobada, la señora Portavoz, en ese momento, del Grupo Popular dijo que es intención de la Junta -y esto fue el veinte de junio del dos mil seis-, a la vista de los resultados obteni-

dos, determinar la... e impulsar el puerto fluvial de Vega Terrón, integrarlo en la Red CyLoG como un enclave -ya hemos dicho que como área- y como una zona... para, sobre todo, que es perfecto para la zona, para activar complementariedades de centros de actividades logísticas y conexión más directa con el puerto marítimo de Leixões, permitiendo establecer nuevos acuerdos de colaboración, así como potenciar relaciones comerciales entre Salamanca y Portugal.

Hay una serie de temas que, lógicamente, hay que tratar, y que, por ejemplo, son los accesos, son las infraestructuras tecnológicas y es la disponibilidad de micropolígonos, de polígonos industriales en los municipios de la comarca; y hay que tratar también de que se localicen empresas e inversiones.

Mire usted, usted hablaba antes de... de los costes. Bueno, si se potencia la oferta, habrá más demanda y disminuirán los costes.

Precisamente yo le decía antes que el Proyecto Movilidad, Innovación y Territorio, que está... se está planteando entre Castilla y León y la Región Centro de Portugal, y que lleva... no hace mucho se... volvían a hacer referencia la prensa a ello, a raíz de la entrevista del Presidente Herrera con el Embajador portugués, pues ese proyecto, claro, es un eje para la A-62, pero, precisamente, las Directrices de Ordenación del Territorio hablan de "corredores", de "polos", y hay que potenciar el corredor logístico de la CL-517 y ese triángulo con la A-62, también, a través de la carretera Ciudad Rodrigo-Lumbrales.

Claro, en las condiciones en las que está la Carretera 517, por lo menos desde La Fregeneda hasta el puerto, pues, es complicado para los tráiler y para camiones de gran tonelaje el bajar hasta el puerto.

Y, mire, en el tema de las relaciones con Portugal, en el tema de las relaciones con Portugal, yo le diría que si se va a revisar el acuerdo del Convenio con Leixões, a raíz de la... de las cuestiones que usted ha planteado, y con los otros puertos portugueses, debido a que en esos convenios debería -digamos- figurar la proyección de Vega Terrón, ¿eh? Igual que figura el de Madrid, debería figurar con más amplitud.

Y, miren, nuestro Estatuto habla de que "en particular, la Comunidad de Castilla y León promoverá el establecimiento de unas relaciones de buena vecindad con Portugal, basadas en el respeto mutuo y la colaboración con las regiones de Portugal y... con las que les une una estrecha vinculación geográfica, histórica, cultural, económica y ambiental".

Bueno, pues miren ustedes, resulta que en la Comisión de Asuntos Europeos de las Cortes, en sesión celebrada el quince de octubre del dos mil siete, se rechazó

una proposición no de ley del Grupo Parlamentario Socialista relativa a la constitución de una entidad eurorregional -usted hablaba antes de Galicia; Galicia y Norte de Portugal están poniendo múltiples cuestiones en común para constituir una eurorregión, y entre las cuales están las infraestructuras y los puertos, ¿eh?-. Pues se rechazó, vuelvo a repetir, la constitución de una entidad eurorregional con las Regiones Norte y Centro de Portugal y las Comunidades Autónomas vecinas.

Claro, hay que utilizar -digamos- estos nuevos instrumentos de cooperación, tanto las... posibilidad de una... el planteamiento de una eurorregión como lo que están haciendo en este momento muchos municipios salmantinos, zamoranos y del otro lado de La Raya, y portugueses, la constitución de una agrupación europea de cooperación territorial, ¿eh?, sobre la cual tiene pendiente una comparecencia el señor Consejero de Presidencia, sobre cómo se podrían constituir estas asociaciones en Castilla y León, pues, desde hace meses, en la Comisión de Asuntos Europeos. Y por ahí tienen que ir las relaciones con Portugal, aparte de, evidentemente, todos estos contactos que usted nos ha relatado.

Porque, claro, hay que implicarse... a las instituciones portuguesas. Nosotros entendemos que las instituciones portuguesas se van a implicar. Usted... yo antes le proponía o le comentaba la posibilidad de que se establezca algún órgano de gestión mixto, ¿eh?, entre... o algún... digamos, alguna viabilidad de un órgano de este estilo; porque, además, ustedes saben que en Barça de Alba hay otro puerto, hay otro puerto de titularidad, pues, del Gobierno portugués, o de la otra nación hermana. Y, entonces, nosotros entendemos que todo eso se puede articular perfectamente.

Y, mire -para ir terminando-, la Ley de Directrices de Ordenación del Territorio habla de esos corredores territoriales, polos regionales que tengan potencial integrador de las políticas de transporte y comunicación, que también tienen potencial integrador. Y dice: "y es prioritaria para Castilla y León fomentar una interacción con Portugal, activando acciones de mejora de las infraestructuras de comunicación y transportes, así como proyectos territoriales en los espacios fronterizos". Dice: "Por lo tanto, se considera estratégico para el desarrollo de la Comunidad el Corredor E-80, A-62, ¿eh? -ya le digo que ahí hay que triangular con las A-324 y la CL-517-, el Corredor del Duero -el Duero está allí, con el Águeda, en ese muelle fluvial- y la coordinación de los instrumentos de ordenación y gestión del territorio en las zonas fronterizas con Portugal, tanto por la fragilidad de estos territorios como por la potencialidad de los mismos para dinamizar las zonas desfavorecidas".

Y usted habla de rentabilidad social, pero también, también, evidentemente, ese proyecto tiene rentabilidad económica, porque, mire usted... y una rentabilidad muy importante para Castilla y León, porque la Diagonal... la Diagonal continental, pues, ha... ha dispuesto de los fo-

cos de desarrollo más dinámicos de Castilla y León, dicen los expertos en... en políticas territoriales. Y es fundamental para el desarrollo ..... de la Comunidad equilibrar esa con la vertiente y con el Eje Atlántico.

En definitiva, tenemos que seguir insistiendo en el interés de los municipios de la comarca, de la Cámara de Comercio, de las asociaciones empresariales y de los Grupos de Desarrollo Local por la plena funcionalidad y competitividad del muelle fluvial de Vega Terrón. Entendemos que las autoridades portuguesas están también interesadas en desarrollar... o en el desarrollo de las dos partes de La Raya.

Y, mire, el Presidente del Grupo Inzamac, a la que pertenece la empresa Vegater, adjudicataria de la concesión, en la presentación del libro *Salamanca fronteras. Asociación de futuros*, decía lo siguiente: "Pero tenemos lo que ninguna zona de España tiene: un puerto fluvial en el río Duero, que nos comunica directamente con Leixões y el mundo entero, y que seguro que, al igual que en la actualidad se ha convertido en un gran puerto turístico, con el tiempo llegaremos a convertirlo en ese puerto comercial imprescindible para el desarrollo de las comarcas desertizadas de Vitigudino y Sayago, necesario para el desarrollo comercial de Salamanca y Zamora, e ilusionante para romper definitivamente esa frontera existente sobre las aguas del Duero, que durante siglos nos ha hecho vivir separados de Portugal".

Miren, es importante que -digamos- no transcurra más tiempo y que se busquen fórmulas de gestión en el marco de la colaboración con Portugal; y, sobre todo, sobre todo, que se articule -digamos- mejoras de las infraestructuras para hacer plenamente operativo ese área... o plenamente operativa ese área logística en el puerto de Vega Terrón. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, don José Miguel Sánchez Estévez. En turno de dúplica, tiene la palabra el señor Director General de Transportes.

EL DIRECTOR GENERAL DE TRANSPORTES (SEÑOR CABREJAS GÓMEZ): Gracias, Presidenta. Señorías, desde luego, yo creo que he hecho un relato de acciones a pie de suelo, porque el proyecto logístico -insisto- es un proyecto fundamentalmente empresarial, que necesita, por supuesto, el paraguas, el amparo, la promoción y el impulso de las instituciones. No olvidemos que estamos hablando de desarrollo logístico del muelle fluvial Vega de Terrón, que tiene que soportar una capacidad de carga directamente entre Oporto y el muelle. Los encaminamientos terrestres, desde luego, siendo importantes, no son... no son determinantes. Lo importante es la carga que logísticamente pueda ser trasladada por esta... por esta vía fluvial. Insisto que eso es fundamental, es fundamental.

Por esa razón, por esa razón, la implicación de Portugal es condición sine qua non. Sin ello no conseguimos nada. Y estamos acercándonos a Portugal desde muchos frentes, desde muchos. Yo... a mí no se me olvida que, desde luego, que el dominio hidráulico en estos momentos pertenece a la Administración del Estado, y no se me olvida que estamos hablando de tráfico internacional, y que las relaciones internacionales son competencia del Estado. Y yo espero que también se promueva ante la Administración del Estado y... y muestre un interés, desde luego, en participar y en financiar, desde luego, el propio... el propio proyecto. Administración, fundamental, desde luego, en el desarrollo... en el desarrollo de este enclave.

Pero, como el proyecto logístico es un proyecto eminentemente empresarial, estamos descendiendo al rango y al paraguas de los empresarios, implicándoles. Portugal solo manifiesta un interés cuando, desde luego, existe... existe el interés previo. Si no, desde luego, es difícil. Y les estamos acercando y estamos trabajando con ellos en proyectos -como les he relatado antes- para presentarlos a Europa, integrando su accionariado, formalizando convenios. Y yo espero que también en los... en las relaciones bilaterales entre... entre España y... y Portugal se incluya, desde luego, el muelle fluvial Vega de Terrón en... en próximas citas.

La existencia... la existencia de órganos que estructuran y el... el proyecto logístico, más allá de lo que es la asociación CyLoG, el modelo CyLoG y la implicación con los enclaves logísticos portugueses, a nuestro juicio, pueden asfixiar el propio proyecto, teniendo en cuenta que, hombre, los empresarios lo que quieren es agilidad, y los empresarios lo que quieren... lo que quieren es trasladar y mover sus mercancías con un coste óptimo y, desde luego... y, desde luego... y de forma... y de forma rápida.

Yo he citado bastantes ámbitos y bastantes... todo un proceso que engloba, desde luego, proyectos... proyectos y... e instituciones como para seguir creando otras estructuras que pueden, de alguna forma, entorpecer... entorpecer el propio... el propio proyecto.

Pero, ante todo, debemos estar seguros de que a Portugal le interesa. Eso es lo que estamos haciendo, y lo es-

tamos haciendo -insisto- desde el suelo, diciéndoles: queridos amigos y fraternales compañeros en la sociedad logística, ¿esto os... realmente os apetece?, ¿vais... estáis dispuestos...? Si este proyecto cuenta con estos apoyos, y, desde luego, se hacen las inversiones en el lado español, vosotros haríais vuestras inversiones? Bueno, y ahí escuchamos de todo. Esta compañía portuguesa que le decía, de electricidad, dice que por acá. El IPTM todavía anda... todavía anda... todavía anda, pues, un poco despistado. Eso sí, el puerto de Leixões está muy pero que muy interesado.

Y confiamos... había un proyecto de transferencia de competencias, en el ámbito portugués, del IPTM al puerto de Leixões, sobre todo en esta materia; esperemos que cuaje, porque la interlocución va a ser mucho más fluida; y yo estoy seguro que, desde luego, podemos llegar... podemos llegar a concretar acuerdos y contratos, que es lo que realmente interesa, porque la economía de la zona se verá muy favorecida, pero yo creo que muy favorecida, si... con esa implicación portuguesa. Poco podríamos hacer nosotros si no... si no tenemos al... a la par y simultáneamente las inversiones de Portugal. Y las inversiones de Portugal pasan por muchas cosas: balizamiento, dragado, un barco, un... una explotación de... del mercado, no solo de pasajes, sino también de... Bueno, todo eso es lo que estamos haciendo: acercándonos desde el paso a paso, construyendo el muelle fluvial, desde luego, a través del impulso empresarial e institucional. Muchas gracias.

**PNL 432**

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Muchas gracias, señor Director General de Transportes. Agradecerle las explicaciones que ha ofrecido a esta Comisión.

Y, por acuerdo de los Portavoces de ambos Grupos Parlamentarios, se retira la Proposición No de Ley 432, contemplada como tercer punto del Orden del Día.

Y, no habiendo más asuntos que tratar, se levanta la sesión, deseándoles buen verano, porque esta es la única... la última Comisión de este periodo de sesiones.

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