



## 4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

### 470. Propositiones No de Ley

#### PNL/001160-01

*Proposición No de Ley presentada por los Procuradores D. José Ignacio Martín Benito y Dña. Ana Sánchez Hernández, para instar a la Junta a realizar las actuaciones que se detallan referidas a proyectos en la provincia de Zamora conectados al Corredor Atlántico, para su tramitación ante la Comisión de Fomento y Medio Ambiente.*

#### PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 7 de diciembre de 2016, ha admitido a trámite las Propositiones No de Ley PNL/001131 a PNL/001188.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante las respectivas Comisiones de la Cámara.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la Sesión en que dichas Propositiones No de Ley hayan de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, de conformidad con el artículo 64 del Reglamento.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 7 de diciembre de 2016.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Óscar Reguera Acevedo

LA PRESIDENTA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Silvia Clemente Muncio

## A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

José Ignacio Martín Benito y Ana Sánchez Hernández, Procuradores pertenecientes al GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA de las Cortes de Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante la Comisión de Fomento y Medio Ambiente:

### ANTECEDENTES

Uno de los 9 Corredores Prioritarios Europeos es el Corredor Atlántico, denominado Corredor Prioritario n.º 7, que, partiendo de la localidad portuguesa de Sines, une en diagonal la Península Ibérica con Francia y Alemania, dando continuidad a las redes de transporte entre los Puertos de la fachada Portuguesa, con el Puerto de Le Havre en Francia, y el gran nodo ferroviario intermodal de Mannheim, Alemania.

El Corredor tiene dos ramales complementarios. El primero, partiendo igualmente de Sines, pasa por Badajoz y Madrid, uniéndose al trazado principal en Medina del Campo,



Valladolid. El segundo ramal parte del puerto español de Algeciras, pasando por Madrid, hasta unirse en Medina del Campo al trazado principal.

El Corredor Atlántico atraviesa Castilla y León desde Fuentes de Oñoro, en la frontera con Portugal, hasta Miranda de Ebro, en Burgos, vertebrando completamente el territorio.

La Asociación CyLoG, representando a Castilla y León, es miembro del Foro del Corredor Atlántico y del Grupo de Trabajo de las Regiones, habiendo participado en la elaboración de los estudios y documentos del Plan de Trabajo del Corredor.

A finales del pasado mes de septiembre de 2016 el director general de Transportes de la Junta de Castilla y León presentó en Bruselas, ante la Unión Europea, el documento técnico Máster Plan de la estrategia logística de la Macrorregión RESOE, que se aprobó el pasado 16 de mayo en Ponferrada por unanimidad entre Castilla y León, Asturias, Galicia y la Región Norte y Centro de Portugal. Este documento servirá de base al denominado Corredor Atlántico, el futuro de las redes de transporte en el oeste de la península. Esta presentación tenía lugar dentro de la reunión del 8.º Foro del Corredor Atlántico de Bruselas. Como es sabido, la Consejería de Fomento y Medio Ambiente de la Junta de Castilla y León lidera la dirección del Grupo de Transportes y Logística de la Macrorregión RESOE, desde el origen de este proyecto transnacional, ya que su mandato se prorrogó en la citada reunión de Ponferrada.

La Estrategia SICA (Sección Ibérica del Corredor Atlántico) cuenta también, además del Máster Plan, con un documento jurídico conocido como el 'Protocolo de Aveiro' que, junto con el Memorandum RESOE, integra a los socios para las acciones de lobby ante la Comisión Europea y, especialmente, ante el coordinador del Corredor.

Para la Junta de Castilla y León, el Corredor Atlántico se concibe no como una mera configuración lineal sino como una zona geográfica de confluencia y de integración de los diferentes territorios -sus infraestructuras de transporte y plataformas logísticas- en el espacio comprendido entre la línea del Corredor y la línea de costa Atlántica-Cantábrica; lo que implica entender el Corredor con un carácter integrador y de capilaridad entre los distintos enclaves de influencia sobre el corredor lineal.

En el informe presentado el 28 de septiembre en Bruselas, y respecto a la provincia de Zamora, solo figura la incorporación de la obsoleta línea de mercancías entre Medina del Campo, Zamora y Orense, sin electrificar, por la que apenas circulan ya trenes y que tiene por resolver el problema de coincidir en algún tramo con el AVE exclusivo de viajeros. De ello se han hecho eco los medios de comunicación, que han llegado a calificar como "nuevo jarro de agua fría sobre las expectativas de desarrollo y de crecimiento para la provincia en general y, en particular, para la comarca de Benavente" (*La Opinión* de Zamora, 29 de septiembre y 2 de octubre de 2016).

En el citado documento no se recoge ninguna referencia ni proyecto referente al Centro Logístico de Benavente, integrado en la red CYLOG. Efectivamente, Benavente no forma parte del plan definido por el coordinador del eje Atlántico, Carlos Secchi, que establece las medidas y proyectos prioritarios que deben impulsar los estados miembros, en colaboración con las instituciones comunitarias y la iniciativa privada. Este programa, que fija la ruta a seguir a corto, medio y largo plazo, resalta la importancia de los corredores transfronterizos que conectan Portugal con Francia, a través de la red Salamanca-Valladolid-Burgos-Vitoria y Sines/Lisboa-Madrid-Valladolid.



Sin embargo, la situación de Benavente -el mayor eje de concentración de transporte por carretera de todo el cuadrante noroccidental de la Península Ibérica- le deberían posicionar en las oportunidades que se derivan de este corredor, tanto por su cercanía al mismo como por las conexiones con los puertos de Oporto, Vigo y Gijón. Así se ha manifestado el presidente de la Junta de Castilla y León, Juan Vicente Herrera, en varias ocasiones. La primera en una visita a Benavente durante la campaña de las elecciones europeas y la segunda el 20 de mayo de 2015, en la campaña de las elecciones autonómicas, a las que concurrió como candidato del Partido Popular.

El presidente Herrera ligó el futuro de Benavente con el Corredor Atlántico de la siguiente manera: «Este proyecto va a determinar muchas oportunidades para que todavía se desarrolle más ese centro logístico y de transportes de Benavente, para que se desarrollen todas las capacidades de suelo industrial de los polígonos de Benavente, de Villabrázaro y de otras poblaciones próximas». Añadió que el Corredor Atlántico iba a potenciar «todas las oportunidades de transformación económica que tiene también Benavente», que calificó «rosa de los vientos» con unas «extraordinarias oportunidades para el transporte y para la logística».

Los compromisos previos de la Junta de Castilla y León sobre las oportunidades de Benavente con respecto al Corredor Atlántico parecen haber quedado en agua de borrajas. El informe presentado por el director general de Transportes ha dejado en evidencia los compromisos expuestos por el propio presidente de la Junta de Castilla y León. De modo que la definición del presidente Herrera del núcleo de Benavente como "un nudo estratégico y neurálgico desde el punto de vista de las actividades logísticas y del transporte", parece que no se ha tenido en cuenta a la hora de presentar el informe en Bruselas, y eso que, en palabras del presidente Herrera, era "uno de esos proyectos que queremos compartir dentro de la macrorregión que tenemos constituida con Galicia, con Asturias, con las regiones norte y centro de Portugal. Un proyecto al que deben dirigirse ahora fondos europeos, fondos de inversión, del Plan Juncker, que potencien todas las posibilidades logísticas que tiene Benavente y que tiene el conjunto de su entorno. Eso será capaz también de atraer capacidad de transporte y capacidad de logística".

La provincia de Zamora sufre un déficit en la construcción de infraestructuras viarias para conectar con Portugal, como es el caso de la autovía hasta la frontera. Se han cerrado o abandonado sin inversiones las vías ferroviarias convencionales, como la línea de la Ruta de la Plata, cerrada desde hace años y los accesos ferroviarios a Galicia, aún con vía única y sin electrificar. Todo ello ha llevado al aislamiento de la provincia de Zamora a efectos del eficaz transporte de mercancías, que es la apuesta de Europa en la creación de los Corredores de Transportes.

En cuanto a las plataformas logísticas, Benavente tampoco está a la altura de lo que plantea Europa; es decir, que se actualicen para que se conviertan en verdaderos centros multimodales, y sobre todo que estén conectados a la red viaria y ferroviaria, incluso con alianzas con puertos marítimos y otros enclaves importantes, y se creen "entidades y espacios más atractivos para la iniciativa empresarial, así como la apertura de redes y acuerdos de cooperación". En el Corredor Atlántico no valen excusas de que Benavente no tiene conexión ferroviaria. Si de verdad la Junta quiere apostar por el desarrollo de Benavente tiene que implicarse muy seriamente. Y si la conexión ferroviaria es un impedimento, ya debería estar programando con el Estado una lanzadera ferroviaria con León para conectar por transporte intermodal con el puerto de Gijón y con la autopista del mar, vía Nantes.



Es obligatorio para la Junta de Castilla y León elaborar unos planes específicos de desarrollo y potenciación del Centro de Transportes y Logística de Benavente de cara al eje transeuropeo del corredor del Atlántico, más si cabe cuando este centro forma parte de la red CYLOG. Estos planes específicos deben desarrollarse en colaboración con el Ayuntamiento de Benavente, los agentes sociales y económicos y asociaciones provinciales relacionadas con el desarrollo de la Comarca y de la provincia de Zamora.

En virtud de ello se formula siguiente

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

**"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León -en el ámbito de sus competencias- a:**

**1. Incluir a Benavente y a la provincia de Zamora en los proyectos e inversiones del Corredor Atlántico hasta el año 2030.**

**2. Desarrollar planes específicos en colaboración con la Diputación Provincial y los Ayuntamientos de Zamora y de Benavente, los agentes sociales y económicos y asociaciones provinciales relacionadas con el desarrollo de la provincia de Zamora en general y de la comarca de Benavente en particular.**

**3. Crear centros logísticos multimodales en Benavente, conectado a las redes de transporte transeuropeo, en alianza con los puertos marítimos del Atlántico y del Cantábrico (Porto, Gijón, Vigo y Bilbao...).**

**4. Programar con el Estado una lanzadera ferroviaria desde Benavente a León para conectar por transporte intermodal con el puerto de Gijón y con la autopista del mar, vía Nantes.**

**5. Instar al Gobierno de España a iniciar en 2017 las obras de la autovía Zamora-Alcañices (frontera con Portugal) para que esta pueda estar concluida antes del primer semestre de 2019.**

**6. Instar al Gobierno de España a comenzar la construcción de la autovía Benavente-Palencia antes de finalizar 2017 para que esta pueda ser una realidad antes de 2020".**

Valladolid, 29 de noviembre de 2016.

LOS PROCURADORES,  
Fdo.: José Ignacio Martín Benito y  
Ana Sánchez Hernández

EL PORTAVOZ,  
Fdo.: Luis Tudanca Fernández