



CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

DIARIO DE SESIONES

Año 2006

VI LEGISLATURA

Núm. 479

COMISIÓN DE TRANSPORTES E INFRAESTRUCTURAS

PRESIDENTA: Doña Mercedes Alzola Allende

Sesión celebrada el día 20 de junio de 2006, en Fuensaldaña

ORDEN DEL DÍA:

1. Proposición No de Ley, PNL 767-I, presentada por el Procurador D. Carlos Martínez Mínguez, relativa a redacción de un proyecto de mejora del firme y ampliación de carriles en la C-101, entre Ágreda y Almazán, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 197, de 14 de octubre de 2005.
2. Proposición No de Ley, PNL 853-I, presentada por los Procuradores D. José Miguel Sánchez Estévez, D. Emilio Melero Marcos, Dña. Ana María Muñoz de la Peña González y Dña. María Elena Diego Castellanos, relativa a logro de los acuerdos necesarios con la Diputación de Salamanca para la implantación de un enclave logístico de la red CYLOG en el muelle de Vega Terrón, así como el impulso con distintas entidades e instituciones para el aprovechamiento de dicho puerto fluvial, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 222, de 4 de enero de 2006.
3. Proposición No de Ley, PNL 856-I, presentada por los Procuradores D. Felipe Lubián Lubián, Dña. Ana Sánchez Hernández y D. Manuel Fuentes López, instando a la Junta de Castilla y León a la realización de los estudios técnicos oportunos para la dotación de un carril de tráfico lento en la carretera CL-605, a su paso por el municipio de Gema del Vino, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 222, de 4 de enero de 2006.
4. Proposición No de Ley, PNL 881-I, presentada por los Procuradores D. Antonio Losa Torres, Dña. Inmaculada Larrauri Rueda y D. Ignacio Robles García, relativa a obras en la LE-510 de

Valencia de Don Juan con la provincia de Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, n.º 229, de 10 de febrero de 2006.

SUMARIO

	<u>Págs.</u>		<u>Págs.</u>
Se inicia la sesión a las diecisiete horas cinco minutos.	10206	La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	10208
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, abre la sesión y propone guardar un minuto de silencio en memoria del Procurador don José Luis Santamaría García.	10206	Segundo punto del Orden del Día (antes tercero). PNL 856.	
Se guarda un minuto de silencio.	10206	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al segundo punto del Orden del Día.	10208
La Presidenta, Sra. Alzola Allende, comunica la alteración del Orden del Día, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista. Asimismo, comunica que, por ausencia del Procurador Proponente, el primer punto del Orden del Día queda pospuesto para otra Comisión.	10206	Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	10209
El Procurador Sr. Bosch Blanco (Grupo Socialista) muestra el pesar de su Grupo por el fallecimiento del Procurador don José Luis Santamaría García y comunica las sustituciones.	10207	En turno de fijación de posiciones, interviene el Procurador Sr. Miano Marino (Grupo Popular).	10209
Intervención del Procurador Sr. Sumillera Rodríguez (Grupo Popular) para comunicar sustituciones.	10207	Intervención del Procurador Sr. Fuentes López (Grupo Socialista) para fijar el texto definitivo y cerrar el debate.	10210
Primer punto del Orden del Día (antes cuarto). PNL 881.		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, somete a votación la proposición no de ley debatida. Es rechazada.	10211
El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al primer punto del Orden del Día.	10207	Tercer punto del Orden del Día (antes segundo). PNL 853.	
Intervención de la Procuradora Sra. Larrauri Rueda (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	10207	El Secretario, Sr. Moral Jiménez, da lectura al tercer punto del Orden del Día.	10211
El Procurador Sr. Velasco Fernández (Grupo Popular) se suma al dolor por el fallecimiento del Procurador don José Luis Santamaría García y fija la posición de su Grupo respecto a la proposición no de ley presentada.	10207	Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para presentar la proposición no de ley.	10211
Intervención de la Procuradora Sra. Larrauri Rueda (Grupo Socialistas) para fijar el texto definitivo y cerrar el debate.	10208	En turno de fijación de posiciones, interviene la Procuradora Sra. Domínguez Garrido (Grupo Popular).	10213
		Intervención del Procurador Sr. Sánchez Estévez (Grupo Socialista) para fijar el texto definitivo y cerrar el debate.	10215
		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, entiende aprobada por asentimiento la proposición no de ley debatida.	10216
		La Presidenta, Sra. Alzola Allende, levanta la sesión.	10216
		Se levanta la sesión a las dieciocho horas cinco minutos.	10216

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

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Buenas tardes. Da comienzo la Comisión relativa al día de hoy.

Y esta Mesa propone a los miembros de esta Comisión guardar un minuto de silencio en la memoria de nuestro compañero, además de esta Comisión, don José Luis Santamaría, para expresar nuestro pesar y nuestro dolor. Así que, bueno, pues guardamos un minuto de silencio, si os parece.

[Se guarda un minuto de silencio en memoria del Procurador don José Luis Santamaría García].

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Antes de... de dar comienzo a la Comisión, se va a alterar el Orden del Día, a solicitud del Grupo Parlamentario Socialista, si nadie tiene ningún inconveniente, y sería en orden inverso: el cuarto punto, el primero; el tercero, el segundo; y el segundo, el tercero. Además de todo esto, el primer punto del Orden del Día, el Portavoz que hace... que efectúa la proposición no de ley, por motivos ajenos a su voluntad, no puede asistir a esta Comisión, y, por tanto, se pospone este punto del Orden del Día para otra Comisión.

Así que el señor Secretario dará lectura al primer punto del Orden del Día. ¡Ay, perdón, las sustituciones! ¿Algún Grupo Parlamentario? ¿Parlamentario Socialista?

EL SEÑOR BOSCH BLANCO: Sí. Previo a las sustituciones, y por segunda vez me tocó... tuve la oportunidad de hacerlo el pasado viernes, mostrar, en nombre del Grupo Parlamentario Socialista, nuestro más sincero pésame y las condolencias oportunas al Grupo Parlamentario Popular, sobre todo teniendo en cuenta que la persona fallecida, el compañero José Luis, pertenecía a esta Comisión, y muy especialmente queríamos hacerlo en nombre de la Presidenta, dada la amistad que les unía.

Dicho lo cual, las sustituciones que debo comunicar son tres: el Procurador Francisco Ramos sustituirá a don José María Crespo, la Procuradora Mónica Lafuente al Procurador Felipe Lubián y don José María Casado a Carlos Martínez.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Portavoz. ¿Por el Grupo Parlamentario Popular?

EL SEÑOR SUMILLERA RODRÍGUEZ: No hay ninguna sustitución que comunicar. Gracias, Presidenta.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias. El señor Secretario dará lectura al primer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Primer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 881, presentada por los Procuradores don Antonio Losa Torres, doña Inmaculada Larrauri Rueda y don Ignacio Robles García, relativa a obras en la León-510, de Valencia de Don Juan con la provincia de Zamora, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 229, de diez de febrero de dos mil seis**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra, en representación de los señores Procuradores Proponentes, doña Inmaculada Larrauri.

LA SEÑORA LARRAURI RUEDA: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes a todos y a todas. Hoy traemos aquí una carretera de la provincia de León, la León-510, que va de Valencia de Don Juan al límite con la provincia de Zamora. Esta carretera pertenece a la red complementaria local de... de la Comunidad Autónoma, y se encuentra en un lamentable estado de conservación. Y debido a ello, pues, los vecinos de los distintos pueblos por... por donde pasa, como es Villafer, o Campazas, Villaornate y Castrofuerte, han presentado numerosas quejas en sus Ayuntamientos por el peligroso estado de esta carretera, y que, según los controles de la Junta de Castilla y León, tiene una intensidad media de tráfico de quinientos uno a mil vehículos por día.

Estos vehículos se ven obligados a sortear numerosos baches e irregularidades del firme, y, como ustedes saben, esto incrementa... o deberían de saber incrementa

notablemente la peligrosidad de la circulación por esta vía que traemos hoy aquí. Estamos hablando, Señorías, de unos cuarenta y cinco kilómetros en los que, desde el punto de vista, no solo del Grupo Parlamentario Socialista, insisto, sino de los vecinos de la zona que, además, hay que insistir que es una zona muy transitada, se deberían de realizar actuaciones sobre el firme, porque, además, en la actualidad no son solo los baches, sino que, además, pues hay gravilla suelta que potencia el riesgo de accidentes.

Bien es verdad y tenemos que reconocer que no se encuentra en el Plan de Carreteras 2002-2007, eso es cierto. Pero también entendemos que, bueno, dentro de... y en aras a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y el poder acceder a determinados servicios, y, sobre todo, para cohesionar y hacer mucho más permeable las comunicaciones en nuestra Comunidad Autónoma, pues, hombre, sería de sensibilidad de la Junta de Castilla y León, y en este caso del Partido Popular, que es quien tiene en estas Cortes... aprobar esta iniciativa, pues, tenerla en cuenta y ver que lo que pedimos tampoco es una obra faraónica, sino que lo que queremos es instar o lo que pedimos es instar a la Junta de Castilla y León a que durante el año dos mil seis, en el... en el que estamos, tengan en cuenta que esta está presentada de... de enero del presente año, o sea, casi hace cinco meses. Nosotros pedíamos que... pedimos que con carácter de urgencia se realicen los trámites oportunos que permitan el inicio de la construcción de las obras de refuerzo del firme en la carretera León-510, de Valencia de Don Juan al límite con la provincia de Zamora.

Insisto, sabemos que no está en ese Plan de Carreteras, pero sí que vemos que, al ser unas obras de reparación no muy costosas, perfectamente se podría hacer una actuación extraordinaria en la que se pudiera tener en cuenta y poder así prestar un servicio de mejora de esta carretera y de menos riesgo... de eliminar los riesgos de transitar por ella de todos sus vecinos. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Larrauri. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Antonio Velasco Fernández.

EL SEÑOR VELASCO FERNÁNDEZ: Gracias, señora Presidenta. El Grupo Popular también nos sumamos en nuestro dolor y nuestro pésame por la... el fallecimiento de nuestro compañero José Luis. Bien.

En cuanto a la proposición no de ley que hoy se debate aquí, que plantea la necesidad de abordar el refuerzo de la carretera León-510, entre Valencia de Don Juan y el límite con la provincia de Zamora, desde nuestro Grupo vamos... ya vamos a mantener la posición de no tomar en consideración la proposición no de ley; pero no la vamos a tener en cuenta en el sentido de que no sea necesario una actuación en esa... en esa vía de comunicación, ya que entendemos que sí es necesaria hacerla.

Y, sin embargo, digamos que el motivo... el motivo fundamental de no tomar en consideración la proposición no de ley es que desde la Junta de Castilla y León ya se ha redactado el proyecto de renovación del firme de la carretera León-510 y Zamora-510, que une las poblaciones entre Valencia de Don... de Don Juan y Fuentes de Ropel, en la provincia de Zamora, cuyo importe asciende a la cantidad de 3.177.389,11 euros, y que actualmente se está tramitando el expediente de contratación para la realización de la obra definida en el proyecto, encontrándose en estos momentos en fase de licitación y estando fijada la apertura de las proposiciones económicas para mañana, día veintiuno de junio.

Por todo lo expuesto, nosotros entendemos que la Junta de Castilla y León va a realizar esta obra ya. Entonces, que yo creo que, en este sentido, pues ya no tiene... el debatir, o el aprobar, o rechazar esto en el sentido de que esto ya está en marcha; es un proceso que se va a adjudicar inminentemente, y que, por lo tanto, lo único que podemos hacer es congratularnos de que por parte de la Consejería de Fomento, pues, haya existido esta sensibilidad hacia... con estas dos provincias para el arreglo de esta carretera, que es importante porque, lógicamente, es un punto de comunicación entre dos provincias de la Comunidad Autónoma. Entonces, en ese sentido, yo creo que ya no tiene tampoco mucha validez el que nosotros digamos que sí a algo que se va a hacer.

Por lo tanto, entendemos que... pues no procede ahora tomar en consideración la proposición no de ley porque en estos momentos ya... ya se han dado los pasos necesarios para que la obra sea una realidad en un tiempo, como ustedes piden en su proposición no de ley. Por lo tanto, en base a esos argumentos es por lo cual nosotros pues no... no vamos a tomar en consideración esta proposición no de ley, porque es algo que se va a ejecutar de una manera inminente. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Velasco. Para cerrar el debate y fijar el... bueno, fijar el texto definitivo... tiene la palabra doña Inmaculada Larrauri.

LA SEÑORA LARRAURI RUEDA: Gracias, señora Presidenta. Hombre, señor Velasco, usted dice "no tomar en consideración"; yo creo que deberían precisamente tomarla en consideración, porque ustedes, que ya dicen que se está tramitando el expediente de contratación y se va a realizar ya la obra inmediatamente, nosotros lo planteamos precisamente con carácter de urgencia, y precisamente por eso sería importante que ustedes apoyaran esta iniciativa, para que con esa urgencia cuanto antes se llevara a cabo y que la obra se empezara lo antes posible. Porque ustedes saben, señor Velasco, que también desde la León-512 tienen problemas parecidos para acceder a Valencia de don Juan, que es el núcleo urbano de... de referencia para toda la zona a la hora de acceder a los servicios más elementales; usted sabe tan bien como yo, porque es de León que es necesaria una solución, que está en sus manos, que... lógicamente, del Partido Popular

y del Gobierno y del partido que lo sustenta, y que era necesaria esta actuación extraordinaria.

Por lo tanto, bueno, pues desde ese planteamiento de futuro, desde ese planteamiento de solución, nosotros entendemos que esa alternativa que satisface las necesidades de mejora de... de esta carretera, y desde esa urgencia es por lo que, bueno, pues desde este partido no entendemos que no se tome en consideración, sino que más bien sería un refuerzo que ustedes aprobaran y... esta... esta iniciativa que traemos, porque no se contradice en absoluto con lo que ustedes están planteando.

En cualquier caso, si ya es una decisión la suya, la de no tomarla en cuenta, que todavía están a tiempo -insisto- para reforzar y para, de alguna forma, premiar a la Junta a que -entre comillas- no se duerma en los laureles y lo haga cuanto antes, yo... decirles que lo vigilen, decirles que cuanto antes le insistan a la Junta que esto se realice con la mayor urgencia. Lamentar que no la tomen en consideración, porque, fíjese, en cualquier caso es de lo más oportuno, ¿no?, traerlo aquí; ustedes podrían incluso colgarse esa medalla, decir que lo han aprobado, porque ya es inminente. Pero, en fin.

En cualquier caso, insistirle y pedirle que, como grupo que sustenta a la Junta de Castilla y León, al Gobierno, que lo hagan cuanto antes y que se lo tomen de verdad con... con empeño para poder dar una solución adecuada al tránsito por este vial en unas condiciones de seguridad que sean lo más... lo mejor posibles. Nada más y muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Larrauri. Concluido el debate, procedemos a someter la votación... a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez.

Votos emitidos: dieciséis. Seis a favor. Diez en contra. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley. El señor Secretario dará lectura al segundo punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Segundo punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley, PNL 856, presentada por los Procuradores don Felipe Lubián Lubián, doña Ana Sánchez Hernández y don Manuel Fuentes López, instando a la Junta de Castilla y León a la realización de los estudios técnicos oportunos para la dotación de un carril de tráfico lento en la carretera CL-605, a su paso por el municipio de Gema del Vino, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 222, de cuatro de enero de dos mil seis**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Gracias, señora Presidenta. Buenas tardes, Señorías. La carretera autonómica CL-605, que une Zamora con Segovia, tiene gran importancia para las provincias... perdón, para las comarcas zamoranas de Tierra del Vino y de La Guareña, siendo la principal vía de comunicación para esta última comarca.

Esta carretera pertenece a la Red Regional Básica, red que, como su nombre indica, es fundamental para conectar las capitales de provincia con otras capitales por vías alternativas a las que se llaman redes básicas del Estado, es decir, carreteras nacionales o autovías. Red que debe tener una atención preferente por parte de la Junta de Castilla y León, porque de ella dependen las carreteras que sirven para unir comarcas muy importantes. Red que, al ser básica, debe garantizarse su buen estado de conservación porque ahorra muchos kilómetros en la conexión entre municipios cabecera de comarca, y debe servir de vía alternativa a la red nacional en caso de accidentes, fuegos o catástrofes naturales "por poner solo tres ejemplos".

La Red Regional Básica en Castilla y León, y sobre todo en la provincia de Zamora, sufre un abandono y una falta de modernización derivadas de dos cuestiones: los escasos presupuestos dirigidos a su conservación y modernización, y a la excesiva lentitud en la ejecución de las obras proyectadas.

La carretera de la que hoy estamos hablando, la carretera autonómica CL-605, que une Zamora con Segovia, tiene un tramo de una longitud aproximada de tres kilómetros en el término municipal de Gema del Vino, de Zamora, con una pendiente considerable, en el que es frecuente que los turismos se vean obligados a transitar a velocidad de hormiga por los... cantidad de camiones y tractores que normalmente utilizan esta carretera, no habiendo ningún tipo de camino alternativo.

Por lo cual, el Grupo Parlamentario Socialista presenta la siguiente Propuesta de Resolución: "Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta para que la Consejería de Fomento realice los estudios técnicos oportunos tendentes a la declaración del carril de tráfico lento en la carretera CL-605, a su paso por el municipio de Gema del Vino, como una vía en la que se debe de incluir una dotación presupuestaria para poder solucionar este problema". Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes López. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra don José Manuel Miano Marino.

EL SEÑOR MIANO MARINO: Gracias, señora Presidenta. Bien, empezando por... empezando por el principio, por los antecedentes que ha manifestado Su Señoría, cuando ha hecho hincapié en el abandono... "supuesto abandono, presunto abandono, que es la palabra que... que está tan en boga" el presunto abandono de la Junta de Castilla y León con respecto a la red de carrete-

ras de la cual es titular en la provincia de Zamora. No quiero ser reiterativo en una argumentación que ya he expuesto en... en variadas Comisiones... en varias Comisiones, pero creo que es el mismo discurso que... que vienen trasladando a esta Comisión "y así lo hemos escuchado en la anterior intervención", es el discurso que vienen utilizando y que vienen desarrollando todos los... los Procuradores del Grupo Socialista cuando intervienen hablando de la red de carreteras autonómica en... en cada una de sus provincias. No sé si la provincia de Zamora está peor o está mejor que la de... que la de León; pero por la... por la interpretación de las palabras del anterior interviniente del Grupo Socialista, parece ser que las de León están peor que las de Zamora, y así podíamos continuar con cada una de las nueve provincias de nuestra Comunidad.

Y como le decía anteriormente, es simplemente, pues bueno, una valoración subjetiva de la cual creo que, bueno, pues simplemente lo que hace Su Señoría es repetir lo que... lo que el resto de sus compañeros vienen reiterando de cada una de sus provincias.

Pero yendo al... a la petición que hace Su Señoría a esta Comisión, creo, Su Señoría, que sabrá que... que la CL-605 está incluida dentro del Plan Regional de Carreteras; sabe también el montante económico destinado para su modernización, para la modernización de la 605, que es de 18.800.000 euros, de 15.800.000 euros en concreto, Señoría. Y hablando del tramo al cual se refiere Su Señoría en su intervención, de estos tres kilómetros, en estos precisos... en este preciso instante se encuentra el estudio, la redacción técnica de... del proyecto de mejora y modernización de ese trayecto, de esos tres kilómetros a los cuales Su Señoría hace referencia. Es ese proyecto técnico, Señoría, y no nosotros "creo" los que... el que deberá decir cuáles son las condiciones en las que debe de quedar ese nuevo trazado, esa nueva modernización de esos... de ese trayecto de tres kilómetros.

Por lo tanto, Señoría, hay cantidades económicas ya previstas: Plan Regional de Carreteras: dieciocho... 15.800.000 euros para la 605, para el conjunto del tramo de la 605; y en este preciso instante, Señoría, se encuentra en fase de redacción el trayecto que Su Señoría pide que se haga ese estudio. En este momento ya se está haciendo ese estudio; por lo tanto, Señoría, será pedir hacer a la Junta algo que en este preciso instante ya se está desarrollando. El estudio técnico que solicita Su Señoría, precisamente para lo que usted está pidiendo, para un... un nuevo carril para los vehículos más lentos, está dentro de una de las posibilidades que se barajan dentro del trazado que se está estudiando por parte de los técnicos de la Junta de Castilla y León.

Por lo tanto, Señoría, lo que Su Señoría ha solicitado ya se está cumpliendo: el estudio técnico; las cantidades económicas ya están ahí, Señoría: 15.800.000 euros. Creo que sería reiterativo a la Junta de Castilla y León que esta Comisión pidiese a la Junta de Castilla y León que... que

hiciese algo que, como ha dicho anteriormente mi anterior compañero, ya está haciendo.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Miano. Para cerrar el debate, tiene la palabra don Manuel Fuentes López.

EL SEÑOR FUENTES LÓPEZ: Voy a hacer un esfuerzo -si me permite mi compañero, el Procurador zamorano- para intentar convencer al Grupo Parlamentario Popular. Porque a mí me parece que no cuesta ni un solo euro aprobar esta propuesta, y más con el argumento que usted ha puesto encima de la mesa.

Le explico, y le voy a decir exactamente cómo está el tema de presupuestos desde la Junta de Castilla y León para el arreglo de esta carretera. Esta carretera está incluida en el Plan Regional de Carreteras -como usted ha planteado- y está como prioridad número ocho, doce y quince del Plan Regional de Carreteras, y los presupuestos que están para esos cuatro tramos incluidos son exactamente los que usted ha planteado: 15,8 millones de euros.

El plan empezó en el año dos mil dos y termina en el año dos mil siete. Cuatro años y medio después del comienzo del Plan Regional de Carreteras, en esta importantísima vía de comunicación intercomarcal y que une las provincias de... perdón, las localidades de Zamora y de Segovia -como usted sabe-, vía bastante utilizada -después le daré algunos datos-, pues, cuatro años y medio después del comienzo del Plan Regional de Carreteras, no ha comenzado la modernización de un solo kilómetro de esta carretera. Estoy absolutamente seguro que usted lo ha comprobado.

Usted sabe que en los presupuestos de dos mil cinco se incluían dos partidas presupuestarias importantes, que sumaban 400.000 euros, para los primeros pasos, el inicio de las obras en el año dos mil cinco para dos de los tramos antes citados: el tramo entre el límite de la provincia de Salamanca y la localidad de Fuentesauco, y el tramo entre la localidad de Fuentesauco y la localidad de El Piñero, ambas zamoranas. Dinero que, como pasa casi siempre, no se gastó.

Entonces, no hablamos... no debemos de hablar de promesas, debemos de hablar de realidades, porque era un compromiso, estaba en los presupuestos, y 400.000 euros más destinados a la provincia de Zamora que volaron en los presupuestos de dos mil cinco; y usted no puede decir que esto no es cierto, porque es exactamente así.

En los presupuestos de dos mil seis se incluyen partidas ridículas para esta carretera. Le explico: 105.000 euros para el tramo Zamora-El Piñero, presupuesto para hacer dos kilómetros de carretera; 90.000 euros para la variante de Fuentesauco, que no está hecha; y 100.000 euros para el tramo El Piñero-Fuentesauco, también para hacer dos kilómetros de carretera.

Sin embargo, a fecha de hoy, le informo -que yo creo que usted no ha recabado este dato- que ya se han adjudicado, el veinte de abril del dos mil seis, los tramos El Piñero-Fuentesauco, a la empresa Hermanos Tábara, por un importe de 3,9 millones de euros, y el tramo Fuentesauco-límite de la provincia de Salamanca, por un importe de 4,047 millones de euros. Bien. Ahora ya está adjudicado, ahora los zamoranos y este Procurador ya se cree que, a lo mejor, comiencen las obras este año.

Usted sabe que esta importante carretera está en un estado tremendamente aceptable en las provincias de Ávila y Salamanca; pero cuando usted cruza la línea de ferrocarril Medina del Campo-Salamanca, que está en la frontera de lo que es el límite de la provincia de Zamora, esta carretera se encuentra en una situación lamentable, parece que retrocedemos cien años y lo único que hacemos es dos kilómetros cambiar de provincia. Es necesario adjudicar todos los tramos en esta carretera. Hay tres tramos importantes, dos están adjudicados.

Recogiendo sus declaraciones, en este preciso instante se encuentra en fase de redacción el estudio del proyecto técnico, no de esos tres kilómetros de carretera -no, señor-, sino que está el estudio del proyecto técnico de los dieciséis kilómetros que quedan hasta... hasta la ciudad de Zamora, de los cuales, tres kilómetros es una parte de ese trayecto. Pues, bien es verdad, si lo que nosotros pedimos, y usted asume que es necesario, es hacer en tres kilómetros un tercer carril de tráfico lento para que no haya ningún tipo de retenciones y no haya ningún problema, aprueben ustedes esta iniciativa, porque es lo único que pedimos. Es decir, que en ese estudio que están haciendo los arquitectos o los ingenieros, proyecto técnico para esa... para esos dieciséis y pico kilómetros, que tengan en cuenta esta iniciativa en esos tres kilómetros para hacer un tercer carril.

Me da exactamente igual que ustedes lo aprueben que no lo aprueben. Lo que a mí me gustaría es que, si ustedes rechazan esta propuesta, que no cuesta ni un solo euro y que ha salido de los vecinos de esas dos localidades -sobre todo de la localidad de Gema del Vino-, usted personalmente tenga el compromiso para poder hablar con las personas que están haciendo este proyecto para que incluyan, por favor, ese tercer... ese tercer carril para que no haya ningún tipo de retenciones, porque hay mucho tráfico de tractores que no tienen otro camino alternativo, y hay mucho tráfico de camiones, sobre todo procedentes de Cobadú, que usted los conoce, en una zona que se dedica casi exclusivamente a la agricultura y a la ganadería.

Termino diciendo que espero que ustedes aprueben esta proposición no de ley, ya que ustedes no han hecho ninguna enmienda, porque no cuesta ni un solo euro para la Junta de Castilla y León, va a mejorar el proyecto de ese estudio que están haciendo... el equipo que está haciendo esa redacción para poder mejorar esta carretera -que ya es hora-; y, si no, yo le pido a usted, José Manuel Miano, que por favor le pida al equipo técnico que tenga

en cuenta esta idea que ha salido de los vecinos de Gema del Vino. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Fuentes. Concluido el debate, procedemos a someter a votación la proposición no de ley. ¿Votos a favor? Seis. ¿Votos en contra? Diez.

Votos emitidos: dieciséis. A favor: seis. En contra: diez. Por tanto, queda rechazada la proposición no de ley.

Parece que tenemos la tarde complicada. El Proponente de la siguiente proposición no de ley está interviniendo, precisamente, en otra Comisión ahora mismo. Vamos a darle cinco minutos de margen. Y bueno, si no llega, pues, decaerá la proposición no de ley. ¡Ah! ¡Ah, bueno, ya llega! Vale. Pues vamos a esperar a que se incorpore.

El señor Secretario dará lectura al tercer punto del Orden del Día.

EL SECRETARIO (SEÑOR MORAL JIMÉNEZ): Tercer punto del Orden del Día: "**Proposición No de Ley 853, presentada por los Procuradores don José Miguel Sánchez Estévez, don Emilio Melero Marcos, doña Ana María Muñoz de la Peña González y doña María Elena Diego Castellanos, relativa a logro de los acuerdos necesarios con la Diputación de Salamanca para la implantación del enclave logístico de la red CYLOG en el muelle de Vega Terrón, así como el impulso con distintas entidades institucionales para el aprovechamiento de dicho puerto fluvial, publicada en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, número 222, de cuatro de enero de dos mil seis**".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Secretario. Para la presentación de la proposición no de ley, tiene la palabra don José Miguel Sánchez Estévez.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Sí. Disculpen, pero es que estaba... Señorías, estaba defendiendo una pregunta oral, o formulando una pregunta oral en la Comisión de Educación.

Bueno. Desde el año mil ochocientos veintiocho existen ya croquis, planos, mapas de posibilidades de navegación del Duero desde Aranda... desde Aranda, y también del Pisuerga, desde la unión con el Carrión hasta la confluencia con el Duero, y después hacia... y después hacia Portugal. Pero las noticias de la... de los estudios y posibilidades de navegar este río, el gran río de la submeseta norte, el gran río de Castilla y León, se remontan a mil quinientos ochenta y seis, porque ya en el siglo XVI pues era utilizado en los tramos donde era posible, pues, como vía navegable.

El treinta y uno de agosto de mil ochocientos treinta y cinco, se firma el Tratado Hispano-Portugués que declara la libre navegación del Duero. En el año mil ochocientos

cuarenta y tres, la Junta Consultiva aprobó el proyecto de embarcadero fluvial en la confluencia del Águeda y del Duero, que es un proyecto de Juan Subercases, y, posteriormente, pues se fueron suscribiendo diversos acuerdos de navegación y comercio por el Duero.

Pero el muelle antiguo, que todavía existe -allí quedan más que restos, ¿eh?-, se construyó entre mil ochocientos cincuenta y cinco y mil ochocientos sesenta; tiene un éxito inmediato, pero rápidamente se pensó que había que ampliar las instalaciones, y hay un proyecto de García San Pedro, de mil ochocientos sesenta y dos, pero al final no se hizo.

Y, prácticamente, pues la navegación desde Vega Terrón hacia Portugal, pues fue quedando ahí, y es, digamos, un... un proyecto que se realizó en aquel momento pero que exigía, evidentemente, muchas más inversiones y muchas más instalaciones. Lo cierto es que el proyecto no fue retomado hasta... el proyecto de ampliación y de navegabilidad total del Duero hasta Oporto no fue retomado hasta comienzo de los años ochenta, del siglo XX, ¿eh? Y en la etapa autonómica, el Instituto de Economía de Castilla y León, por encargo de la Cámara de Comercio salmantina y la Diputación Provincial, publicó un estudio, en el mil novecientos ochenta y tres, titulado *Repercusiones económicas...* -lo tengo ahí abajo; no me ha dado tiempo a traerlo, con este ajeteo- *Repercusiones económicas de la apertura de una vía de navegación interior: la navegabilidad del Duero desde Vega Terrón*. Y en este se señalaba: "Tal construcción puede fundamentarse en la oportunidad de aprovechar una circunstancia especialmente favorable, el Plan portugués". Lo que estaban haciendo los portugueses era salvar esclusas, ¿eh?, hacer esclusas al lado de sus presas hidroeléctricas. Y dice: "... y crear una infraestructura mínima que pueda permitir la promoción de actividades económicas en la zona adyacente, e incrementar las relaciones de Portugal en un área fronteriza de escasa interconexión". Es decir, es la salida natural de Castilla y León al mar.

Los trabajos preliminares no recibieron impulso hasta que diversos sectores económicos y sociales de... de Salamanca, Alcaldes de las comarcas del Oeste, la Diputación Provincial, pues se implicaron mucho más. Y, por fin, el treinta de mayo de mil novecientos setenta y cuatro... ochenta y cuatro, se adopta, por unanimidad, la decisión de construir el muelle fluvial en Vega Terrón, ¿eh?, para aprovechar, precisamente, las posibilidades que ofrecían las esclusas construidas por el Gobierno portugués para salvar sus presas hidroeléctricas, y de esta manera tratar de alcanzar Oporto, doscientos diez kilómetros desde Vega Terrón.

Hay una serie de problemas y dificultades que prolongan por una década el proyecto, y, por fin, en junio de mil novecientos noventa y cuatro, la Cámara de Comercio de Salamanca organiza el viaje inaugural desde el muelle de Vega Terrón hasta Oporto. Y en el año mil

novecientos noventa y cinco se realiza el complemento del puerto deportivo, el pantanal actual que hay allí.

La inversión rondó los... rondó los... creo que los 3.000.000 de euros, entre el puerto de mercancías y el puerto deportivo, el pantanal. Y las características de las instalaciones son las siguientes. Longitud: mil metros; superficie de carga: tres mil quinientos metros cuadrados; cota del muro de atraque: ciento veintinueve; cota del fondo: ciento veinte; eso, el muelle comercial. Y el muelle deportivo, el pantanal flotante: sesenta metros de longitud; una serie de cotas de operación, las rampas de varado: tres metros de anchura; el muro de protección, etcétera, etcétera. Hay una explanada de almacenamiento de más de cinco mil metros cuadrados y una explanada para depósito de combustible de más de ciento cincuenta metros cuadrados.

Y los tipos de embarcaciones que actualmente navegan -no muchas, pero, en fin- pueden alcanzar... tener una eslora de 83 metros, una manga de 12,10 metros, un calado de 3,70 y un puntal de 7 metros.

El Reglamento del puerto, aprobado por la Diputación el nueve de marzo del noventa y nueve, decía en su Preámbulo: "El objetivo de su construcción es la... es posibilitar el embarque y desembarque de mercancías que a través del río Duero, navegable hasta el Atlántico, permitan una comercialización con el país vecino, países de la Unión Europea y terceros países, a través del transporte marítimo desde Oporto". Y, asociada a esta actividad mercantil, pues, evidentemente, pues siempre se insiste y se está intentando desarrollar posibilidades turísticas, deportivas y recreativas en este enclave; por ejemplo, la explotación del muelle en el año mil novecientos noventa y cinco. Hay un informe ya de... de la oferta de empresa... de la empresa de Petroleros Avanti; no llegó a cuajar. Y desde el noventa y siete, la explotación, que es deficitaria, la hace Vegater, que está participada por Inzamac y Caja Duero; concretamente, llegó, incluso, a disfrutar o a tener concedido un Programa de acciones piloto de transporte combinado Marco Polo Europeo para intermodalidad de transporte fluvial marítimo. Estos programas, pues, son muy interesantes porque -como ustedes conocen- lo que intentan es promover los canales fluviales y el transporte combinado, ¿eh?, pues de carretera a contenedores marítimos, que después se transfieren a otro... a otro recorrido marítimo.

Sin embargo, hasta la actualidad, lo cierto es que las potencialidades de esta vía fluvial, pues, para abrir e intensificar rutas -como le decía- turísticas, pues no están siendo demasiado exploradas, no están siendo impulsadas al máximo. Y la única actividad regular que reciben las instalaciones portuarias son los cruceros turísticos, que recorren el Duero salvando las esclusas, pero que también parten del puerto... de un puerto que... vecino, que los portugueses han construido y que se inauguró el veinticinco de julio del dos mil dos -por cierto, sin representantes salmantinos, ¿eh?- y este puerto está en la localidad portuguesa de Barca d'Alba. Realmente, en

muchos casos tiene bastante más actividad que el puerto... que el puerto salmantino de Vega Terrón.

Los expertos sostienen que la rentabilidad óptima del muelle fluvial, pues radica, precisamente, en intentar el transporte combinado de mercancías a corta y media distancia. Pero hasta julio del dos mil cinco no se recibió un cargamento de materiales, concretamente para... seiscientas toneladas para la planta de bioetanol que se está construyendo en Babilafuente.

El Plan de Desarrollo Regional destacaba las potencialidades de este puerto fluvial -dice- "único existente en España". Y la Consejería de Fomento de vez en cuando insiste que las ayudas europeas podían suponer el despegue definitivo del puerto de Vega Terrón, consolidando el puerto como una de las plataformas logísticas del transporte del Noroeste español.

En el Pleno de las Cortes -como ustedes conocen- celebrado el catorce de septiembre del dos mil cinco se aprobó una moción, ¿eh?, donde se hablaba de poner en marcha, pues el Plan Estratégico de Plataformas Logísticas, y decía: "Delimitar dos grandes zonas de referencia, completándose y complementándose con el resto de las pequeñas infraestructuras más locales, de manera que, en su conjunto, se garantice el equilibrio interterritorial", y eso es lo que estamos pidiendo, que Vega Terrón sea una de esas infraestructuras más locales que garantiza el equilibrio interterritorial y evita vacíos, pues en una comarca que lo necesita mucho.

Y también se habla de potenciar la intermodalidad, las autopistas del mar. Y el veinticuatro de noviembre, en esa línea, el Consejo de Gobierno de la Junta, pues aprobó el modelo de infraestructuras complementarias del Transporte de Logística, el conocido Red CYLOG o Plan CYLOG 2006-2015, y ahí se vuelve a hablar de promover el desarrollo de iniciativas logísticas racionales, asegurar el equilibrio interterritorial y el desarrollo logístico en todo el territorio, despliegue óptimo de la red -es decir, no vacíos-, complementariedad, etcétera, etcétera.

La Junta ha suscrito con Aveiro, Leixões y Figueira, y después con puertos españoles, una serie de convenios para impulsar, pues, la economía y la internacionalización y la producción regional a través de la red logística. Pero lo cierto es que, aunque Vega Terrón aparece por aquí en algún mapa de la red logística, ¿eh?, y con enlaces hacia Portugal, parece, se lee uno los convenios con los puertos portugueses, con Leixões, Aveiro y con Figueira, y no se le cita; se cita el Puerto Seco de Salamanca, etcétera, etcétera. No aparece. Y es necesario que Vega Terrón se planifique como una infraestructura complementaria, pero también con accesos desde A-62 y CL-517.

En definitiva, presentamos la... una propuesta de resolución, que entendemos muy razonable, que es la siguiente: "Establecer con la Diputación de Salamanca -que es la propietaria de las instalaciones- los acuerdos

pertinentes y las fórmulas adecuadas para la pronta implantación de un área o enclave logístico de la Red CYLOG en el muelle de Vega Terrón, y la articulación de las complementariedades necesarias". (Concretamente, en el *Boletín de la Provincia*, que celebraba la inauguración del muelle en el año noventa y cinco, pues dice: "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". Ese es un claro objetivo de la Red CYLOG, y es el único puerto de esta Comunidad).

Y, en segundo lugar: "Impulsar con las instituciones locales -que están muy interesadas-, entidades económicas, agentes sociales, asociaciones de la... y asociaciones de la actuación para el pleno aprovechamiento del puerto fluvial de Vega Terrón, como uno de los elementos importantes para el desarrollo de Salamanca y la Comunidad Autónoma de Castilla y León".

En palabras del propio Consejero de Fomento -y ya termino-, "el muelle fluvial de Vega Terrón constituye la puerta marítima al Atlántico desde el interior peninsular".

Señorías, entiendo que debemos impulsar definitivamente las potencialidades de Vega Terrón, en beneficio de esta tierra. Muchas gracias.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sánchez Estévez. En turno de fijación de posiciones, por el Grupo Parlamentario Popular, tiene la palabra doña María del Castañar Domínguez.

LA SEÑORA DOMÍNGUEZ GARRIDO: Sí. Muchas gracias, señora Presidenta. Buenas tardes. Bueno, quiero comenzar anunciando que estamos muy de acuerdo con la moción que se presenta, en toda la filosofía y en todo lo que lleva desarrollada la Junta de Castilla y León, desde el CYLOG a... a toda la serie de acuerdos internacionales.

Pero hay algunas precisiones en relación con el punto uno -con el punto dos estamos perfectamente de acuerdo-, porque hablamos de... únicamente de la Diputación de Salamanca, y entiendo que deberían ser otras Administraciones, en general y más amplio, porque ahí hay aguas internacionales, ahí hay una... un planteamiento de ferrocarril de Fuente de San Esteban a La Fregeneda-Barça d'Alba, que sobrepasan con mucho las competencias de una Diputación Provincial. O ahí están también, bueno, pues, otra serie de... de instrumentos que superan el ámbito provincial sobradamente.

También se habla de enclave logístico. En el... Red de Infraestructuras Complementarias de Transporte y Logístico hay una serie de enclaves logísticos de la red. Esos enclaves tienen unas condiciones muy determinadas: tienen ferrocarril, tienen una serie de... están en unos ejes con... con una capacidad y con un número de usuarios que no tiene nada que ver con el enclave del... el de Vega Terrón.

Si nos paramos a revisar el mapa de los corredores logísticos y puertos vinculados con la red... con la Red Castilla y... CYLOG, la Red CYLOG, encontramos Vega Terrón. Está exactamente en el corredor del Duero y... pero no... es como una área logística, pero no como un enclave logístico que tiene unas consideraciones específicas.

Entonces, por un lado, debería, el punto primero, abrirse a otras Administraciones; y, por otro lado, debería eliminarse la palabra de "enclave logístico", que tiene unas connotaciones técnicas precisas que... de las que carece Vega Terrón.

De las condiciones técnicas y las características técnicas del muelle Vega Terrón, pues ha hablado ya el representante del Grupo Socialista; pero, hablando de las dimensiones máximas de las embarcaciones que lo pueden utilizar, serían barcos de eslora -longitud, para entendernos- de 83 metros, de ancho 12 metros y de calado 3,80. Ese es el máximo. Pero en la actualidad está realizado por barcos de 60 metros de eslora y 2,80 metros de calado; por la empresa que está empleado, etcétera, etcétera, pues, lo... ya se ha comentado, no hace falta insistir en ello.

Pero sí que voy a hablar un poquitín de la Red CYLOG, porque creo que sí que podría conectarse perfectamente con esa red.

Recientemente, ha sido aprobado por la Junta de Castilla y León el modelo de la Red CYLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y Logística. Se trata de un proyecto innovador a nivel nacional, que busca establecer coordinación de los centros logísticos que se integran en la red mediante la implantación de un modelo común de gestión y la instauración de una serie de servicios, tanto básicos como avanzados. Ha sido concebida la Red CYLOG teniendo en cuenta las políticas europeas de transporte de mercancías, potenciando para ello la intermodalidad y el reparto más equilibrado entre los distintos modos de transporte. Se pretende impulsar el transporte por ferrocarril, el transporte de mercancías por ferrocarril, y trasladar parte de lo que se hace por carretera a ferrocarril.

En esta búsqueda de la intermodalidad estaría muy en la línea de la proposición que se presenta. Ya se ha llegado a acuerdos con distintas autoridades portuarias, tanto de España como de Portugal, de manera que se establezcan las relaciones técnico-comerciales en nuestros centros logísticos y los puertos marítimos que permitan encontrar rutas óptimas para el transporte de las mercancías, reduciendo costes y optimizando la cadena de suministro.

También ha mencionado una serie de acuerdos con autoridades portuguesas, y también es de resaltar que el puerto fluvial de Vega Terrón tiene una situación estratégica con área de influencia en Castilla y León, principalmente, y quizá en Madrid; y, por otro lado,

supone una oportunidad de establecer una infraestructura de red intermodal que sirva para la centralización de cargas y la apertura de Castilla y León al Atlántico.

Se trata de un enclave muy atractivo para los corredores de transporte: acceso por carretera a toda la Península Ibérica, proximidad portuaria española y portuguesa perfectamente conectada, y podría tener conexión ferroviaria con Portugal y España. Todo ello aumentaría las posibilidades de realización intercambio modal en el mismo.

En estos momentos se está realizando un estudio que tiene por objetivo el determinar tanto las condiciones óptimas de navegabilidad del río Duero entre Vega Terrón y Leixões como las posibilidades comerciales reales que supondría el utilizar este muelle fluvial como una terminal de carga/descarga de mercancía. Como usted comprenderá, este informe es bastante determinante.

Tenemos antecedentes de transporte de mercancías utilizando este itinerario -usted lo ha mencionado-; pero este transporte al que se refería, que se trata de trasladar piezas de generadores y elementos accesorios procedentes de General Electric, en Houston, Estados Unidos, hasta la planta de bioetanol de Babilafuente, estas piezas fueron trasladadas por vía marítima hasta el puerto de Leixões, en Portugal, y a través del río Duero hasta Vega de Terrón. En el muelle de Vega Terrón se izaron estas piezas por medio de autogrúas rápidas todoterreno de gran tonelaje, hasta plataformas modulares, para su traslado definitivo por carretera a la planta de bioetanol en Babilafuente. Este transporte al que nos referimos no se puede catalogar como de especial, sino como de absolutamente extraordinario por los elementos innovadores, utilizando... abriendo una línea de futuro para el empresariado castellano y leonés.

En conclusión, es intención de la Junta de Castilla y León, en función de los resultados obtenidos del estudio que se está realizando actualmente para determinar la navegabilidad del río Duero, impulsar el puerto fluvial de Vega de Terrón e integrarlo en la Red CYLOG como un enclave más, como un enclave más de la Red CYLOG de Infraestructuras Complementarias del Transporte y la Logística. Este potencial enclave será el complemento perfecto para la zona... como zona complementaria del Centro de Actividades Logísticas de Salamanca, y conexión más directa con el puerto marítimo de Leixões, permitiendo establecer nuevos acuerdos de colaboración, así como potenciar las relaciones comerciales entre Salamanca y Portugal.

La Red CYLOG se ha construido partiendo del consenso con los diferentes agentes sociales y organismos involucrados en la materia, y en ella interviene tanto las Administraciones como la empresa privada. El puerto fluvial de Vega de Terrón no será una excepción, alcanzándose los acuerdos oportunos con las instituciones locales de Salamanca para su pleno aprovechamiento y

desarrollo conforme a las pautas marcadas por el modelo CYLOG.

Pero, como complemento de esto, hemos hablado de pasada de la conexión ferroviaria. La conexión ferroviaria es sumamente importante para un enclave logístico. En estos momentos no existe porque se levantó... vamos, se cerró el tráfico en mil novecientos ochenta y cuatro o en mil novecientos ochenta y cinco -creo que fue en mil novecientos ochenta y cuatro-. En estos momentos hay una moción en el Senado, aprobada por unanimidad, donde se... se insta al Gobierno a impulsar la línea de ferrocarril que va entre La Fuente de San Esteban hasta la frontera portuguesa de La Fregeneda... Fregeneda. Era una promesa... era una promesa electoral del Partido Socialista, y, como no podía ser de otra forma, pues se ha aprobado por unanimidad. Era una moción del Grupo Popular en el Senado.

También se... en esa moción se habla de los compromisos y las promesas electorales del Partido Socialista. Habla de que lo... lo que eran promesas pasaron a ser compromisos; tanto es así, que en el Consejo de Ministros celebrado en León el Presidente lo reiteró, y pasó de la promesa al compromiso. Pero no nos quedamos ahí, sino que, incluso, desde el compromiso pasamos a la acción de gobierno, y en esa acción de gobierno está el Plan del Oeste. En ese Plan... la acción de gobierno del Plan del Oeste, que se refería su... el representante del Grupo Socialista, señor Chivite, que han pasado de las acciones, de los compromisos a las... a las... de las promesas a los compromisos, y de los compromisos a las acciones de gobierno, y eso se refleja en el Plan del Oeste. Y allí ustedes... en el Plan del Oeste, pues, encontramos que los últimos puntos del tema referente a infraestructura hablan de impulsar el tren de La Fregeneda -del que habíamos hablado antes, y del que hay una moción aprobada por unanimidad-, y hablan también de promocionar y desarrollar el muelle fluvial... el puerto fluvial de Vega de Terrón. De modo que todos estamos en la línea, vamos a trabajar para impulsar ese puerto fluvial.

Únicamente, le agradecería que pudiéramos sustituir las palabras de "la Diputación de Salamanca" por "otras Administraciones", puesto que ahí hay unas competencias desde el tipo ferroviario hasta aguas internacionales del Duero, que tiene ahí un montón de kilómetros de aguas internacionales, que sería sustituir "otras Administraciones para la... la pronta... -yo eliminaría la palabra "pronta", porque eso indica una inmediatez, que, si hay un estudio, por menos, pues también eliminar la palabra "pronta"- para la implantación de un área...". Yo no lo llamaría "enclave logístico", porque al parecer la palabra "enclave logístico" tiene que tener unas connotaciones técnicas especiales. Entonces, "un área de la red CYLOG... -un área, una zona- un área de la red CYLOG en el muelle de Vega de Terrón y la articulación de las complementariades necesarias".

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señora Domínguez. Para cerrar el debate y

fixar el texto definitivo de la resolución que propone, tiene la palabra don José Miguel Sánchez Estévez.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Sí. Mire, señora Portavoz del Grupo Popular, yo he sido tremendamente exquisito en la exposición, no he aludido a qué gobierno o gobiernos estaban en ese momento en la Diputación Provincial y qué promesas habían hecho, ¿eh?, porque, si quiere, le leo las promesas del señor Mañueco en su discurso de investidura como Presidente de la Diputación, en el año noventa y nueve, en su toma de posesión. Aquella comarca iba a nadar en dinero, porque la navegabilidad pues permitía que barcos de dos mil toneladas, cargados de granito, explotasen los yacimientos de las comarcas de Vitigudino, etcétera, etcétera, ¿eh? Y ustedes han estado los años que han estado en la Junta y en la Diputación, y ocho años en el Gobierno, también para recuperar ese ferrocarril que, en una decisión que yo califico desafortunada, pues, se cerró, la cerró un Gobierno socialista. Entonces, yo no... no tengo ningún... aunque era no... era... quizás entonces los planteamientos respecto al ferrocarril de otra... eran otros; también se puede leer que en el Gobierno anterior hubo la posibilidad de haber... aplicar a ese ferrocarril 200 millones de pesetas, y así no hubiera que haberlo cerrado, en un Gobierno anterior que era de la UCD.

Por eso le digo que muchas veces, si empezamos así, pues, evidentemente... El Plan del Oeste, lo hemos dicho aquí muchas veces, miren ustedes, el Plan del Oeste lo presentó y lo formuló el Partido Socialista, porque toda la Raya de Portugal pues tiene una serie de necesidades importantes, ¿eh?, y realmente obliga a todas las Administraciones. Porque, vamos a ver, si nosotros planteamos un desarrollo integral, no podemos decir: esto lo hace el Gobierno, esto lo hace la Diputación, esto lo hace el Ayuntamiento y esto lo hace la Junta, ¿eh? O decir: que lo haga todo el Gobierno, porque como fueron estos los que presentaron el Plan del Oeste... No, es que no es así. Eso ya lo hemos discutido a veces, incluso con el Vicepresidente... con el Vicepresidente y Consejero de Economía.

Bueno, pues entonces, Vega Terrón, pues, mire usted, es verdad que hay un estudio de viabilidad del puerto de Vega Terrón en curso desde el año dos mil seis; concretamente, por ahí, buceando en alguna web, he visto, a ver si lo encuentro, que me parece que es... Sí, la Fundación Valenciaport: "Análisis y estudio de productos exportables a través del muelle". "Análisis y estudio de productos importables a través del puerto de Leixões". "Análisis y estudio para las posibilidades... para la posible captación de tráfico de las líneas norte-sur (Rotterdam-Johannesburgo), y América-Europa del Norte (puertos atlánticos particularmente, y también Brasil-Portugal, Estados Unidos-Península Ibérica)". "Análisis y estudio de empresas salmantinas y de Castilla y León interesadas en este tráfico, con usuarios del puerto como puente para el tráfico a otras Comunidades". Y luego otras zonas, por ejemplo, la atracción que podía

suponer sobre Madrid, ¿eh?, y, evidentemente, pues contando con los puertos

Pero lo cierto es que se han firmado los convenios, por ejemplo, con Aveiro y Leixões -lo tengo aquí-, el nueve de julio del dos mil cuatro, actuaciones para desarrollo del puerto seco de Salamanca, que se está haciendo la sede en Salamanca, en Doñinos, de acuerdo con Guarda. Figueira da Foz, centro logístico de la Ruta de la Plata, con Gijón, etcétera, etcétera, centro logístico de la Ruta de la Plata, León, Zamora, Salamanca. Y en esos convenios, ¿eh?, en esos convenios, aunque aquí, en el mapa -que, por cierto, además, parece que está mal hecho-, en el mapa se ve Vega Terrón en el corredor de la A-62, Vega Terrón está a cuarenta y tantos kilómetros de la A-62; más, más de cuarenta y tantos, perdón, hasta Lumbrales hay cuarenta y tantos, hay otros cincuenta más.

Y, entonces, claro, cuando nosotros... esto, es que esto tiene mucho que ver con lo que nosotros decimos de articular las complementariedades necesarias. El mismo Director General de... de Transportes ha dicho que no es... que el adaptar Vega Terrón a la red CYLOG no es excesivamente costoso; pero sí que es cierto, sí que es cierto que también hay que, digamos, potenciar una serie de complementariedades, puede ser algunos polígonos o micropolígonos industriales en la Raya, y puede ser, ¿eh? -que la han dejado para el final, y el otro día la han licitado, pero aquí rechazaron una proposición no de ley defendida por doña... por doña Ana Muñoz-, el acondicionamiento de la carretera 517, por lo menos desde La Fregeneda hasta el puerto, que hace unos días ha salido a licitación el proyecto y que, evidentemente, eso es muy importante, eso es muy importante. Y claro, la 517 junto con la A-62 formaría un triángulo muy importante para ese... para ese puerto, o sea, que realmente sería una terminal de dos corredores logísticos. Pero para eso -vuelvo a repetir-, si el puerto no cuesta mucho, las infraestructuras complementarias, hay que ir poco a poco trabajándolas y haciéndolas.

Respecto, bueno, lo que decía usted del ferrocarril, pues efectivamente, hay 500.000 euros, se está... se va a hacer un estudio de viabilidad de la recuperación de la vía férrea, no desde La Fregeneda-Barca de Alba, como proponía el Partido Popular, ¿eh?, sino desde La Fuente de San Esteban; desde La Fuente de San Esteban, evidentemente, habrá que hacer progresivamente, ¿eh?, habrá que hacerlo progresivamente. Pero, fundamentalmente, la idea -y era también la idea del Partido Popular- es tren turístico, no es, digamos... en principio, no es o no se contemplaba que por ese tren pudieran circular mercancías, ¿eh?, no se contemplaba. Lo que sí está claro es que la carretera es fundamental, la carretera 517. Y en la idea nuestra, en la idea del Partido Socialista, está también el pedir que, poco a poco, se vaya configurando esa carretera como vía rápida, como vía rápida.

Y, bueno, pues vuelvo a insistir en lo que decía, ¿no? Ahí hay que formar un triángulo: A-62, 517, Vega Terrón, ¿eh?; la carretera, por ejemplo, de Lumbrales a

Ciudad Rodrigo, si alguien quiere comunicar desde Ciudad Rodrigo a Vega Terrón, está en mal estado. Aquí se han rechazado proposiciones no de ley para adelantar su arreglo a las Edades del Hombre, y todavía estos días no han empezado las obras, y habían dicho dieciocho meses. Claro, esa carretera es importante también. Y sobre todo, pues para potenciar Vega Terrón y la Raya.

Y, claro, claro, por ejemplo, miren ustedes, si leen lo de... lo de Leixões, el convenio con Leixões: aumentar la competitividad de los puertos de Aveiro y Leixões; crear y potenciar el de puerto seco de Salamanca; creación de empleo de... en actividades de servicios asociados al transporte; aprovechar las sinergias de vinculación logística espacial de centros de transportes y del polígono agroalimentario de Salamanca; mejorar la conexión de Castilla y León y Salamanca con el litoral atlántico y con el centro de la Península Ibérica. Y no se dice nada de Vega Terrón en ese concierto, aunque después aparezca en el mapa; porque aquí hay otro mapa que... está Vega Terrón, Leixões, Aveiro, Figueira. Claro.

Y entonces, ese estudio parece ser que va a determinar la viabilidad, ¿eh?, la viabilidad para mercancías; estudio que ya tenía, porque decían que lo iban a entregar a mediados del dos mil seis, pero el hecho es que, como decía un articulista en El Norte de Castilla no hace mucho, decir: "Andén, o embarcadero o playa", y nosotros queremos que sea todo. De hecho, dice: "El muelle está incluido en la red logística CYLOG, aunque no se está firmando ningún convenio por parte de la Consejería de Fomento para dar salida a las mercancías de Castilla y León"; acuerdos que sí se han alcanzado con Gijón, Algeciras, Figueira da Foz; el otro día para Ponferrada, ¿eh?, el puerto del noroeste.

En definitiva, nosotros entendemos -y lo dice incluso el propio Presidente- que la red CYLOG mejora la vertebración y cohesión del territorio; hace unos días hablaba el Presidente Herrera de los quince centros, de los ejes. Y nosotros pensamos que Vega Terrón es un elemento fundamental para eso que siempre hablamos: coser los bordes de la Comunidad; zonas periféricas, desarrollarlas; permeabilizar la Raya hispano-portuguesa; y sobre todo, que esa intermodalidad en el transporte no deje vacíos; es decir, mallar, triangular, ¿eh?, y insistimos, insistimos, que por ello consideramos muy importante esta... esta actuación.

Dice el Director General, por ejemplo: "Los espacios logísticos son lugares donde existe suelo, instalaciones, equipamiento y servicios avanzados". Ahí faltan, evidentemente, más equipamientos, servicios avanzados y, después, complementariedad en el acceso.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Señor Sánchez, vaya fijando el texto definitivo.

EL SEÑOR SÁNCHEZ ESTÉVEZ: Pero... voy a terminar diciéndole que, efectivamente, aceptamos, aceptamos la propuesta, aunque nosotros... nosotros

habíamos hablado de la Diputación de Salamanca porque es, digamos, el primer paso que hay que dar. Si ustedes quieren hablar de otras Administraciones, pero fundamentalmente es la Diputación de Salamanca... es que lo sorprendente, vuelvo a insistir, y no... no es una crítica, pero es un poco sorprendente que, habiéndose firmado como se está ya firmando con muchos puertos, con independencia de que está haciéndose el estudio, ya la Junta no haya adelantado un convenio con la Diputación de Salamanca.

Y, fíjense ustedes, es que, además, he visto yo que en Benavente, por ejemplo, la conexión Benavente-Vila Real, pues pretenden articularla con una agencia transfronteriza de gestión conjunta, ¿eh? Primero, esos convenios entre Diputación y Junta, o entre Administraciones, y posteriormente, ¿eh?, los Ayuntamientos de la zona están muy interesados, la Cámara de Comercio, agentes; y después, se podía incluso estudiar la viabilidad, digamos, pues de una agencia transfronteriza u órgano de gestión conjunta, ¿eh?, con el país vecino. Eso, claro, evidentemente, en segunda o tercera... en segundo o tercer nivel.

Entonces, en definitiva, si el texto queda como usted ha dicho, pues lo aceptamos: "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 complementariedades necesarias".

Antes usted también primero dijo que "enclave" era mucho, después habló de los enclaves; pero, bueno, sería... me imagino que sería una equivocación como las que cometemos, pues, cuando a veces argumentamos, ¿no?

Y luego, el segundo sería "impulsar con las instituciones locales, entidades económicas, agentes sociales y asociaciones las actuaciones para el pleno aprovechamiento del muelle fluvial de Vega Terrón... del puerto fluvial de Vega Terrón como uno de los elementos importantes en el desarrollo de Salamanca y la Comunidad Autónoma de Castilla y León".

Entonces, efectivamente, no tenemos ningún inconveniente, aunque no había ninguna mala intención en hablar de la Diputación de Salamanca, sino que es con la que fundamentalmente hay que contar.

LA PRESIDENTA (SEÑORA ALZOLA ALLENDE): Gracias, señor Sánchez Estévez. Entendiendo esta Presidencia que se puede... ¿aprobar por asentimiento esta proposición?, ¿no? Bien, pues aprobada.

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

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