



# CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

## DIARIO DE SESIONES

Año 1988

II LEGISLATURA

N.º 44

### COMISION DE TRANSPORTES, TURISMO Y COMUNICACIONES

Presidente: Don Angel Martín Vizcaíno

Sesión celebrada el día 2 de marzo de 1988, en Fuensaldaña

#### ORDEN DEL DIA

Comparecencia del Exmo. Sr. Consejero de Fomento, para informar a la Comisión sobre los siguientes extremos:

- Contenido y conclusiones del Estudio sobre "Necesidades aeroporturarias y viabilidad de vuelos de tercer nivel en Castilla y León".
- Previsiones de la Junta en materia de transporte aéreo en Castilla y León.

#### SUMARIO

	Pág.		Pág.
Se inicia la sesión a las diecisiete horas veinte minutos.	1042	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. de las Heras Mateo (Grupo Mixto).	1049
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, abre la sesión, y comunica a la Comisión el ruego de no fumar.	1042	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Sagredo de Miguel (Grupo de C.D.S.)	1051
El Secretario, Sr. Martín González, da lectura al único punto del Orden del Día.	1042	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Lorenzo Martín (Grupo Socialista).	1051
Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, para informar a la Comisión.	1042	En turno de Portavoces, interviene el Procurador Sr. Marcos Oteruelo (Grupo de Alianza Popular).	1054
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, suspende la sesión durante diez minutos.	1049	Intervención del Sr. Posada Moreno, Consejero de Fomento, para contestar a las cuestiones planteadas.	1055
El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, reanuda la sesión, y abre un turno de preguntas para los Sres. Portavoces de los Grupos Parlamentarios.	1049	El Presidente, Sr. Martín Vizcaíno, levanta la sesión.	1057
		Se levantó la sesión a las diecinueve horas quince minutos.	1057

(Comienza la sesión a las diecisiete horas veinte minutos).

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO):** Buenas tardes, señor Consejero, señores Procuradores. Yo, antes de dar comienzo a la sesión, me gustaría hacer un ruego, que ha sido transmitido por parte del Presidente de los señores Procuradores que decían de no fumar en Comisiones. Yo también soy fumador y yo esto lo dejo a elección también de todos los Procuradores de esta Comisión. Yo también soy fumador, o sea que, en la medida de lo posible, vamos a ver, si no estamos todo el rato fumando, y además, bueno, yo creo que, aparte de que nos lo agradezcan los que no fumen, también nos lo agradecerá nuestro cuerpo.

Por lo tanto, bueno, pues, hecho este ruego, se abre la sesión. Por parte del Secretario se da lectura al punto del Orden del Día.

**EL SEÑOR SECRETARIO (SEÑOR MARTIN GONZALEZ):** Como único punto del día es la comparecencia del Excelentísimo señor Consejero de Fomento para informar a la Comisión sobre los siguientes extremos:

-Contenido y conclusiones del estudio sobre ó "Necesidades de aeropuertos y viabilidad de vuelos de tercer nivel en Castilla Y León, y

-Previsiones de la Junta en materia de transporte aéreo en Castilla y León.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO):** Muchas gracias, señor Secretario. Tiene la palabra el Excelentísimo señor Consejero de Fomento, señor Posada.

**EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO):** Señor Presidente, Señorías. Comparezco hoy, por primera vez, a petición del Grupo Parlamentario Socialista, para hablar de transporte aéreo. Yo querría dar una breve idea de lo que yo pienso que debe ser la filosofía de estas comparecencias. Yo, como Consejero, considero un gran honor el comparecer ante estas Cortes, ante esta Comisión de las Cortes de Castilla y León para cualquier tema que se considere de interés. Pienso que deben ser los propios Grupos, bien de forma individual, como en este caso, bien de forma conjunta, los que planteen las comparecencias del Consejero. Sin embargo, yo, digamos que me reservo el derecho, en los casos excepcionales en que por la importancia del tema o por

la urgencia sea preciso hacer esa convocatoria, a realizarla desde la propia Consejería; pero insisto en que creo que el camino lógico para estas comparecencias, que por parte del Consejero se ven como algo absolutamente necesario y muy conveniente, es la petición de los Grupos Parlamentarios.

Antes de entrar en la comparecencia de hoy, yo querría presentar a todos los señores Procuradores miembros de esta Comisión a don Fernando Pascual Bravo, nuevo Director General de Transportes Terrestres, y hacer una breve referencia a su currículum: tiene cuarenta y cuatro años, nació en Espinosa de Cerrato, Palencia, y ha residido en Burgos desde su infancia; casado, con tres hijos, licenciado en Derecho por la Universidad de Valladolid, es abogado en ejercicio desde mil novecientos sesenta y nueve en el Colegio de Burgos; funcionario por oposición del cuerpo de Inspección Técnica de Transportes Terrestres, donde ingresó en mil novecientos sesenta y ocho, y, como tal funcionario, ha desempeñado los cargos de Jefe de Provincial de Transportes en Burgos, Delegado del Consorcio de Compensación de Seguros. Ha impartido clases como encargado de cátedra en la Escuela de Ingenieros Técnicos de Obras Públicas y, en el momento de su nombramiento como Director General de Transportes Terrestres, ocupaba el cargo de Director Provincial en Burgos del Ministerio de Transportes, Turismo y Comunicaciones.

Entrando ya en esta comparecencia de hoy, creo que es una buena ocasión para realizar algo tan importante como es la participación de los grupos políticos en el quehacer del Ejecutivo. Quizá en otras comparecencias que se hayan producido o que vayan a producirse haya alguna polémica, o haya algún punto de carácter político que exige, pues, unas tomas de posiciones ya predeterminadas en cada Grupo. Creo que hoy nos encontramos ante una buena ocasión de expresar las ideas, las propuestas, los sentimientos, incluso, acerca de estas posibilidades de transporte aéreo en Castilla y León. Yo espero y lo digo con toda sinceridad, de parte de los Grupos, de los Portavoces, luego de las intervenciones de los Procuradores, aportaciones a este quehacer común, y, como hay un Diario de Sesiones que recoge todo lo que aquí se expresa, habrá, incluso, algunas sugerencias en las que yo admito que quizá no pueda contestar si son o no viables, o mi opinión sobre ellas, pero ahí quedan y quedarán para el trabajo del futuro, porque indudablemente estamos ante algo que tiene que desarrollarse con tiempo en el espacio.

Yo..., mi primera intervención, que creo que es necesaria, es hacer una relación de la normativa jurídica aplicable al tema del transporte aéreo.

Según el artículo 149 de la Constitución Española, el Estado tiene competencia exclusiva sobre las siguientes materias, entre ellas: aeropuertos de interés general, control del espacio aéreo, tránsito y transporte aéreo. Asimismo, el artículo 148 de la Constitución Española dice que "las Comunidades Autónomas podrán asumir competencias en las siguientes materias: los aeropuertos deportivos y, en general, los que no desarrollen actividades comerciales". El Estatuto de Autonomía, en su artículo 26, dice: "La Comunidad de Castilla y León tiene competencia exclusiva en las siguientes materias, sin perjuicio de lo establecido en el artículo 149 de la Constitución: 6ª, aeropuertos y helipuertos que no desarrollen actividades comerciales".

Las transferencias asumidas por la Comunidad Autónoma son todas referidas -Real Decreto del ochenta y dos- a competencias y funciones en materia de transporte terrestre; otro de uno de Septiembre del ochenta y tres, sobre valoración definitiva de transferencias en materia de transportes terrestres, y una Ley Orgánica, 5/87, de treinta de Julio, delegación de facultades del Estado en las Comunidades Autónomas en relación con el transporte por carretera y por cable. Hay, por ello, que concluir que no existe precepto legal alguno que posibilite el ejercicio, por la Comunidad, de funciones o servicios en materia de transporte aéreo comercial; si puede, en cambio, ejercer funciones en materia de aviación deportiva.

Según esta enumeración aquí podría terminar mi comparecencia, en el sentido de decir que no somos competentes en esta materia y que, por lo tanto, excede de las facultades de la Comunidad Autónoma. Sin embargo, no es así.

No es así, y quiero aquí hacer referencia a una frase, o a un párrafo, que yo, yo mismo, utilicé mucho, utilicé bastantes veces cuando estaba en la oposición, y que creo que es verdaderamente acertada y que hago mía. En la sesión plenaria celebrada el ocho de Enero de mil novecientos ochenta y cuatro, de las anteriores Cortes de Castilla y León, en el examen y debate de la comunicación de la Junta de Castilla y León remitida a esas Cortes, decía el primer Presidente de la Junta de Castilla y León, don Demetrio Madrid: "No vamos a caer en la tentación de eludir esa responsabilidad escudándonos en la existencia o no de competencias para solventar tal o cual cuestión, tal o cual problema; nada de lo que ocurre en la Comunidades ajeno a este Gobierno y tampoco lo es -estoy seguro de ello- a esta Cámara. Por eso, en nuestra condición de representantes de los castellanos-leoneses, debemos afrontar la solución de todos los problemas, con independencia de contar o no

en nuestras propias. Instituciones con los instrumentos para solventarlas. Naturalmente que las posibilidades de acción instrumental serán de una o de otra manera, depende de que tengamos o no esos instrumentos o esas transferencias". Bien, yo hago mía esa frase, ese párrafo, y considero que, como Gobierno, como Junta y como Consejero de Fomento, debo participar y participar activamente en el transporte aéreo, pero bien entendido -y eso creo que es algo que debemos tener claro todos los que formamos parte de esta Comisión- que, sea cual sea nuestro interés -y estoy convencido de que Sus Señorías comparten el que yo expreso en este tema-, sin embargo, las competencias instrumentales no están en manos de la Comunidad Autónoma.

De todas formas, es obvio que la situación de Castilla y León, su situación en el transporte terrestre, mala en cuanto a transporte por carretera, peor -diríamos- en transporte ferroviario, -y hace unos días, pues, estamos, como todos Sus Señorías saben, luchando por esa reapertura del Palazuelo-Astorga-: la misma situación europea, que está cambiando en todo este tema del transporte aéreo con los nuevos acuerdos para liberalizarlo en el año mil novecientos noventa y dos, según la reglamentación de la CEE y las directivas y decisiones tomadas, hacen que Castilla y León no pueda perder el tren -digamos, entre comillas- del transporte aéreo. Por eso nosotros, desde esta Consejería y pretendiendo una coordinación intermodal del transporte, vamos a impulsar ese desarrollo del transporte aéreo.

Yo supongo que motivaciones de este mismo estilo fueron las que hicieron que el anterior Consejero de Transportes, señor Lorenzo, encargara el estudio, que es un poco la base sobre la que vamos a discutir hoy; digo la base porque, indudablemente, ese estudio que todos ustedes tienen no puede ser más que una ayuda, tanto al Ejecutivo como al Legislativo, para tomar decisiones. Esa es la función de los estudios: aportar datos, aportar ideas; pero las resoluciones no están en manos de los que hacen los estudios.

Una rápida visión de la historia de ese expediente administrativo. Con fecha veintiseis de Junio de mil novecientos ochenta y seis, se inició la apertura de expediente de contratación para la elaboración de un estudio de las "Necesidades aeroportuarias y viabilidad de los vuelos de tercer nivel" Con fecha ocho de Octubre del ochenta y seis, se aprobó el pliego de condiciones técnicas; la contratación se efectuó el quince de Julio de mil novecientos ochenta y seis por un..., y su fiscalización tuvo lugar el treinta de Septiembre de mil novecientos ochenta y seis. Con fecha cuatro de Noviembre de mil novecientos ochenta y seis, se adjudicó dicho estudio a don Rafael Gómez Arribas, por un importe de 4.400.000

pesetas. El estudio se recepcionó el mes de Noviembre de mil novecientos ochenta y siete.

Antes de hacer un somero relato de las conclusiones del Informe, quiero decir que el autor del estudio ha cumplido fielmente con el trabajo encomendado. Cuando yo haga luego una cierta crítica, lógica, en el estudio, hay partes que me gustan más, otras me gustan menos; pero debo decir que ha hecho un muy buen estudio y algo que considero más importante todavía: que él, esta persona, Rafael Gómez Arribas, no se ha desentendido al terminar el estudio y considerar que había cumplido, sino que sigue interesado en colaborar, en que se desarrollen, en que se lleve a cabo, y, desde esta Consejería, contamos con su colaboración para poder implementar, precisamente, lo que en el estudio se sugiere.

Voy a hacer, entonces, una breve síntesis de lo que el estudio, en cierta forma, nos aporta.

En primer lugar, hace un estudio de la infraestructura aeroportuaria de la región, y que hace referencia a Villanubla en Valladolid, como el aeropuerto de mayor y mejor infraestructura de toda la Comunidad Autónoma. Se trata de una base aérea abierta al tráfico civil desde donde se efectúan los únicos vuelos regulares de transporte civil de la Comunidad Autónoma, línea Vigo-Valladolid-Barcelona. Yo aquí quiero hacer, aprovechando esto, una mención: aunque ese es un tema que se ha hablado con el Presidente de IBERIA, para ampliar esos vuelos, en una reunión que hubo el uno de Diciembre a la que asistió el Director General de Transportes y que asistieron también el Alcalde de Valladolid, el Presidente de la Cámara, etcétera, considero que la reunión de esta Comisión trasciende de este punto y yo, bueno, si a instancia de los Procuradores se suscita, pues, hablaremos de él; pero creo que lo que actualmente existe, bueno, pues, es algo que damos por hecho y de lo que estamos hablando es de que se puede incrementar en el futuro.

Hace una relación de otros aeropuertos, como el de Villafría, en Burgos, base militar abierta esporádicamente al tráfico civil, que sólo utilizan avionetas deportivas y servicios agroforestales.

El de Sanchidrián, en Avila, de titularidad privada y uso exclusivo de aviación deportiva; es propiedad del centro de paracaidismo Sanchidrián, dedicado a escuela de paracaidismo deportivo y utilización de ultraligeros.

Fuentemilano en Segovia, situado a catorce kilóme-

tros de Segovia, aeródromo de titularidad privada, siendo accionista la Diputación Provincial, Ayuntamiento de Segovia y Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Segovia; utilización exclusivamente deportiva, vuelo sin motor, es el de mayor actividad de Europa dentro del sector de aviación deportiva.

Matacán Salamanca, base aérea abierta al tráfico civil, a doce kilómetros de Salamanca. Conviven en estas instalaciones la base militar, escuela de polimotores la ENA, y como aeropuerto alternativo. La ENA, como todos saben, es una escuela de formación de pilotos, dependiente del Ministerio de Transportes, que cuenta con unas magníficas instalaciones con capacidad máxima para doscientos alumnos.

Virgen del Camino en León, base aérea militar abierta al tráfico civil deportivo. No cuenta con tráfico civil de chárter ni regular. Actividad del aero-club de León, con cuatro avionetas, más otra particular y un moto-velero.

Otras explanaciones sin pavimento: pues, en Villacastín, en Coreses, Campolara, Casas Viejas, Chozas, Somosierra. En ninguna de ellas existe infraestructura, dedicándose exclusivamente a la aviación deportiva.

El estudio continúa, haciendo una demanda..., un estudio de la demanda potencial del tráfico aéreo, mediante dos modelos matemáticos de prognosis: uno lineal, múltiple, de un año, y otro de regresión múltiple temporal hiperplano de regresión. Esos métodos los combina con una encuesta, que dio un resultado bastante positivo, y con una aplicación del método Delphi, que es la utilización de la "tormenta de ideas" con una serie de personas interesadas en este en este tipo de transporte. Con ello, llega a unos valores de demanda potencial.

El tercer capítulo se refiere a actuaciones sobre la infraestructura existente. Allí hace varios estudios de inversión: unos, en una primera fase, para lograr poner en condiciones de navegación adecuada, pues..., los aeródromos, diríamos, o aeropuertos más sencillos en este momento, como pueden ser Villanubla y Matacán; y luego las..., digamos, necesidades en otros aeropuertos, como podría ser el de León o el de Burgos, en donde habría que hacer incluso un aeropuerto nuevo. Y señala, en un resumen, las inversiones necesarias, en una primera y en una segunda fase.

En Valladolid, en una primera fase, serían necesarios 31.000.000, y en Salamanca 16.000.000. Esa misma primera fase supondría en León 127.000.000 y en Burgos 276.000.000.

En una segunda fase, en Valladolid se necesitarían 116.000.000 y en Salamanca otros 116.000.000, especialmente para control de tráfico aéreo. Y en León y Burgos ni siquiera las evalúa, porque serían muy, muy superiores.

Luego, en el punto "D" hace un estudio de viabilidad del tráfico aéreo regional. Para ello, pues estudia saltos interiores y exteriores, compara con las isocronas terrestres y, al final, hace un análisis de rutas para calcular la demanda en cada una de ellas.

Su propuesta final es un planteamiento de línea aérea. En base a todo lo anterior, plantea que la línea aérea debe tener unos..., debe ser operada con unos aviones CASA CN-235. Hace un estudio bastante exhaustivo de ese tema y parece que llega a esa conclusión. Aquí, yo me voy a permitir pasar a los señores Procuradores -si el señor Presidente me autoriza- el folleto, digamos, de propaganda de este avión, del que no puedo dar copia a los Procuradores porque sólo tenemos un ejemplar; pero, bueno, creo que vale la pena hojearlo, porque creo que es uno de los aciertos del estudio el elegir ese avión.

Finalmente plantea las rutas, que son:

Vuelos regulares, una ruta uno, entre León, Burgos y Valladolid, con dos frecuencias diarias.

Vuelos regulares León-Salamanca-Valladolid.

Vuelos regulares entre Valladolid y Barcelona, con dos frecuencias diarias.

Y vuelos regulares Valladolid-Sevilla-Málaga.

Finalmente, considera también posibilidades de vuelos chárter. Hace, incluso, una propuesta de organización, con la dotación personal que sería necesaria, un cálculo de tarifas e, incluso, una propuesta de explotación, en la cual programa una explotación por fases: una "fase cero", en la que León y Burgos no estarían operativos, por lo que sólo se volaría desde Salamanca y Valladolid, que puede considerarse, incluso, como fase independiente; y otra fase en la que ya estuvieran operativos León y Burgos. Y dentro, incluso, de esas fases, pues hace unos escalones distintos: fase de arranque y establecimiento, fase de estabilización, fase de expansión.

Este estudio, que en muy poco tiempo he resumido, creemos que es un estudio francamente aceptable, aunque yo voy a hacer algunas consideraciones y derivar de él algunas consecuencias.

La primera que yo sacaría es que habría que separar el tráfico aéreo con características comerciales -aquí se habla siempre de pasajeros- del tráfico turístico y deportivo, en donde en Torremilano y Sanchidrián habría unos grandes oportunidades. Yo pienso que hoy debíamos centrarnos, más bien, en el tráfico aéreo comercial, sin que por ello olvidemos las posibilidades deportivas, que esas sí están dentro de las posibilidades de la Junta, y, en otro momento, o en este si se considera oportuno -pero yo creo que en otro momento-, centrarnos en las posibilidades turísticas, pero desde un enfoque de turismo, no de transporte, de Torremilanos y Sanchidrián.

Otro segundo punto que Sus Señorías, cuando vean el estudio y lo puedan leer atentamente, yo creo que llegarán a la misma conclusión a que hemos llegado nosotros en la Conserjería, es que la demanda potencial que se establece -y es algo que el mismo autor del estudio señala- puede parecer excesiva. Indudablemente, hay una dosis de optimismo en la voluntad del autor del estudio que, bueno, quizá exija luego comprobaciones, pues, más sobre el terreno, de si esa demanda es exactamente así o realmente se ha dimensionado excesivamente.

Un tercer punto, que nosotros opinamos también en la Consejería, es que quizá, y por lo menos en una primera etapa, las rutas interiores, que son consideradas en el estudio, no parezcan muy interesantes. Nuestra opinión es que..., opinión constatada, es que sería más interesante establecer vuelos..., supongamos que están funcionando Salamanca y Valladolid, pues..., vuelos Salamanca-Valladolid, pero con destino Barcelona, con destino Valencia, con destino Sevilla, con destino Canarias... Bien regulares, bien chárter, pero en donde, si se despega de Salamanca y se aterriza en Valladolid, es para recoger gente en Valladolid que, unido al grupo de Salamanca, vaya a Barcelona. Yo, sinceramente -es una opinión personal-, creo que las rutas interiores por avión dentro de la Comunidad Autónoma, Salamanca-Valladolid-León, pongamos, en nuestra opinión, yo creo que serían ampliamente deficitarias y difícilmente establecibles.

Como decía antes, parece muy acertada -y está muy razonada, técnicamente hablando, en el estudio- la elección del aparato de CASA, CN-235. Por otra parte, pues individualmente sería interesante, en el establecimiento de esta línea, poder operar con aparatos de fabricación nacional.

Hay una omisión en el estudio, que quizá se derive de las mismas prescripciones técnicas, y es el no considerar la carga. Este aparato, el CN-235, puede..., es un

aparato mixto, de viajeros y carga, y hay algún tipo de cargas -como pueden ser las urgentes, medicinas, etcétera- que puede ser muy necesario transportar, en un momento dado, a gran velocidad y en muy poco tiempo. Por lo tanto, en futuros estudios habrá que ampliar el espectro que se contempla en este estudio al tráfico de carga, no sólo al de pasajeros.

Es discutible -con lo cual no digo que no pueda ser acertada, pero es discutible- la organización de la compañía, que la hace muy detallada, sobre las personas necesarias en cada una de las ciudades, de las personas que deben estar a bordo de los aviones... Yo creo que esa iniciativa, si se lleva a cabo, como nosotros esperamos que se lleve a cabo, por una compañía bien pública, bien mixta, bien privada -aunque, quizá, el camino más lógico es el de la empresa mixta-, pues, esa propia compañía, antes de establecerse, hará ya un estudio, mucho más en profundidad, de las necesidades de personal y de las necesidades de organización que tiene.

De todas formas, y al margen del estudio, indudablemente existen problemas importantes que tenemos que considerar. Uno de ellos es, claro, la titularidad de los aeropuertos; la referencia que antes hacíamos a normativa jurídica hay que tenerla en cuenta: los aeropuertos son de titularidad estatal. Es preciso, de cara al noventa y dos, conseguir que Valladolid sea un aeropuerto regional, para que pueda relacionarse con ciudades europeas como París, Londres, Roma, aeropuertos de primera. Todo ello, por mucho que impulsemos la gestión, no debemos olvidar la titularidad, que no pertenece a la Junta. Hay también una legislación de navegación aérea un tanto obsoleta, que va a tener que ser cambiada sobre la marcha, precisamente por las directivas aprobadas por el Mercado Común; legislación estatal. Y no cabe duda que otra dificultad es la dependencia militar de muchos de los aeropuertos que tenemos en la región. Todo ello habrá de ser tratado adecuadamente y en el momento oportuno.

Dicho esto, yo quiero hacer referencia ahora a las iniciativas que la Consejería tomó tras recibir el estudio. Obviamente, la primera de ellas fue estudiarlo a fondo -no sólo el Consejero, sino la Dirección General de Transportes- y ver qué partes eran más directamente aplicables, cuáles eran más discutibles; es decir, hacer un profundo estudio.

Una segunda actuación fue presentar a los medios de comunicación el estudio, algo que hizo el veintiocho de Diciembre el Director General de Transportes Terrestres y el mismo autor del estudio. Es indudable que, si nosotros queremos que el transporte aéreo regional se

desarrolle, es preciso crear una conciencia -no sólo ya a las entidades, sino al mismo público en general -que se despierte esa idea de que es posible el transporte aéreo, que no vamos a quedar reducidos a esa línea Vigo-Valladolid-Barcelona, dos veces a la semana, sino que hay una posibilidades..., bueno, que hagan que la gente empiece a pensar que es posible utilizar el avión desde Valladolid, pongo por caso, y no tener que ir a Barajas a coger el avión.

Aparte de ello, del estudio recibimos diez ejemplares, y todos los ejemplares disponibles fueron enviados a las Alcaldes de Valladolid, León, Salamanca, Burgos, Avila, Segovia, Palencia, Cámara de Comercio de León -que tomó un especial interés-, y, en la carta que yo les dirigí a enviándoles el estudio, les instaba a que en este..., interesa conocer, principalmente, el grado de compromiso que las Instituciones, Cámaras, asociaciones y personas en general asumirían en la constitución de Sociedad Anónima -a constituir, posiblemente, de forma conjunta con IBERIA, AVIACO, o con cualquier otra entidad pública-, y les decía que quería que hubiera una difusión entre las Instituciones y colectivos afectados, esperando que de su examen y discusión se deduzcan conclusiones y compromisos reales, que una vez aunados por esta Consejería, posibiliten la implantación, etcétera, etcétera... Es decir, yo pretendía que este estudio no quedara en un anaquel del Ayuntamiento -como ocurre con muchos otros-, sino que realmente se le diera toda la difusión posible. Ese mismo ruego hago también a Sus Señorías, de que intenten por todos los medios que este estudio alcance lo más posible, a la mayor cantidad de gente. Quizá no el estudio completo, pero hay una parte de conclusiones que sí convenía que fueran conocidas, pues, por todas las personas y entidades que puedan tener algún interés, porque, insisto, necesitamos crear esa necesidad de transporte aéreo regional.

Asimismo, hemos tenido contactos con otras Comunidades Autónomas para analizar experiencias similares. No puede deducirse que en ninguna haya un desarrollo demasiado elevado en este tema -quizá en Canarias-, pero hay iniciativas en otras muchas. Y, entonces, de lo que se trata es de aunar un poco esfuerzos, de conocer cuáles han sido sus experiencias, y que ellos también conozcan la nuestra.

Asimismo, yo me dirigí al Estado Mayor del Aire, el siete de Enero de mil novecientos ochenta y siete, pues, interesándome un poco para que conocieran esta inquietud nuestra; en fin, para preparar las conversaciones posteriores. Hemos tenido -y especialmente el Director General de Transportes Terrestres-, pues conversaciones con Aero-Clubes, con Cáma-

ras de Comercio... En fin, para crear este ambiente al que antes hacía referencia.

Asimismo, hay una entrevista concertada para los próximos días -a la que asistiremos el Director General de Transportes Terrestres y yo- con la Dirección General de Aviación Civil, Dirección General de Aeropuertos y el Gerente de CASA. Insisto que serán siempre..., que son contactos preliminares, pero absolutamente necesarios para desarrollar el tema.

Dicho esto, yo ya, para terminar esta exposición, me referiría un poco a lo que serían las pautas de actuación de la Consejería en este tema. Yo creo, en primer lugar, que debemos movernos con prudencia. Se trata de un asunto que no es fácil; de un tema que, como he dicho antes, no está sólo en nuestras manos; en el que preciso medir muy bien los pasos; en donde es preciso contar con ayudas de distinto tipo, tanto públicas como privadas, y en donde tampoco sería conveniente crear unas expectativas entre los ciudadanos de Castilla y León que pudieran verse defraudadas.

Entonces, yo, en este tema, pediría a todos prudencia, porque creo que hay que avanzar de una forma constante, pero, indudablemente..., de una forma quizá lenta, pero sin desmayar un solo instante.

Otro punto que considero también importante es que el transporte aéreo regional lo debemos plantear con una visión regional. No querría que este tema volviera a abrir o volviera a suscitar planteamientos un poco de competencia provincial. La infraestructura de los aeropuertos, la demanda potencial existente -como verán Sus Señorías cuando vean el estudio-, pues, indudablemente, nos indican ya una cierta prioridad. Es indudable que es en Valladolid, por la existencia del aeropuerto de Villanubla, en donde deben hacerse los primeros esfuerzos, y ese aeropuerto no debe considerarse como un aeropuerto sólo de Valladolid, sino como el primer aeropuerto de la Comunidad Autónoma.

En segundo lugar, está la Base, como decíamos, de Matabán, en Salamanca, en donde los problemas de carácter físico, de infraestructura, quizá sean tan sencillos -dicho entre comillas- como pueden ser los de Valladolid; sin embargo, el hecho de que sea una base militar, el hecho de que esté la Escuela de Pilotos (una Escuela, realmente, privilegiada en Europa por el espacio aéreo que tiene), bueno, todo ello añade alguna complicación administrativa, y parece ser que, claro, en un proceso de desarrollo, si bien podría ser ese segundo aeropuerto, puede que no pueda ponerse en funcionamiento o en actuación al mismo tiempo que el de Valladolid.

Nos queda León y Burgos. La situación no es la misma. En Burgos, en el mismo Estudio se dice que probablemente habría que hacer un nuevo aeropuerto; es decir, que el aeródromo de Villafría ni siquiera sería lo suficientemente aprovechable como para ahorrar en infraestructuras. Obviamente, ahí sí que se exigiría un estudio mucho más completo, mucho más en profundidad de la utilidad o no de esa inversión.

León quizá esté en una posición intermedia. Ahí hay que hacer inversiones fuertes, porque se trata de dar una pista de rodadura en condiciones; pero también es cierto que León puede ser un foco de demanda potencial importante.

Con todo ello, quiero referirme a que debemos adoptar en este tema una visión de Comunidad Autónoma, es decir, de ir desarrollando poco a poco toda nuestra red de aeropuertos y, quizá, en un futuro, digamos, a medio plazo, que esos cuatro aeropuertos puedan estar en funcionamiento. Pero que, indudablemente, no debemos caer en pensar que todo tiene que hacerse a la vez, porque, probablemente, pues, es muy difícilmente realizable.

Yo he pensado también, como punto importante para llevar a cabo estos trabajos, en la creación, dentro de la Dirección General de Transportes y encabezada por el Director General de Transportes, de un pequeño -pero efectivo- órgano de trabajo. ¿Por qué? Porque, si Sus Señorías ven el problema, verán que aquí no se trata tanto como en otros casos, como puede ser una inversión en carreteras, bueno, pues de llevar a cabo una serie de realizaciones programadas, establecidas de antemano, en las que no hay más que aplicar un criterio administrativo. Aquí va a haber que hacer continuas gestiones, gestiones de carácter muy discontinuo, con autoridades de muy diverso tipo, con grupos económicos diferentes, y yo pretendo que dentro de la Consejería haya un núcleo activo que tenga en sus manos... por él pase todo lo que en este tema se esté moviendo. Es muy posible que ese núcleo tenga semanas... no digo días, semanas de inactividad, porque es muy posible que durante un cierto tiempo no ocurra nada; pero es posible también que luego durante tres días haya que hacer una visita a cómo está funcionando una red de tercer nivel en Canarias, o cómo se va a establecer en el Mediterráneo, o cómo está establecida en otros países europeos, o haya que visitar a un Subdirector General de Aeropuertos para ver qué inversiones son precisas hacer, o haya que ver a la Dirección General de Aviación Civil para pedir un permiso. Entonces, yo considero importante que haya un núcleo de trabajo, dentro de la Dirección General de Transportes -de transportes que

en este caso ya no sólo serían terrestres-, para que vaya aunando todas las iniciativas necesarias.

Un cuarto punto que se deduce del Estudio es que habrá que profundizar en el conocimiento de las inversiones necesarias en infraestructura y el órgano competente para desarrollarlas. Es indudable que, si nosotros queremos ofrecer a la iniciativa pública o privada (en eso entraremos luego) el desarrollo de esa empresa de vuelos de tercer nivel, para desarrollarla comercialmente, es preciso hacer un estudio mucho más concreto que el que hemos hecho ahora -que, indudablemente, no podía centrarse más en el estudio de infraestructura-, para conocer exactamente que inversiones serían necesarias, en una primera fase, en Valladolid, en una segunda fase también en Salamanca, León, Burgos, y -algo muy importante- qué organismo tendría que llevarlas a cabo. Lógicamente, parece que debe ser la Dirección General de Aeropuertos. Habría que establecer con ellos unas relaciones adecuadas para, en lo posible, bueno, pues conseguir que las inversiones las hiciera la Dirección General de Aeropuertos; pero, si es preciso, pues, firmar un convenio para poder actuar jurídicamente, con razón jurídica, en esas infraestructuras necesarias para desarrollar luego el transporte aéreo.

Hay otro punto que, claro, exige, a su vez, antes de esa implantación de la compañía aérea de tercer nivel, que sería la negociación con los organismos de la aviación. No ya de la infraestructura, sino los que tienen que dar los permisos competentes para poder organizar esa red de vuelos. Ahí hay, en primer lugar, la Dirección General de Aviación Civil, con la que habría que mantener conversaciones, y también, como decía antes, el Ministerio de Defensa y el Estado Mayor del Aire. Porque una de las características que se deducen del Estudio es que, por ejemplo, todo lo que sería control, todo lo que sería dirección de navegación aérea, pues, en estos momentos, está llevado a cabo por el Ejército del Aire y por controladores militares. Una de las inversiones primeras necesarias sería, precisamente, dotar a Valladolid y a Salamanca de esas torres de control civil y operadas por personal civil y no militar.

Y, finalmente, entraríamos, después de superar esas fases, en la idea o en el estudio de la empresa que podría llevar a cabo esa actuación de vuelos a tercer nivel.

Una primera alternativa que se nos plantea es qué tipo de capital debe tener esa empresa y quién debe participar en ese capital. Yo debo señalar, como idea, digamos, de esta Consejería -idea que puede ser sometida a debate y puede ser sometida a cambio, lógicamente-, que pienso que no debe ser ni la Junta ni

lógicamente-, que pienso que no debe ser ni la Junta ni las entidades provinciales, y casi me atrevería a decir que ni el ahorro regional, los que participen. Yo creo que o debe ser una empresa aérea..., de navegación aérea participada por compañías aéreas. ¿De qué tipo? Una primera opción que no nos desagradaría -y por la que yo comenzaríamos las negociaciones- sería que la propia IBERIA..., AVIACO más bien, fuera la empresa propietaria y la que hiciera estos vuelos. ¿Por qué digo esto? Porque, indudablemente, se necesita, para llevar a cabo este proyecto, que es un proyecto que exige comenzar desde el principio y llegar hasta una situación verdaderamente productiva -porque, indudablemente, los primeros años no lo serán-, exige una experiencia que pienso que en España, en estos momentos, pues sólo IBERIA o sólo AVIACO, o el INI, por decir el ente que las agrupa y que podría, incluso, a lo mejor, crear otra empresa distinta..., pero, en fin, el sector público aéreo español sería el único que en estos momentos cuenta con la experiencia adecuada.

Por otra parte, debemos señalar que, hasta el año noventa y uno o noventa y dos, según las directivas de la CEE, no se producirá esa liberalización del transporte aéreo, que permitirá que compañías de todo tipo, compañías españolas operen en Europa. Por lo tanto, si nosotros no queremos esperar a extranjeras operen en España, lo mismo que las compañías esas fechas, y pienso que no queremos esperar... -otra cosa es que el desarrollo de los acontecimientos haga que podamos o no poner esto en marcha antes de ese momento; yo creo que sí pero, si no queremos esperar, pues, indudablemente, es necesario que sean las compañías españolas del sector público las que participen.

Sin embargo -y eso se deducirá de las propias conversaciones que tengamos, tanto con IBERIA, como con AVIACO, como con el INI- yo pienso que sería conveniente una empresa mixta en la cual participara el capital privado. Ha habido empresas de transporte, e incluso no de transporte aéreo, que han mostrado su interés por este tipo de servicios; sería conveniente el que, si no mayoritaria, minoritariamente, participaran en esta compañía aérea, precisamente porque quizá, quizá, en la misma idea de su política aérea, de IBERIA y AVIACO, no sea el operar este tipo de rutas, que, dadas las características que estas compañías tienen, e sus convenios colectivos de personal, de servicios que prestan, pues, puede que, a medio plazo, un tipo de transporte como éste le resultara, incluso, antieconómico. Para ello, sería muy interesante que hubiera una participación de esas empresas privadas, que pudieran, en un plazo más o menos largo, hacerse cargo de todo el capital de la compañía y quedar como empresa privada explotando el servicio.



Tenemos también, y debo decirlo, alguna oferta de compañías dispuestas -de algún contacto que hemos hecho-, de compañías dispuestas a participar al cien por cien e intentar la aventura desde el principio ellas solas. Yo no me inclino por ello. Creo que la intervención, como he dicho antes, del INI, de AVIACO, es muy necesaria, y en esta primera fase nosotros la consideraríamos prácticamente indispensable.

Llego, pues, por tanto, al final de mi exposición. Con todo lo que yo aquí he dicho (yo supongo que Sus Señorías intervendrán posteriormente y ampliarán este campo de posibilidades que yo he expuesto), creo que el resumen que podríamos hacer es de que hay una expectativa interesante, una expectativa posible de desarrollar este tráfico aéreo comercial, tanto de pasajeros como de mercancías, con una conexión intermodal con el transporte ferroviario y con el transporte por carretera, pero que este... esta posibilidad que existe y en la que como he dicho antes, e insisto, ya estamos trabajando, y yo estoy seguro que esta Comisión ayudará al trabajo de la Consejería para llevarlo adelante, es algo que tiene complicaciones no sólo ya de tipo financiero, de tipo económico, sino complicaciones de carácter administrativo que muchas veces dificultan el llevar a cabo proyectos sobre todo en un tiempo corto. Que esas dificultades no son fáciles de solventar y, sobre todo, no son sencillas de solventar, que son complejas y que, por lo tanto, exigen un período de maduración y un período de tiempo hasta que se vean los frutos y se vean los resultados. Que muchas de las gestiones que yo aquí he enunciado no son excluyentes entre sí y que pueden llevarse a cabo simultáneamente. Al final habrá que establecer una priorización entre actuaciones en infraestructuras, actuaciones en órganos administrativos de Aviación Civil, creación de esa compañía, pero que los contactos previos, los contactos pueden tenerse y se van a tener en los próximos meses de una forma simultánea. Y que yo espero que para el año noventa y uno, cuando esta liberalización del transporte aéreo e Europa se produzca, que aquí ya, en Castilla y León, este sólidamente instalada una compañía aérea que esté, que sea capaz de servir los... no sólo las necesidades de los ciudadanos de Castilla y León de desplazarse hacia otras Comunidades Autónomas y hacia Europa a partir del año noventa y uno, sino de traer ciudadanos de otros países, de otras regiones a Castilla y León con lo que ello supone, no sólo ya para el transporte, sino para el turismo que estamos fomentando y que es también competencia de esta Comisión.

Así lo espero y en el debate veremos si podemos precisar algo más.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN

VIZCAINO): Muchas gracias, señor Consejero. Considerando esta Presidencia, y de acuerdo con los Grupos políticos, que es excesivo el tiempo, quizá, de cuarenta y cinco minutos en el Reglamento, en el artículo 140, creemos que sería conveniente, toda vez que se ha mandado la documentación a todos los parlamentarios, se ha mandado la documentación por parte de la Consejería, suspender la Sesión por diez minutos. Por lo tanto, rogándoles puntualidad, reanudaremos la sesión a las seis y veinte.

(Se suspende la sesión durante diez minutos).

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Señor Consejero, señores Procuradores. Se reanuda la sesión. Anotar que ha sido sustituido por el Grupo de Alianza Popular, ha sido sustituido don Francisco Jambrina Sastre por don Tomás Burgos, para que conste en el Diario de Sesiones.

En el turno de Portavoces, tiene la palabra, por el Grupo Mixto, don Rafael de las Heras Mateo.

EL SEÑOR DE LAS HERAS MATEO: Muchas gracias, señor Presidente. Señor Consejero, Señorías.

En más de una ocasión se le ha oído a este Procurador criticar el que, ante una comparecencia de un miembro del gobierno, no disponíamos previamente de la documentación correspondiente lo que nos hacía muchas veces difícil fijar nuestra posición. Como eso lo hemos hecho en las ocasiones que era oportuno hacerlo, yo creo que está también oportuno en esta ocasión señalar que, por parte del Consejero, hemos recibido, en tiempo y en forma y suficientemente documentado, un estudio sobre las necesidades aeroportuarias en nuestra Región y las posibilidades de vuelo de tercer nivel en la misma. Pero con la misma sinceridad y con la misma vocación de cuanto criticamos de no disponer de esta comunicación, yo tengo que confesarle al señor Consejero y al resto de los miembros de esta Comisión que, a pesar de haberlo recibido, yo no me había leído el estudio y lo digo con la mayor sinceridad del mundo. Que no obstante ello, dada la síntesis, a mi parecer excelente, que ha hecho el Consejero del estudio, la verdad es que me permite poder hacer una intervención en el tema para fijar siquiera una posición, unas ciertas conclusiones, sobre este asunto, porque, efectivamente, de esas cuatro partes en las que ha subdividido su información en relación con el estudio: tema de infraestructuras, estudio de demanda, estudio sobre las actuaciones que necesitan los aeropuertos preexistentes en la Región, planteamiento de esbozo de una futura compañía aérea, pues, nos ha dado una visión bastante, bastante clara de todas

estas materias en lo que es la realidad hoy en Castilla y León en este tema.

Y este Portavoz de la Democracia Cristiana comparte el criterio, que ha leído, del Presidente Demetrio Madrid, en el sentido de que no por no tener competencias en una materia el Gobierno, la Comunidad Autónoma, estas Cortes, tenga que hacer necesariamente dejación de ese tema y no tener preocupación absoluta sobre los temas en los que no tenemos en estos momentos competencias estatutarias, y comparto ese criterio con el ex-presidente, comparto ese criterio con el Consejero. Como comparto con el Consejero y comparto de que sí que hay que trabajar, por lo tanto, en estos asuntos, aunque ahora no tengamos competencias y aunque presenten enormes dificultades, incluso el más pequeño avance en la materia. Y comparto con el Consejero el análisis de que, efectivamente, junto a este problema de tema de transporte aéreo y vuelos de tercer nivel en la Región, efectivamente, otros temas conexos con el mismo, como es el transporte por carretera, y su infraestructura, el transporte por ferrocarriles y su infraestructura plantean en conjunto, la verdad, una visión bastante problemática de nuestra realidad regional porque, generalmente, transporte aéreo, transporte por carreteras, transporte por ferrocarril, al umbral del año dos mil y con la vista puesta en estos momentos, porque es la fecha citada por todo el mundo para todas las materias, de mil novecientos noventa y dos, se habla de autopistas, se habla de trenes rápidos, se habla de transportes intercontinentales, que, de alguna manera, marginan una realidad regional que, de alguna manera, vienen a indicarnos que todo eso puede causar problemas importantes a una realidad concreta de nuestra Región que, efectivamente, pues, tiene unas limitaciones.

Hay, efectivamente, problemas en materia legal y en materia competencial, y compartimos también ese criterio como lo que representa la titularidad militar de alguna de las bases que se han señalado, me parece que son Burgos y Salamanca en este momento. Y sobre todo, también, la perspectiva, y yo creo que eso quizá sea una crítica desde mi punto de vista al estudio, aunque quizá el estudio está planteado, efectivamente, anteriormente a que España se adhiriera al Tratado de liberalización del transporte aéreo, pero quizá la perspectiva le está mirando sin la óptica de esa liberalización del transporte aéreo y, por lo tanto, ahí -quizá porque se ha hecho antes-pues, vemos que no ha puesto en el tapete, no ha puesto en relieve, las consecuencias, a mi manera de ver muy importantes y quizá negativas diría yo, que ese transporte aéreo, esa liberalización puede tener, negativas por una parte y positivas por otra, porque quizá el planteamiento final no sea, como se ha

sacado como conclusión de este estudio la implantación de "X" o determinadas líneas regulares, sino, a lo mejor, la potenciación de un sistema de vuelos Chárter concertados que quizá encajen más dentro de ese espíritu de liberalización del transporte europeo.

Por otra parte, es verdad que compartimos también el criterio del estudio del Consejero que de un análisis exhaustivo como puede hacer el estudio con las encuestas, con la tormenta de ideas, que la verdad es una frase que me apetece mucho escucharla por primera vez, para mí, y eso es muy sugestiva y demás, determinan que, bueno, la realidad regional es que la demanda de transporte aéreo y la propia configuración territorial, la distancia entre los principales núcleos de población, determina, en principio, la poca viabilidad o la escasa viabilidad de esas líneas aéreas regulares interterritoriales. Y que, efectivamente, puede obviar o puede mejorarla el sentido de tránsito hacia otros puntos de la geografía nacional, hacia otras Comunidades Autónomas, de vuelos que van haciendo escala en saltos tipo saltamonte -por decirlo de alguna manera- y que van cogiendo gente a lo largo de nuestra geografía regional para irlo trasladando a los distintos puntos de España y de Europa.

Y es verdad, y lo dice un Procurador representante territorial de una provincia sin expectativas, desde luego, de tener un aeropuerto dedicado al transporte aéreo, que éste es un tema también que puede derivar consecuencias de rivalidades territoriales, y que es verdad que el asunto hay que asumirlo desde una concepción regional del transporte aéreo. Y en eso nosotros apoyaremos a la Junta en la medida que podamos y, políticamente, soportaremos los costos, si es necesario, de una decisión de esa naturaleza, dando las prioridades que los estudios de viabilidad den, realmente, en beneficio y en perjuicio de los distintos territorios que se disputan naturalmente siempre estos temas.

Pero no compartimos, señor Consejero, una cosa que aunque ha señalado... ¡hombre! hoy querría que el tema de... la discusión de este debate se centrara en el transporte aéreo comercial y no viéramos la otra faceta: del transporte turístico, deportivo, a que yo añadiría facetas también de protección civil y de enseñanza. Y ¡hombre! , realmente, si en lo otro no tenemos competencia y estamos hablando de ello, aunque lo haya dicho el señor Consejero que eso lo podíamos hablar en otra ocasión, me parece muy bien que lo hablemos en otra ocasión siempre y cuando en lo que realmente tenemos competencia, que es el tema aéreo pero en materia turística-deportiva, de protección civil y de enseñanza, no fuera una discriminación,

avanzando en esas materias en las que estudiando esas materias que no tenemos competencias, dedicando recursos a esas materias que no tenemos competencias y olvidando, precisamente, en las que sí tenemos competencias en este momento. Como yo estoy seguro que no es la voluntad del Gobierno ni del señor Consejero, nada más quiero dejar constancia de que no lo entiendo y espero que no se entienda como discriminación en este tema.

En conclusión, señor Presidente, señor Consejero, Señorías, nosotros diríamos que pedimos al Gobierno, a la Junta, al Consejero, que sigan en la línea de las iniciativas que han tomado, que nos parecen acertadas, de profundizar en los estudios, de concienciar a la opinión pública, de conectar con todo tipo de autoridades locales, militares y de todas las que puedan tener en esta materia, de contactos con otras Comunidades, de contactos europeos en la materia, es decir, que se siga profundizando y trabajando en ese tema, para que, efectivamente, el umbral de mil novecientos noventa y dos podamos tener ese par de aeropuertos operativos y esas líneas inicialmente más óptimas en marcha, y que, en cambio, también impulsar la acción del Gobierno, en la materia de su competencia, en los aeropuertos a los que se ha hecho referencia, que tienen incluso el índice de mayor utilización europea, como es el caso Fuentemilanos en Segovia. En Segovia da la circunstancia que hay tres aeropuertos de esa naturaleza: Fuentemilanos, Villacastín, Somosierra, y un tercero que una asociación privada tiene intención de montar en este momento con objeto de enseñar, de hacer una escuela de mecánicos de aviación, de la que estamos muy necesitados y no hay en estos momentos; realmente, las compañías se disputan a estos profesionales y no hay en estos momentos. Incentivar e impulsar estas materias en las que realmente sí somos competentes.

Muchas gracias, señor Presidente. Muchas gracias, señores Consejeros.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor de las Heras.

Siendo deseo del señor Consejero contestar a todos los Procuradores de forma conjunta, tal como prevé el Reglamento en su artículo 137.2, tiene la palabra el Portavoz del Grupo de Centro Democrático y Social, señor Sagredo de Miguel.

EL SEÑOR SAGREDO DE MIGUEL: Gracias, Presidente. Gracias, señor Consejero, por la comparecencia. El CDS no se va a detener excesivamente esta tarde, aunque ha tomado buena nota de todas las manifestaciones del Consejero. Yo quiero felicitarle en

nombre del CDS. También a esta Comisión, porque estamos discutiendo del futuro, y yo creo que eso es muy importante en esta Comisión.

Efectivamente, asumo absolutamente la reserva que había expresado o que ha expresado el señor de las Heras. Me parece que en lo deportivo y lo turístico conviene ya tener un plan trazado, en el que realmente tenemos competencias. Pero, como se nos ha llamado a discutir del otro tema, de los vuelos de tercer nivel, únicamente hacer unas manifestaciones al respecto.

Estamos absolutamente de acuerdo que hay que ser prudentes, en la acepción más amplia de la palabra, de ir a la velocidad debida. Por lo tanto, no nos asusta el ir en la dirección que sea, porque hay experiencias anteriores. Tenemos una Región muy difícil -lo sabe el Consejero-; tiene unas características, no solamente las económicas, que ya, lógicamente, condicionan, sino geográficas también, y una Región que se extiende en tres provincias que lo hacen todavía más problemático: en Segovia, Avila y Soria, que están a la misma distancia, prácticamente, de Valladolid que de Madrid, con un aeropuerto de oferta total.

Nos tiene a su disposición en este aspecto. Absolutamente asumimos la visión regional del tema. Nos parece que, más que vuelos de tercer nivel ahora, quizá pudieran ser los complementarios de primer o de segundo nivel. Es necesario ofertar al mundo entero el volar hasta Castilla y León; no importa que vuelen hasta Valladolid, o hasta Salamanca, o hasta León, o hasta Palencia, o hasta Segovia, es lo mismo. Lógicamente, hay aeropuertos ya más preparados que otros, con unas inversiones que las que ha dicho el Consejero, realmente, son muy modestas. Y, desde este destino de Castilla y León, lógicamente, difundir sus beneficios a toda la Comunidad, que me parece que éste sería el primer nivel de planteamiento.

Por lo demás, insisto, nos tiene a su disposición, y felicito al Consejero por estar hablando de futuro.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Sagredo. Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra el señor Lorenzo Martín.

EL SEÑOR LORENZO MARTIN: Gracias, señor Presidente.

Señor Consejero. Realmente, la comparecencia de hoy tiene doble sentido. Por un lado, unas labores que

puede tener una Comisión informativa, como es ésta, de control de Gobierno, que no es otra que el Gobierno aporte a los correspondientes Grupos Políticos documentación básica para poder hacer, no sólo la labor de control de Gobierno, sino, en la medida de lo posible poder colaborar con la Administración a resolver problemas que pueden ser de presente o de futuro para nuestra Comunidad Autónoma. En ese sentido, tengo que reconocer, señor Consejero, que ha sido extraordinariamente explícito, tanto en su exposición como conclusión del estudio, como en la entrega de documentación, que agradecemos muy de veras, como puede comprender.

Pero también había una razón de fondo al pedir la comparecencia, que está determinada en unas declaraciones que, con fecha treinta de Diciembre, se produjeron, del Director General de Transportes, don Fernando Pascual -al cual tenemos que subrayar que aprovechamos la comparecencia para felicitarle por su nombramiento, y también para felicitar al señor Consejero por la, sin duda, buena elección que me consta que ha hecho del Director General-, en la que, de alguna forma, en esas declaraciones se hacía ya una referencia bastante profunda en cuanto a la creación de una compañía aérea de carácter regional y, en definitiva, sonsacada de los estudios al respecto. Eso fue, digamos, el detonante en cuanto a la solicitud de comparecencia que explicábamos, que demandábamos de usted.

Realmente, yo creo que nos tenemos que felicitar en un doble sentido. En primer lugar, en que los estudios, que en definitiva fueron en su día -como muy bien decía el Portavoz del CDS demandados desde la Administración y con ese aire de continuidad que usted muy bien dice, pues, pensando en futuro... Y yo creo que pocas veces hemos tenido ocasión en esta Comunidad Autónoma de que, a la vez que estamos hablando de problemas, realmente, a veces casi tercermundistas -como hemos visto en comparecencias suyas anteriores, de la situación del transporte terrestre, centenares de pueblos incommunicados, problemas de transportes ferroviarios, etétera, etétera-, que en este momento nos planteamos desde la Comunidad Autónoma hablar de algo que e todavía futuro, como usted muy bien ha reconocido, y que, en definitiva, no era otra cosa -estoy seguro de ello- que lo que se planteaba cuando se hizo la contratación de dicho estudio, que no era otra cosa, en definitiva, que sentar las bases de conocimiento de la realidad económica, social, de transportes en nuestra Comunidad Autónoma, para poder estar prevenidos de cara a ese año noventa y uno, noventa y dos, o el que fuere, de forma tal que nuestra Comunidad Autónoma no quedara al margen de ése, en mi opinión y en opinión de mi Grupo, previsible impresionante desarrollo de los

vuelos de tercer nivel en el conjunto de Europa, y muy fundamentalmente en España, que en ese sentido está mucho más retrasada que la mayoría de los países europeos. Yo creo que este estudio es, en principio, suficientemente como para, como muy bien dice Su Señoría, poder dar a conocer a la opinión pública, a las iniciativas empresariales, a las propias Administraciones, dar a conocer los resultados del mismo -que quizá haya que matizar algunos temas, pero, evidentemente, yo creo que son válidos-, de cara a que pudieran constituirse en nuestra Comunidad Autónoma, con capital propio de la Comunidad Autónoma -no estoy hablando sólo de Administración, sino, fundamentalmente, de iniciativa privada-, compañías que puedan repartirse una parte importante del pastel que, sin duda alguna, se va a producir en el transporte aéreo de tercer nivel a un plazo bastante razonable.

Y, en ese sentido, yo creo que no tenemos más que hacer un repaso de todo lo que está ocurriendo en otros países europeos y, quizá, por extrapolación, en una sociedad mucho más desarrollada económicamente, como puede ser la de Estados Unidos; la importancia que este tipo de transporte tiene en estos momentos, donde la Administración, prácticamente, se ha preocupado de crear una infraestructura importante, pero sencilla -importante, variada, pero muy sencilla-, en cuanto a grandes inversiones, que ha permitido un desarrollo impresionante de este tipo de transporte, máxime cuando en este país -y yo creo que el señor Consejero coincidirá con ello, porque en ese sentido creo que se expresó en su primera comparecencia-, en este país quedan muy bien definidos los marcos de actuación, dentro de lo que es una especialización modal del transporte. Yo creo que, en ese sentido, una vez que se ha fijado, más o menos -quizá menos en el transporte aéreo-, cuáles son las reglas del juego de cada uno de los modos del transporte, evidentemente, el transporte aéreo tiene una enorme potencialidad en el tercer nivel y en el segundo nivel, que yo creo que está en profunda fase de reorganización, a mi modo de ver.

El estudio, por lo que hemos estado viendo, hace una profunda descripción de cuáles son las infraestructuras que en estos momentos tiene nuestra Comunidad Autónoma, que yo creo que no es pequeña, y donde tengo que reconocer que el señor Consejero, con gran prudencia, hace hincapié de que la potencialidad real para que la Administración Autónoma haga gestiones, por un lado, y una vez hechas esas gestiones y definido el marco legal, jurídico al respecto, pueda hacer en su caso inversiones, está fundamentalmente en el aeropuerto de Valladolid; aeropuerto de Valladolid que, en nuestra opinión, tiene unas excelentes instalaciones, que tiene ya, incluso, montado desde el año ochenta

y seis, probablemente, el sistema ILS de navegación; que adolece, exclusivamente, en nuestra opinión, de una torre de control propiamente civil. Esas instalaciones permitirían partir de ahí para poder hacer una planificación de vuelos al respecto.

Y, en base a ello, yo creo que el estudio, por lo que hemos estado viendo, así, someramente, lo que hace es una descripción de cuál puede ser el futuro. Y, realmente, yo creo que ahí yo creo que coincidimos todos los Grupos en la enorme prudencia que hay que tener al respecto; prudencia en cuanto a las influencias que aeropuertos próximos puedan ejercer sobre la demanda de transporte aéreo en nuestra Comunidad Autónoma. Pensemos en el aeropuerto de Barajas para Avila, Segovia, etcétera; el aeropuerto de Vitoria, el aeropuerto de Avilés, etcétera, etcétera, que, evidentemente, están detrayendo una parte importante de la demanda de nuestra Comunidad Autónoma. Pero ahí sí que tengo que discrepar un poco con los Portavoces de los Grupos que nos han precedido, y yo creo que, precisamente, la potencialidad que pueden tener los vuelos de tercer nivel -y estoy seguro que esas conclusiones saca al respecto- es que la demanda, de alguna forma, que pueda haber al respecto va a dimensionar la oferta, dado que, al ser empresas -que, sin duda alguna, la conclusión es ésa-, empresas dimensionadas de una forma enormemente prudente, con vuelos prácticamente a la demanda, más que regulares, va a permitir que con infraestructuras pequeñas -al igual que ocurre en estos momentos en Alemania, en Suiza, o en Estados Unidos-, va a permitir poder atender la demanda que en cada población en esos momentos pueda haber. Y yo creo que ésa es una de las virtualidades que los vuelos de tercer nivel, en nuestra opinión, puedan tener al respecto.

¿Qué ha ocurrido en el resto del Estado español? Pues yo creo que, en ese sentido, el Consejero ha dicho lo mismo que se podía decir hace dos años: que prácticamente, en ninguna Comunidad Autónoma se ha desarrollado nada al respecto, excepto, indudablemente, en la Comunidad Canaria por las específicas condiciones geográficas que tiene al respecto. Pero lo que sí es indudable es que todas las Comunidades Autónomas de cierta envergadura se han colocado en la posición en que está en estos momentos nuestra Comunidad Autónoma, que no es otra que tener muy bien definido cuáles son las posibles salidas al respecto. Se conoce muy bien el mercado, se conocen muy bien las necesidades, se conoce la infraestructura, y se diseña para el futuro una posible salida para poder crear en su momento, fundamentalmente con la iniciativa privada, una compañía aérea de tercer nivel. Yo creo que eso es un paso muy importante, y yo creo que de aquí a un

año difícilmente se haya podido avanzar mucho más, pero sí que nos coloca en la posición del pistoletazo de salida, que haga que por una vez nuestra Comunidad Autónoma no quede desenganchada de algo que, sin duda alguna, es progreso, tal y como hemos podido analizar en otros países europeos. Y quizá, en ese sentido, también tengo que reconocer la prudencia del señor Consejero; quizá, también haya sido prudente. No así como decía su Grupo en la Legislatura anterior a la hora de incidir en las potencialidades, o en las prioridades de inversiones, y por tanto de gestiones y esfuerzos, que hay que hacer en nuestra Comunidad Autónoma. Dice muy bien que el orden de prioridad es, evidentemente, Valladolid, y quizá en la época anterior su Grupo decía: bueno, y qué pasa con León, Burgos, etcétera, etcétera, etcétera. Evidentemente, con León, Burgos, etcétera, etcétera, hay que tener consideración; pero que, evidentemente, esas prioridades, esa definición de Valladolid como aeropuerto de carácter regional, con todo lo que va a implicar eso bajo un punto de vista jurídico, bajo un punto de vista de inversiones, es un tema a tener en cuenta, porque la racionalidad en este tema debe ser el norte con el que debe actuar, en nuestra opinión, el Gobierno Autónomo.

Sin embargo, sí que tengo que hacer hincapié en la potencialidad que, sin duda alguna, tiene en estos momentos la posible creación de una compañía de tercer nivel, de cara a atender la demanda real que existe desde hace muchos años desde esta región con otras regiones, más que de transporte interior; con otras regiones, fundamentalmente, y así se detecta -imagino- en este estudio (también se detectaba en las propias previsiones de las compañías IBERIA y AVIACO) la demanda potencial con Sevilla, con las Islas Canarias y con Málaga. Yo creo que, precisamente, la única, en opinión de este Procurador que les habla, la única posibilidad que puede existir de atender esa demanda, precisamente, es la posibilidad de que una compañía aérea, a su riesgo y ventura, pueda atender esas necesidades. Si pensamos -y eso es opinión del Grupo Socialista- que para un tipo de transporte tan especializado -y por qué no! vamos a decirlo también- demandado fundamentalmente por clases sociales menos desfavorecidas, la posibilidad de que desde la Administración se pudieran estar sufragando, sufragando permanentemente déficits de explotación para un transporte que, en principio, tiene un cierto elitismo, bajo un punto de vista comercial y social, difícilmente podría ser atendible desde una Comunidad Autónoma que en estos momentos todavía tiene problemas para dotar al Capítulo IV de la Dirección General de Transportes cifras suficientes para atender a todos los núcleos de población, en estos momentos incomunicados, con una línea regular, etcétera, etcétera. Entonces, bajo ese punto de

vista, entendemos que las gestiones que vayan encaminadas, precisamente a atender eso, evidentemente, dará una mayor viabilidad y un menor, diríamos, una menor descompensación presupuestaria a nuestra Comunidad Autónoma.

Y yo creo que, señor Consejero, prácticamente nada más, simplemente agradecerle su presentación. Felicitarlos todos porque en esta línea de continuidad de las Administraciones, que, en definitiva, es única, la Administración, haya entendido que el estudio que en su día se encargó por la propia Administración Autónoma sea valioso para su trabajo y no dude que desde mi Grupo, una vez depurado estos mamotretos, evidentemente complicados, bajo un punto de vista incluso técnico, facilitaremos nuestra opinión y cualquier sugerencia y, desde luego, difundiremos -no lo dude- ante los sectores sociales, que hay que movilizar para que inclusive, sectores transportistas en estos momentos especializados en otros modos de transportes pudieran estar interesados en invertir en un modo de transporte con posibilidades de futuro, pudieran atender las -sin duda alguna- necesidades que a futuro va a tener nuestra Comunidad Autónoma, que aquí se definen en ciento y pico miles de personas posibles, que a lo mejor son menos, pero que a lo mejor, exactamente, están bien calculadas, en función de la evidente evolución que el transporte, más que nada, está teniendo en nuestro país de cara a esa movilidad necesaria de las relaciones sociales y económicas.

Simplemente agradecerle y felicitar nuevamente al Director General de Transportes, que deseamos que en esta organización interna que usted va a hacer, y que evidentemente es competencia suya, pueda hacer las mejores gestiones con el Ministerio de Defensa, el Ministerio de Transportes, etcétera, etcétera, que evidentemente no es "moco de pavo". Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO):** Muchas gracias, señor Lorenzo. Por el Grupo Parlamentario de Alianza Popular, tiene la palabra el señor Marcos Oteruelo.

**EL SEÑOR MARCOS OTERUELO:** Sí. Señor Presidente, señor Consejero, Señorías. Bien, pues, cumplo, en primer lugar, con el deber elemental de agradecer al Consejero su información, de comparecer a petición de un Grupo de los que integran la Cámara. Después le quiero agradecer también, particularmente, el habernos enviado la documentación pertinente, aspiración que ha sido secular en esta Cámara y que..., y que no siempre se ha conseguido; entonces, cuando se ha suspirado mucho por una cosa y no se ha conseguido y después se consigue, se agradece más. Quiero también

felicitar al nuevo Director General de Transportes y deseárselo muchísimos éxitos en su cometido, porque serán, indudablemente, beneficios, o beneficiosos para toda nuestra Comunidad. Y, de alguna manera también, a través del Consejero, me he hecho cargo un poco de una sensibilidad interesante, que es saber que el autor del trabajo, pues, no se ha desentendido del trabajo. El hecho de saber que este..., porque claro indudablemente, no sé si sería un señor, sería una empresa, pero habría un responsable. Indudablemente, en este momento, digamos que es el hombre que tiene los hilos mejor cogidos, que tiene los datos más a punto, incluso cuando uno se acerca al campo de trabajo suele adquirir una sensibilidad especial para los problemas. Entonces, será bueno que le agradezcamos también esta buena disposición para con la Comunidad.

En cuanto al tema en sí, pues, lo primero que quiero hacer es prometerle al señor Consejero estudiar a fondo el trabajo, el estudio, analizar a fondo el estudio -porque no he tenido tiempo de hacerlo hasta ahora-; le he echado un vistazo muy por arriba y creo que merece la pena, por su presentación, su estructura y por el resumen que usted mismo ha hecho, me da la impresión de que es un trabajo que vale la pena estudiar con detenimiento, y prometo hacerlo.

También participo con el Consejero en cuanto a la prudencia que hemos de tener todos. Veo que en esto quienes me han precedido en el uso de la palabra, los Portavoces de los distintos Grupos, han coincidido también; ello me alegra, porque, desde luego, no hay cosa más desagradable, incluso más injusta, que desde este lugar, que es un poco el epicentro legislativo y de alguna manera armador de la región, pues que desde aquí emitamos hacia el exterior señales de triunfalismos que después, a lo mejor, se van convirtiendo en decepciones para los castellanos y leoneses. Y como son personas, como son hombres, digamos muy acostumbrados a haber recibido ese tipo de decepciones a través de toda la historia, pues, sería lamentable que le añadiéramos más decepciones. De manera que vamos a darle..., hay que abrirles horizontes. Por lo tanto, emitir pesimismo sería malo, pero tampoco triunfalismos. Le vamos a abrir horizontes, esperanzas, pero moderación en todas ellas. Además lo van a agradecer, porque el talante de nuestros paisanos es así.

En puntos más concretos, creo que es mejor hablar del futuro que del pasado, e incluso más de las perspectivas que se nos abren ahora que de los datos informativos sobre las estructuras del estudio. Entonces, yo quisiera que, de alguna manera, efectivamente, pienso que las líneas aéreas deben montarse más bien desde la Comunidad al exterior, desde el exterior a la Comuni-

dad, pero que no debiéramos desechar a priori ya toda posibilidad de estudiar alguna línea interior, un poco una especie de autobús aéreo circular; podría por lo menos tratar de estudiarse la posibilidad, porque a lo mejor podríamos contribuir un poco a acercar más algunas de las poblaciones de nuestra Comunidad, porque no en vano estamos en la región más extensa de Europa. El triángulo Salamanca-León-Burgos, pues, no está..., no sería ninguna cosa descabellada, que a lo mejor para un medio de transporte de pocas plazas pudiera dar resultado.

Y en cuanto a las... al montaje de líneas exteriores, pues, estoy fundamentalmente de acuerdo en todo lo que el Consejero ha expuesto, con una matización que... - le ruego que me perdone que en este momento, a lo mejor..., que de ninguna manera se interprete que es que falto a esa solidaridad que hemos dicho desde el principio- quiero hacer ver que tal vez no debiéramos entrar..., que tal vez la Junta, como catalizador de estas iniciativas, aunque las transferencias no sean totales en este campo, no debiera de establecer un orden de prioridades muy riguroso, porque me da la impresión que las cifras que se manejan para poner a punto los distintos aeropuertos no son astronómicas, no..., me parecen asumibles, porque, encima, la Comunidad no iba a tener que hacerlo ella, la Junta no iba..., el Gobierno de la Región no iba a tener que pechar él con los gastos íntegros de estos Presupuestos. Sí, desde luego, ha de ser una obra de cooperación y de colaboración de la Administración Central y de otras Administraciones más locales y de la Administración Autonómica y de otras instituciones, las cifras que se han barajado, desde luego, son perfectamente asumibles. Y, entonces, me da la impresión que, como mínimo, los trabajos en Valladolid, por supuesto que sí, que no tengo ningún inconveniente en aceptar que, pues, que el gran aeropuerto de la región se haga en Valladolid, Valladolid, Salamanca, León podrían afrontarse a la vez, y lo digo porque a la hora de la verdad, al final, al final, cuando las empresas vengán a ver si establecen aquí sus servicios, pues, se van a inclinar donde hay demanda, y yo quiero pensar que León, la provincia de León, pues, reúne unas condiciones de demanda, tal vez, superiores a cualquiera de las provincias citadas, porque hay una serie de características: en primer lugar, hay una mayor población. En segundo lugar, hay una población muy..., o relativamente dinámica, dentro del escaso dinamismo de la población castellano y leonesa, pero, en general, hay un..., algo más de dinamismo, algo más de movimientos migratorios. Después, también existe una actividad económica, nimerá e industrial creo que superior a la mayoría de las provincias, cuantitativamente superior, sin más, pero que de ahí sale siempre el movimiento comercial. Y una cosa muy

importante: que es que León lleva mucho tiempo sensibilizada con este tema del transporte aéreo, y, entonces, las instituciones leonesas, particularísimamente la Diputación, la Cámara de Comercio y el Ayuntamiento de León, están muy sensibilizados con este tema, tienen incluso estudios hechos, y..., incluso han tratado de hacer proyectos por su cuenta, sin..., delegados de lo regional, que ahora hay que integrarlos aquí -creo que es bueno para todos-, y, por otro lado, a la hora de la verdad, a la hora de la colaboración económica, se contaría probablemente con una colaboración bastante sólida de estas Instituciones. Todo ello hace que..., sería bueno, sería bueno que si se va a afrontar un trabajo de éstos, de preparación de aeropuertos, que fueran, que se iniciaran no por fases, sino a la vez.

Y bueno, decir también que a eso hay que añadir, aparte de la población y de todas estas razones que he dado, también añadir las distancias racionales para vuelos aéreos. Es decir, León está a una distancia de Madrid, por ejemplo, que permitiría un vuelo aéreo -cosa que de Valladolid es mucho más dudoso-, a una distancia de Barcelona que permitiría también, probablemente, tener una clientela habitual sólida para un vuelo a Barcelona, y Andalucía. Algunos de estos viajes podrían pasar por Valladolid perfectamente.

En resumen, que..., muchas gracias al Consejero. Muchas gracias al..., también que se transmitan al autor del trabajo. Animo a todos, esperanza sí y triunfalismos no.

Muchas gracias.

EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO): Muchas gracias, señor Oteruelo. En turno de réplica, tiene la palabra el Consejero, señor Posada.

EL SEÑOR CONSEJERO DE FOMENTO (SEÑOR POSADA MORENO): Señor Presidente, señores Procuradores. Yo quiero que mis primeras palabras sean de agradecimiento a todos los Grupos por su amabilidad, en primer lugar, felicitando al nuevo Director General de Transportes, y reconociendo en el Consejero, por lo menos, ese deseo de colaboración con la Cámara y de facilitarle a cada uno de los Procuradores los medios necesarios para que puedan ellos, a su vez, colaborar con la Junta, que es lo que se pretende.

Muy rápidamente, porque yo creo que ha habido una coincidencia muy general en los planteamientos hechos desde la Consejería -cosa que no es tampoco de extrañar, porque no es más que la explicación de un estudio que, como he dicho, me ha parecido francamente bueno,

aunque tenga sus defectos, y unas consecuencias lógicas que se derivan del mismo-. Yo puedo coincidir con -no a título de Consejero, sino a título personal- con el..., con don Rafael de las Heras, en que es posible que esa compañía tenga más futuro como vuelos Chárter que como vuelos regulares; yo lo veo más así. Primero, porque actúa más a la demanda. Segundo, porque el establecimiento de una línea regular -y ahí contesto al señor Lorenzo-, en ningún caso, por parte de la Junta, querría yo que supusiera ninguna obligación de tipo subvención ni de ningún tipo. Entonces, el vuelo Chárter tiene otras características, se hace porque hay demanda, y en un momento dado si se suspende, pues, es un servicio que pierde la Comunidad, que todos sentiremos, pero, indudablemente, es porque no se podían hacer; mientras que el vuelo regular parece que lleva implícito una necesidad de apoyo de la Administración que en ningún momento querría yo que así se produjera.

Sí quiero contestar también a don Rafael de las Heras y al señor Sagredo -que les ruego se lo transmitan- que en modo alguno el que yo haya hecho esa diferencia con Torremilanos y con Sanchidrián como deportivo, quiere decir que estén pospuestos, muy al contrario. Como ahí tenemos competencias, nosotros ya estamos estudiando, desde un punto de vista turístico, cómo podemos actuar. Estamos viendo..., y yo sinceramente se lo digo al señor de las Heras, no sé si es ésa la mejor manera: participar nosotros en esa sociedad, si es mejor a través del Patronato de Turismo de la propia Segovia en la Junta, pero quiero decir que ese tema, lo mismo que el de Sanchidrián, son temas que están en marcha y que, por lo tanto, no se deben unir a éste, pero no porque se posponga, sino, muy al contrario, porque el que está pospuesto es éste y no se les puede ver con la misma perspectiva, porque esos son inmediatos y de responsabilidad directa de la Consejería.

Contestando al Portavoz del Grupo Socialista, yo debo decir que aquí..., lo digo con toda claridad y con toda honradez, este estudio, que fue encargado por mi antecesor el señor Lorenzo, indudablemente, tenía ya implícita una visión de futuro. Creo que -insisto- la persona estuvo muy bien elegida, y aquí se lo digo al señor Marcos Oteruelo, que en la charla que yo he tenido con él -yo lo he conocido después de entregar el estudio le he visto un hombre no sólo conocedor, sino entusiasta, que creo que en este caso es más importante que nada, porque, insisto, las dificultades que nos vamos a encontrar van a ser más que muy grandes muy complejas, continuas, administrativas, que desaniman, y tener a alguien entusiasta, conocedor, que nos puede ayudar, es algo muy importante.

En cuanto al tema de la localización del aeropuerto,

yo no he querido, insisto, poner unas prioridades absolutas, pero creo que debemos ser conscientes en que hay que ir aprovechando las realidades que ya existen. Indudablemente, el aeropuerto de Villanubla es una realidad... Ahí admito la ironía del señor Lorenzo, buen parlamentario, que aprovecha para hacer su referencia al pasado, pero, ciertamente, Villanubla, en estos momentos, está en una situación privilegiada para estos pasos que estamos dando. Ello no quiere decir que León ni Burgos se olviden. Porque lo que pasa es que ese estudio, si se me permite la pedantería, de coste-beneficio, en el caso de Valladolid yo creo que -sin estudio- es obvio que las pequeñísimas inversiones necesarias en infraestructura para dotar a ese aeropuerto para hacer cualquier tipo de vuelo Chárter justifica el beneficio. ¿Dónde está el problema? En si hay demanda suficiente para que ese avión que vuelva pague sus costes, pague su estancia de aeropuertos. Pero lo que es obvio es que el coste de infraestructura está perfectamente pagado. Otro estudio se exige en León donde, en efecto, la demanda potencial, a lo mejor, y esto lo digo a título personal, puede que sea más fija porque sea más fácil ir de Valladolid a Madrid a coger el avión que de León, de Ponferrada a Avilés a coger ese avión. Entonces, a lo mejor ahí hay otros componentes que juegan, pero hoy por hoy, como infraestructura, no cabe duda que Valladolid va por delante.

Yo sí le diría también al señor Lorenzo que, en efecto, no se han movido mucho las cosas en las Comunidades, pero sí algo. Hay una noticia, que recojo..., en el "ABC" del veintidós de Enero, que dice: "Comunidades Autónomas e IBERIA estudian la creación de una compañía aérea regional". Se han juntado Cataluña, Baleares, Valencia, Murcia, han hablado con IBERIA; no empezaría a funcionar como pronto hasta el ochenta y nueve, pero ya hay movimientos. Parece incluso que ahí el INI está dispuesto a hacer una aportación cuantiosa, motivo también por el cual yo creo que hay que explorar esa actuación con el INI..., bueno, que aquí quizá está animado por, indudablemente, unas posibilidades de tráfico muy superiores a las nuestras -no cabe duda-, pero, sin estar sobre ellos en todo momento.

Y finalmente, y ya para terminar, decir que la oferta que ha hecho la Consejería de crear, digo, ese grupo de trabajo continuo, yo querría, y animo a todos los señores Procuradores, que si... por su condición precisamente de miembros de la Comisión de Transportes, es muy posible que tengan contactos, que personas, entidades, incluso empresas, se acerquen en algún momento para pedirles cualquier tipo de informe, cualquier tipo de opinión, que no duden, en todo momento, en ponerse en contacto con la Consejería,



más concretamente con el Director General de Transportes Terrestres, para todo lo que les podamos facilitar de información hacia ellos y, a su vez y se lo agradecemos de antemano, de la información que, por parte de cualquier persona o cualquier entidad con la que contacten, nos puedan ofrecer a nosotros. Muchas gracias.

**EL SEÑOR PRESIDENTE (SEÑOR MARTIN VIZCAINO):** Muchas gracias, señor Posada. En esta sesión de guante blanco, donde todos los Grupos son coincidentes, en turno de réplica, si los Portavoces quieren hacer uso de la palabra...

Entonces, si algún otro Procurador miembro de esta Comisión quiere hacer alguna pregunta al Señor Consejero... Y si no es así, si algún Procurador no miembro de la Comisión, presente en la sala, quiere hacer alguna pregunta al señor Consejero...

Pues, señores Procuradores, señor Consejero, muchas gracias. Se levanta la sesión.

(Se levantó la sesión a las diecinueve horas quince minutos).