

## **Compromiso con nuevas Infraestructuras**





## Compromiso con nuevas Infraestructuras

Para los ciudadanos de todas las provincias y todas las comarcas.

### Adquirir la condición de territorio intermedio del Noroeste, Oeste y Centro de la Península

Nuestra idea de una Comunidad plural, vertebrada y solidaria es incompatible con una Castilla y León de dos velocidades, en la que existen graves diferencias entre unas provincias y comarcas y otras, que se despueblan, que envejecen, que pierden perspectivas de futuro y se ven obligadas a competir con los salarios más bajos, con niveles sociales y ecológicos deteriorados. Los socialistas ofrecemos un **proyecto para la igualdad** entre todas las comarcas y provincias de nuestra Comunidad y entre todos los ciudadanos, con independencia del lugar en donde vivan.

La cohesión económica y social entre las provincias de Castilla y León se debe basar, por tanto, en un desarrollo equilibrado de las infraestructuras básicas energéticas, de transportes y comunicaciones; y de las nuevas infraestructuras que posibilitan el acceso a las innovaciones tecnológicas, a la mejora de la productividad y de la competitividad y, en definitiva, a la modernización. Se trata, por tanto, de potenciar el factor locacional al objeto de captar las inversiones necesarias que posibiliten un “crecimiento sostenible” y permitan competir en valor añadido.

Defendemos una Castilla y León más justa, un proyecto que requiere de un impulso decidido para corregir y subsanar las deficiencias existentes en el actual nivel de “infraestructuras tradicionales”, así como la aplicación de los recursos económicos necesarios para la creación y dotación de las “infraestructuras de nuevo cuño”. Por ello, los socialistas proponemos otra forma de planificar las infraestructuras para garantizar la vertebración territorial y el desarrollo sostenible de la Castilla y León plural del siglo XXI.



### **La cohesión de las provincias y comarcas de Castilla y León**

---

La **cohesión** es la alternativa que permite hacer real la **igualdad de oportunidades**, las posibilidades de **futuro** de todas las Comunidades españolas. A la vez la **planificación de las infraestructuras** es la herramienta que permite impulsar el desarrollo económico y social **de forma equilibrada** entre los distintos territorios.

Para lograr **una Comunidad más justa**, debemos **revisar a fondo** el actual mapa de las infraestructuras, que sigue respondiendo en gran medida al modelo del viejo **Estado centralizado** del siglo XIX, más que a un proyecto acorde con la **modernización** y el **desarrollo sostenible** de la una nueva Castilla y León plural en el siglo XXI.

### **Alternativa: Un nuevo mapa de Castilla y León**

---

Es hora ya de trabajar en el dibujo conjunto de un nuevo mapa: el **nuevo mapa de las infraestructuras** para la **Castilla y León plural** del siglo XXI. En él los socialistas proponemos **otra forma de plantear las infraestructuras** para una **Comunidad en red**, cuya prioridad fundamental sea la **cohesión** y el **equilibrio** territorial entre todas las provincias y comarcas, con un **planteamiento global**. La red de infraestructuras del siglo XXI debe comprender tanto la **red viaria** y los **ferrocarriles**, los **puertos** y los **aeropuertos**, los **gaseoductos** y la **red eléctrica** o la **red telefónica**, así como las **nuevas redes de telecomunicaciones**.

Por eso defendemos un **nuevo mapa de Castilla y León**, confeccionado y participado por todos los municipios de la Comunidad; un nuevo mapa de las infraestructuras capaz de **vertebrar territorios estructurados en redes de comarcas y municipios**, donde los ciudadanos tengan la garantía de que pueden desarrollar sus proyectos de vida **sin riesgo de quedar marginados** del bienestar y del progreso para sus familias, planteamiento que debe avanzar en mayor **cohesión** económica y social, que sirva para frenar la consecuencia más grave de la Comunidad que se extiende por casi todas las provincias: **la despoblación**.



### Un Plan Estratégico de Infraestructuras

En primer lugar, es necesario **evaluar nuestra actual red** de transportes y telecomunicaciones desde el punto de vista de su eficiencia social, ambiental y económica, con el fin de construir de forma consensuada el nuevo mapa, defendiendo que la inversión en infraestructuras se evalúe no sólo por su **rentabilidad económica**, sino también por su **rentabilidad social**, por su contribución a la **modernización** y al **desarrollo sostenible** de una nueva Castilla y León.

El nuevo Plan Estratégico de infraestructuras que propondrá el próximo Gobierno Socialista de la comunidad deberá reunir, básicamente, **tres condiciones**: accesibilidad, complementariedad y sostenibilidad.

1. **La accesibilidad** en la era de la globalización. Es una condición de la que dependerá, cada vez más, la **igualdad de oportunidades** de los ciudadanos con independencia del territorio en el que vivan. Y ello en relación con la posibilidad de acceder a otros territorios de la **Península Ibérica**, de **Europa** o del resto del **mundo** en igualdad de condiciones tanto desde el punto de vista del transporte de personas y mercancías, como desde el punto de vista de la comunicación entre ciudadanos, empresas e instituciones.
2. **La complementariedad** es condición básica para la **viabilidad** y la **eficiencia** del nuevo modelo de infraestructuras: Es imprescindible la **planificación de sistemas intermodales de transporte** que permitan tanto la posibilidad de conectar distintos **territorios** como la conexión de un mismo territorio mediante distintas **modalidades** de transporte o de sistemas de comunicación.
3. **La sostenibilidad** alude tanto a la obligación de evaluar el **impacto ambiental** de las nuevas infraestructuras en un territorio como el español, caracterizado por la **riqueza y diversidad de su patrimonio cultural y natural**; como a la conveniencia de alimentar la nueva red de transportes y comunicaciones con **fuentes de energía alternativas** a las derivadas del petróleo y, en la mayor medida posible, **renovables y autóctonas**; atendiendo al reto cada vez más apremiante de la **lucha contra la despoblación**.



Todo nuevo proyecto de infraestructuras en la Comunidad de Castilla y León tendrá que llevar incluido obligatoriamente no solo un Análisis de Impacto Ambiental, sino una **Evaluación del Efecto sobre los Objetivos de Sostenibilidad**, con una concreción cuantificada de los efectos positivos y negativos que puedan estimarse sobre dichos objetivos, de tipo económico, social y medioambiental.

Se establecerá de este modo desde la Administración de la Comunidad un **Plan Estratégico de Infraestructuras** que coordine los Planes existentes y las actuaciones de las distintas Administraciones Públicas y de los agentes privados, y ejecute inversiones imprescindibles, tales como:

- Redes ferroviarias de alta velocidad, aeropuertos, carreteras, áreas de transporte intermodal y logística.
- Infraestructuras medioambientales (Centros de Tratamiento de Residuos, redes de riego, depuradoras, etc)
- Infraestructuras energéticas (oleoductos, gaseoductos, etc.).
- Infraestructuras telemáticas y parques de innovación.
- Infraestructuras urbanísticas para localización de suelo residencial, industrial y terciario.

---

### Una nueva y completa Red de Carreteras

El próximo gobierno Socialista de la Comunidad concretará cómo y cuándo se van a hacer. Es básico, por tanto, el **fijar prioridades, plazos y características de la construcción del nuevo mapa viario**. Podemos plantear que las obras prioritarias deban incluirse en una **primera etapa de cuatro años** de duración. Un planteamiento de este tipo permitiría **valorar el grado de cumplimiento en plazos intermedios, corregir desviaciones y poder plantear modificaciones por razones de eficacia, oportunidad o conveniencia**.



Además hay que plantear ya el **debate de la calidad territorial de las infraestructuras**. No valen autovías o autopistas que transcurran por el territorio con elevadas limitaciones de accesibilidad. Que sirvan a nudos importantes y poblados en origen y destino, pero inaccesibles a localidades intermedias.

Para los socialistas es importante trabajar en la **potenciación de la actual Red de Carretera de Alta Capacidad con un diseño “en malla”**, de manera que se consiga una vertebración del territorio mucho más equilibrada en forma de ejes “verticales” y “horizontales”, como método y modo de mejorar la competitividad de todas las provincias y comarcas de Castilla y León.

Ahora los llamados planes incluyen casi todo al mismo tiempo y en todos los sitios, pero sólo son listados de obras con presupuestos globales. Nadie conoce su calendario exacto; sus plazos; la definición exacta de los accesos a localidades intermedias o el compromiso real del PP con el desarrollo de nuestra Comunidad.

Además hay que empezar a plantear el **debate de la calidad territorial de las infraestructuras**. No valen autovías o autopistas que transcurran por el territorio con **elevadas limitaciones de accesibilidad**. Que sirvan a nudos importantes y poblados en origen y destino, pero inaccesibles a localidades intermedias. El actual debate sobre los trazados de la **Autovía del Duero o los problemas existentes en Zamora, en Aguilar de Campoó o en Miranda de Ebro** son un buen ejemplo y que han puesto este asunto de actualidad

Hay que plantear el **problema derivado de la construcción de la últimas autopistas de peaje** (Ávila–N VI, Segovia–N-VI y León–Astorga) y la modificación de otro proyecto que afecta a Castilla y León: Soria-Tudela.

El PSOE desarrollará un Plan de Carreteras que permita **adecuar la red viaria de Castilla y León tanto a las necesidades internas de movilidad de los ciudadanos y del transporte de mercancías como a la comunicación con otras Comunidades Autónomas**. Para ello, nos comprometemos a:



1. Se definirá un **Plan de carreteras que jerarquice la red viaria de la Comunidad y de las Diputaciones Provinciales**, que estudie su complementariedad, y potencie **convenios entre ambas administraciones con el fin de modernizar la red, racionalizar las inversiones**, mejorar su conservación y la vialidad invernal y evitar actuaciones que provoquen déficits en las Corporaciones Provinciales.
2. El Plan de carreteras, definirá un programa a cuatro años, **que priorice las actuaciones en autovías, vías rápidas y carreteras convencionales, que deben ser objeto de una acción especial, y una financiación extraordinaria**, sin coste para el usuario, y que completen la red principal entre capitales de provincia y cabeceras comarcales.
3. Los **itinerarios básicos entre capitales de provincia competencia de la administración central**, serán objeto de especial seguimiento y coordinación, como son los ejes: **León-Valladolid-Segovia**, con posible tramo común hacia Adanero; el **corredor del Duero -Soria-Aranda-Valladolid-Zamora-**; la **conexión de Ávila con Salamanca y Valladolid**; la **Ruta de la Plata**; los ejes **Palencia-Aguilar, Aguilar-Cantabria y Aguilar-Burgos o Soria-Medinaceli**, deben dotarse de plazos de ejecución mucho más ágiles y concretos.
4. La ejecución de **variantes y rondas de circunvalación, en el entorno de las ciudades, debe integrarse ambientalmente de forma adecuada**, evitar el paso de vehículos pesados y mercancías peligrosas por los núcleos de población y servir a los tráficos locales de "agitación", **mejorando la calidad de vida del ciudadano**.
5. La **conservación del patrimonio viario debe plantearse como un aspecto básico de la política de carreteras**, asegurar su viabilidad técnica y económica y racionalizar su coste es fundamental en nuestra región.
6. El desarrollo también, a iniciativa de la comunidad, de los **programas de seguridad vial**, que posibiliten la reducción de accidentes deben formar la parte esencial de las anteriores actuaciones.



El ritmo inversor quedará ajustado a las posibilidades presupuestarias públicas, que también deberán cubrir proyectos dirigidos a aportar un mallado y una cobertura de calidad al conjunto del territorio regional, tales como los orientados a **completar la red de enlace transversal con las vías radiales**, con la elaboración de un **Plan Regional de Carreteras** que defina las prioridades, el volumen de inversión y los plazos de ejecución, siempre de acuerdo con el **Análisis de Efectos sobre los Objetivos de Sostenibilidad**.

### **Compromiso con los Transportes en Castilla y León**

---

**El desarrollo de intercambiadores** se muestra como una de las herramientas más potentes para alcanzar los **objetivos de movilidad sostenible** que propugnamos, aprovechando de cada solución de transporte pública y privada su uso responsable en los trayectos en que tienen su mayor eficiencia, complementándolos para conseguir el óptimo de satisfacción global.

Por tanto, disponer de **más y mejores intercambiadores** se sitúa como una de nuestras estrategias a priorizar. La defensa de la intemperie en los transbordos, la reducción de distancias y tiempos de viaje, y en definitiva la consecución de que la transición entre las diferentes etapas de desplazamiento se realice de la manera más amigable posible para el ciudadano son elementos que van a aportar una importante mejora de calidad y utilización del servicio de transporte.

Es imprescindible **racionalizar y ordenar las redes de Autobuses que unen los municipios de Castilla y León**, especialmente en las líneas periféricas, donde el problema más importante es la falta de transporte público, o su falta de adecuación en horarios y frecuencias entre los núcleos rurales y los centros comarcales prestadores de servicios (centros de enseñanza, hospitales comarcales, servicios sociales, etc) ... La acción de la Administración no puede limitarse a la subvención de las líneas deficitarias: hay que proponer otras cosas, o ya sea en la conexión intermunicipal y transversal. Para ello nos proponemos:



- La integración de los autobuses interurbanos **en modalidades de bono bus** con las líneas de autobuses urbanos de las principales ciudades, a fin de mejorar los transportes metropolitanos en Castilla y León.
- El refuerzo del servicio en materia de frecuencias, coordinación entre líneas y horarios y la **modernización del parque en líneas interurbanas de autobuses, prestando especial atención a las conexiones entre las cabeceras de comarca y las capitales de provincia de Castilla y León.**
- Reanudación del **servicio de transporte entre Segovia y Madrid**, imprescindible para miles de universitarios segovianos y para el impulso a las relaciones sociales y económicas entre las dos Comunidades.
- **Ampliación y mejora de los servicios comarcales de transporte** en materia de frecuencias, coordinación entre líneas y horarios con sus cabeceras de comarca.
- La adopción de **medidas específicas destinadas a los jóvenes:** líneas de fin de semana con áreas de ocio y diversión implantando “servicios Búho”, mejorando así las condiciones de viabilidad y de seguridad vial.

### **Compromiso con una Nueva Política Tarifaria**

---

Los socialistas seguimos convencidos de que uno de los componentes esenciales de la política tarifaria ha de ser la **captación de nuevos viajeros**, consiguiendo que por su propio **interés los conductores de vehículo particular opten por dejarlo aparcado en su domicilio y ampliando el uso de un transporte público de alta calidad** por capas cada vez mayores de población, como objetivo directamente ligado a la sostenibilidad.



Para ello, es fundamental, junto al esfuerzo inversor que exigirán las medidas hasta aquí propuestas, modificar la tendencia al descenso que, durante los mandatos del Partido Popular ha experimentado la contribución del Estado a través del Ministerio de Fomento a la financiación del transporte público. Para ello:

- Como medida prioritaria, demandaremos del Estado **una mayor aportación de recursos a la financiación del transporte colectivo.**
- Se ampliará la edad para adquirir el **abono joven** hasta los **30 años.**
- Se estudiará **la adaptación de las tarifas actualmente existentes** con el fin de beneficiar, sobre todo, a los colectivos que más utilizan el transporte público.
- Se promoverá una **acción tarifaria de choque consistente en el billete de cobertura horaria multimodal**, que permitirá la utilización de los distintos medios de transporte en el espacio de una hora.



## ***Un Plan Ferroviario para Castilla y León.***

---

### **La importancia de las comunicaciones en Castilla y León.**

Castilla y León ocupa una posición estratégica en el sistema de comunicaciones de la Península Ibérica, **posición que le debía permitir un desarrollo armónico de todo el territorio regional. A pesar de que en las dos últimas décadas se ha producido un importante esfuerzo inversor desde la Administración del Estado**, con un mayor sentido de ordenación territorial tras la aprobación del Primer Plan de Infraestructuras por parte de un gobierno Socialista, **éste se ha llevado a cabo contemplando de forma secundaria los intereses específicos de Castilla y León.**

**El Ferrocarril es un magnífico ejemplo de ello.** El empuje de un proceso industrializador basado en el transporte por carretera provocó su abandono en nuestra Comunidad, a pesar de ser indudablemente más eficiente. **No se mantuvo un equilibrio entre dos modos de transporte que deberían ser complementarios y no excluyentes**, como así ocurre en otros países y regiones de la Unión Europea. Pero la fuerte sensibilización de la sociedad hacia las consecuencias negativas de una actividad poco respetuosa con el Medio Ambiente, **está consiguiendo que el Ferrocarril recupere su protagonismo**, tal y como se señala asimismo en el **Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea, que comienza a dibujar una completa Red Transeuropea.**

Habitualmente, no somos conscientes de los graves impactos ambientales provocados por el transporte por carretera. Es alarmante que en los últimos 15 años las emisiones de CO<sub>2</sub> (el principal gas de efecto invernadero) **debidas al transporte hayan aumentado el 40% en Europa, esperándose que para el año 2010 aumenten otro 30%.**

Es el transporte por carretera uno de los factores que **impide a la Unión Europea alcanzar los compromisos de Kyoto para estabilizar las emisiones**, a pesar del gran esfuerzo hecho para reducir las emisiones industriales.



## **Situación del Ferrocarril en Castilla y León. Dos sistemas para vertebrar una Comunidad.**

---

**“Tan sólo el 6,99% de los municipios menores de 10.000 habitantes dispone de acceso directo al ferrocarril en nuestra Comunidad. Aunque todas las capitales de provincia tienen servicios ferroviarios, algunas de ellas no pueden comunicarse entre sí. Las provincias de Soria y Segovia están aisladas del resto de la Comunidad; Salamanca de Zamora y ésta de León.”** Esto lo afirma el Plan de Desarrollo Regional 2000 – 2006 cuando habla del Ferrocarril, sobre el que insiste el Consejo Económico y Social en su Informe sobre Desarrollo Territorial e Infraestructuras de Transporte en Castilla y León de Marzo de 2002.

Por tanto, el desarrollo de la red de Alta Velocidad en Castilla y León **no debe servir de excusa para *desinvertir en la red existente de ferrocarriles* o para no plantear mejoras al servicio de las relaciones ferroviarias entre las ciudades de la comunidad**, introducción de **cercanías** y sobre todo el fomento del **transporte de mercancías**.

El ferrocarril **presenta en Castilla y León un grave déficit en cuanto al transporte de mercancías, vinculado tanto a la lentitud de sus tráfic**os y a la mediana fiabilidad de los plazos como a su incapacidad para alcanzar mercados que precisan del transporte puerta a puerta. Se habla de transporte combinado y se reconoce en los planes la importancia de la logística, pero **no existe una política que oriente las iniciativas ni unas directrices que articulen y moderen la actual eclosión de iniciativas locales en la materia: puertos secos, centros logísticos, etc...**, algo de extraordinaria relevancia en una Comunidad dotada de una importante red de infraestructuras de transporte, cuyos flujos son potenciales fuentes de riqueza, si la gestión es la adecuada.

Con el Plan de Infraestructuras vigente se crean dos redes férreas diferenciadas: **la red de alta velocidad**, con el ancho de vía internacional y especializado en **viajeros**, fundamentalmente para largo recorrido, y **la red convencional**, con ancho de vía ibérico y **especializado en mercancías**, aunque también servirá para **cercanías** y para aquellas otras relaciones de viajeros que no puedan servirse mediante la red de alta velocidad.



A ellas hay que sumar los ferrocarriles de **vía estrecha**, también presentes en nuestra Comunidad.

La segregación de los servicios AVE respecto al resto beneficia tanto a unos como a otros en la gestión de su circulación, pero no siempre es materialmente posible (por problemas de espacio físico) ni deseable (**una red puede complementar a la otra en determinados territorios**), sobre todo cuando se basa en su distinto ancho de vía, lo que **generará incomunicación entre ellas, salvo por los intercambiadores que se dispongan en los puntos de conexión, y ocasionará unos problemas de explotación de gran calibre**.

**La implantación del sistema de dos redes precisará de un largo periodo, no inferior a los veinte años**, de manera que esta transición supondrá un esfuerzo de gestión y de recursos ingente, todo ello sin que se haya planteado un debate ni se haya explicado cómo se va a acometer la decisión de establecer dos anchos de vía sobre la base de la actual de RENFE.

La Red de Alta Velocidad tiende a conectar Madrid con las fronteras y puertos de España y tiene una lógica centralista evidente que ciertamente responde a la demanda potencial y a la entidad de los tráficos (**Madrid es origen o destino de más del 50% de los trenes de RENFE**), pero que puede conllevar disfunciones desde el punto de vista del interés autonómico, y más desde el de una Comunidad tan invertebrada como la nuestra.

Los Socialistas de Castilla y León consideramos como **clave y prioritaria la conexión con Portugal (Eje Francia-Valladolid-Salamanca-Portugal)** que recoja los tráficos internacionales entre Francia y Portugal y que se desarrollaría con Oporto o Aveiro. Podría servir además, según los planes a los que nos estamos refiriendo, como una conexión alternativa de Portugal y su zona Norte con Madrid a través de Salamanca.

Además debemos realizar actuaciones encaminadas a la preservación, mejora y, en algunos casos, puesta en uso de otras infraestructuras ferroviarias de Castilla y León, como medio de mejora del potencial económico y turístico de nuestra comunidad. Por ello los socialistas de Castilla y León realizaremos una valoración de las líneas que pueden ser **susceptibles de requerir una inversión en su mejora** con tres fines principales:



- La **nueva ejecución de líneas para el transporte de viajeros**, ya que existe una demanda real que haría viable su aprovechamiento.
- La **creación y potenciación de las líneas de transporte ferroviario de mercancías**, sobre todo tras la aprobación de la ubicación en la Comunidad de varios Puertos Secos y Terminales de Carga en Aeropuertos.
- La **potenciación de los trenes turísticos**, ciclorraíles, velorraíles, dresinas, etc., en el territorio de nuestra Comunidad.

### Análisis de las líneas ferroviarias de Castilla y León.

#### Red Tipo A (Principales Corredores de Tráfico ferroviario)

##### Subred Tipo A1 (línea de Doble Vía Electrificada).

- Madrid-Hendaya
- Venta de Baños-León
- Magaz-Palencia
- Madrid-Zaragoza

##### Subred Tipo A2 (línea de Vía sencilla Electrificada).

- León-Gijón
- León-La Coruña

#### Red Tipo B (Trayectos Afluentes de la red principal A).

- Palencia-Santander
- Madrid-Burgos
- Medina del Campo-Fuentes de Oñoro
- Medina del Campo-Orense
- Villalba-Segovia

#### Red Tipo C (Trayectos de tráfico débil).

- Torralba-Soria
- Soria-Castejón (está cerrada en estos momentos).
- Segovia-Medina del Campo (sustituida por Alta Velocidad en estos momentos).
- Ávila-Salamanca
- Toral de los Vados-Villafranca del Bierzo
- Salamanca-Valdunciel
- Astorga-La Bañeza

Tipo de línea	Electrificadas	Sin electrificar	Total
Línea doble	603	0	603
Línea sencilla	360	1013	1373
Líneas FEVE	0	252	252
Líneas JCyL	0	(51*)	(51*)
Líneas cerradas	-	-	(844**)
<b>TOTAL</b>	<b>RENFE 963</b>	<b>RENFE 1013</b>	<b>RENFE 1976</b>

\*Propiedad de la Junta de Castilla y León: Ponferrada Villablino, gestionada por la MSP por 50 años.

\*\*Tramos y líneas cerradas por RENFE en Castilla y León.



### **Un compromiso socialista con el Ferrocarril.**

---

Los socialistas de Castilla y León nos proponemos elaborar un **Plan Ferroviario propio de la Comunidad**, planteando las necesidades desde la perspectiva autonómica. **En su financiación tiene que colaborar decididamente la Administración Central**, debido a que Castilla y León **mantiene graves problemas de desequilibrios internos que precisan una especial atención**, para impedir que se acentúen si desaparece la aportación equilibradora de los fondos europeos.

En este plan partiremos de la necesidad de **intercomunicar las provincias, en especial los núcleos urbanos de la comunidad** (no sólo las capitales o grandes ciudades, sino también los centros comarcales de cierta entidad para mantener el equilibrio en el territorio). Esto supone **aprovechar tramos cerrados** en su momento, pero con los nuevos parámetros, situaciones y perspectivas del siglo XXI.

La España del siglo XXI necesita **recuperar el tren como un medio de transporte moderno y de progreso**. En Castilla y León el grave problema del envejecimiento de la población y el despoblamiento, resultado de las políticas aplicadas durante 16 años de gobierno del Partido Popular, hace más necesaria, si cabe, una seria apuesta por el transporte como servicio público, simbolizado en el Ferrocarril.

Por ello los socialistas de Castilla y León apostamos por un modelo ferroviario que **integre la Alta Velocidad, compatible para pasajeros y mercancías, al resto de la red**. Una red concebida con parámetros del siglo XXI, donde **todas las líneas permitan desarrollar, al menos, velocidades de 160 Km/h** en los tramos más difíciles.

Para evitar esto, es vital que **la modernización de toda la red se realice utilizando traviesas polivalentes**, para permitir su fácil cambio, y **posibilitar así el transporte de mercancías y pasajeros con calidad suficiente y la interoperabilidad con el resto de Europa**.



También los trenes han de contar con **ejes intercambiables** para poder circular indistintamente por los dos anchos mientras se normaliza esta situación, e incluso **implantar en todas las nuevas construcciones de la Red el uso de tres carriles**, compatibles para ambos tipos de materiales rodantes, tal y como se estudia en estos momentos en Castilla y León al objeto de ser aplicado en otros muchos lugares.

### Plan Ferroviario de Castilla y León.

Un **Plan de mejora y extensión del transporte ferroviario en Castilla y León** debe partir del reconocimiento de la importancia de este medio, para conseguir un **sistema de transportes moderno, eficiente y accesible, alternativa a los problemas provocados por el predominio de la carretera**. La red ferroviaria **tiene que “vertebrar” la Comunidad, y “estructurar” el conjunto del transporte** en torno a los nodos del sistema ferroviario, las estaciones, y los servicios complementarios.

La liberalización del mercado del transporte no puede suponer el **desmantelamiento de la oferta ferroviaria, limitándola a unos pocos servicios de “mayor rentabilidad”**. Por el contrario, se debe incluir la consideración de la rentabilidad social de servicios “no rentables” financieramente. La forma más habitual de hacerlo son los contratos por prestaciones de servicios de interés social, como los planteados en Francia en los acuerdos entre las regiones y la SNCF. **La extensión de la práctica de los Contratos Programa (con criterios sociales y regionales), incluyendo la prestación de servicios de tipo social puede ser un elemento clave en esta nueva política.**

La gestión de empresas de titularidad pública ha de ser transparente, eficiente y “rentable”, incluyendo el reconocimiento de los ahorros inducidos (económicos y ambientales) que proporciona una buena red ferroviaria al conjunto de la sociedad y a las economías locales.



Y utilizando la subvención pública como elemento de reequilibrio para servicios que no puedan autofinanciarse, pero socialmente necesarios. No olvidemos que documentos como el Libro Verde “Hacia una tarificación equitativa y eficaz del Transporte” (1996), o el reciente Libro Blanco del Transporte (2001) proponen además otros sistemas.

La “vertebración del territorio” y el equilibrio territorial exigen la puesta al día del sistema ferroviario, con criterios y medios que hagan posible una “competencia” real con el resto de modos. **La modernización y extensión de las redes existentes conseguirá que el ferrocarril ponga en juego todo su potencial, mediante el fomento de la intermodalidad, del transporte combinado, y de las estaciones como nodos privilegiados de transferencia intermodal.**

Los socialistas de Castilla y León creemos necesario que este Plan Ferroviario de Castilla y León debe incluir al menos los siguientes contenidos:

- **Evaluación profunda del actual sistema de transportes**, de su eficiencia social, ambiental, y económica.
- **Coherencia entre las políticas territoriales y de transportes**, que defina prioridades para el transporte colectivo y modos no motorizados.
- **Asumir las transferencias del Estado en materia de Ferrocarriles de Vía Estrecha como ya gestionan otras Comunidades.**
- Definición de **unos objetivos generales y otros específicos para el fomento de la utilización del ferrocarril.**
- **Creación de la Empresa Pública Ferrocarriles de Castilla y León** para la gestión de las líneas ferroviarias transferidas y aquellas nuevas que se estimen pertinentes realizar en la Comunidad.
- **Fomento de la intermodalidad**, de la conexión entre redes de transporte, la conversión de las estaciones de ferrocarril en nodos o intercambiadores modales, y la mejora de la accesibilidad a las mismas.
- Potenciación del **transporte de mercancías por ferrocarril**, creando una red de estaciones de mercancías y centros de intercambio modal.



- **Adecuación y mejora de las líneas ferroviarias existentes**, modernizando vías, rectificando puntos negros, pasos a distinto nivel, incluyendo travesías subterráneas de las áreas urbanas, y desdoblamiento y electrificación de vías. Como criterio general, toda la red tiene que permitir velocidades mínimas de 160 Km./H. Esta debe ser una actuación del Nuevo Ente Administrador de Infraestructuras Ferroviarias del Grupo Fomento.
- **Intervención de la Junta en la gestión** de las redes que sirven el ámbito autonómico, con acuerdos con Comunidades limítrofes para la revitalización y gestión de líneas compartidas.
- Estudio de las **necesidades de extensión de líneas** y conexión entre líneas existentes.
- **Integrar la red ferroviaria de Castilla y León**, creando e integrando redes y líneas de diferentes medios de transporte colectivo, con sistemas de tarifas unificadas.

**El Plan contemplará un calendario de aplicación y una seria previsión de financiación, así como las adecuadas medidas y organismos de control y seguimiento, contando con la participación de la sociedad.** El primer paso mientras se elabora este Plan, será la puesta en marcha de nuevos servicios ferroviarios intercomunicando las ciudades y pueblos de Castilla y León hoy insuficientemente servidos.

### **Compromisos Socialistas en los Ferrocarriles de Castilla y León.**

Los Socialistas de Castilla y León desarrollaremos como principales las siguientes actuaciones en los Ferrocarriles de la Comunidad, apostando por ellos como eje del sistema de transporte de personas y mercancías:

#### **1. Empresa Pública Ferrocarriles de Castilla y León**

**Un ferrocarril público, con la creación de la Empresa Ferrocarriles de Castilla y León** para la gestión de las líneas ferroviarias transferidas y aquellas nuevas que se estimen pertinentes realizar en la Comunidad, **y de calidad, que vertebré el territorio y de servicio a las diferentes demandas de la sociedad**, a las necesidades de la mayoría de la población.



Se trata también de aprovechar al máximo las infraestructuras existentes, modernizando las líneas actuales, con preferencia a la creación de nuevos corredores paralelos.

Es clave, por tanto, para Castilla y León y para la conexión de todas sus ciudades, la existencia de **una red de ferrocarriles convencional especializado en transporte de personas** (regionales y cercanías) **y de mercancías**, aunque también servirá para acercarse y enlazar con el resto de líneas de Alta Velocidad “cerradas” para los grandes transporte de largo recorrido.

Nos comprometemos a **impulsar la mejora de líneas ya existentes** para conseguir los parámetros que hemos mencionado con anterioridad. Esto quiere decir que **los socialistas de Castilla y León nos opondremos a posibles cierres de líneas actualmente en uso.**

### **Red de Alta Velocidad.**

Los Socialistas de Castilla y León creemos asimismo conveniente que **se realicen y agilicen los trabajos necesarios para que la conexión de Alta Velocidad llegue de Valladolid a León en el año 2007**, debido a que **el trazado León - Valladolid genera pocos problemas y costes y puede acelerar la vertebración de la Comunidad.** Además, ambas ciudades tienen ya creadas las Sociedades para la integración y soterramientos –en su caso- de estas infraestructuras.

Pedimos además que se realice la **conexión por Alta Velocidad de Ponferrada con Galicia**, además de la ya planteada conexión por Zamora, al entender **que tanto la demanda con la posibilidad de conectar Galicia más directamente con la salida hacia Francia es viable.**

Es indudable que el eje del Duero tiene una gran importancia para Castilla y León, no sólo por ser un corredor natural que **vertebra el territorio regional, sino porque comunica con espacios especialmente dinámicos de la Península, como el Ebro y la costa Mediterránea, especialmente Cataluña.** Por ello los Socialistas de Castilla y León proponemos la **conexión de Valladolid y Soria mediante la Alta Velocidad.**



Los socialistas creemos que este eje es fundamental para **conectar al resto de la Comunidad con la única provincia y ciudad de Castilla y León que quedaría aislada de conexión ferroviaria**. Además, dotándole de la necesaria multimodalidad, **posibilitaría la comunicación de localidades como Tudela de Duero, Peñafiel, Roa, Aranda de Duero, El Burgo de Osma, Soria o Almazán**.

La importancia de la línea es mayor si cabe al reforzar la **comunicación intrarregional de la zona más excéntrica, y despoblada de la Comunidad, la provincia de Soria**. Su conexión además con la línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona **permitirá, también, una comunicación moderna y rápida de Soria, sin olvidar Almazán, y una salida a los tránsitos de la Comunidad, de Portugal y del Oeste de España hacia la zona Mediterránea**.

### **Ferrocarril de la Vía de la Plata.**

Será el eje vertebrador del **Oeste de la Comunidad, la zona con mayores problemas de desarrollo social y económico de la Comunidad y España**. Posibilitará la conexión con líneas importantes como las que comunican con **Galicia, Asturias, Extremadura y Portugal**. Es urgente para el PSCyL recomponer el trazado de la Vía de la Plata, no ya sólo para aplicarle las características de velocidad, comodidad y seguridad propios del ferrocarril del siglo XXI, sino para mejorar la conexión con otras líneas.

El tren Vía de la Plata **conectará las ciudades de León Zamora y Salamanca**, y además estará conectado con otros varios ejes transversales: así en León y en Astorga coincidiría con el **León – Ponferrada**, en Zamora lo hará con el **Medina del Campo – Puebla de Sanabria, (Línea Madrid – Galicia)**, en Salamanca con el **Salamanca – Ávila (Línea Madrid – Salamanca)** y el **Salamanca - Portugal**.

**También realizará rápidamente al tráfico para personas y mercancías de la Línea de la Ruta de la Plata entre Astorga / León – Zamora – Salamanca – Béjar -- Plasencia**. Conectando así Asturias y Galicia, con Extremadura y Andalucía, sin pasar por Madrid, de forma más eficaz.



Es decir, la recuperación de la Vía de la Plata servirá potencialmente a más de **600.000 personas**, es decir el **25% de la población de la Comunidad**.

### **Ferrocarril Santander – Mediterráneo.**

Esta línea, inacabada y cerrada, **es especialmente interesante para la Comunidad y parte del Noroeste español. Permite comunicar Cantabria con el centro de la costa Mediterránea y su emergente metrópoli de Valencia.** Además de consolidar el futuro de Burgos con un nuevo aliciente, **permite que Soria gane un papel protagonista en las comunicaciones**, además de ser un interesante corredor, unido al Valladolid-Barcelona, **alternativo al paso por la saturada Madrid.**

### **Ferrocarril Soria – Madrid.**

Los Socialistas de Castilla y León entendemos que esta línea que une a Soria con Torralba, y posteriormente con Madrid, **debe mejorarse en su trazado y en su rendimiento**, para hacerla compatible con los nuevos tiempos y tráficos, siendo en estos muy deficiente tanto en el número de trenes diarios como en la duración de viaje. **No puede ser y es inadmisibile que se mantenga como única opción de conexión de Soria con Madrid la extraña Lanzadera propuesta por el PP (que en Calatayud conectaría con la Línea Madrid – Barcelona de Alta Velocidad).** Esa ruta debe servir para comunicar tanto Soria como el resto de la región con Aragón y el Arco Mediterráneo.

### **Ferrocarril con el Aeropuerto de Valladolid.**

Tal y como se esta produciendo en otras Comunidades Autónomas (caso de Aragón (Zaragoza) y Cataluña (Barcelona), que **solicitan la incorporación de sus aeropuertos a la Red de Alta Velocidad**, los socialistas de Castilla y León solicitamos un enlace ferroviario convencional con el Aeropuerto de Valladolid, aprovechando para ello los trabajos de la nueva ejecución de la Autovía Valladolid- Villanubla.



Además de servir de **enlace rápido entre la ciudad de Valladolid, desde su nuevo Centro Intermodal de Transportes de Viajeros (integrado en la Línea Madrid-Norte de España) y el Aeropuerto de Villanubla, mediante la utilización de trenes ligeros o tranvías rápidos**, esta línea facilitará que el **Aeropuerto de Valladolid se convierta en un medio de descongestión del Aeropuerto de Madrid - Barajas**. En Villanubla se prevé además el desarrollo de una Terminal de Carga y de una Plataforma de Logística en sus inmediaciones, lo cual generaría una alta demanda de la nueva línea.

### **Nuestro Ferrocarril y nuestras ciudades.**

Dentro del **Plan Ferroviario de Castilla y León se elaborará un programa específico sobre ferrocarril y ciudad**, que coordine la participación de la Junta en las **intervenciones en marcha en tramos urbanos, así como para resolver los problemas de permeabilidad y ruido de vías en otras localidades**.

Los Socialistas de Castilla y León creemos en la **necesidad de convertir las Estaciones en nodos intermodales, de encuentro con la carretera, permaneciendo próximas**, o introduciéndolas más donde sea posible, a los centros urbanos **para dar mayor atractivo a algunos servicios como los Regionales, o Cercanías donde se consideren útiles**. Asimismo se incentivará el desarrollo de **nuevas variantes ferroviarias que saquen el tráfico de paso de mercancías de las ciudades**.

La construcción de estaciones intermodales y de enlace ha de ayudar a acrecentar la utilización del ferrocarril, tanto como la misma mejora de la red. Esta intermodalidad ha de contemplar varios aspectos. Por una parte, **la facilidad de conexión con otros medios de transporte colectivo (el autobús)**, por lo que interesa situar las estaciones y paradas de autobuses en las inmediaciones de la estación ferroviaria.

Con la misma finalidad, hay que avanzar más decididamente en el establecimiento de **Consorticios comarcales de transporte, de áreas de tarifa unificada, y la creación de títulos de transporte que permitan una continuidad de viaje en distintos medios**.



### Otra forma de transportar mercancías.

**Es imprescindible potenciar el transporte de mercancías.** Para atraer cargas es necesaria la creación de modernas **estaciones intermodales**, próximas a Parques Tecnológicos, Zonas Logísticas o Polígonos Industriales. **Los principales núcleos urbanos de Castilla y León deberían contar con este tipo de instalaciones, mientras que otras muchas estaciones deberían facilitar el acceso de mercancías.** Así nos comprometemos a la **creación en Benavente del Centro Logístico de Mercancías de Castilla y León (Oeste)**, ya que en estos momentos es Benavente el lugar de mayor crecimiento del movimiento de mercancías de la Comunidad en esa dirección. Hacia el Este español y hacia Europa, el mismo protagonismo ha de tenerlo **Miranda de Ebro**.

Debemos realizar, por tanto, una ordenada apuesta de desarrollo de este interesante y prometedor sector, tal y como señalaba el Plan de Desarrollo Regional: *"La carencia de instalaciones logísticas adecuadas para la organización de los transportes y las deficiencias en la conexión con otros medios de transporte constituyen un factor limitante."*

Este tipo de transporte tiene en la Comunidad una elevada trascendencia debido a la importancia de los suministros que necesitan y requieren determinadas empresas aquí implantadas y que mueven millones de toneladas al año. Tenemos ejemplos como **FASA Renault** (Valladolid, Laguna de Duero y Villamuriel de Cerrato (Palencia)), **Michelín** (Aranda de Duero y Valladolid), **Pascual** (Aranda de Duero), **Campofrío** (Burgos), **Minero Siderúrgica de Ponferrada** y **otras empresas mineras** (León), **Nissan** (Ávila) y muchas más.

Por ello debemos potenciar nuestra red de Mercancías, sobre todo ante el impulso que representa **la creación en nuestra Comunidad de Puertos Secos de los principales puertos marítimos del Cantábrico**



### Necesidades de Nuevos Servicios.

Lógicamente todo esto ha de estar acompañado de **Servicios ferroviarios con buenos horarios, cómodos, rápidos y efectivos**, puesto que de poco sirven las infraestructuras si luego no se utilizan. **En viajeros hay que diferenciar entre los distintos tipos: Cercanías, Regionales y Largo Recorrido**, en especial por las tarifas, que han de ser más competitivas que en la actualidad. **La red Castilla y León Express ha de cubrir todo el territorio regional, integrada en la política que alumbró una nueva y adecuada Ley de Transporte.**

Los ciudadanos están un poco hartos de escuchar promesas de infraestructuras futuras y es necesario proponer también lo inmediato: la dotación de nuevos servicios, más rápidos incluso que los que tenemos ahora, algo que ya puede hacerse. **Así empezaremos por dotar de servicio ferroviario a aquellas localidades donde, teniendo la infraestructura y la demanda potencial, no paran los trenes, aumentando también las posibilidades de transporte allí donde las actuales sean escasas.**

### Otra forma de mejorar nuestro turismo.

Algo por descubrir todavía en nuestra Comunidad es el **uso del Tren con fines turísticos**. Así, en la provincia de Salamanca existe una de las raras líneas declaradas Bien de Interés Cultural con la categoría de Monumento: la línea **La Fuente de San Esteban-Barca d'Alva** (Portugal) que reúne unas características excepcionales.

Pero también hay tramos del Vía de la Plata magníficos en el entorno de Béjar; o en El Bierzo, como la línea Villafranca del Bierzo-Toral de los Vados, o en la Montaña Burgalesa y la Sierra de la Demanda, e incluso en el Sur de Ávila en una zona de gran desarrollo de segunda residencia como el Valle del Tiétar. **En esencia, se realizará un programa de apoyo donde existan ideas o de impulso en donde sea preciso, para posibilitar que circulen por esos tramos trenes de carácter turístico, con material de cierto sabor tradicional.** En aquellos casos donde sea necesario se puede compatibilizar con el tráfico normal en caso de líneas en funcionamiento, o con el uso por caminantes en vías de especial atractivo en este sentido.



En otros tipos de líneas de ferrocarriles que se consideren definitivamente inviables o tramos ferroviarios abandonados por otros más actuales de confort, seguridad y velocidad se aplicará el programa de Vías Verdes recuperando estos trazados para el paseo, **sin olvidar que la verdadera red de Vías Verdes en Castilla y León está en los miles de kilómetros de vías ganaderas** que están poco menos que olvidadas y abandonadas. Así, y sirviendo como punto de partida, en estos momentos podemos hablar de varias infraestructuras que podían ser mejoradas y acondicionadas para los usos anteriormente expuestos:

- **Tren turístico** en la Provincia de Salamanca que desde la localidad de **La Fuente de San Esteban** (a 50 Km. de Salamanca, estando ambas unidas por ferrocarril), llegaría hasta la **frontera portuguesa de La Fregeneda-Barca d'Alva**. El objetivo del presente **tren turístico de una longitud de 77,6 Km.** es unir la provincia (y por ello la Comunidad) con el *Puerto Fluvial de Vega Terrón*, desde el que el río Duero es Navegable hasta su desembocadura, y proceder a un acercamiento diferente a una **zona de gran valor ecológico y turístico en la comunidad como son las Arribes del Duero**.
- **Tren turístico de la Ribera del Duero** entre las localidades de **Valladolid y Aranda de Duero**, empleando para ello parte del recorrido de la *línea Valladolid – Ariza* . El objetivo del presente **tren turístico de unos 100 Km. de longitud** es unir una de las zonas de mejor producción vitivinícola de España con la capital de la Comunidad como medio de desarrollo de una **zona de gran valor productivo y turístico en la comunidad como es la Ribera del Duero**.

Así, con este proyecto se podría mejorar la comunicación turística con localidades como **Tudela de Duero, Peñafiel o Roa**, además de **Valladolid y Aranda de Duero**, donde las mejoras turísticas están potenciando la zona con apuestas como sus visitables *Bodegas*, su gastronomía de *lechazo y cordero* o el *Museo Provincial del Vino de Valladolid en el castillo de Peñafiel* entre otras muchas. Se podría utilizar para su explotación un tren turístico tipo *Ferrobús o TER*, como los que en este caso pose la *Asociación Vallisoletana de Amigos del Ferrocarril ASVAFER*.



- **Tren turístico del Bierzo.** El Consejo Comarcal del Bierzo ha promovido la recuperación de la **antigua vía del ferrocarril de Villafranca del Bierzo a Toral de los Vados** con objeto de transformarla en un tren turístico. Afecta a una de las zonas de mayor atractivo turístico y gastronómico. Esta línea **fue cerrada en el año 1971, si bien se encuentra electrificada**. Por ello necesitaría obras de mejora, recuperación en determinados tramos y mantenimiento. También se podría aprovechar para el uso de ciclorraíles o velorraíles.
- **Tren turístico de la Montaña Burgalesa.** Se encuentra en estudio la recuperación de la **antigua vía Villafría de Burgos y Monterrubio de la Demanda** con objeto de transformarla en un tren turístico, en una de las zonas de mayor atractivo paisajístico de la Comunidad, por una línea de 71 Km., que pasa por espacios como las excavaciones Arqueológicas de Atapuerca, Arlanzón, o los pantanos de Urquiza y Arlanzón. Por ello necesitaría obras de mejora, recuperación en determinados tramos y mantenimiento. Podría existir un tren turístico tipo medio, o bien por la distancia e infraestructura sería ideal para ciclorraíles y velorraíles.

Lógicamente a las propuestas hasta aquí mencionadas se pueden unir otras referentes a otros tramos de vías, abandonadas o no, que se consideren de especial interés turístico. El gobierno socialista en la Junta de Castilla y León se compromete a impulsar todas aquellas ideas que ayuden a descubrir los valores de nuestra tierra para que sean conocidos por quienes gustan de descubrir el patrimonio cultural y el paisaje, creando así nuevas actividades económicas en espacios generalmente con problemas de despoblamiento y débil pulso económico.

### **Datos sobre el reparto modal de transporte en España y en Europa.**

Para el total de los servicios de transporte españoles, los estudios disponibles atribuyen el siguiente reparto modal del tráfico interior de viajeros y cargas:



## REPARTO MODAL DEL TRANSPORTE EN ESPAÑA.

Fuente: Ministerio de Fomento, 2000.

Modo/ Tipo	Carretera	Ferrocarril	Avión	Barco
Viajeros	91,56%	4,77%	3,35%	0,32%
Cargas	81,86%	4,13%	2,45%	11,56%

Otra aproximación al reparto modal, esta vez con el interés de compararlo con otros países, así como con la media europea, puede encontrarse en la publicación de la Comisión Europea "Transport in figures", del año 2000, con datos correspondientes a 1998.

## REPARTO MODAL COMPARADO (MERCANCÍAS).

Sólo se considera el transporte de superficie. En % de toneladas kilómetro. Año de referencia 1998.

Fuente: Dirección General para la energía y el transporte, Comisión Europea 2000

Modo/ País	Carretera	Ferrocarril	Navegación Interior	Oleo/ gasoductos
Alemania	67,4	15,7	13,7	3,2
Francia	75,0	16,5	1,9	6,6
Italia	86,1	8,8	0,0	5,1
Austria	38,3	36,9	5,4	19,4
Reino Unido	84,7	9,2	0,1	5,9
España	84,6	9,7	0,0	5,7
Media E15	73,7	14,1	7,1	5,1

## REPARTO MODAL COMPARADO (VIAJEROS).

Sólo medios motorizados terrestres. Se excluye la bicicleta y los desplazamientos a pie. En % de viajeros kilómetro. Año de referencia 1998.

Fuente: Dirección General para la energía y el transporte, Comisión Europea 2000.

Modo/ País	Coches	Dos ruedas a motor	Autobús	Tranvía/ Metro	Ferrocarril
Alemania	81,7	1,7	7,7	1,6	7,3
Francia	83,0	1,4	6,9	1,2	7,6
Italia	75,6	7,5	10,4	0,6	5,9
Austria	73,2	1,7	13,6	2,9	8,7
Reino Unido	87,5	0,6	6,0	1,0	4,9
España	80,8	3,2	10,5	1,1	4,3
Media E15	80,9	2,9	8,9	1,1	6,2

Los costes ambientales del transporte, para el conjunto de España, según el informe antes mencionado (INFRAS/ Universidad de Karlsruhe), para el año 1995, se evaluaban así:



### COSTES EXTERNOS ANUALES DEL TRANSPORTE.

En millones de Euros. Año 1995. Fuente: Informe INFRAS/ Universidad de Karlsruhe (2000).

Tipo/ Modo	Transporte viajeros	Transporte mercancías	TOTAL
Carretera	21.896	18.747	40.643
Ferrocarril	253	236	489
Avión	3.766	102	3.868
<b>TOTAL</b>	<b>25.915</b>	<b>19.085</b>	<b>45.000</b>

Los costes externos del ferrocarril en España sólo suponen, según los cálculos de INFRAS /Karlsruhe un 1,12% de los de la carretera. Distinguiendo en el tipo de transporte, la fracción atribuible al ferrocarril sería del 1,14% en el caso de los costes derivados del transporte de viajeros, y del 1,22% en el caso del transporte de mercancías.

Como se comprueba, del total de 45.000 millones de Euros de costes ambientales del transporte en España (equivalentes a casi 7,5 billones de pesetas), el 90,31% correspondían a la carretera, el 8,6 al transporte aéreo, y sólo el 1,08% al ferrocarril.

### Sistema Aeroportuario de Castilla y León.

Las previsiones del Ministerio de Fomento y de la Empresa Pública AENA (Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea) son claramente insuficientes, ya que para los cuatro aeropuertos de la Comunidad están previstas una **serie inversiones muy inferiores a los de las Comunidades de población equivalente** (sin incluir a las turísticas).

En este sector es imprescindible un acuerdo de todos los grupos políticos ante el Gobierno de la Nación que **permita inversiones muy superiores a las previstas en los cuatro aeropuertos.**

Con independencia de las inversiones iniciales en infraestructuras ejecutadas o comprometidas por la Administración de la Comunidad en algunos aeropuertos (Burgos y León), las infraestructuras aeroportuarias deben ejecutarse por el Ministerio de Fomento, pero se deben **articular convenios entre las Administraciones estatales, regionales y locales con líneas aéreas para la implantación y el mantenimiento de vuelos.**



Los Socialistas de Castilla y León abordaremos en el próximo gobierno de la Comunidad una nueva definición de la situación y futuro para el sistema aeroportuario de Castilla y León, se resuelvan los graves problemas de falta de vuelos, infrautilización de instalaciones, etc..., introduciendo **mejoras en la gestión** y las medidas técnicas que sean necesarias. De lo contrario, cualquier solución de futuro se verá hipotecada por un presente de fracaso.

Una vez se realicen y completen las obras necesarias en cada uno de los cuatro Aeropuertos de la Comunidad, deberemos insistir en **compromisos importantes para el futuro**:

- Garantizar el estricto cumplimiento de las **recomendaciones ambientales** en todo el proceso de ampliación y en la posterior operación terrestre y aérea.
- Cumplir los compromisos alcanzados con los movimientos vecinales y ecologistas (y en su caso llegar a nuevos compromisos) para solucionar los problemas ambientales y de forma específica los ligados al **ruido producido por aeronaves** y a la seguridad.
- Definir de forma urgente las actuaciones dirigidas **a la mejora de los servicios en los aeropuertos, siguiendo criterios actualizados de previsión de viajeros, compañías y operadores.**
- **Somos partidarios de conectar todos los aeropuertos por autovía con las respectivas ciudades**, a la vez que es prioritario mejorar los accesos y las frecuencias de los transportes públicos que sirven de enlace, adaptándolas a los tiempos de salidas y llegadas en los mismos.