

Infraestructuras de Castilla y León para el siglo XXI

Viaria Castilla y León 2001 - 2010

POR V. BARBERÁ

La sesión inaugural fue presidida por el *Ministro de Fomento*, **D. Francisco Álvarez Cascos**, quien comenzó señalando el ejemplo de colaboración entre Estado y Comunidad Autónoma que supone las relaciones que mantiene el Gobierno central con la Junta de Castilla y León.

Las infraestructuras desempeñan un papel decisivo para llegar a alcanzar la plena equiparación con los países más avanzados de Europa.

El escenario que se prevé para el Plan de Infraestructuras 2000 - 2007, con horizonte presupuestario en 2010, busca cancelar el déficit de infraestructuras que nos separa del resto de países europeos. Su importe total asciende a 17 116 000 Mpta, de los que 12 387 000 están totalmente regionalizados.

Dentro de la **Agenda 2000**, España cuenta con 10 billones de pesetas de 1999 para acciones estructurales en el periodo 2000-2006, de los que unos 5,4 irán destinados a infraestructuras, con la mitad de esta cifra destinada a cofinanciar actuaciones en esta proporción:

Autovías y autopistas33 %
Ferrocarriles58 %
Puertos, aeropuertos, etc.9 %

Castilla y León necesita comunicarse con el resto de España y con Europa; y en este contexto el Plan de Infraestructuras 2000-2007 permite asegurar la cancelación del déficit de infraestructuras, no sólo de Castilla y León, sino también de sus vecinos. Todo el Noroeste recibe, con respecto al total de las in-



Mesa que presidió la clausura de Viaria Castilla y León 2001 - 2010.

versiones regionalizadas en España, 4 003 181 Mpta, equivalente al tercio de toda la inversión regionalizada en toda España; en términos de población, el Noroeste recibe 10 puntos por encima de la cuota de otras regiones, para compensar abandonos históricos anteriores.

D. Juan José Lucas, entonces *Presidente de la Junta de Castilla y León*, destacó en su intervención que por primera vez Castilla y León cuenta con una planificación estatal que responde a la sensibilidad de las necesidades de la región. Todas las infraestructuras planificadas son el trampolín de la región hacia el resto de Europa.

Este plan no es, en sus palabras, "un producto casual, sino el resultado del rigor y de la seriedad, de la capacidad de diálogo y de la generosidad política del Ministro de Fomento".

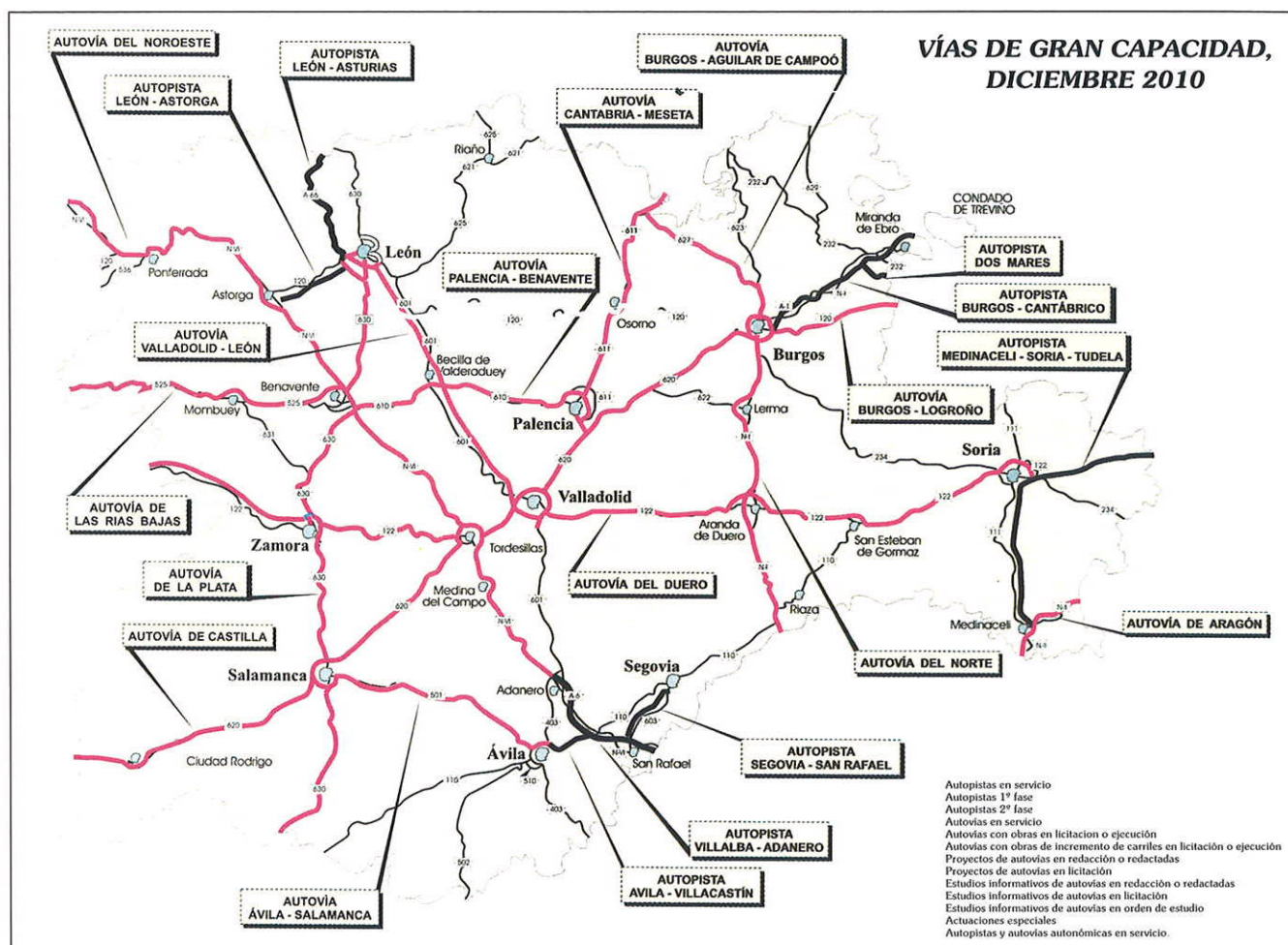
Gracias a este Plan, la Comunidad cuenta con un "escenario de futuro satisfactorio", que permitirá el desarrollo de la Comu-

nidad Autónoma ya que es el trampolín de la región "hacia el resto de España y de Europa".

Balance de las inversiones realizadas y planes de futuro

De los aspectos económicos de este Plan hablaron **D. Benigno Blanco Rodríguez**, *Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento*, que se centró en las actuaciones del Estado en las infraestructuras, y **D. José Luis González Vallvé**, *Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León*, que habló de las actuaciones de la Comunidad Autónoma.

Respecto al esfuerzo inversor del Estado, de la inversión global de 6,6 billones de pesetas que ampliará la red española de vías de alta capacidad de 8 000 a 13 000 km para el 2010, Castilla y León recibirá la mayor apor-



tación presupuestaria. En concreto, los presupuestos del Estado cubrirán 472 839 Mpta para poner en servicio 1 275 km de autovías, mientras que la iniciativa privada creará, con 133 734 Mpta, 219 km de autopista. En total, el Estado invertirá 1 226 400 Mpta para carreteras del Estado en Castilla y León, 732 400 Mpta en autopistas y autovías, y 494 000 Mpta para acondicionamientos, conservaciones y otros.

La planificación presentada para este territorio por la Junta de Castilla y León tiene una clara vocación regional, incluyendo todas las infraestructuras indispensables para articular Castilla y León, como la autovía del Duero, la N-122, las autovías de Salamanca - Madrid, León - Valladolid, Burgos - Aguilar, y también la Alta Velocidad Ferroviaria para todo el norte y nor-

oeste de España, incluyendo Castilla y León.

Aparte del Plan de Infraestructuras del Estado, también se presenta el Plan de Infraestructura Regional: más de 470 000 Mpta en doce años, para una red de carreteras de unos 30 000 km (11 600 km de red regional y 16 000 km de provincial). Dentro de las actuaciones previstas a nivel autonómico está la Autovía del Camino de Santiago, entre León y Burgos, con 167 km de nueva autovía, un coste estimado de 60 000 Mpta, y que se espera que esté en servicio en el 2003.

Marco financiero

Todo lo relativo al marco financiero y sobre la incidencia económica y social de las infraes-

tructuras en Castilla y León fue presentado por **D. José Folgado Blanco**, *Secretario de Estado de Economía, de la Energía y de la Pyme, del Ministerio de Economía*; **Dña. Isabel Carrasco Lorenzo**, *Consejera de Economía y Hacienda, de la Junta de Castilla y León*; y por **D. Antonio López Corral**, *Director General de Programación Económica del Ministerio de Fomento*.

Económicamente, se espera que la aplicación de este Plan cree 16 600 empleos anuales más de los que se crearían si no se llevase a cabo. Las zonas más beneficiadas son, en general, las centrales de la Comunidad, incluyendo las capitales de provincia, pero no de forma exclusiva.

El reparto anual supondrá unos 1 000 nuevos empleos para cada una de estas ciudades:

Miranda de Ebro, Medina del Campo, Ponferrada, Benavente, Aranda del Duero; 1 500 para León y para Burgos; 2 100 para Salamanca; y 3 000 para Valladolid.

En cuanto al transporte por carretera, se espera que el tráfico actual se duplique.

En ferrocarril, el tren de Alta Velocidad creará un fuerte incremento del transporte por este medio, en algunos casos triplicando la demanda actual, pero en general duplicándola. También se espera que este incremento se haga a costa tanto del transporte en coche como en autobús, favoreciendo la intermodalidad, y captando un 30 % de los viajeros por carretera entre Madrid - León y Madrid - Segovia, con un 20 % en los trayectos como Valladolid - Burgos y Valladolid - Salamanca, en los que el coche es más competitivo.

Infraestructuras viarias

D. Antonio J. Alonso Burgos, *Director General de Carreteras, Ministerio de Fomento*, presentó las inversiones del Estado en autovías y vías de alta capacidad, mientras que **D. Luis Alberto Solís Villa**, *Director de Carreteras e Infraestructuras de la Junta de Castilla y León*, presentó el Plan de Carreteras regionales.

La Red de Alta Capacidad del Estado prevista para Castilla y León contempla una 1ª fase del Programa para el umbral del 2010, con los tramos León - Astorga (47 km, 22 790 Mpta) Ávila - Villacastín (23 km, 9 207 Mpta) y Segovia - San Rafael (29 km, 11 737 Mpta), así como otras dos autopistas de peaje, fuera de este programa: Medinaceli - Soria - Tudela, de 113 km y con una inversión de 84 750 Mpta, y la conexión entre la A-1 y la A-68 (auto-

La aplicación del Plan de Infraestructuras 2000-2007 para Castilla y León supone una inversión total de 606 573 Mpta en vías de gran capacidad

pista Dos Mares), de 7 km y 5 250 Mpta.

Las autovías que se van a construir o que se están construyendo por el Estado son: la autovía del Duero (tres tramos: Soria - Valladolid, 205 km y 80 700 Mpta, Tordesillas - Zamora, 60 km y 26 300 Mpta, Zamora - Frontera portuguesa, 85 km, 35 000 Mpta); la autovía de la Plata (265 km, 85 565 Mpta); autovía Cantabria - Meseta (110 km, 49 570 Mpta); autovía de Castilla (120 km, 51 404 Mpta); autovía Palencia - Benavente (100 km, 38 000 Mpta); autovía Ávila - Salamanca (85 km y 38 300 Mpta); autovía Valladolid - León (130 km, 30 000 Mpta); la autovía Burgos - Aguilar de Campoo (65 km, 12 000 Mpta) y la autovía Burgos - Logroño (50 km, 25 000 Mpta). En total, 1 275 km de autovía y 219 de autopista, con una inversión de 472 839 y 133 734 Mpta, respectivamente.

En cuanto al Plan Director de Infraestructuras del Transporte de Castilla y León 2001-2013, conforma una reflexión sobre las necesidades de esta Comunidad Autónoma, en el marco del desarrollo sostenible.

Entre las deficiencias encontradas, se ha elaborado una propuesta de actuaciones que pasan por vertebrar la región mediante vías de gran capacidad (pasando de 1 244 km a 2 700 km) y la mejora de la calidad y capa-

cidad de las carreteras de una sola calzada.

En el primer caso, se establecen catorce actuaciones, con un coste de 732 000 Mpta, dentro de las cuales la más importante, con diferencia, es la autovía León - Burgos, con 49 000 Mpta, de la que este año entrará en servicio el tramo Sahagún - Carrión.

En cuanto a las inversiones en la red de una sola calzada, además de los 12 000 Mpta que se invertirán en operaciones de conservación ordinaria, el PDIT prevé una inversión global de 394 000 Mpta en la red autonómica, distribuida tal y como aparece en el protocolo firmado y que se detalla más adelante.

Ferrocarriles

Se propone una transformación profunda del ferrocarril, que lo incluya dentro de la Red de Altas Prestaciones, además de la integración urbana del ferrocarril en varias poblaciones.

En total está previsto invertir nada menos que 12,5 billones de pesetas, sin olvidar las operaciones ordinarias de mantenimiento, conservación, etc. Con estas inversiones todas las capitales de Castilla y León quedarán a menos de dos horas de Madrid, y la mayoría de las relaciones interprovinciales se podrán cubrir en menos de una hora. Esto no supone que se olvide el mantenimiento de líneas deficitarias, pero de valor social, que tienen asignado un importe de 600 Mpta/año.

Puertos, aeropuertos y otros

Se ha firmado un convenio con las Autoridades Portuarias del Puerto de Santander para establecer "puertos secos" en Castilla y León, y están en curso tratos y puertos secos semejantes con Gijón y Avilés.

Asimismo, se mantienen y adecúan los cuatro aeropuertos existentes en Castilla y León.

En infraestructuras complementarias del transporte de via-



En la foto, D. Antonio J. Alonso y D. Juan Alberto Solís Villa.

jeros, está prevista una inversión de 5 000 Mpta para construir nuevas instalaciones, racionalizando las instalaciones existentes, construyendo más donde sean necesarias, y creando refugios en el resto de localidades.

Para infraestructuras complementarias del transporte de mercancías se ha presupuestado 6 925 Mpta para la construcción de cuatro plataformas logísticas, tres terminales de mercancías, ampliación de dos existentes, y cuatro aparcamientos de camiones. En general, se fomentará la intermodalidad, y se cuenta con un fondo para actuaciones no programadas y reformas y mejoras de las existentes.

Infraestructuras aeroportuarias

D. Pedro Arguelles Salaverría, Director General de AE-NA, habló de las inversiones que se van a realizar en los aeropuertos de Castilla y León. En conjunto recibirán 4 319 Mpta, modernizando los existentes en León, Salamanca y Valladolid. León construirá un edificio de salvamento y extinción de incendios; Valladolid una nueva torre de control y fondos para su acondi-

cionamiento integral en el entorno; y en el de Salamanca se construirá un nuevo edificio terminal para absorber el importante flujo de pasajeros que está experimentando, que aumentó en un 107 % entre 1992 y 2000. Además, se construirá un nuevo aeropuerto en Burgos, con un edificio terminal, uno multiservicio, torre de control y sistemas de ayuda a la navegación y balizamientos, especialmente diseñados para las dificultades derivadas de las especiales condiciones orográficas de la zona.

Infraestructuras ferroviarias

Sobre la planificación de accesos a Castilla y León, el tren de Alta Velocidad y su incidencia en el territorio, intervinieron los ponentes **D. Manuel Niño González**, Director General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento; **D. Juan Carlos Barrón Benavente**, Presidente del GIF; y **D. Benedicto González**, Director General de Vivienda, Urbanismo y Ordenación del Territorio de la Junta de Castilla y León.

El ferrocarril puede jugar en Castilla y León un gran papel,

desde la perspectiva integradora que nos proporciona la ordenación del territorio.

Desde una perspectiva europea, con el Consejo Europeo celebrado en Postdam en mayo de 1999, se aprueba la "Estrategia Territorial Europea", en la que queda definido el modelo del desarrollo equilibrado y sostenible del territorio de la Unión Europea, cumpliendo tres fines básicos de la política comunitaria: cohesión económica y social, conservación de los recursos naturales y del patrimonio cultural, y competitividad equilibrada del territorio europeo.

De las distintas políticas sectoriales comunitarias, interesan sobre todo para el tema que nos ocupa las llamadas "redes transeuropeas", y la política denominada "acceso igualitario a las infraestructuras". Respecto al primero, la mejora de la accesibilidad territorial no debe limitarse a la realización de grandes redes transeuropeas, sino que ha de complementarse garantizando la puesta a punto de las redes secundarias y sus conexiones con las redes transeuropeas, así como la existencia de transportes públicos que aseguren un mínimo de servicio a las pequeñas y medianas ciudades.

Tras analizar la situación económica y demográfica de la región, y en particular la del ferrocarril, así como su integración en el tejido urbano de las diversas ciudades, y las cuestiones relativas al ferrocarril desde la perspectiva de la ordenación del territorio (tal y como lo expresa la Carta Europea de 1983), se enumeraron las Directrices de Ordenación del Territorio de Castilla y León.

Éstas están contenidas en la Ley 10/1998, definiendo objetivos y estrategias de la ordenación del territorio regional, y, sobre todo, los "criterios regionales" sobre infraestructuras.

Las grandes líneas de actuación son:

- Vertebración y fortalecimiento del sistema urbano regional.
- Potenciación de las grandes infraestructuras de transportes y comunicaciones.
- Puesta en valor de las ventajas comparativas de la Comunidad para aumentar el atractivo y la competitividad global del territorio.

Estas directrices generales tienen mucho que ver, evidentemente, con el ferrocarril. Pero más allá de estas Directrices Generales, las Directrices Esenciales y las Directrices Subregionales pasan por el empleo del ferrocarril para integrar los espacios colindantes, aumentando las interrelaciones entre las distintas ciudades de Castilla y León.

Además, están las Directrices Complementarias, que buscan un mayor nivel de concreción, con una novena Directriz (actualmente en tramitación) referida específicamente al ferrocarril.

En resumen, según el ponente, el ferrocarril es un elemento importante del territorio de Castilla y León, formando parte de la configuración urbanística de muchas capitales de provincia, por no hablar de ciudades menores absolutamente vinculadas al sistema ferroviario, como Miranda del Ebro, Venta de Baños o Medina del Campo. El ferrocarril es un modo de transporte que se caracteriza por ser un servicio público y por su compatibilidad con la protección del medio ambiente.

Red interna de Castilla y León y la explotación de los ferrocarriles

Estos temas fueron presentados por **D. Miguel Corsini Freese**, *Presidente de Renfe*, sobre la red gestionada por RENFE; y por **D. Eugenio Damboriena y Osa**, *Presidente de FEVE*, sobre los ferrocarriles de vía estrecha que transcurren por esta Comunidad Autónoma.



Los Srs. González, Niño y Barrón en su intervención sobre infraestructuras ferroviarias.

En cuanto al primero de los temas, se describió la red gestionada por Renfe en esta autonomía: 1 906 km de los que la mitad están electrificados y el 32 % cuenta con vía doble. En el 72 % de la longitud total de las líneas se puede circular entre los 120 y los 160 km/h.

Dentro del Convenio Marco Renfe - Junta de Castilla y León, se prevé la mejora de las líneas Ávila - Salamanca - Fuentes de Oñoro - y Ávila - Salamanca - Medina del Campo, con un presupuesto de 15 000 MPta.

En estos momentos, están en ejecución la rectificación de curvas, mejora de trazado y renovación de la línea Medina del Campo - Salamanca - Fuentes de Oñoro con la supresión de 2 pasos a nivel, con un presupuesto de 2 716 MPta y la renovación de las instalaciones de electrificación Ávila - Medina del Campo, por 308 Mpta.

En fase de contratación están las reformas de las estaciones de Ataquines, Gomeznarro y Arévalo, y la sustitución de aparatos de vía y mejora de capacidad entre Salamanca y Fuentes de Oñoro.

Además están en fase de proyecto la reforma del trazado en-

tre Medina del Campo - Salamanca - Fuentes de Oñoro, y los pasos a nivel entre Medina y Salamanca.

El resto de las actuaciones previstas en este Convenio son la rectificación de curvas en el tramo Ávila - Medina (1 044 Mpta), la rectificación de trazado entre Salamanca - Fuentes de Oñoro (709 Mpta), y la supresión de 98 pasos a nivel (3 000 MPta).

Fruto de estas inversiones, Medina y Salamanca estarán a 32 minutos de viaje en ferrocarril; Salamanca y Valladolid a 50 minutos (ahora están en 1h 15m); Salamanca y Ciudad Rodrigo a 41 minutos (en la actualidad a 1h 7 m); y Ávila - Valladolid a 47 minutos.

Igualmente, se subrayó la subvención por parte de la Comunidad Autónoma de los trenes regionales Valladolid - Puebla de Sanabria y Madrid - Soria.

La Red Exprés de Castilla y León, que une León, Palencia, Valladolid, Ávila y Burgos con Madrid, y el TRD Salamanca - Ávila - Madrid están teniendo un gran éxito, sobre todo en satisfacción del usuario que percibe la mejora de calidad que se han ido aplicando al servicio.



El congreso tuvo una nutrida asistencia de expertos, tanto entre sus ponentes como en las filas del público asistente. En primer plano, el Director General de Carreteras.

En cuanto a los trenes de largo recorrido, también se han realizado importantes mejoras, como la incorporación de los Talgo Pendular remodelados, con un índice de puntualidad del 94,9 %.

Llegando ya al Plan de Infraestructuras 2000-2007, las importantes inversiones destinadas al ferrocarril harán que este medio se haga muy competitivo en las distancias medias (350 a 600 km), que puedan cubrirse en torno a las tres horas de viaje. Todas las capitales de Castilla y León estarán comunicadas con Madrid en menos de una hora.

De gran importancia para las comunicaciones con todo el norte del país es la construcción de la variante de Guadarrama, en realidad un nuevo tronco distribuidor del tráfico ferroviario entre el centro y el norte de la Península, y que determina una espectacular reducción de los tiempos de viaje no sólo con Castilla y León, sino también con Galicia, Asturias, Cantabria y País Vasco.

D. Eugenio Damboriena y Osa, Presidente de FEVE, afirmó que la Junta de Castilla y León es el Gobierno autonómi-

co que más ha apostado por su empresa en los últimos diez años, presentando como ejemplo el tramo Matallana - Bercedo - Montija, que fue suspendido en 1991, y el abandono del que era objeto el ferrocarril de La Robla. Por ello, subrayó el acuerdo de cooperación firmado entre ambos organismos en 1993, fruto del cual en 1993 los trenes volvieron a funcionar entre Matallana y Cistierna, y en 1994 hasta la población de Guardo, en Palencia. Posteriormente, se refirió a la renovación del acuerdo de colaboración para el mantenimiento de la línea León - Guardo en 1997, gracias al cual se subvenciona la explotación de la línea en función de los viajeros transportados, y subrayando que la aportación de la Junta, desde 1993 hasta finales del 2000, ha pasado de los 1 133,7 Mpta para paliar el déficit de explotación de la línea. Tras ello, hizo mención del Convenio para la realización de actuaciones y modernización y reapertura de la línea León - Balmaseda, en el periodo 1998-2001, que supondrá la inversión de 6 950 Mpta (al 50% por ambos organismos), con lo que se pretende renovar el tra-

zado del ferrocarril de La Robla, cerrado al tráfico de viajeros entre Guardo (Palencia) y Bercedo-Montija (Burgos), objetivo actualmente en ejecución.

Más adelante explicó que en la actualidad FEVE cuenta con 1 265,5 km de vía, de los que 274,4 corresponden a Castilla y León con 64 estaciones y apeaderos, habiéndose puesto en servicio 6 nuevos: Villa Romana, La Raya, Robles de Torio, Otero, Naredo y La Losilla, y destacando la importancia de las estaciones de León, Matallana, Cistierna y Guardo.

Posteriormente destacó que FEVE ha invertido 2 303 Mpta en Castilla y León, en el periodo 1996-2000, lo que supuso un incremento del 400% con respecto al periodo 1991-1995, y que las inversiones precisadas en Castilla y León para los próximos años contemplados en el Plan de Infraestructuras 2000-2007, con su necesario deslizamiento posterior hasta el horizonte del 2010, ascienden para FEVE a 4 330 Mpta, de los que 2 330 correrán a cargo del Ministerio de Fomento y 2 000 a cuenta de FEVE. A estas cantidades que se dedicarán a obras hay que sumarle otros 1 600 Mpta para inversiones en material y actuaciones diversas. Tras explicar los conceptos de seguridad, calidad y modernidad, pormenorizó algunas de ellas contenidas en ellos que pasaban por la remodelación y renovación del parque móvil, o la extensión del bloqueo automático con el sistema ASFA a todo el tramo León-Balmaseda.

Posteriormente y tras informar que en viajeros por kilómetro, el crecimiento ha sido aún mayor, pasando de los 3 200 659 viajeros/km a 7 979 624 (un 149,9% de subida porcentual), se detuvo en el "Proyecto de Matallana de la ciudad de León", informando a continuación sobre la futura reapertura de la

línea León-Bilbao, con la consiguiente circulación del Transcantábrico por el ferrocarril de La Robla, y dando datos sobre el transporte de mercancías y su considerable aumento, así como la buena salud del ferrocarril de vía estrecha en Castilla y León.

Conclusiones

Las conclusiones fueron expuestas por **D. José Luis González Vallvé**, *Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León*, y **D. Benigno Blanco Rodríguez**, *Secretario de Estado de Infraestructuras del Ministerio de Fomento*.

Carreteras

Dentro de las actuaciones del **Ministerio de Fomento**, la aplicación del Plan de Infraestructuras 2000-2007 supondrá una inversión total para Castilla y León de 606 573 Mpta en vías de gran capacidad. De ellos, 133 734 Mpta corresponden a la inversión privada, que construirá 219 km de nuevas autopistas, y 472 839 Mpta a la inversión presupuestaria de la Administración General del Estado, con lo que se pondrán en servicio un total de 1 275 km de autovías en la Comunidad.

Las concesiones correspondientes a la primera fase del Programa de Autopistas de Peaje, cuyos tramos son autopistas León-Astorga, Ávila-Villacastín y Segovia-San Rafael, están ya adjudicadas; y, con antelación al año 2003, se pondrán en servicio 99 kilómetros nuevos de autopistas. Dentro de la segunda fase del mencionado programa, se construirán la autopista Dos Mares (conexión A-1 en Pancorbo/A-68 en Haro) y la autopista Medinaceli-Soria-Tudela. Estos dos últimos proyectos supondrán la construcción y puesta en servicio de 113 km de autopista.

Además, se construirán dos nuevos ejes vertebradores de



El interés fue el denominador común del evento.

Castilla y León en direcciones Norte-Sur y Este-Oeste; autovía de la Plata, de la que 265 km atravesarán las provincias de León, Zamora y Salamanca; y la autovía del Duero, actuación en 355 km a través de las provincias de Soria, Burgos, Valladolid y Zamora, que sigue siendo el eje natural más importante de la Comunidad.

La red de alta capacidad de competencia estatal se completará con las autovías Cantabria-Meseta (tramos Torrelavega-Palencia y ramal Aguilar de Campoo-Burgos); de Castilla (tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro); Palencia-Benavente, Ávila-Salamanca; Valladolid-León y Burgos-Logroño. En total 1 275 km de nuevas autovías.

También se destacan las actuaciones de vertebración urbana y periurbana, que articularán las redes arteriales de todas las capitales de provincia de la comunidad, con una inversión de 122 703 Mpta.

Así mismo, se planean actuaciones específicas de seguridad vial en todos los tramos de concentración de accidentes y de conservación de la red viaria.

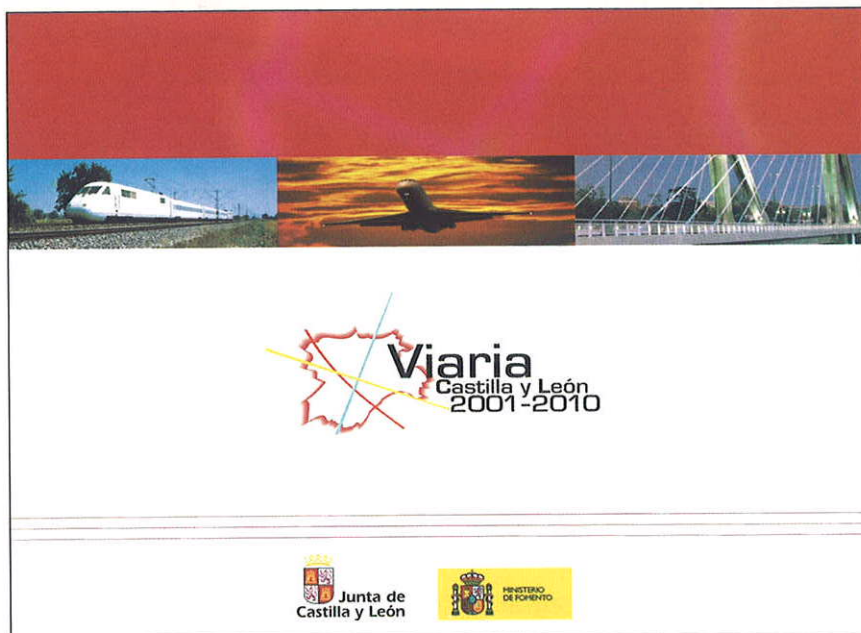
En conjunto, la inversión total en el periodo del Plan con el horizonte del año 2010, se estima que duplicará (945 678 Mpta)

la prevista para autopistas y autovías (472 839 Mpta).

Por su parte, la **Junta de Castilla y León** ha elaborado su Plan Director de Infraestructuras del Transporte 2001-2013 (PDTI) que supondrá una inversión de 450 000 Mpta en carreteras durante ese periodo. El coste previsto en él para financiar las obras de la autovía León-Burgos completará una inversión estimada en 65 000 Mpta, que transformará en vía de gran capacidad los 164 km que separan Onzonilla de Burgos de los que ya se encuentran en servicio, los 58 km del tramo Onzonilla-Sahagún, y en ejecución los tramos Sahagún-Carrión, Carrión-Osorno y Villanueva de Argaño-Burgos. En licitación se encuentra el tramo Osorno-Villanueva de Argaño.

Por lo que se refiere a la red convencional, la inversión prevista en el Plan Director se aproxima a los 400 000 Mpta para desarrollar dos grandes programas:

1.- Un primero que pretende la vertebración regional y la modernización de la red, con especial incidencia en la red básica y en los itinerarios preferentes de la red complementaria, que permitirá disponer de una red moderna y segura de



más de 6 000 km y que, juntamente con la red de carreteras del Estado, ha de servir para canalizar los tráficos de largo y medio recorrido y cuyas actuaciones consisten en:

- **Nuevas carreteras:** construcción de nuevas carreteras, duplicaciones de calzada y variantes de población con una inversión de 29 375 Mpta.
- **Acondicionamientos:** actuación sobre 1 645 km en los que se incluyen prácticamente todas las carreteras transferidas de las Diputaciones Provinciales, así como las que no habían sido objeto de este tipo de actuación con anterioridad y cuyo coste alcanzará los 69 574 Mpta.
- **Mejoras:** Actuación sobre 1 429 km y que son los tramos acondicionados antes del PRC 1992, y cuyas características geométricas deben ser adaptadas y a las que se destinan 29 992 Mpta.

2.- Actuaciones encaminadas a asegurar una gestión eficaz de la red autonómica de carreteras, con el objeto de evitar su descapitalización y mantener o mejorar sus condiciones de seguridad y vialidad, destinándose para

ello unos 250 000 Mpta aproximadamente, distribuidos de la siguiente forma:

- Renovación de firmes y su refuerzo: se prevé actuar sobre tramos de las redes básica y complementaria preferente no incluidas en los programas anteriores (3 508 km y 46 279 Mpta de inversión), así como en todos los tramos de carácter local (4 643 km y 23 216 Mpta de inversión), ya que en los 13 años de vigencia del Plan se pretende actuar en la totalidad de la red. Así mismo, se destinan 69 745 Mpta para mantenimiento periódico durante estos años.
- Conservación ordinaria: se destinan 108 164 Mpta para conservación contratada (58 500 Mpta), señalización y balizamiento (12 220 Mpta), seguridad vial (13 650 Mpta), gestión directa (7 020 Mpta), ordenación de travessías (12 220 Mpta) y mantenimiento y renovación de maquinaria y equipos propios de conservación y vialidad (4 554 Mpta).

Con todo ello se pretende una mejora de la accesibilidad de un 18,7% sobre los valores actuales.

Infraestructuras ferroviarias

En los próximos años se transformará la red ferroviaria de Castilla-León, asumida como una cuestión de prioridad tanto desde el Ministerio de Fomento como desde la Comunidad Autónoma. Para ello se van a seguir tres líneas de actuación fundamentales, de forma paralela y complementaria:

- Conexión en Alta Velocidad de las principales ciudades con el resto de la Red Nacional y de las redes transeuropeas, mediante las líneas:
 - Madrid - Valladolid/Medina del Campo.
 - Valladolid - Burgos (con conexión a Palencia).
 - Burgos - Vitoria.
 - Medina del Campo - Zamora - Puebla de Sanabria - Lubián.
 - Medina del Campo - Salamanca - Palencia - León.
 - León - Asturias.
 - León - Ponferrada.
 - Palencia - Santander.
 - Madrid - Ávila.
 - Conexión de Soria con la línea de Alta Velocidad Madrid - Zaragoza - Barcelona - Frontera francesa.
- Tratamiento adecuado en las ciudades de Valladolid, Zamora, León, Palencia, Burgos y Segovia. Estas actuaciones son válidas tanto para la red Convencional como para la de Alta Velocidad.
- El desarrollo de la red convencional para servicio de viajeros y para el transporte de mercancías, fomentando el transporte intermodal.

Para todas estas actuaciones se ha estimado una inversión de un billón de pesetas, con lo que se conseguirá que todas las capitales de provincia queden a menos de dos horas de Madrid, y que la mayor parte de las relaciones provinciales se puedan cubrir en menos de una hora, lo que supone una mejora en la accesibilidad con un valor pro-

medio del 54,5 % respecto a los valores actuales.

Conexiones de Castilla y León con la Red de Alta Velocidad española y europea

Por esta Comunidad transcurren dos de los "14 programas prioritarios de transportes" aprobados en la Cumbre Europea de Essen, concretamente el Madrid - Valladolid - Vitoria - Dax (nº3) y Fuentes de Oñoro - Salamanca - Medina del Campo - Valladolid (nº8).

Red Convencional

Mediante el Convenio suscrito por la Junta de Castilla y León y RENFE se están llevando a cabo actuaciones entre Fuentes de Oñoro y Salamanca, así como entre Ávila y Medina del Campo. En el futuro se electrificará el trayecto entre Fuentes de Oñoro y Medina del Campo. Asimismo, el Convenio entre el Ministerio de Fomento y la Junta de Castilla y León impulsará la supresión de pasos a nivel y protección de aquellos que no se supriman, así como la mejora de la seguridad y señalización. También se contempla la mejora de la seguridad de la circulación y ayudas a la conducción, de la red de FEVE.

Va a mejorarse también el material móvil tanto en la red convencional como en la de Alta Velocidad. En cuanto a Mercancías, se reducirán los plazos y se mejorará la fiabilidad, gracias a las actuaciones en la infraestructura y la señalización de las líneas, y a su especialización, incentivando políticas activas que propicien la intermodalidad y el incremento de este tipo de transporte.

Aeropuertos

Los aeropuertos de Castilla y León van a recibir una inversión de más de 4 300 Mpta, para el periodo 2000 - 2007, para mejorar las infraestructuras de este medio de transporte, de gran im-



En la foto, los Sres. Blanco Rodríguez, Fernández Santiago y Álvarez Cascos.

portancia si se quiere integrar a la Comunidad en una economía mundial fuertemente globalizada.

Acto de clausura y firma

Tras la presentación de las conclusiones, se realizó el acto de clausura, así como la firma de las conclusiones del Simposio "Vía-ría Castilla y León 2001-2010" por parte de **D. Francisco Álvarez Cascos**, Ministro de Fomento; y **D. José Manuel Fernández Santiago**, Vicepresidente de la Comunidad de Castilla y León, tras el nombramiento de **D. Juan José Lucas** como Ministro de la Presidencia. El Ministro realizó un resumen de estas conclusiones, destacando las elevadas inversiones que corresponden a Castilla y León en estos planes, que tendrán una gran importancia a la hora de generar empleo y riqueza, garantizadas por el carácter contracíclico de la política de infraestructuras, que, a través de las ayudas del Plan de Vivienda y de la demanda de obra civil, permitirán suavizar las oscilaciones cíclicas del sector de la construcción, consiguiendo un crecimiento sostenido.

Los efectos de estas inversiones en materia de convergencia real de comunicaciones permiti-

rán cancelar el déficit de infraestructuras de Castilla y León, y de España, con los principales países europeos. Además, por efecto de estas inversiones en infraestructuras, se crearán 28 800 empleos directos de media anual, durante el periodo 2000-2010 del Plan, a los que hay que sumar que el incremento general del stock de infraestructuras en esta región va a generar cada año no menos de 5 000 empleos.

Esto no significa olvidar que las infraestructuras son condición necesaria, pero no suficiente, para garantizar el crecimiento. Depende del uso que se haga de ellas el que aumente la renta y la riqueza regional de Castilla y León.

Se aspira hoy en día a completar una red de 13 000 km de vías de alta capacidad, entre autopistas y autovías. Mientras, Alemania tiene 11 200 km, Francia 8 900, Italia 8 660, y el Reino Unido 3 300.

En cuanto al ferrocarril de Alta Velocidad, Francia tiene unos planes para el 2010 de poner en servicio 7 500 km, Italia 3 200 y Alemania 5 000. España tiene como objetivo llegar a 7 200 km de vías de Alta Velocidad, electrificados y de ancho europeo. Finalizó afirmando que "no creo que tengamos motivos para sentirnos peor dotados que el resto de países de nuestro entorno". ■