

IIP 3/02

**Informe a Iniciativa Propia  
sobre Desarrollo Territorial e Infraestructuras  
de Transporte en Castilla y León**

Sesión de aprobación  
Pleno ordinario 1 de marzo de 2002

I. Extraer conclusiones de un informe que trata una serie tan amplia de asuntos corre el riesgo de ser insuficiente o de precipitar ideas demasiado simples. No deberíamos perder de vista la naturaleza misma del trabajo que ahora concluimos, su condición de estudio-diagnóstico general sobre un tema específico –desarrollo territorial e infraestructuras de transporte en Castilla y León– destinado a facilitar criterios, a hacer comprensible la coyuntura actual y el escenario previsto por la planificación sectorial, a ofrecer ideas útiles para que el Consejo Económico y Social desarrolle sus propios informes. Todo ello no debe confundirse con un plan, o con un estudio dirigido a plantear alternativas, ya que se centra en ofrecer una visión articulada y coherente de su tema de estudio, pero no puede resolver todas las preguntas que al abordar dicho tema vayan surgiendo.

Tras el esfuerzo introductorio, han sido expuestos una serie de diagnósticos parciales desde la perspectiva subsectorial: carreteras, ferrocarriles y aeropuertos. A cada uno de ellos se remiten estas conclusiones, porque es a lo largo del informe donde se analizan temas y factores concretos, que ahora evitamos para formular con eficacia unas conclusiones.

II. Las redes de transporte y energía tienen una relevancia estratégica en el conjunto de la actividad económica. Articulan y dan cohesión a los diferentes espacios regionales, vitalizan las relaciones entre ellos y determinan efectos multiplicadores en todos los sectores económicos (ref. PDRCyL 2000-2006). La carencia o insuficiencia de las infraestructuras puede tener un efecto limitador del crecimiento de determinados territorios, que puede llegar a impedir el aprovechamiento de los potenciales existentes. Introducir mayor accesibilidad en un territorio puede sin duda crear nuevas oportunidades en un entorno dinámico. Sin embargo, el incremento de riqueza en un territorio depende de factores diversos, además del incremento de infraestructuras, incluido el propio potencial para crear innovación y desarrollo económico. Hemos de tener en cuenta que:

1. La relación de la dotación de infraestructuras con el *potencial productivo* tiene que ver, por lo tanto, con las posibilidades de incremento de la competitividad económica, y debe reconocer que éstas también son función de otros factores. La inversión pública en infraestructuras, limitada por su propia *capacidad de actuación*, tiene una importancia determinante pero debe incorporar el reconocimiento del *potencial de desarrollo* de cada territorio y sus condicionantes singulares.

Por ello, la planificación debe garantizar la mayor eficiencia posible del esfuerzo económico que el desarrollo de la política de infraestructuras exige en los próximos años. Vivimos en una época que demanda políticas flexibles y dinámicas, pero ello es compatible con la necesaria planificación de las infraestructuras. Una planificación a medio y largo plazo que explique suficientemente el modelo, que dé prioridades y plantee actuaciones concretas, que justifique su propia viabilidad, que establezca plazos e incluso programas de desarrollo. Una planificación articulada, desde el plan director de infraestructuras, pasando por los planes sectoriales (carreteras, ferrocarriles, aeropuertos) y llegando a unos flexibles programas subsectoriales de medio y corto plazo. Y una planificación expresada en documentos que deben ser democrática y participativamente discutidos, oficialmente aprobados y posteriormente publicados y divulgados. Así debe ser entendido el Plan Director de Infraestructuras del Transporte de Castilla y León 2001-2013, marco de referencia para su planificación y desarrollo en la Comunidad Autónoma. Éste exige un permanente diálogo con el Estado, fruto de la relevancia de las infraestructuras de la que es titular y responsable. Sin embargo en el ámbito estatal, no se cumplen los requisitos mínimos de la planificación: el Plan de Infraestructuras 2000-2007 -por otra parte muy ambicioso- no ha sido aprobado, y todavía no cuenta con un cuerpo documental suficiente, que establezca prioridades y que introduzca los planes y programas que lo desarrollen. No olvidemos que el importante desarrollo actual de las infraestructuras de transporte facilita en muchos casos que las desigualdades regionales se evidencien más allá de la capacidad de introducir procesos de equilibrio. Por ello:

2. Es necesario proceder a una selección rigurosa de los proyectos de infraestructuras, como consecuencia de un *proceso integrador de planificación sectorial* a medio y largo plazo, en el que se introduzcan criterios territoriales.

3. La *visión multimodal*, en el estudio y la planificación de las infraestructuras de transporte, es determinante no sólo por la lógica del transporte combinado y su vinculación con las actividades logísticas o por la lógica del transporte intermodal en todas sus vertientes, sino por su estricta necesidad para el planteamiento de políticas de desarrollo y de ordenación del territorio, es decir, para poder vincular la inversión en infraestructuras de transporte con los potenciales de desarrollo de los lugares, con el desenclavamiento de los espacios y con la vertebración del territorio.

4. Asimismo es imprescindible la *perspectiva integrada*, porque todas las infraestructuras de transporte, independientemente de su titularidad, forman redes, no son sistemas cerrados, de tal forma que la escala estatal se imbrica complejamente con la escala regional o local. Es preciso impregnar mutuamente una escala y otra con vistas a que la planificación sectorial sea más integrada: las infraestructuras estatales también deben satisfacer las necesidades regionales, del mismo modo que las infraestructuras regionales deben servir para completar la red estatal. Ambas lógicas deben concordar, lo cual exige cooperación interadministrativa. Algo que desde hace algunos años se está poniendo en práctica con cierto éxito.

5. Debe hacerse un esfuerzo por ampliar y mejorar las partidas de *conservación de las infraestructuras*. El mantenimiento es algo cada vez más importante: más exigente aunque aún poco valorado. Debemos tomar conciencia y apoyar el interés por la seguridad y el gasto en el mantenimiento.

**III.** El doble objetivo del desarrollo regional y de la vertebración interna del sistema urbano a través de la red de infraestructuras de transporte constituye un elemento fundamental para una estrategia de ordenación del territorio. Las políticas sectoriales de infraestructuras y la ordenación del territorio deben no sólo compatibilizarse, sino complementarse y condicionarse mutuamente.

Castilla y León opera como un espacio regional de tránsito entre algunos de los más importantes centros económicos y demográficos de la Península Ibérica -especialmente el Área metropolitana de Madrid, el País Vasco, los núcleos urbanos del sector central de Asturias, el Eje del Ebro, así como Galicia y el eje atlántico portugués de Oporto a Lisboa- de modo que el trazado de su red viaria fundamental responde a la necesidad de interconexión entre esos espacios externos a la propia región. Como consecuencia:

6. Tanto la compleja red de carreteras como la red ferroviaria presentan una *jerarquización elevada*. Las funciones y las inversiones tienden a ser concentradas en un número reducido de vías que se comportan como las partes más importantes del sistema.

La importancia de algunos corredores de transporte puede en algunos casos operar en paralelo con el dinamismo económico, lo que puede dar lugar a lo que se llaman ejes de desarrollo. La

axialidad de los espacios con determinado crecimiento económico realmente se ve matizada por otros factores de localización, de forma que a menudo sigue tratándose de dinamismos socio-económicos vinculados a las aglomeraciones urbanas y a la difusión de sus áreas de influencia. Entendido esto así:

7. Se identifica un *eje regional de desarrollo* perteneciente al itinerario europeo Irún-Aveiro de ferrocarriles y carreteras, vinculado sobre todo a la Diagonal Castellana (NI / A-1 y N-620 / A-62), que relaciona núcleos como Miranda, Briviesca, Burgos, Palencia, Villamuriel-V.Baños, Valladolid, Tordesillas, Salamanca y Ciudad Rodrigo. Se trata de un corredor dinámico que conecta cuatro capitales de la Comunidad y donde se ubican espacios de encrucijada con un elevado valor estratégico por su situación y accesibilidad.

**IV.** En Castilla y León las montañas, que ocupan aproximadamente un tercio de la superficie de la Comunidad Autónoma, son un factor condicionante ya que se disponen mayoritariamente en forma de rolde o anillo exterior. Cualquier relación de o hacia el territorio regional debe pasar algún puerto, alto o desfiladero. En este sentido:

8. La relevancia del *rolde montañoso* se aprecia no sólo en la forma y características estructurales de las carreteras y los ferrocarriles, sino también en la tendencia a jerarquizar aún más la red.

Esta lógica jerarquizadora es aplastante, por cuanto las inversiones exigidas para superar los puertos de montaña con cierta calidad deben ser extraordinarias, lo que se traduce como corolario que las carreteras y los ferrocarriles cercanos con un trazado en cierto modo paralelo habrán de perder categoría, es decir, no hay posibilidad de establecer los mismos recursos para todas.<sup>1</sup>

**V.** Las principales características de la Región en relación con su red de carreteras son: la perifericidad en el contexto de la Unión Europea, las largas distancias que separan los distintos lugares de la Comunidad, la considerable extensión superficial y la gran dispersión geográfica de su población. Estas condiciones determinan la necesidad de una extensa y moderna red de

infraestructuras que proporcione un elevado grado de accesibilidad regional y de conectividad a las distintas zonas que integran la Comunidad Autónoma (ref PDRCyL 2000-2006).

El sistema viario regional presenta una estructura espacial simultáneamente regular y radial, que propicia el enlace directo entre todos los núcleos urbanos de la Comunidad Autónoma, singularmente entre las capitales provinciales, evitando que deban conectarse necesariamente a través del centro urbano de mayor entidad y jerarquía funcional: Valladolid. La carencia de un trazado exclusivamente radiocéntrico -coherente con el carácter de tierra de paso y con la amplia extensión de Castilla y León- constituye una de las características del sistema viario regional que le confieren mayor coherencia y eficacia, contribuyendo notablemente al equilibrio territorial:

9. La trama viaria fundamental introduce *una densa, equilibrada y coherente articulación del sistema urbano* en Castilla y León, de la que únicamente cabe destacar la más débil conexión de Soria y, matizadamente, de Zamora con el resto de la red urbana regional.

De ahí que la red viaria fundamental posea una estructura espacial singularmente idónea para propiciar la integración de la red de asentamientos, siempre que la evolución de la estructura productiva castellano-leonesa posibilite una especialización funcional más complementaria entre las ciudades de la Comunidad Autónoma. Conviene señalar, no obstante, que aunque la estructura espacial o el trazado de la red son, sin duda, decisivos, no agotan los parámetros definitorios de la funcionalidad de los ejes, también asociada a la capacidad y al resto de sus características geométricas. Por ello:

10. Parece conveniente la *conexión de todas las ciudades de Castilla y León a la red viaria de gran capacidad*, a fin de proporcionar el soporte infraestructural al posible incremento de flujos de transporte entre ciudades con mayor complementariedad funcional.

Particularmente disfuncional se muestra la desconexión de León con la red de alta capacidad destinada a articular el sistema urbano castellano-leonés. No obstante, es importante subrayar que las grandes actuaciones previstas proporcionarán a medio o largo plazo enlaces de todas las capitales provinciales y núcleos urbanos intermedios con la red de alta capacidad, contribuyendo a una mejora decisiva de la articulación interna del sistema urbano, ya que a la señalada idoneidad de la estructura espacial se le unirá el acondicionamiento y características geométricas propias de

las infraestructuras viarias de gran capacidad. Particularmente importante desde la perspectiva de la ordenación del territorio regional es la denominada autovía del Duero, mucho más por su potencial estructurador e integrador de los espacios de la región que por la posible demanda asociada al tránsito foráneo.

**VI.** En España no hay una cultura de carreteras rápidas, es decir, políticamente se defiende muy bien cualquier propuesta de construir autovías/autopistas, frente al acondicionamiento de las existentes para que se conviertan en vías rápidas, entendiendo por tales las que tienen los accesos controlados, unos arcones, firmes y trazas que permiten la circulación a 100 km/h sin riesgos y unos terceros carriles cada cierta distancia y de forma sistemática que permitan los adelantamientos (no necesariamente en rampas). Las autovías/autopistas (no tiene porqué haber diferencia entre ellas, de hecho las autovías actuales son autopistas sin peaje) se justifican desde criterios basados en el tráfico actual/tráfico previsto y en la estrategia territorial y de desarrollo. Por ello, señalada la conveniencia de que todas las ciudades de la Comunidad Autónoma estén bien conectadas al sistema de gran capacidad, lo que precisaría la construcción de varias autovías/autopistas, como las propuestas ya desde el Plan Director de Infraestructuras de 1993 y recientemente desde Plan de Infraestructuras de 2000:

11. Parece oportuno introducir criterios de diseño como *vías rápidas* en los tramos de la red donde sean necesarias mejoras y, sin embargo, no sea viable o justificable la construcción de autovías.

Complementario a lo anterior es que los núcleos de población afectados por el paso de carreteras importantes cuenten con variantes de población, de forma que se evite la travesía por ellos. La enorme inversión que ello supone y el retraso que en España se verifica al respecto hace que toleremos situaciones difíciles. Los programas de eliminación de travesías (construcción de variantes) deben tener prioridad, mientras que los programas de adecuación de travesías deben convertirse en subsidiarios de éstos, es decir, en actuaciones transitorias.

**VII.** En Castilla y León existe una importantísima red de carreteras regionales o locales de trascendencia fundamental para el desarrollo del medio rural, en muchos casos mantenidas con escasez de recursos. No olvidemos además que es en las vías secundarias y en los tramos locales

de la red donde la siniestralidad es mayor. El riesgo de descapitalización que corre la región si descuida el rango local del sistema viario es importante y difícilmente reconducible si no se asume su mantenimiento, por ello:

12. Es necesario un mayor esfuerzo de inversión en mantenimiento y mejora de la *red local de carreteras*, introduciendo una gestión coordinada entre la Junta de Castilla y León y las Diputaciones Provinciales, que garantice la mayor eficacia posible.

**VIII.** La estructura radial y arboriforme de la red ferroviaria es evidente en Castilla y León: la Y regional (Madrid-Irún y V.Baños-León) es la parte central de ésta, mientras que el resto (salvo Madrid-Zaragoza) lo forman líneas de rango inferior, incluso con un servicio disminuido. Es decir, hay una red nacional jerarquizada y distribuida desigualmente en el territorio. Pero en el escenario futuro:

13. Las fuertes inversiones previstas en el Plan de Infraestructuras 2000-2007 van a *cambiar radicalmente la actual estructura de la red ferroviaria*, de forma que se van a ver netamente beneficiadas las capitales de provincia, sobre todo las de la Y regional y las actualmente menos favorecidas, como Segovia, Zamora, Salamanca o Soria, a causa de la construcción de nuevas líneas y del acondicionamiento para gran velocidad de algunas existentes.

Sin embargo:

14. El desarrollo de la red AVE no debe servir de excusa para *desinvertir en la red existente* o para no plantear mejoras al servicio de las relaciones ferroviarias entre las ciudades de la región, introducción de cercanías y sobre todo el fomento del transporte de mercancías.

Efectivamente, con el Plan de Infraestructuras se crean dos redes férreas diferenciadas: la red de alta velocidad,<sup>2</sup> con el ancho de vía internacional y especializado en viajeros, fundamentalmente para largo recorrido, y la red convencional, con el 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. Realmente se dispondrá en el futuro de tres redes férreas: la red de ancho ibérico, la red de ancho internacional y la red de vía estrecha, lo que convierte a los ferrocarriles españoles en unos de los más variados del mundo.

La segregación de los servicios veloces 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 generará 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 a la capital del reino 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 en determinados casos disfunciones desde el punto de vista del interés autonómico. Por ejemplo, no está claro que la línea Medina-Portugal vaya a pertenecer a la red de alta velocidad, aunque -recientemente y ampliando lo previsto en el Plan de Infraestructuras- parece haberse decidido la construcción de una vía de ancho internacional entre Medina y Salamanca. Lo mismo cabe decir de la línea de León a Galicia, que sirve a Ponferrada, o, de otra manera, no se sabe cómo conectar Ávila con la red de alta velocidad, ni cómo enlazar Aguilar con Santander para esta misma red.

El ferrocarril presenta un grave déficit en cuanto al transporte de mercancías, vinculado tanto a la lentitud de sus tráficos 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... algo de extraordinaria relevancia en una región dotada de una importante red de infraestructuras de transporte, cuyos flujos son potenciales fuentes de riqueza, si la gestión es la adecuada. Por ello:

15. Es preciso alcanzar una fiabilidad muy elevada y disponer de sistemas físicos y de *gestión* que faciliten el transporte combinado con agilidad. Es un *asunto organizativo*, de material móvil ferroviario, pero sobre todo de instalaciones intermodales y logísticas.

**IX.** El sistema aeroportuario de Castilla y León está problemáticamente condicionado: su escaso desarrollo responde a la propia entidad del entramado socio-económico regional y a la reducida movilidad, lo cual frena la configuración de una demanda interna de servicios aéreos. Además, la existencia de un significativo número de aeropuertos en el entorno inmediato del territorio de la Comunidad que entran en competencia con la oferta de vuelos de los aeropuertos es otra importante limitación. En cualquier caso, las tendencias que en el ámbito europeo están permitiendo configurar una red eficaz de aeropuertos regionales se apoyan en el desarrollo de una oferta de conexiones aéreas entre ciudades situadas a distancias de entre 500 y 1.000 kilómetros con la implicación de autoridades locales y regionales, a la vez que se ofrecen servicios aeroportuarios diversos, intermodalidad de flujos, conexiones con aeropuertos de nivel superior, etc. Pero no son los aeropuertos los que proporcionan los vuelos, sino las compañías privadas que de ellos se sirven para prestar sus servicios, que tienen muy en cuenta la entidad de la demanda. Por ello, las administraciones públicas deben remover los obstáculos para que exista una oferta infraestructural adecuada a las necesidades, evitando inversiones masivas que excedan la rentabilidad socio-económica real. Por ello destacamos que:

16. El grado de dotación infraestructural de los aeropuertos de Castilla y León es en algunos casos insuficiente para el desarrollo de una oferta de servicios aeroportuarios que pueda considerarse competitiva, si bien y en cualquier caso, se hace necesario dotar a cada uno de ellos de un nivel de especialización e intermodalidad que los haga eficientes de forma individual y complementarios como conjunto, de lo contrario *se hace difícil pensar que en Castilla y León puedan existir cuatro aeropuertos compitiendo entre sí.*

**X.** La planificación territorial ha estado al servicio, básicamente, de la mejora de la calidad de vida de los ciudadanos, al menos de sus condiciones espacio–materiales. La cuestión es si debe estar, por el contrario, más bien al servicio del desarrollo económico, entendido éste como incremento de

riqueza, y entendida la calidad de vida como una simple consecuencia. Al pensarse hoy el futuro de las ciudades y de las regiones se insiste en los factores de competitividad, derivados de análisis económicos. La capacidad de competir está asociada a la productividad y al uso de las tecnologías de la información. También se habla de la innovación como factor determinante, algo que no es simple consecuencia de estar al día en tecnología: exige ser creativo. Cabría pensar, sin embargo, en si el modelo vigente de desarrollo económico podría ser substituido por otro, más cualitativo, no medible exclusivamente en términos de incremento de producción y consumo. Inmersos en las contradicciones de la aplicación del concepto de desarrollo sostenible, nuestra región debe ser consciente de que sus condiciones de partida pueden exigir otros planteamientos, un horizonte de progreso que conciba la riqueza territorial como un valor en sí mismo y que sea capaz de ofrecer calidad de vida.

Aquí el transporte adquiere una función distinta, la accesibilidad del territorio se convierte en un factor determinante, ya que debe permitir alcanzar los lugares y paisajes incorporados a nuevos horizontes de uso, y lo que era un elemento negativo en el diagnóstico -amplitud del territorio, dispersión del poblamiento, poca población...- se transforma en fuente de valores en el futuro.

## **Recomendaciones Generales**

**Primera.-** Con relación a los dos planes que afectan a la Comunidad de Castilla y León (plan de Infraestructuras del Estado 2000-2007 y Plan de Infraestructuras del Transporte de Castilla y León 2001-2013) el CES considera que deberían concretarse las actuaciones a corto y a medio plazo, las cuales deberán acompañarse de la necesaria dotación presupuestaria.

Reclama también la máxima coordinación entre administraciones con objeto de maximizar los beneficios obtenidos de las actuaciones/inversiones realizadas.

**Segunda.-** El CES conociendo las restricciones presupuestarias que dificultan la consecución inmediata de todos los objetivos perseguidos en materia de carreteras, entiende que se debe dar prioridad a las variantes de población, con lo que se mejorarían notablemente los datos de siniestralidad y se acortarían los tiempos de viaje.

En materia de carreteras el CES considera prioritaria las actuaciones siguientes, destacando al mismo tiempo que estas recomendaciones se refieren a acciones que resulta prioritario ejecutar durante el periodo 2000-2007, es decir, se establecen prioridades para un plazo inferior al fijado en el Plan de Infraestructuras del Estado.

1ª.- Construcción de la conexión con Portugal por autovía en la N-620 (E-80), Tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro.

2ª.- Construcción de la autovía de la Ruta de la Plata N-630 (E-803) entre León-Benavente-Zamora y Salamanca, enlazando con la vía rápida desde Bejar a Extremadura. Se considera fundamental para la articulación del Oeste de la Comunidad Autónoma y el eje Norte-Sur (Oviedo a Sevilla).

3ª Desdoblamiento de la N-610 en autovía entre Palencia y Benavente. Esta carretera une Magaz de Pisuerga con Benavente.

4ª Con objeto de aprovechar las potenciales sinergias en las comunicaciones ya existentes entre Zamora, Salamanca, Valladolid y Palencia, se estima prioritario el desdoblamiento de la N-611 de Palencia a Reinosa.

5ª Desdoblamiento en autovía de la N-601 de León a Valladolid, teniendo en cuenta que se debe dar prioridad al tramo Valladolid-Medina de Rioseco, por la elevadas intensidades de tráfico y al tramo Santa Martas-León.

6ª Igualmente se considera necesaria la mejora y acondicionamiento de las carreteras N-501 y N-502 que comunican Madrid y Valle del Tiétar.

7ª Asimismo, se considera importante desdoblamiento de la N-122, en interés de la articulación interna del conjunto territorial de la Comunidad Autónoma, así como de un diseño transversal a escala de la Península Ibérica, que, a su vez, propicie la articulación de Soria con la red urbana castellano y leonesa a través de vías de gran capacidad. En este sentido es también necesaria la mejora de la comunicación norte-sur de la provincia de Soria, incidiendo en el problema del tramo de Piqueras y en el acondicionamiento, según sea necesario, de la N-111.

8ª El CES recomienda que la Junta de Castilla y León incremente la dotación presupuestaria destinada a mejoras, refuerzo y renovación y conservación de las carreteras de la Red Autonómica.

9ª El Consejo recomienda a la Junta de Castilla y León que establezca mecanismos de negociación con las Diputaciones Provinciales, en el marco de un proceso de racionalización de la red que persiga la articulación intercomarcal e interprovincial de la red de carreteras.

Asimismo, estima conveniente que el presupuesto de las Diputaciones Provinciales destinado a carreteras, se dirija prioritariamente a actuaciones de acondicionamiento, mejora y mantenimiento.

En materia de ferrocarriles el Consejo manifiesta las recomendaciones siguientes:

1ª El desarrollo de la red AVE no debe servir de excusa para desinvertir en la red existente o para no plantear mejoras al servicio de las relaciones ferroviarias entre las ciudades de la región, introducción de cercanías y sobre todo, el fomento del transporte de mercancías.

2ª Dar prioridad al tren de alta velocidad Medina del Campo-Zamora-Galicia.

3ª Instar la pronta ejecución del tren de alta velocidad Valladolid-Palencia, necesario para la ampliación de la red del Norte de España conectando Valladolid-León-Ponferrada-Galicia; Valladolid-Santander; y Valladolid-Burgos-Vitoria-Irún-Francia.

4ª El CES considera clave la conexión con Portugal (Valladolid-Salamanca-Portugal) que recoge los tráficos internacionales entre Francia y Portugal y que se desarrollaría con Oporto o Aveiro. Podría servir además a la conexión de Lisboa con Madrid a través de Salamanca.

5ª Ejecución de la lanzadera Soria-Calatayud aprovechando el trazado actual, y que se une al TAV Madrid-Zaragoza-Barcelona.

6ª Con relación a las actuaciones en áreas urbanas, el CES recomienda que se de pronta solución al paso del ferrocarril por la áreas urbanas de la Comunidad , como Burgos, León, Palencia y Valladolid, y a la viabilidad de los soterramientos, desvíos de las ciudades, traslados exteriores de otras infraestructuras, etc...

Asimismo se debe actuar en el sentido de adecuar las estaciones y anexos a las mismas para uso de intercambiadores de transporte como en Valladolid o León.

7ª Por último, el CES insta a la urgente eliminación de los pasos a nivel que actualmente permanecen operativos en las líneas que prestan servicio.

En materia de infraestructuras aeroportuarias:

1º El CES reitera lo expuesto en las conclusiones de este Informe sobre el grado de dotación infraestructural de los aeropuertos de Castilla y León, que es en algunos casos insuficiente para el desarrollo de una oferta de servicios aeroportuarios que pueda considerarse competitiva, si bien, y en cualquier caso, se hace necesario dotar a cada uno de ellos de un nivel de especialización e intermodalidad que los haga eficientes de forma individual y complementarios como conjunto, de lo contrario se hace difícil pensar que en Castilla y León pueda existir cuatro aeropuertos compitiendo entre sí.