

INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE Y TELECOMUNICACIONES

219. En términos generales el CES considera que debe realizarse a todos los niveles una reflexión estructural que permita sentar las bases de un pacto para evitar el colapso de las inversiones en infraestructuras. Las drásticas reducciones experimentadas durante los años de la crisis siguen sin recuperarse en los años de expansión, generando a medio y largo plazo una falta de competitividad. Dicho pacto debe incluir a los agentes económicos y sociales más representativos, buscando estructura de toma de decisiones en base a una ponderación equilibrada de criterios técnicos, económicos y sociales.

220. Dada la necesaria prioridad que se debe otorgar a la cobertura de los servicios públicos básicos por parte de la asignación de recursos públicos, el Consejo recomienda que en materia de infraestructuras de transporte, se debe priorizar el destino de esos recursos disponibles. Por ello, desde el CES recomendamos que se incida en el mantenimiento, la conservación y la mejora de las infraestructuras de que nos hemos dotado a lo largo de los años anteriores, para asegurar una prolongada vida útil, de manera que se maximice la utilidad de las inversiones realizadas.

221. Además, y como una cuestión también de carácter general, el CES considera necesario que a la hora de hacer frente a las nuevas inversiones se aprovechen las novedades de la Ley de Contratos del Sector Público para favorecer a las pymes al establecer que los contratos se dividan en lotes más pequeños para que haya más adjudicatarios y se estimule la competencia. Además, recoge por primera vez el mandato de que se incorporen criterios sociales y medioambientales que guarden relación con el contrato.

222. En cuanto a las **infraestructura ferroviarias**, en el Corredor Norte aún está pendiente la mejora de estructuras en la línea de alta velocidad Madrid-Asturias. Es esencial para impulsar una conexión de León con del tráfico marítimo, entre los puertos de Gijón y Nantes, para hacer de León un enclave logístico en torno a una ruta de transportes intermodal en el noroeste.

223. Una vez que se han incluido los nuevos tramos viarios del Corredor Atlántico, el CES considera que no es aceptable la configuración de una infraestructura de vía única y es ineludible el incremento de partidas para las mejoras necesarias para que los trenes alcancen los cánones de alta velocidad por lo que se deben incorporar también los presupuestos necesarios para la instalación de la segunda vía de AVE en el tramo León-Palencia.

224. En el Corredor Noroeste, además de los trabajos del tramo Venta de Baños-Burgos, está por decidir el trazado del tramo Burgos-Miranda de Ebro-Vitoria, para el que no dejan de presentarse alternativas con el objetivo de rebajar el coste inicial. En este mismo sentido el CES considera imprescindible y urgente la realización de esta infraestructura de conexión con la “Y” vasca, de importancia crucial para impulsar a Castilla y León, dado que supondría un salto cualitativo de gran magnitud para toda la región. También, el CES considera de vital importancia acelerar los trabajos del enlace de Zamora con Orense para completar la permeabilidad de la infraestructura con el importante núcleo de actividad económica del sur de Galicia que puede tener consecuencias de importante magnitud para la economía zamorana.

225. Para la red viaria estatal se han elaborado tres planes directores en obras públicas en 12 años incluido el vigente Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024, que reconoce un reparto modal desequilibrado, con un claro predominio abrumador del transporte por carretera, elevados costes externos y medioambientales y una insuficiente coordinación en la planificación y el desarrollo de las infraestructuras logísticas. Es preciso superar de una vez por todas la concepción histórica de la vertebración de nuestro territorio en el mapa nacional como región de paso, e imponer una visión de integración propia y adaptada al territorio y las necesidades de Castilla y León en el que las infraestructuras de transporte han de ser un elemento clave para la vertebración de la Comunidad.

226. Una comunidad como Castilla y León solo puede ser competitiva sobre la base de una tupida red de infraestructuras que haga permeable la actividad económica interior con la exterior, tanto para las conexiones de origen y destino, como para los tránsitos intermodales.

227. El CES, asimismo, considera imprescindible la electrificación de la línea férrea hasta Fuentes de Oñoro, de vital importancia para desarrollar el Puerto Seco que conecta con los puertos lusos de Aveiro y Leixoes, punto de salida y destino de primer nivel para el tráfico de mercancías con el continente americano. Esta actuación es necesaria para aprovechar en todo su potencial la electrificación entre Salamanca y Medina del Campo que se puso en marcha a finales de 2015 y que permite la circulación de trenes rápidos con tiempos competitivos.

228. La reapertura de la línea Madrid-Aranda-Burgos presenta una inmejorable oportunidad, como fuente de desarrollo y riqueza, y como corredor ferroviario del futuro, tanto por razones de carácter territorial como logístico, ya que es una de las áreas con mayor potencial de desarrollo industrial de Castilla y León. El CES ve imprescindible vincular la accesibilidad ferroviaria directa a plataformas logísticas y polígonos industriales ubicados en el entorno de Aranda de Duero, conectando a las empresas con el País Vasco, haciendo de nexo de unión entre Madrid y los puertos del País Vasco.

229. Respecto a las **infraestructuras viarias**, tal y como ha solicitado el CES durante los últimos años, se han incluido finalmente nuevos tramos en el corredor atlántico para su conexión con los puertos del noroeste, aunque la perspectiva temporal para su desarrollo puede prolongarse demasiado.

230. En este sentido el CES considera que la importante dotación de los puertos (españoles y portugueses) que rodean la comunidad, no podrá ser aprovechada con la intensidad suficiente hasta que no se complete y gestione de forma adecuada la red de corredores e infraestructuras de enlace desde nuestro territorio, y ello depende de un trabajo conjunto e intenso entre las autoridades nacionales y regionales.

231. En cuanto a las seis autopistas de Castilla y León, todas incrementaron el volumen de usuarios en 2017, al igual que los tres años previos en un entorno en el que el vencimiento de la concesión de algunas vías de peaje hace que se plantee la recuperación de su gestión y la posible eliminación de los peajes, entre ellas la AP-6 entre Villalba y Adanero, y la AP-1 entre Burgos y Armiñán, lo que a juicio del CES mejoraría la flexibilidad para el impulso de la gestión logística en la Comunidad, especialmente en lo referente al tráfico pesado.

232. En este ámbito competencial el CES considera que se deben abordar una serie de infraestructuras de primer orden para la vertebración de segundo nivel, con respecto a las grandes vías troncales que conforman el corredor atlántico. Así por ejemplo destacamos varias actuaciones en la A-11 (Autovía del Duero) el conjunto de tramos Castrillo de la Vega-Quintanilla de Arriba-Olivares de Duero-Tudela de Duero, y el conjunto de tramos Zamora-Ricobayo-Fonfría-Alcañices-San Martín de Pedroso. En la A-15 (Autovía de Navarra) el conjunto de tramos Los Rábanos (enlace con la A-11)-Fuentesaúco-Villar del Campo-Ágreda Oeste, y el tramo Ágreda Este-Tudela (conexión al nudo AP-15-Autopista de Navarra-/AP-68-Autopista vasco-aragonesa-). El resto de las actuaciones necesarias en este nivel se

concretan en la A-60 (Autovía Valladolid-León para la que ni siquiera hay aún proyecto redactado para los seis tramos que faltan), la A-12 (Autovía del Camino de Santiago) desde Santo Domingo de la Calzada hasta Burgos, la A-73 (Autovía Burgos-Aguilar de Campoo) desde Quintanaoruño, y la A-65 (Autovía de Tierra de Campos: Benavente-Palencia).

233. En cuanto al sur de la Comunidad el CES destaca la importancia de la conexión de la Autovía A-6-Ávila-Maqueda, A-40, cuyo estudio informativo en el tramo: Ávila - Maqueda, en las provincias de Ávila, Madrid y Toledo, ya ha sido sometido a información pública. Es una infraestructura clave para el sur de la Comunidad, ya que se configura como una importante vía oeste-este en el centro geográfico de España, que servirá de pasarela a las autovías A-6, A-5, A-4 y A-3, favoreciendo las comunicaciones entre Castilla y León y Castilla-La Mancha, constituyendo una alternativa ideal, con una vía de altas prestaciones, para evitar atravesar el área metropolitana de Madrid.

234. Todas estas actuaciones están condicionadas por las prioridades marcadas en el Plan Extraordinario de Inversión en Carreteras (PIC) de concepción público-privada, que se solapaba con el PITVI, y que en nuestra región priorizaba completar los tramos de la Red Transeuropea de Transporte pendientes (Corredor Atlántico), y que de nuevo para a ser una incógnita en el nuevo marco político estatal.

235. El CES considera que es necesaria una reflexión conjunta para definir las prioridades de la región, mediante un pacto que también incluya a los agentes sociales y económicos más representativos, que contribuya a excluir las infraestructuras del debate partidista y lo acerque hacia la toma de decisiones por parte de comisiones técnicas, como se hace en otros países, para elaborar las prioridades fundamentales.

236. Por último, este Consejo estima que hay infraestructuras de vertebración de tercer nivel que por su relación entre costes y beneficios socioeconómicos deberían estar en una posición relevante a la hora de ejecutar las políticas autonómicas, como es el caso de los tramos Salamanca-Alba de Tormes, Santa María del Tiétar Piedralaves, León-La Bañeza, Palencia-Carrión, Segovia-Santa María Real de Nieva, y Simancas-Tudela de Duero.

237. Desde el CES consideramos que el impacto de la crisis sobre las dotaciones de infraestructuras y su mantenimiento comporta la necesidad de que este tipo de inversiones sean planteadas desde una perspectiva de largo plazo independiente de los ciclos políticos, y en la medida de lo posible, de los económicos, algo que se echa en falta en la planificación actual.

238. Las **infraestructuras hídricas** tienen en nuestra comunidad una importancia de primer orden debido al grado de desarrollo de nuestro sector primario y de la industria agroalimentaria, ya que de ellas depende en buena medida una evolución más intensa en la gestión del territorio para facilitar a estos sectores el impulso necesario hacia nuevos niveles de eficiencia económica y proyección sociodemográfica. Hay una serie de actuaciones estructurales básicas y no iniciadas de competencia estatal que deberían acometerse, como las rehabilitaciones de los canales del Órbigo y del Páramo leonés.

239. Dentro de la competencia estatal el CES destaca la necesidad de acometer el saneamiento del Bajo Bierzo en la cuenca del Miño-Sil, así como el emisario Golmayo a la depuradora de Soria en la cuenca del Duero.

240. En el ámbito de la depuración, las necesidades básicas se concentran en la cuenca del Tajo, concretamente relativos a nuevas EDAR en Ávila, en Casavieja, Pedro Bernardo, Candeleda y La Adrada, y en Salamanca en la adecuación y mejora de la EDAR de Béjar.

241. Según el informe de zonas blancas NGA del Estado (zonas vacías de cobertura de redes de banda ancha de nueva generación), más de 13.000 hogares no disponen de **conexión a internet**, y un tercio de los habitantes de Castilla y León no tiene una conexión de calidad, lo que afecta a 800.000 ciudadanos aproximadamente. Esto supone que nuestra comunidad está en la última posición en cobertura de internet ultra rápida un elemento decisivo en la brecha digital de Castilla y León.

242. Para solucionarlo se ha puesto en marcha el proyecto Territorio Rural Inteligente en Castilla y León, implantando una plataforma de software común para gestionar diversos servicios públicos de forma inteligente, eficiente, integral y coordinada en el que colaboran la administración regional y las diputaciones provinciales. A esto se suman las ayudas estatales de concesión directa de subvenciones para la contratación de servicios de acceso de banda ancha fija de alta velocidad en poblaciones con menos de cinco mil habitantes.

243. El CES valora positivamente estas iniciativas pero insiste en que la implantación debe llevarse a cabo con más intensidad y celeridad dado que las herramientas digitales son la pieza clave de la competitividad hoy día es imprescindible impulsar la e-Administración y mejorar la eficacia, eficiencia y calidad de los servicios públicos a través de un uso intensivo de las tecnologías de información y comunicación e incrementando las oportunidades de negocio para empresas locales.

244. En este mismo sentido, el CES quiere destacar la gran oportunidad que supone la implantación de la nueva tecnología 5G, en la que corremos el riesgo de quedar descolgados.

245. El CES considera que la comunidad debe estar preparada para que sus infraestructuras estén a punto en el momento del inicio del despliegue de esta nueva tecnología. Ello constituiría una ventaja competitiva para nuestra economía como factor de atracción de inversiones que se pudieran consolidar ante la perspectiva de un desarrollo tecnológico más temprano.

246. El 5G no solo afecta a la telefonía móvil sino, en general, a todo el mundo tecnológico, pues es el nuevo estándar para el internet de las cosas y reduce el tiempo de respuesta de cualquier dispositivo accionado a distancia.

247. La nueva revolución digital gira en torno al 5G y es necesario un pacto político, social y económico para la digitalización de nuestro tejido productivo y la creación de los Servicios 4.0 en nuestra comunidad.