

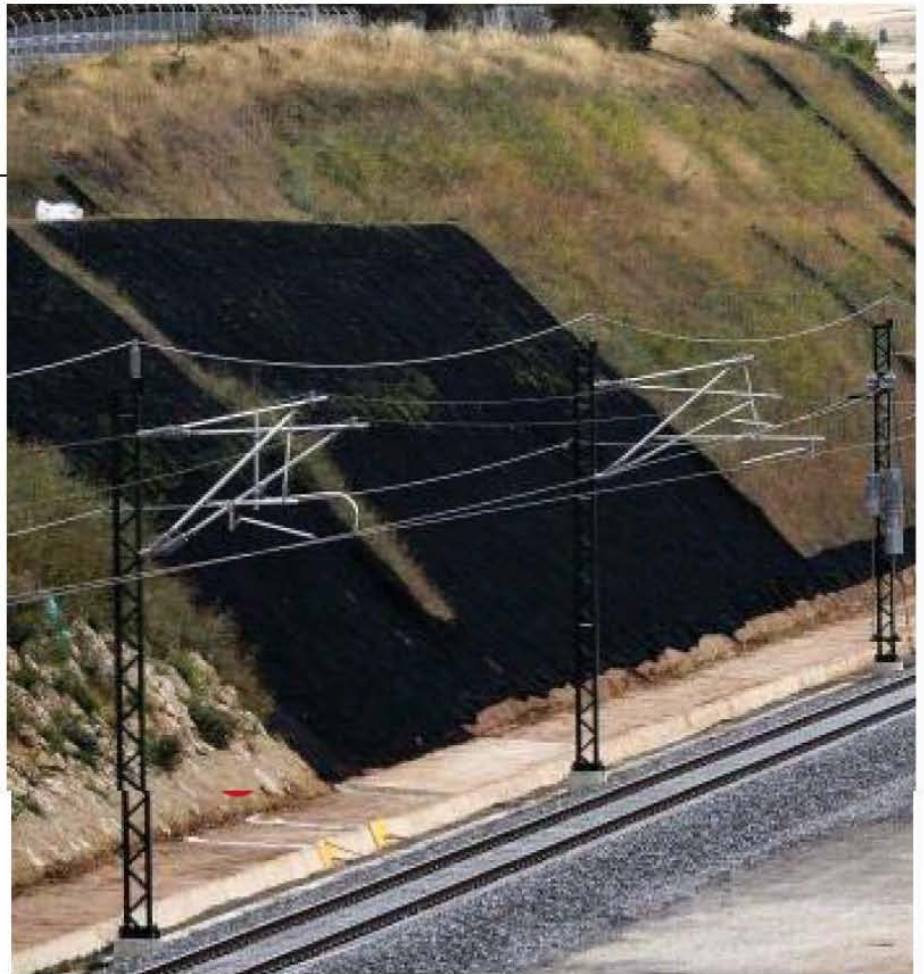
13-F. ELECCIONES CASTILLA Y LEÓN  
ANÁLISIS

## 3// DÉFICITS Y DESEQUILIBRIOS

# UN DÉFICIT HISTÓRICO Y DISPAR DE POBLACIÓN E INVERSIONES

Con casi el 60% de sus habitantes en apenas un 3% de su territorio, Castilla y León busca corregir desde hace décadas una desigualdad entre pueblos, ciudades y provincias que se remonta 70 años

DAVIDASO / VALLADOLID



En una Comunidad de contrastes como Castilla y León, donde casi el 60% de su población se concentra en apenas un 3% de su territorio (las áreas urbanas de las nueve capitales de provincia más Ponferrada), el desequilibrio alcanza el nivel de mal endémico y acaba lastrando la competitividad del conjunto, aunque Burgos y Valladolid despuntan por pujanza industrial. Más aún cuando la tercera región más extensa de Europa, sólo por detrás de una sueca (Norboten) y la Laponia finlandesa, superior al tamaño de 17 países de la UE, abarca casi una quinta parte de la superficie de España pero sólo acoge al 5% de sus habitantes, añadiendo a la endiablada ecuación del desequilibrio un notable déficit de servicios e infraestructuras.

Con más territorio que cubrir todo sale más caro y el criterio demográfico, sobre todo durante la segunda mitad del siglo pasado, ha primado especialmente por encima del geográfico a la hora de determinar dónde se invertía. De ahí consecuencias como la sobrecarga de cuatro aeropuertos infrutiliza-

dos (Valladolid, Salamanca, Burgos y León) que no suman la actividad de uno mediano de Aena, mientras que, por la parte sanitaria, Ávila, Soria, Segovia, Palencia y El Bierzo ven volar hojas del calendario a la espera del día en que cuenten con unidades públicas de radioterapia. El tráfico aéreo compete al Estado y la sanidad se gestiona desde la Comunidad. Dos ejemplos muy diferentes, pero a la vez desgraciadamente emparentados, hijos bastardos de un desequilibrio poblacional impresionante y del alto coste de tender servicios e infraestructuras en una tierra tan compleja, extensa y dispersa.

Cierto que Segovia estrenaba el pasado 11 de enero el servicio de radioterapia que ha puesto en marcha allí el Grupo Recoletas tras firmar un concierto público-privado con Sacyl, a la espera de una unidad pública que también espera, pero cuando se lleve a cabo una nueva ampliación del hospital anunciada sin fechas. Ávila también prevé contar con radioterapia en próximos meses con la misma fórmula, al tiempo que las unidades de Soria, Palencia y El Bierzo tam-

bién están comprometidas: en teoría a corto plazo, aunque la demora supere los diez años en algunos casos.

El Consejo Económico y Social de Castilla y León viene defendiendo desde hace tiempo la necesidad de aprobar un plan estratégico de Comunidad, «y el propio CES podría ser además un buen ámbito para su elaboración y debate», opina su presidente, Enrique Cabero. «¿En qué sentido sería útil? Pues en primer lugar hay que determinar las características y situación de cada provincia en relación con las infraestructuras y la actividad; y segundo, adoptar medidas específicas para cada situación, que no tienen por qué ser siempre las mismas para toda la Comunidad porque, cuando hay desigualdad, hay que compensar». Por tanto, «medidas específicas pero basadas en una estrategia: adónde queremos ir, o qué problemas tenemos ahora y cómo los podemos resolver». Unas cuestiones que considera que deberían abordarse «de manera participativa, con las instituciones y con las organizaciones sindicales, empresariales, agrarias... En general,

## 10,2

**KMS. DE AUTOVÍA POR CADA 10.000 HABITANTES**  
Es la ratio más alta del país, pero en términos de superficie es inferior a la media nacional (2,6 kms. de cada 1.000, frente a 3,6)

con todas las que articulan la sociedad de Castilla y León».

«Eso por un lado, y luego otra cuestión que puede parecer contradictoria con lo que he dicho pero que no lo es: tenemos que intentar superar en Castilla y León los límites provinciales», prosigue Cabero. «Quizá en esta Comunidad las provincias tienen un peso muy relevante más allá de lo que nos puede ser útil, y aunque es bueno que haya un ámbito provincial de participación y gobierno, también es muy importante superar las fronteras de cada una para diseñar proyectos interprovinciales porque si no, corremos el riesgo de reproducir en cada provincia los mismos

esquemas, y no es la mejor solución». El presidente del CES apuesta así por identificar las potencialidades de cada provincia, que en algunos casos son compartidas por varias, y articularlas «para poder dar el salto hacia proyectos más ambiciosos». «No tiene por qué ser la misma solución para todas, sino que hay que aprovechar aquello en lo que sobresale cada una», incide. Alude por ejemplo a la industria agroalimentaria, donde «hay muchos elementos de posible generación de efectos multiplicadores si realmente se trabaja en proyectos para territorios más amplios que las provincias»; así como «lo relativo a la gestión del turismo cultural o la promoción del patrimonio cultural». «Que seamos una Comunidad Autónoma es una ocasión que se debe aprovechar porque si no, seguiríamos las provincias por separado. Hay una dimensión autonómica y una dimensión interprovincial, y esto puede dar más fuerza a nuestra imagen y nuestros proyectos», concluye.

**INFRAESTRUCTURAS.** La lucha contra la despoblación, y con ella





Obras del AVE a la altura de la localidad burgalesa de Estépar. / ALBERTO RODRIGO

la corrección de la desigualdad territorial, ya figura en rojo en todas las agendas políticas, independientemente del mayor o menor grado de eficiencia de las iniciativas impulsadas en este ámbito. Y las últimas décadas también han traído un importante desarrollo de la red estatal y autonómica de carreteras de alta capacidad, aunque quedan no pocos tramos pendientes de ejecución. Sobre todo los que deben conectar Valladolid con León, Soria y Ávila, tal y como destacan desde el servicio de estudios Caixabank Research en su último informe anual, publicado el pasado octubre. La Autovía del Duero (A-11), concretamente, ya enlaza Zamora con Valladolid, pero queda la mayor parte del recorrido hasta Soria, después de más de dos décadas de trámites, debate y también obras, aparte de su prolongación hacia el Oeste, de cara a la conexión transfronteriza con Portugal a través de Alcañices. La A-60 (Valladolid-León) arrastra un pasado parecido, mientras el tramo de 23,5 kilómetros de autovía que se pretende entre la A-50 y la A-6, actualmente en fase administrativa de estudio,

# 70%

## TERRITORIO CONSIDERADO 'DESIERTO DEMOGRÁFICO'

Es la superficie que no alcanza los 10 habitantes por kilómetro cuadrado, tal y como reseñan desde Caixabank Research

también acercaría más Ávila al resto de la Comunidad.

En materia ferroviaria, entretanto, aun siendo históricos los avances propiciados por la llegada progresiva de la alta velocidad a Castilla y León, pesa que haya sido a costa de una drástica desinversión en el tren convencional que no ha hecho más que agravar la invertebración del medio rural, a la espera de que ahora se puedan recuperar líneas en desuso gracias a los fondos europeos de resiliencia, caso de la de Burgos-Aranda-Madrid. No hay plazos concretos, aunque sería un milagro verla en servicio antes de 2025, y lo que revela en resumen el cuadro ferroviario de hoy

es que Segovia, Valladolid, Palencia, León y Zamora ya tienen AVE; que 2022 es el año para Burgos, si bien ya dispone de servicios de altas prestaciones, como Salamanca; y que Soria y Ávila carecen de unos u otros.

Soria, de hecho, sólo tiene conexión directa con Madrid y ninguna por tanto con las capitales de provincia de la Comunidad, igual que tampoco Zamora con Salamanca o León, bien enlazadas mediante autovías, por otra parte. Y Ávila sigue a hora y media de Madrid, el triple de lo que se tarda desde 'territorios Avant' con intereses similares como Segovia o Toledo.

A corto plazo se cuenta con la ampliación de los servicios AVE a Burgos y Miranda de Ebro en la línea de alta velocidad con la 'Y vasca', Zamora ya tiene la infraestructura para potenciar su relación con Orense y el resto de Galicia, y también se prevén avances de Palencia hacia Cantabria, o de León hacia Asturias con la próxima apertura del túnel de Pajares, más de 15 años después de que se pusiera la primera piedra. Pero en un segundo plano aguarda turno el eje

entre Valladolid y Salamanca con la frontera de Portugal, clave para potenciar el denominado Corredor Atlántico. Tiene su origen en la localidad lusa de Sines y une en diagonal la Península Ibérica con Francia y Alemania, dando continuidad a las redes de transporte entre los puertos de la fachada portuguesa con el de Le Havre y el gran nodo ferroviario intermodal de Mannheim. En Castilla y León va desde Fuentes de Oñoro en la frontera con Portugal hasta Miranda de Ebro en el límite con el País Vasco, pasando así por Salamanca, Valladolid, Palencia y Burgos, y dotarle de las infraestructuras necesarias (terminales intermodales nuevas o mejoradas, puertos secos, etc.) supondría un avance clave para la competitividad empresarial de la Comunidad.

Asimismo, en un segundo plano aguarda también la extensión de la alta velocidad ferroviaria entre León y Galicia por Ponferrada; pero queda sobre todo el acceso de las capitales de Ávila y Soria a este nivel de transporte.

No obstante, desde Caixabank Research se advierte en su último

## El CES plantea «un plan estratégico de Comunidad que supere los límites de cada provincia»

informe anual que el futuro de los pueblos castellanos y leoneses pende más del «grado de accesibilidad y las tecnologías digitales». De tener Internet de calidad, por ejemplo, cuando ni siquiera la cobertura del teléfono móvil está aún garantizada en todas partes. Claro que el esfuerzo en dotar de banda ancha al territorio está siendo también importante y ya se da este servicio a más del 90% de los habitantes de la Comunidad, pero se hace grande y quedan cientos de pueblos. Se está avanzando relativamente rápido, en cualquier caso, y eso, según el citado servicio de estudios, puede resultar «más efectivo que la multiplicación de equipamientos físicos».

**UNA HERENCIA COMPLEJA.** Juan Carlos de Margarida, secretario general del Consejo de Economistas de España, además de presidente del Colegio de Economistas de Valladolid, recuerda cómo los contrastes de hoy tienen su origen en los años 50 y 60 del siglo pasado, cuando «de alguna forma se dividió el país en áreas industriales, áreas turísticas y áreas ganaderas y agrícolas», alentando el éxodo rural hacia ciudades privilegiadas por el asentamiento de fábricas. «Los desequilibrios territoriales no aparecen porque sí, sino por una evolución de la sociedad económica y social de España. Este plantel es lo que heredan las comunidades autónomas y tenemos que partir de ahí», incide.

Ya dentro de este siglo, después de los avances registrados durante unos primeros años de bonanza económica y boom migratorio, sobrevienen «dos crisis muy grandes que», según De Margarida, «han desestructurado completamente el sistema», empezando por la que se originó entre 2007 y 2008, que provocó la desaparición de miles de empresas «e hizo replantearse de alguna forma el modelo productivo, comercial y de servicios de Castilla y León» para orientarlo hacia la globalización, dada la caída del consumo interno. «Eso también tuvo su impacto territorial, y ahora le sumas una nueva crisis (la derivada de la pandemia) que ha hecho que surjan otros problemas», con la necesidad de dar prioridad al gasto social y sanitario por encima de las infraestructuras, a la espera del revulsivo de los fondos europeos.

«Todas estas realidades generan nuevos desequilibrios que en parte son lógicos dentro de una evolu-

> Pasa a la página siguiente



13-F ELECCIONES CASTILLA Y LEÓN  
ANÁLISIS

3//  
DÉFICITS  
Y DESEQUILIBRIOS

> Viene de la página anterior  
ción constante, y luego quedan viejos desequilibrios que ya vienen heredados de una política industrial y de reestructuración del terri-

torio que se ha generado durante muchos años, y que necesitan muchos años para ser revertidos o aminorados», resume el secretario general del Consejo de Economis-

tas de España. Aparte de que «el ámbito territorial de Castilla y León es enorme, y dar aquí un servicio te cuesta dos veces más que en La Rioja, Murcia o el País Vasco».

¿Y dónde ve los mayores déficits y desequilibrios? «Yo hablaría más bien de potenciar de cara al futuro», responde. «Es sumamente importante el transporte, por ejemplo. La vertebración del valle del Duero, el desdoblamiento de la ca-

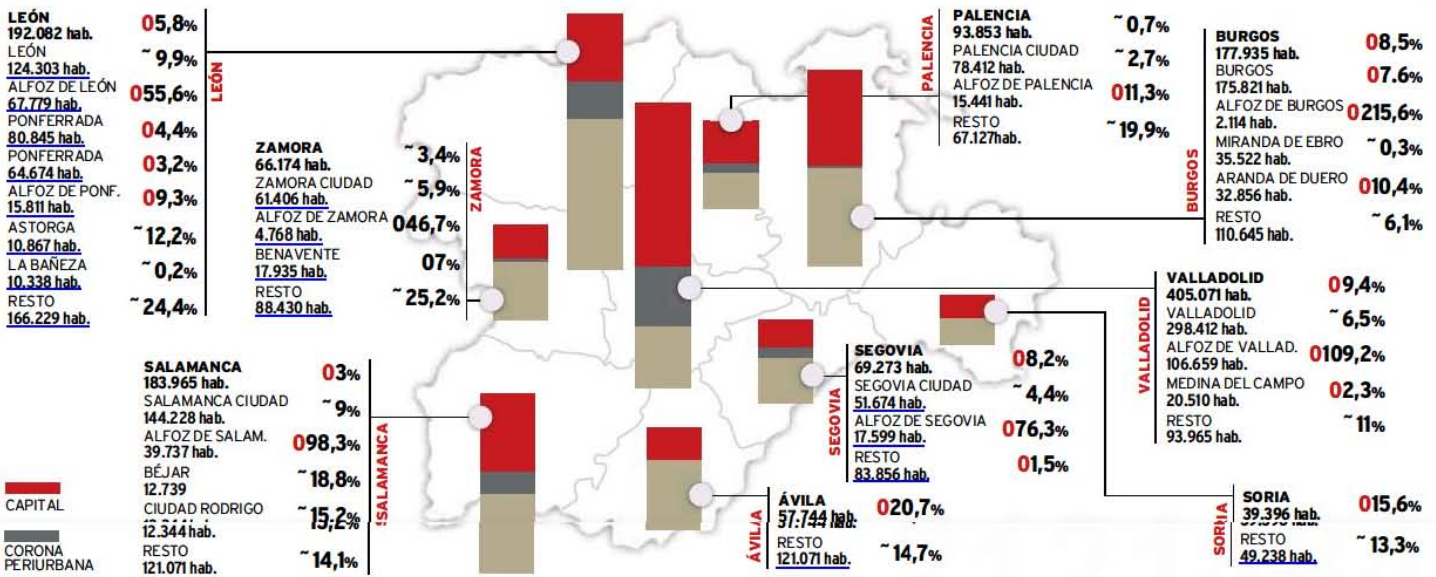
retera de Soria, es fundamental en estos momentos porque además tenemos ahí concentrada muchísima actividad vitivinícola, y por tanto necesitamos medios de transporte muy buenos para comunicar con el resto de comunidades, Europa... Y después se habla en España del Corredor Mediterráneo, pero el del Atlántico puede atraer muchísima riqueza, toca mucho a Castilla y León, se

tiene que potenciar y está un poco rezagado».

**CONVERGENCIA.** Mientras se aspira a seguir corrigiendo déficits territoriales, a la vez que se busca cómo detener la sangría demográfica ante la alarmante falta de relevo generacional, los contrastes entre los habitantes de unas y otras provincias quedan retratados por estadísticas como la de Eurostat so-

JERARQUÍA URBANO-TERRITORIAL EN CASTILLA Y LEÓN

(Áreas urbanas y municipios de más de 10.000 habitantes. Evolución 2000-2019)



FUENTE: Ministerio de Fomento y CaixaBank Research

CUATRO AEROPUERTOS INFRAUTILIZADOS...

Entre los cuatro no suman actividad suficiente como para estar al menos entre los 20 con más tráfico del país. El secretario general del Consejo de Economistas de España sugiere especializarlos en mercancías o viajeros

D. A. / VALLADOLID

El debate es latente desde hace mucho tiempo, y las estadísticas no hacen más que recordar una y otra vez el contraste de una Comunidad con cuatro aeropuertos civiles que no suman actividad suficiente para situarse al menos entre los 20 con más tráfico del país. Ahora con la pandemia el desplome es evidente pero, viendo el balance del último año precovid, 2019, las cifras son también desoladoras.

De los dos aeropuertos que gestiona Aena, el de Valladolid se quedó en el puesto 32 por número de viajeros (249.224) pese a ser el que más contabilizó de los cuatro de Castilla y León, seguido de los de León (65.982), Burgos (17.687) y Salamanca (17.766). Aunque les permitieran sumar juntos para la estadística nacional, sólo habrían adelantado una posición para quedar justo por detrás del aeropuerto de San Sebastián, con apenas un tercio de la de-

manda que acogen los de Vigo (25º) o Reus (26º), que rebasan el millón.

Si se observa la clasificación del tráfico de mercancías durante 2019 todavía se bajan más puestos, siendo Villafraía (Burgos) el primero de la Comunidad con apenas 39 toneladas (39.646 kilos), por delante de las 10 de Villanubla (Valladolid, 10.849), con León y Matacán (Salamanca) con el casillero de esta actividad a cero. Unas cifras que sumadas no darían para pasar del puesto 25 en el que se quedó Villafraía por sí solo. De hecho, alcanzar el puesto 20 habría exigido rondar el medio millón de toneladas.

«Yo creo que los aeropuertos tendrían que especializarse, unos en mercancías y otros en pasajeros», opina el vallisoletano Juan Carlos de Margarida, secretario general del Consejo de Economistas de España, además de presidente del Colegio de su provincia. «De esta forma que dieran cabida a todo tipo de actividad, tanto turística como comercial o productiva, transporte empresa-



Control de seguridad del aeropuerto de Burgos. / JESÚS J. MATÍAS

rial... Porque está claro que las empresas tienen que beneficiarse del transporte aéreo y también del ferroviario, aparte del camión», continúa. «Y el transporte aéreo sería muy importante si tuviéramos en Castilla y León uno o dos aeropuertos especializados expresamente con las mayores tecnologías dentro de lo que son los transportes de mercancías. No en vano, cree que serviría para atraer empresas al territorio».

«Un aeropuerto inteligente de mercancías en la región podría dar además un valor añadido a muchas empresas», añade de Margarida. «Y un servicio de transporte aéreo que te permite llegar a muchos sitios en una hora, si además es competitivo, tiene fluidez y movimiento, por supuesto marca un punto de inflexión muy importante para la Comunidad», concluye. El debate existe y ahí queda la alternativa a una apuesta por potenciar un único aeropuerto, aunque la pandemia ha frenado hasta las sugerencias y apenas se escuchan pese a los fondos europeos.



bre el grado de convergencia con la UE, en términos de Producto Interior Bruto per cápita, que analiza el Consejo Económico y Social de Castilla y León en su último informe anual de situación, publicado en 2021.

Con Castilla y León en un 86%, y por tanto a 14 puntos de la UE en 2018 (último ejercicio disponible), así como a 5 del conjunto de España (91%), sólo Burgos superaba la

**En la convergencia con la UE, Burgos está por encima del 100%, y Zamora o Ávila, al 70% y 72%**

media comunitaria (105%), pese a caer un punto (-0,9%) con respecto a 2017. En un segundo bloque, tres provincias por debajo del listón europeo, pero por encima del nacional en este aspecto: Palencia, que registró además una fuerte subida del 94 al 97%; Soria, del 93 al 95%; y Valladolid, al 95% sin variación interanual. Y mientras, Segovia (79%), León (77%), Salamanca (75%), Ávila (72%) y Zamora (70%) en niveles

muy inferiores, a los de Europa, España o incluso la media regional.

Por otro lado, observando este mismo ejemplo estadístico de Eurostat que reseña el Cescyl, destaca el hecho de que Soria se ponga al nivel de convergencia de Valladolid en términos de PIB per cápita pese a todo. También es la que registra la menor tasa de paro (6,16% en el tercer trimestre de 2021), seguida de otra que sufre co-

mo pocas la sangría demográfica, Segovia (8,17%), por delante de Palencia (8,81%), Burgos (9,09%), Valladolid (9,66%), León (10,53%), Zamora (10,63%), Ávila (12,08%) y Salamanca (12,56%). Singularidades de una Comunidad llena de contrastes, compleja y dispar, que necesita seguir avanzando en la corrección de desequilibrios y déficits históricos para ganar opciones reales de futuro.

**LO QUE DICEN DE ESTE ASUNTO...**

**PSOE**

Redefiniremos la ordenación del territorio, centrada en la corrección de los desequilibrios territoriales, las potencialidades de empleo y la ordenación de los servicios públicos autonómicos

**PP**

Implicaremos más a autoridades locales y Grupos de Acción Local de las zonas de riesgo demográfico en la gestión de políticas de cohesión, particularmente las de desequilibrios poblacionales

**CIUDADANOS**

Acabar con la brecha digital facilitando el pleno acceso a banda ancha en las áreas rurales

Plan autonómico de inversiones en infraestructuras y servicios

**UNIDAS PODEMOS**

Redactar un Plan de Infraestructuras que priorice el transporte interurbano, de proximidad por ferrocarril, creando una auténtica red de comunicación que vertebré el territorio entre provincias y comarcas

**ESPAÑA VACIADA**

Comarcalización para garantizar la prestación de servicios

Conseguir una conectividad de calidad con banda ancha y 5G en todo el territorio

**PARA AMPLIAR INFORMACIÓN DE CADA PARTIDO SE PUEDE CONSULTAR EN SUS WEB ELECTORALES:**

[www.psoecvl.com](http://www.psoecvl.com)

[www.ppcv.es](http://www.ppcv.es)

[cortes-castillayleon.ciudadanos-cs.org](http://cortes-castillayleon.ciudadanos-cs.org)

[castillayleon.podemos.info.es](http://castillayleon.podemos.info.es)

[espaniavaciada.org](http://espaniavaciada.org)

**VOX** El sistema autonómico ha creado nuevos centralismos. Recuperaremos la solidaridad entre regiones [www.voxs.lembra.es](http://www.voxs.lembra.es)

**... Y CUATRO TERRITORIOS SIN RADIOTERAPIA**

Segovia ha visto cómo se paliaba la falta de este servicio con un concierto con la Sanidad privada precedido de una movilización iniciada por un ciudadano en redes sociales • Quedan Ávila, Soria, Palencia y El Bierzo

D.A. / VALLADOLID

«**D**espués de 15 años de promesas incumplidas», Julio Misis se muestra «convencido de que la radioterapia no habría llegado a Segovia si no es por toda la movida que se montó». La que montó más bien él cuando, el 4 julio de 2020, tras haber sido sometido a un tratamiento oncológico de 28 sesiones de rayos en tres meses y otros tantos viajes de ida y vuelta a Valladolid para poder recibirlas, decidió iniciar una campaña de protesta en redes sociales por la carencia de este servicio en la ciudad del Acueducto; un déficit que también sufren los vecinos de Ávila, Soria, Palencia o Ponferrada.

«El último plazo que nos había dado la Junta era 2021 y ya tenían decidido hasta el sitio donde lo pondrían dentro del hospital», recuerda. Pero la consejera de Sanidad anunció en los primeros meses de pandemia que se ampliaría

con nuevos edificios, y que uno de ellos sería el que acogiese finalmente la unidad de radioterapia. «Ya sabemos el ritmo que llevan estas cosas, así que eso significaba que tendríamos que esperar 8, 10 o 12 años más». Y entonces decidió escribir en Facebook: «Ponemos el contador a cero. Día 1 sin radioterapia en Segovia. Ni rastro de ella». Once comentarios, 20 veces compartido; sin más, ni menos.

Los apoyos iban creciendo con relativa modestia, pero el 2 de agosto decidió cambiar el mensaje escrito por un vídeo que, dos días después, ya rondaba las 10.000 visualizaciones; y las adhesiones se dispararon. Animó a los segovianos a enviarle vídeos en los que repetirían el lema «radioterapia en Segovia, ya» y al poco tiempo, desbordado, surgió que cada cual lo colgara directamente con ese lema como hashtag: «Al principio me llegaba uno al día, luego tres, luego cinco... Debí de terminar con 900 o por ahí». Él también siguió ha-



Accelerador lineal de una unidad de radioterapia. / VÍCTOR BALLESTEROS

ciendo más y no exentos de contundentes alusiones directas a los «responsables».

«Decidí dar nombres a partir del tercer o cuarto vídeo», empezó a recibir llamadas y terminó viéndo-

se con políticos de todos los partidos: «Me preguntaban que a quién representaba y les decía que a mí, porque es que era así, sólo fue una iniciativa personal». Pero tras él iban creciendo los apoyos a base

de vídeos con el lema, e incluso un par de canciones que también circularon lo suyo.

Llegado ya septiembre, un cargo del PP de Segovia le trasladó que la Junta firmaría un concierto público-privado con el hospital Recoletas para ubicar un acelerador lineal en un búnker cuya construcción, además, se había quedado a medio terminar en 2012 por falta de acuerdo con Sacyl para su uso.

Finalmente, el pasado 29 de diciembre se inauguraba la nueva unidad de radioterapia; y el 11 de enero, 550 días después de iniciarse la campaña, los pacientes segovianos empezaron a ahorrarse desplazamientos a Valladolid o Salamanca. La Junta ya corría con esos gastos, pero el tiempo y el esfuerzo de viajar en esas condiciones de salud no los devuelve nadie.

En El Bierzo se optará por la misma fórmula hasta tener una unidad satélite pública que se espera en Ávila este semestre, y también está comprometida para Palencia y Soria.