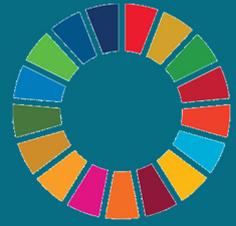




Consejo Económico y Social
de Castilla y León



PROPUESTAS DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CASTILLA Y LEÓN A LA VERSIÓN INICIAL DE LA

“Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovaci3n de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la red ferroviaria de inter3s general”

Fecha de aprobaci3n:
31 de enero de 2022



Se adjuntan las alegaciones que el Consejo Económico y Social de Castilla y León ha aprobado formular a la **Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General**, al objeto de que sean tenidas en cuenta en la redacción final de la citada estrategia.

Valladolid, 31 de enero de 2022

EL PRESIDENTE

Fdo.: Enrique Cabero Morán

DOCUMENTO FIRMADO ELECTRÓNICAMENTE



MINISTERIO DE TRANSPORTES, MOVILIDAD

Y AGENDA URBANA

- **Secretaría de Estado de Transportes,
Movilidad y Agenda Urbana.**

- **Secretaría General de Infraestructuras
Dirección General de Planificación
y Evaluación de la Red Ferroviaria.**

PLAZA DE LOS SAGRADOS CORAZONES, 7

28071 - MADRID

ASUNTO: ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL. FASE DE INFORMACIÓN PÚBLICA.

El 27 de noviembre de 2021 se publicó en el Boletín Oficial del Estado (BOE) el "*Anuncio de la Dirección General de Planificación y Evaluación de la Red Ferroviaria por la que se somete a información pública la Estrategia indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de las infraestructuras ferroviarias integrantes de la Red Ferroviaria de Interés General*", por el que se concede un plazo de 45 días hábiles para formular cuantas alegaciones se estimen pertinentes. Este futuro instrumento de planificación se enmarca dentro de la regulación establecida por la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario y está asimismo contemplado en la Directiva 2012/34/UE, del Parlamento Europeo y del Consejo, por la que se establece un espacio ferroviario único europeo.

El Consejo Económico y Social de Castilla y León (CESCYL), en su condición de "*órgano colegiado de carácter consultivo y asesor en materia socioeconómica de la Comunidad de Castilla y León, dotado de personalidad jurídica propia*" y "*órgano permanente de comunicación entre los distintos intereses económicos y sociales de la Comunidad*" (artículo 2 de la Ley 13/1990, de 28



de noviembre, del Consejo Económico y Social de Castilla y León) que tiene la condición de *"Institución propia de la Comunidad de Castilla y León"* (artículo 19.2 de la Ley Orgánica 14/2007, de 30 de noviembre, de Reforma del Estatuto de Autonomía de Castilla y León), **FORMULA LAS SIGUIENTES ALEGACIONES, AL OBJETO DE QUE SEAN TENIDAS EN CUENTA EN LA REDACCIÓN FINAL DE LA CITADA ESTRATEGIA.**

PROPUESTAS DEL CONSEJO ECONÓMICO Y SOCIAL DE CASTILLA Y LEÓN A LA VERSIÓN INICIAL DE LA *"ESTRATEGIA INDICATIVA DEL DESARROLLO, MANTENIMIENTO Y RENOVACIÓN DE LAS INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS INTEGRANTES DE LA RED FERROVIARIA DE INTERÉS GENERAL"*

Como **INTRODUCCIÓN**, debemos hacer notar que en la descripción de los Corredores Atlántico y Mediterráneo de la Versión Inicial de esta *"Estrategia Indicativa del desarrollo, mantenimiento y renovación de la Infraestructura Ferroviaria"* se confirma la importancia y densidad de la red en relación con la intermodalidad y el acceso del ferrocarril a los principales puertos vinculados a las líneas férreas. Sin embargo, el esfuerzo de conexión es notablemente más intenso en el caso de Corredor Mediterráneo que en el corredor Atlántico, puesto que al primero se vinculan 7 puertos, mientras al segundo se vinculan solamente 4 puertos.

Por otra parte, la Introducción del documento (página 9) dispone que *"la Estrategia Indicativa garantiza la eficiencia y sostenibilidad en la asignación de recursos públicos destinados al ferrocarril, con criterios de rentabilidad social."* En este sentido, sostenemos que la rentabilidad social tiene lugar cuando un proyecto provee más beneficios que pérdidas a la sociedad en general, con independencia de la rentabilidad económica. Sin embargo, en las líneas maestras de esta versión de la Estrategia Indicativa está la sostenibilidad económica en la asignación de recursos públicos. Como lo está la financiación sostenible del sistema ferroviario (en el seno de la financiación sostenible de la Administración Pública) en la Directiva 2012/34/UE, y en el punto 8.2 relativo a la Financiación (página 89).

Castilla y León se encuentra en una **SITUACIÓN ESTRATÉGICA COMO ZONA DE PASO Y**



CONFLUENCIA DE LOS EJES DE COMUNICACIONES CON EL NORTE, CENTRO Y SUR DE ESPAÑA, ASÍ COMO CON PORTUGAL Y EL RESTO DE EUROPA por lo que las alegaciones del CESCYL van a tener muy en cuenta (si bien no exclusivamente) los aspectos relativos al Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T), a los que se dedican de manera específica los apartados 3.3 y 5.4, este último relativo al objetivo estratégico de *“Garantizar la interoperabilidad nacional e internacional con el desarrollo de los corredores TEN-T, e impulsar actuaciones en favor del transporte intermodal.”*

Con carácter previo debemos mencionar que en Castilla y León existen significativas limitaciones en la red ferroviaria de mercancías, que impiden alcanzar los estándares de productividad adecuados y los requisitos técnicos exigidos por la Unión Europea para la Red Básica en algunos tramos y líneas, en materias tales como longitudes de trenes (por regla general inferiores a los 750 metros, longitud mínima impuesta por la Comisión Europea), rampas (con varios tramos de la red convencional con rampas por encima del 15%) gálibos, electrificación, sistemas de bloqueo ERTMS, carga por eje de 22,5 Tm o velocidad de línea mínima de 100 km/h. Superar estas limitaciones es imprescindible para el desarrollo ferroviario de Castilla y León, y la supresión de los cuellos de botella que limitan la eficiencia de las infraestructuras.

Resulta clave para el futuro de nuestra Comunidad que **CASTILLA Y LEÓN SE CONVIERTA VERDADERAMENTE TANTO EN ENLACE COMO PUERTA DE ENTRADA Y SALIDA A LOS PUERTOS DE LAS FACHADAS ATLÁNTICA Y CANTÁBRICA**, para lo que resulta imprescindible impulsar las infraestructuras ferroviarias pendientes de nuestra Comunidad y, más especialmente, a nuestro parecer, las **PRIORIDADES EN INFRAESTRUCTURAS SOBRE LA RED FERROVIARIA**, y principalmente al objeto de cumplir el pretendido objetivo mencionado en el punto 5.4 de la versión inicial de la Estrategia Indicativa, por lo que al **DESARROLLO DEL CORREDOR ATLÁNTICO** se refiere, deberían ser las siguientes:

- Con carácter general y previo prestar una especial atención a los tramos identificados como puntos de configuración y enlaces transfronterizos del Corredor de la Red Básica “Atlántico” en la parte III del Anexo del Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa».



- Superar las limitaciones de la conexión ferroviaria del Corredor Atlántico con los puertos marítimos de Vigo, de A Coruña, de Gijón y de Avilés a través de Palencia, León y Ponferrada mediante los tramos ferroviarios León-Ponferrada-Cobas y la variante ferroviaria del Puerto del Manzanal, proyectos que consideramos esenciales para el desarrollo de Castilla y León vinculados a la Red Transeuropea de Transporte (TENT-T).
- Para la consecución de lo establecido en el punto anterior, consideramos conveniente incluir tanto las líneas ferroviarias de Alta Velocidad Olmedo–Zamora–Ourense–Santiago, como las de mercancías que conectan los puertos de A Coruña y Vigo con el actual Eje Atlántico en Venta de Baños a través de Ponferrada, León y Palencia, y los puertos de Gijón y Avilés con el mismo eje a través de León, lo que garantizaría la mejora de la movilidad de personas y flujo mercancías.

De esta manera, los puertos gallegos y asturianos se convertirían en una zona de influencia para Castilla y León, convirtiéndose en su hinterland natural, y quedarían conectados al Corredor Atlántico a través de Castilla y León, asegurándose así el flujo de mercancías hacia la Unión Europea.

- Junto a ello, y para no romper la continuidad del Eje Ferroviario Atlántico, resulta del todo necesario completar la conexión de Burgos con la denominada "Y" Vasca a través de la conexión entre Burgos, Miranda de Ebro y Vitoria.
- Finalizar la electrificación de la vía férrea convencional del tramo Salamanca-Fuentes de Oñoro para mejorar y completar la conexión transfronteriza por tren con Portugal desde Medina del Campo.

Y es que parece estratégica para la conexión París-Lisboa la electrificación de la totalidad del citado tramo con la frontera portuguesa, en línea con las prioridades de interoperabilidad y descarbonización que se incluyen en los objetivos básicos de los Convenios suscritos por la Administración General del Estado con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif).

- Finalmente, el diseño de la Versión Inicial de la Estrategia parece no considerar la línea Valladolid-Palencia-Santander (como es obvio esta última ciudad constituye un importante puerto para la salida de mercancías de Castilla y León). Se trata de la única



línea de larga distancia, con los puertos del Cantábrico y del Atlántico, no incluida en el catálogo previsto por la Versión Inicial de la Estrategia. Sin embargo, en la posterior descripción de densidad de tráfico de mercancías realizada en el documento, esta línea presentaría un volumen de tráfico igual o superior al observado en la línea León-Vigo-A Coruña, que sí se incluye en las líneas beneficiarias. Esta configuración puede resultar más cuestionable en cuanto el segmento de línea Santander-Torrelavega de la línea de larga distancia figura en el cuadro (escaso en el corredor Atlántico) de líneas en el mapa de la congestión ferroviaria.

Por otra parte, como propuestas más relacionadas con LA RED CONVENCIONAL podemos señalar las siguientes:

- Consideramos que el Objetivo 5.1 sobre *“Potenciar una movilidad urbana y metropolitana sostenible, a través del servicio de Cercanías, e incrementar los niveles de accesibilidad y de cohesión social a través de un sistema ferroviario de calidad”* debería prever expresamente también potenciar la movilidad en los ámbitos rurales a través de servicios de cercanía y a través de infraestructuras en los espacios que sufren problemas de despoblación.
- Impulsar el corredor ferroviario convencional que pretende facilitar el transporte de mercancías entre los puertos de Portugal, Castilla y León y el centro de Europa, a través de los pasos Fuentes de Oñoro-Salamanca; de Burgos-Irún; de Ávila-Madrid y de León-Galicia.
- Prever la posibilidad de implementar un nuevo corredor de cercanías entre Palencia, Valladolid y Medina del Campo, que se constituiría como un nuevo elemento articulador del sector ferroviario de la Comunidad.
- Incluir en la red global de mercancías al denominado tren directo Madrid-Aranda de Duero-Burgos, en el marco de la línea ferroviaria Central Directa Bilbao-Burgos-Madrid-Algeciras.

Y es que consideramos que las obras en el túnel de Somosierra anunciadas en noviembre de 2021 deben ser únicamente un punto de partida en el desarrollo de esta conexión



ferroviaria que mejoraría la interoperabilidad nacional e internacional debido a que la línea de ferrocarril 102 conecta Madrid con el principal HUB ferroviario de Europa (París) y posibilitaría la interconexión en ancho Europeo de forma natural y directa a través de la ya citada "Y" Vasca ferroviaria.

En este sentido se considera necesario que la reapertura de la línea sea el germen de un futuro ramal central del Corredor Atlántico como conexión de los Puertos de Bilbao y Algeciras a su paso por Castilla y León.

- Igualmente, sería necesario el desdoblamiento de la línea Venta de Baños-Burgos, que en el tramo Villamuriel de Cerrato-Burgos mantiene una sola vía. Este sería, por razones de tipo exclusivamente económico, el único tramo de un solo carril en la conexión entre Madrid y la ya precitada "Y Vasca".

En este sentido, consideramos que el esfuerzo económico vinculado a dicha inversión sería asumible dado que las infraestructuras de acogimiento del segundo carril ya estarían finalizadas.

- A nuestro parecer, resulta necesario que, al menos en lo relativo a las conexiones Francia-País Vasco-Castilla y León, se impulse el ancho de vía estándar (siempre que se asegure la interoperabilidad de la Red y del transporte de mercancías y en tanto la propia Versión de la Estrategia identifica como una debilidad o amenaza no asegurar la interoperabilidad en las actuaciones que se desarrollen), lo que facilitaría el enlace entre Castilla y León con Vitoria-París-Lille y estimamos que esta cuestión debe tenerse especialmente en cuenta en el recientemente creado (abril de 2021) Grupo de Trabajo entre el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) y Adif para definir el ancho de vía para toda la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG).
- En relación a lo anterior, recordemos que el propio Reglamento (UE) 2021/1153 del Parlamento Europeo y del Consejo de 7 de julio de 2021 por el que se establece el Mecanismo «Conectar Europa» identifica en su Anexo como "enlaces pendientes" las Líneas interoperables en la península Ibérica con un ancho no UIC (o no estándar).

Finalmente, como propuestas más relacionadas con **LAS INFRAESTRUCTURAS DE**



SERVICIO cabe señalar:

- Tal y como ya hemos adelantado, desarrollar Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes -PAETS- (los comúnmente conocidos como “apartaderos”) de al menos 750 metros en la red ferroviaria para asegurar la intermodalidad e interoperabilidad.
- Desarrollar las terminales ferroviarias (RRTT) incluidas en la Red Básica (Valladolid y León) y en la Red Global (Salamanca y Burgos).
- Desarrollar una nueva plataforma entre Villalba y Madrid para desviar los tráficos de mercancías y permitir la apertura de un nuevo surco ferroviario de entrada a Madrid que garantice la reducción de tiempos de viaje en la red convencional Ávila-Madrid.
- Aprovechando la oportunidad que nos ofrece el mecanismo financiero “Conectar Europa” consideramos de importancia estratégica la redacción de un catálogo de plataformas logísticas intermodales de interés en nuestro territorio (vinculado a proyectos empresariales o logísticos) que, en coordinación con el organismo titular de la competencia, permita una definición de las actuaciones a realizar en las distintas provincias.

Como **CONCLUSIÓN**, resulta muy necesario para esta Comunidad Autónoma QUE, EN LOS SUCESIVOS PROGRAMAS DE ACTIVIDAD QUE EN EL FUTURO SE REDACTEN EN DESARROLLO DE LA VERSIÓN FINAL DE LA ESTRATEGIA INDICATIVA, se incluyan actuaciones (muchas de ellas ya descritas anteriormente con mayor detalle) tales como la finalización del Corredor Atlántico y sus extensiones a su paso por Castilla y León conforme a los requerimientos de la UE (entre los que están la necesidad de eliminar los problemas de rampas de más de 15‰ en tramos como los de León-Ponferrada, de adecuar las estaciones y apartaderos ferroviarios a los 750 metros de longitud y de eliminar los problemas de gálibo en tramos como los de Puebla de Sanabria a Ourense y de Burgos a Miranda de Ebro); la conexión con Galicia en el tramo Astorga- Ponferrada (Línea 800) para abordar el problema del lazo del Manzanal; la reapertura de la línea Madrid-Aranda de Duero para mercancías; el estudio de viabilidad, el mantenimiento en la Red TENT-T en la revisión del Reglamento Europeo 1315/2013 de la línea Plasencia- Salamanca-León; la Plataforma Logística Intermodal de Torneros-Grulleros o la renovación integral de la línea Soria-



Torralba, Soria-Castejón y de la línea convencional de Ávila.

Y es que el desarrollo económico y social de Castilla y León depende en buena medida de un aumento de la intermodalidad en el transporte terrestre de mercancías para incrementar la cuota ferroviaria, en términos de mejora de la competitividad por reducción de costes transporte, de reducción de la contaminación por las menores emisiones del transporte ferroviario, de reducción de la dependencia energética por el menor consumo de combustibles fósiles del transporte ferroviario, o de reducción de costes sociales (contaminación acústica, congestión, afecciones al paisaje).

Finalmente, realizamos una serie de **OBSERVACIONES ADICIONALES** a esta Versión Inicial de la Estrategia:

- De los dos escenarios alternativos que se plantean, el documento de Estrategia Indicativa se decanta definitivamente por el denominado Escenario 2 (en el que se propone reorientar las prioridades inversoras hacia actuaciones más relacionadas con la movilidad cotidiana, el transporte de mercancías y el mantenimiento de la red existente) apostando activamente por el ferrocarril convencional por razones de eficiencia, movilidad, y responsabilidad medioambiental. No obstante, las inversiones previstas en dicho escenario para líneas de Cercanías sería para el período 2021-2025 de 5,5 Miles de Millones de €, que en el Escenario 1 (de carácter continuista respecto a las inversiones llevadas a cabo hasta ahora) serían solamente 1,5 miles de millones de €. Es decir, para cercanías se prevé destinar el 23% de la inversión total (aparte del mantenimiento que es gasto corriente), lo que contrasta con la demanda de viajeros de 2019, que fue el 87% del total en cercanías (y solo el 7% en larga distancia). Utilizaron los servicios de Cercanías 443,2 millones de viajeros, frente a los 34,5 millones de personas que fueron clientes de la larga distancia. De forma que, pese al más rápido crecimiento de los usuarios de la larga y media distancias, parece razonable poner algún énfasis adicional en las inversiones de los servicios de viajeros de cercanías.
- En el punto 8.1 de “Recursos para el desarrollo de la Estrategia” se pone de manifiesto que la inversión prevista para el ejercicio 2021-2025 de 24,2 miles de millones de €, suponen



una inversión media del 0,30% del PIB (comprendida entre el 0,66% de 2009 y el 0,16% de los últimos años). Las modificaciones a la baja de las últimas previsiones del PIB permiten sostener que la cifra de inversión estaría en torno al 0,35% del PIB (con un tránsito previsible del 0,377% en 2021 hasta un 0,328% en 2025, bajo el supuesto de una distribución homogénea). Una cifra que convendría revisar a la luz de la evolución de los compromisos financieros previstos.

- Y a tal efecto, conviene revisar los datos de financiación incorporados en el documento de Estrategia. La financiación de los 24,2 miles de millones del período 2021-2025 se cubrirían del siguiente modo:
 - Financiación del Estado 12,76 miles de millones €:
 - Aportaciones Patrimoniales (Capítulo VIII) 6,68 miles millones;
 - Subvenciones Explotación (Capítulo IV) 1,39;
 - Transferencias de Capital (Capítulo VII) 4,69;
 - Ingresos de Explotación Adif 4,91 miles de millones €.
 - Esto implicaría un Total de financiación de 17,67 miles de millones €.

Las cifras descritas implicarían un endeudamiento de Adif en forma de emisión de bonos de 6,53 miles de millones en cinco años. En términos promedios la cifra de déficit anual previsto cubierta con emisiones sería de 1,31 miles de millones de euros. Esta cifra es francamente optimista a la luz del déficit declarado por Adif para el año 2021 que asciende a 1,50 miles de millones. Previsiblemente las opciones serán o bien disminuir esfuerzo inversor o elevar las cifras de la aportación del Estado, o bien elevar la cifra de endeudamiento de Adif.

- Pese a las previsibles limitaciones financieras, parece razonable rechazar la Alternativa Cero, tal como se desprende del documento, por ser contraria a la literalidad del mismo, a las estrategias elaboradas, a los programas previstos, a las inversiones necesarias, y a los principales programas de mantenimiento y renovación de estructuras y a la integración medioambiental prevista.



- Finalmente, en el documento que analizamos se apela a la necesidad de conexión con otras formas de transporte en la necesidad del carácter intermodal del ferrocarril.

Valladolid, 31 de enero de 2022.