

## ESTRATEGIA LOGÍSTICA DE CASTILLA Y LEÓN 2030.

### **La asociación LEON PROPONE ha planteado ampliar las previsiones para el Aeropuerto de León y la Vía de la Plata**

La Consejería de Movilidad y Transformación Digital de la Junta de Castilla y León inició la redacción de la 'Elaboración de la Estrategia Logística de Castilla y León 2030', con el objetivo de establecer una base planificada para la organización y desarrollo sostenible del sector de transporte y logística en Castilla y León, y promoviendo las infraestructuras lineales y nodales que permitan mejorar la cohesión territorial de la región y su integración con los territorios limítrofes. El proyecto se abrió a propuestas públicas, un proceso que terminó el día 12 de diciembre.

En ese "proceso de legislación colaborativa", la Asociación León Propone ha planteado dos sugerencias para tratar de incidir en la viabilidad de la reapertura de línea de ferrocarril de la Vía de la Plata y en las potencialidades logísticas del aeropuerto de León.

En la página 99 de la Estrategia Logística de Castilla y León se hace referencia expresa a que "*La Diputación de León está evaluando las posibilidades y dimensiones de una terminal de carga en el aeropuerto de León*". Ese estudio, se presentó hace poco más de un mes en la última Asamblea del Consorcio de promoción del aeropuerto de León, y avala el potencial logístico de ese aeropuerto y el interés en él de empresas privadas, dispuestas a invertir en el proyecto. La asociación León Propone plantea que las posibilidades logísticas de dicho aeropuerto se verían exponencialmente incrementadas con un **nuevo enlace directo con el polígono industrial de Villadangos del Páramo**. Se trataría de una conexión en línea recta, paralela a la saturada N-120, entre el campo de golf de Valverde la Virgen y esa localidad, de apenas 7 km de longitud. Esta idea parte del anterior regidor de Villadangos, Teo Martínez. La única dificultad del trazado sería la superación de la autopista León-Campomanes. Además, se plantea contemplar en ese nuevo enlace la previsión de la conexión ferroviaria del aeropuerto desde la nueva línea férrea que llega al polígono de Villadangos desde la León-Astorga. Se estima que el coste total de esa inversión en unos 90 millones de euros, que habría que añadir a los 44 millones que para la terminal de carga del aeropuerto estima el citado estudio encargado por el Consorcio.



Propuesta de enlaces viarios y ferroviarios del aeropuerto de León con los polígonos e Villadangos y Trobajo.

La segunda de las propuestas presentadas incide en las potencialidades logísticas de la reapertura de la Vía de la Plata, con la **conexión de los puertos de Coruña y Gijón, con los de Huelva y Algeciras, y una nueva vía Zamora-Oporto** potenciaría la capacidad logística de la red. Ello aumentaría exponencialmente las potencialidades logísticas de Salamanca, Valladolid, Zamora y León. Los aeropuertos de Castilla y León podrían asumir parte de las mercancías que entran por los puertos del oeste andaluz y salen vía aérea por Madrid, Vitoria y Zaragoza. Podría también posibilitar la reapertura la "autopista del mar" de Gijón a Nantes gracias a un mayor volumen de mercancías. Ninguno de los 12 mapas de la Estrategia que identifican los puertos, contemplan ese enlace de los puertos del Cantábrico y Mediterráneo-Atlántico. Además, la reapertura de la Vía de la Plata debería plantear no solo la conexión directa entre Benavente y León (pág. 77 de la Estrategia), sino también la tradicional desde Benavente-La Bañeza-Astorga. Eso permitiría, una vez mejoradas las rampas para subir desde El Bierzo el puerto de Manzanal, la conexión con los puertos gallegos del Cantábrico y el transporte de mercancías por ferrocarril desde Coruña a Madrid, a través de Zamora, actualmente prácticamente inexistente por no resultar competitivo con el transporte por carretera.

La Estrategia Logística de Castilla y León 2030 debería incluir, a juicio de la asociación leonesa, el enlace ferroviario entre Oporto y Zamora. En la cumbre hispano lusa celebrada en la ciudad portuguesa de Faro el día 23 de octubre, se acordó estudiar la viabilidad de esa nueva conexión por ferrocarril, proyecto promovido por la asociación portuguesa Río D'ouros y apoyada por los Ayuntamientos de Oporto y Bragança. Eso convertiría Zamora en un importante nudo ferroviario, cruce de las líneas de Pontevedra a Madrid (AVE) y la Vía de la

Plata. Por ello, una ambiciosa estrategia logística para esta Comunidad, debería plantear una posible **plataforma logística en Zamora**.

Enlaces ferroviarios entre los puertos de Coruña-Gijón y Algeciras-Huelva a través de la Vía de la Plata y conexiones ferroviarias entre Portugal y España



Estas propuestas deberían analizarse también en el Plan Director del Corredor Atlántico de Mercancías, en elaboración por parte del Ministerio de Movilidad. Por ello, LEÓN PROPONE se las ha remitido de manera informal al Ministro de Transportes, al que también se ha planteado la necesidad de agilizar las infraestructuras viarias imprescindibles para la Región leonesa.

Entre las carreteras y autovías demandadas está la **conexión por carretera en Puebla de Sanabria y Bragança**, una obra que se lleva reivindicado casi dos décadas, a la Junta de Castilla y León y al Estado. En los enlaces con Portugal, también pide que se estudie la petición de un **punto en Las Arribes del Duero salmantinas**, para conectar las comarcas de Vitigudino y Tras-os-Montes. Estos dos pasos fronterizos no fueron abordados en la citada cumbre hispanolusa de Faro, como sí lo fue el puente sobre el río Sever, en Cáceres.

Las **autovías León-Valladolid; Zamora-frontera con Portugal, Ourense-Ponferrada** y **Ponferrada-La Espina** (Asturias) son también imprescindibles. Ciertamente suponen una inversión inasumible durante una legislatura, por plazos y presupuesto. Sin embargo, nos parece perfectamente asumible al menos **licitar todos los estudios informativos de los tramos** que no cuenten con este documento de trabajo actualizado, previo a los proyectos. Se pueden realizar, en vez de contratos para cada tramo, un solo contrato de servicios, con los lotes correspondientes para cada tramo, en los que se puede incluir un lote adicional para la coordinación de todos los estudios. Eso permitiría disponer en esta legislatura de los mismos, incluso quizá licitar por el mismo procedimiento, la redacción de los proyectos de obras.



ATOVIÁS: León-Valladolid; Zamora-Quintanilla; Ourense-Ponferrada  
 VÍAS RÁPIDAS: Bragança-Puebla de Sanabria; Ponferrada-La Espina  
 PUENTES INTERNACIONALES: Rionor-Rihonor; Masueco, (Sa)-Ventozeiro (Pt); Cedillo (Sa)-  
 Montalvo (Pt)

Todas estas infraestructuras permitirían sentar las bases para permitir que la Región Leonesa y todo el oeste de España y Este de Portugal superase la aguda crisis demográfica y económica que atraviesa.