

MOVILIDAD, TRANSPORTE E INFRAESTRUCTURA.

Propuesta de CCOO para la mejora de la conectividad en nuestra Comunidad en función de las necesidades de sus ciudadanos, la sostenibilidad y el respeto al medio ambiente.

I. INTRODUCCIÓN. -

En el año 2019, CCOO CyL presentó el documento de título “Movilidad, Transporte e Infraestructuras” donde se recogían un conjunto de propuestas que el sindicato había ido madurando durante los años anteriores.

Aquel año, como ocurre en la actualidad, se afrontaba un proceso electoral de carácter regional, CCOO CyL vio la conveniencia de plantear, de forma específica, las propuestas en materia de transporte e infraestructuras, a través de una presentación pública, y, posteriormente, se dio traslado al conjunto de los partidos políticos que se presentaban en aquellas elecciones a Cortes de Castilla y León.

En el inicio de este año 2022 podemos afirmar que gran parte de aquellas propuestas permanecen vigentes. El diagnóstico que se realizaba en aquel documento ha sufrido mínimas variaciones, fundamentalmente como consecuencia del impacto que la pandemia del COVID 19 ha tenido en el conjunto de operaciones de transporte. El modo carretero sigue siendo el dominante, con una gran diferencia sobre el resto y las infraestructuras siguen teniendo los mismos problemas, planificación inadecuada, la apuesta por la construcción de nuevas infraestructuras y el olvido de las tareas de conservación y mantenimiento.

Sin embargo, en este momento, hay varios elementos novedosos que pueden suponer una oportunidad en el inmediato futuro para variar estas políticas y actuaciones que hemos venido criticando, y lograr una profunda transformación que apueste por satisfacer las necesidades de ciudadanos y empresas desde una visión de sostenibilidad y respeto al medio ambiente.

El primer elemento a considerar es la decisión de la CEE de dedicar una cantidad muy importante de fondos para la recuperación económica a la acción por el clima. Fondos que, a través del Mecanismo de

Recuperación y Resiliencia (MRR), asignan un 37% (723.800 millones €) a este objetivo. El transporte, al ser la actividad que más contribuye a la emisión de gases de efecto invernadero, tiene que sufrir una completa transformación y, es por ello, que se verá favorecido con una gran cantidad de esos fondos.

El estado español va a recibir 6536 millones de € para el Plan de Choque de Movilidad Sostenible, Segura y Conectada en Entornos Urbanos y Metropolitanos y 6667 millones de € para Movilidad Sostenible, Segura y Conectada (componentes 1 y 6 del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia).

El segundo elemento a destacar es el objetivo de la CEE, definido por el programa “FIT FOR 55”, de reducir los gases efectos invernadero un 55% en 2030. Ello nos obligará en, escasamente, una década a una verdadera revolución en nuestras costumbres de transporte, potenciando los menos contaminantes, los públicos y colectivos frente al vehículo privado, que hoy utilizamos de forma generalizada.

El tercer elemento que consideramos de gran importancia es la renovada apuesta por el ferrocarril. El año 2021, año europeo del ferrocarril, ha servido para recuperar el prestigio de este modo de transporte, poniendo en valor aquello que mejor se ha hecho (el servicio de cercanías o los servicios de Alta Velocidad, por ejemplo) y se ha comenzado en avanzar en la necesidad de afrontar el gran reto de recuperar un papel mucho más determinante en el transporte regional de personas (media distancia). La recuperación de los trenes nocturnos, tal y como está ocurriendo en Francia y otros países centroeuropeos y, sobre todo, en el transporte de mercancías.

Teniendo en cuenta estos nuevos elementos, CCOO CyL, presenta este documento en un nuevo intento de propiciar un debate, necesario, sobre la mejor manera de afrontar en nuestra comunidad la cobertura de las necesidades de personas y empresas en materia de movilidad desde una visión del respeto del medio ambiente y de garantía de la sostenibilidad.

En el documento “Movilidad, Transportes e Infraestructuras” tras una primera parte de diagnóstico, que damos por reproducido (ver anexo), se alcanzaban una serie de conclusiones que hoy completamos en función de los nuevos elementos a los que hemos hecho referencia.

La primera conclusión, por su obviedad, no puede ser otra que el desequilibrio entre los diferentes modos de transportes. Es patente que, en Castilla y León, en operaciones de transportes, estamos ante un monocultivo del modo carretero, especialmente en lo referido a las mercancías. Y esto ocurre descontando todo el transporte que se realiza en vehículo particular, lo que daría un dato aún más escandaloso. El sector del transporte en su conjunto es el principal emisor de CO₂ (26% del total de las emisiones a nivel nacional) y el principal sector consumidor de energía final (32 % del total de energía final consumida en Castilla y León en 2015) y, dentro de este sector, el transporte por carretera es el causante del 94% de las emisiones.

En segundo lugar, es de señalar que en lo que se refiere a transporte público de personas, en Castilla y León superamos la ratio que nos correspondería por población en el modo carretero, estando muy lejos en el ferroviario (fundamentalmente al no contar con ningún corredor de cercanías) y en el aéreo. Situación análoga se da en el transporte de mercancías, aunque no de forma tan manifiesta como en el transporte de personas.

La mayoría de los desplazamientos de personas de la Comunidad son internos, lo que desmiente, o al menos pone en tela de juicio, la creencia histórica de considerar a Castilla y León como región de paso. La falta de servicios colectivos de transporte públicos hace que estos desplazamientos necesarios diarios se realicen, a falta de otras alternativas, en vehículo particular. No hay ninguna solución planificada y efectiva desde el transporte público a los desplazamientos internos entre capitales y, mucho menos aún, entre localidades del medio rural.

En general, contamos con unas redes de infraestructuras suficientemente dotadas, aunque con el lastre de que las de interés general han sido diseñadas en la dinámica de conectar el centro, Madrid, con la periferia costera y Francia.

Partiendo del principio de que la debilidad y las deficiencias estructurales del sistema urbano castellano y leonés introducen un obstáculo al desarrollo regional, la malla viaria básica constituye un elemento fundamental en cualquier estrategia de desarrollo. Las estrategias de población que se definan en el ámbito de la Comunidad de Castilla y León deben tener en cuenta la conservación y mejora de los más

de 16.000 km de carreteras correspondientes a la red gestionada por las Diputaciones y otras entidades locales (de los 6.606 Km de calzada de menos de 5 m, 5.784 corresponden a esta red).

Una vez que se puso en marcha la autovía hacia Cantabria, se podría afirmar que los grandes ejes de carácter radial (que conectan Madrid con el arco atlántico) han finalizado su transformación a Vías de Alta capacidad. No ocurre lo mismo con los de carácter transversal, quedando pendiente el cierre de la Autovía del Duero (la A11 que une Bragança con Soria).

El modo ferroviario, en su diseño actual, no es competitivo para la mayoría de las relaciones interurbanas intrarregionales, si bien es muy utilizado en los movimientos de fin de semana y de vacaciones. Sin embargo, la red ferroviaria de Castilla y León es la que presenta unas mayores posibilidades de cara al futuro para la captación de clientes, tanto en el transporte de viajeros como en el de mercancías

La importancia del Corredor Atlántico, con la inclusión de los tramos noratlánticos, genera la necesidad de definir proyectos concretos dentro de los objetivos marcados por la UE, que mayoritariamente serán encaminados al modo ferroviario (para mejorar su cuota modal de transporte de mercancías) e instalaciones logísticas.

La Red Ferroviaria fue concebida, tanto la Red Convencional como actualmente la Red de Alta Velocidad, en la idea de conectar Madrid con la periferia, obviando las necesidades propias de Castilla y León. Sin embargo, hoy el hecho de contar con dos redes nos da la oportunidad de introducir una visión mucho más regional para este modo de transporte. La convivencia de dos redes ferroviarias (la de Alta Velocidad y la Convencional) en el territorio de nuestra región dota a este modo de transporte de capacidad suficiente para lograr un trasvase neto del negocio del transporte (viajeros y mercancías) hacia el ferrocarril.

La radiografía de los servicios de transporte de personas a través de la red ferroviaria de Castilla y León es la siguiente:

Oferta de servicios de Renfe + Feve

Núm. de localidades con estación en C y L:	181
Núm. de estaciones exclusivas de AV	2

Núm. de estaciones con 0 servicios diarios	13
Núm. de estaciones con 1 servicios diarios	66
Núm. de estaciones con 2 servicios diarios	40
Núm. de estaciones con 3 servicios diarios	8
Núm. de estaciones con 4 servicios diarios	1
Núm. de estaciones con 5 servicios diarios	1
Núm. de estaciones con 6 servicios diarios	18
Núm. de estaciones con 7 servicios diarios	5
Núm. de estaciones con 8 servicios diarios	0
Núm. de estaciones con 9 servicios diarios	3
Núm. de estaciones con > 10 servicios diarios	25
Porcentaje de estaciones con 0 servicios	7%
Porcentaje de estaciones con 1 servicios	36%
Porcentaje de estaciones con 2 servicios	22%
Porcentaje de estaciones con 3 servicios	4%
Porcentaje de estaciones con 4 servicios	1%
Porcentaje de estaciones con < 4 servicios	70%

Si el anterior análisis lo trasladamos a la población afectada, en nuestra comunidad las 181 estaciones de Adif articulan a más de 1.300.000 personas. En esa cifra se incluye una buena parte del sistema urbano de la Comunidad y no menos del 40% de la población rural. Pese a esta gran capacidad de acceso al sistema ferroviario, el operador ferroviario no ofrece, u ofrece un servicio mínimo (completamente insuficiente), a más de 300.000 personas de la población posible, la mayoría en el ámbito rural, y, como decíamos en anteriores párrafos, donde el nivel de servicios es mayor, no se adecúan a las necesidades de la población al estar concebidos para unir Madrid con la periferia atlántica y cantábrica.

En función de la radiografía expuesta, CCOO considera que el trayecto Valladolid-Palencia-Medina del Campo (área urbana multipolar en proceso de configuración con un rango potencial de 500.000 habitantes) necesita una solución adecuada que consistiría en la implementación de un corredor de cercanías ferroviarios. También se pueden explorar soluciones similares en otras zonas como el corredor Miranda de Ebro-Vitoria. Otra propuesta a estudio es la incorporación de la capital de Ávila en la red de cercanías de Madrid, como ya está Guadalajara, lo que mejoraría los accesos a la capital que se han visto perjudicados desde la creación de la línea de alta velocidad que conecta Madrid con Valladolid.

Como hecho novedoso, en la actualidad se está dando la circunstancia de una creciente actividad del transporte de mercancías por ferrocarril en la estación de Aranda de Duero. Los cargadores que están generando esta nueva actividad afirman que, además de poder mantener este tráfico actual, estarían en disposición de garantizar varias expediciones semanales hasta Madrid. Todo ello nos lleva a concluir en la necesidad de realizar una inversión suficiente para recuperar esta infraestructura ferroviaria dotándole de unas características suficientes para atender este tipo de demanda.

Una consecuencia de la debilidad del sector industrial en nuestra región es la escasez de instalaciones logísticas. Sin embargo, no hemos sido capaces de aprovechar la centralidad de nuestra región respecto del conjunto del Estado (al menos de la parte norte) para avanzar tanto en la logística industrial como en la de la distribución, asignatura pendiente y reto de futuro.

Existe una manifiesta debilidad en número de viajeros y mercancías del transporte aéreo en nuestra región. La caída de viajeros entre el 2007 y el 2016 alcanza el 80% en los aeropuertos de Salamanca, León y Burgos (desde 2008, año de inauguración) y del 50% en el caso del aeropuerto de Valladolid.

Con toda probabilidad, la causa principal de este descenso ha sido la retirada del apoyo económico que prestaban las diferentes administraciones públicas para que distintos operadores (mayoritariamente del mercado “low cost”) ofertaran servicios desde y hacia los cuatro aeropuertos de nuestra Comunidad.

El debate se centra, por tanto, en dos cuestiones enfrentadas: La sostenibilidad de este modo de transporte sin ayudas públicas frente a la pertinencia de este tipo de ayudas. La crisis, nuevamente, como en otras muchas materias, ha resuelto de forma contundente la controversia, las administraciones públicas no han tenido ninguna duda en suprimir esa financiación dejando los aeropuertos frente a su dura realidad.

Por otro lado, la llegada de la Alta Velocidad Ferroviaria hasta Segovia, Valladolid, León y, recientemente a Zamora, que a principios de la década pasada se vendió como una oportunidad para los aeropuertos de la comunidad, ha actuado a la inversa, favoreciendo los viajes desde y hacia el aeropuerto de Barajas, frente al que nuestros cuatro aeropuertos no pueden competir.

Aún es pronto para pronunciarse definitivamente sobre la viabilidad o no del transporte aéreo en nuestra región, al menos en los términos actuales. Sin embargo, a nadie se le escapan las tremendas dificultades por las que pasa este modo de transporte. En este escenario es imprescindible, no sólo voluntad, sino también ingenio y trabajo, si se quisiera mantener el conjunto de aeropuertos de Castilla y León.

II. ACTUACIONES NECESARIAS

Cualquier política que se implemente en materia de transporte debe responder a mejorar la calidad de vida de los ciudadanos y las ciudadanas de Castilla y León. Así mismo, debe tratar de mejorar los servicios de transporte para el mejor funcionamiento del entramado económico, ya que son los servicios (su intermodalidad, su eficiencia, su sostenibilidad...) los que preceden y mandan sobre el desarrollo de las infraestructuras. Debe, además, contemplar medidas e instrumentos que respondan a los acuerdos internacionales sobre cambio climático y al Proyecto "FIT FOR 55" y debe basarse en el fomento del transporte público y colectivo, en el caso del transporte de personas, y en el traspaso de cuota de mercado desde el transporte por carretera al ferrocarril para el transporte de mercancías.

El transporte debe ser concebido como un sistema único e integrado. La intermodalidad y la integración de los diferentes modos, debería ser el principal objetivo de cualquier planificación futura. Tanto la gestión integrada de tráfico y servicios como la unificación tarifaria, son instrumentos fundamentales para lograr el predominio del transporte público y colectivo.

II.1.- EL TRANSPORTE DE VIAJEROS

Es en el anterior escenario donde cobra valor una política de fomento del uso del ferrocarril. Es el modo idóneo para la conexión del sistema urbano de la Comunidad Autónoma, sin olvidar la capilaridad que ofrece en amplias zonas rurales por lo que se vuelve de gran interés para la lucha contra la despoblación.

El establecimiento de un modelo de Cercanías Castilla y León, tal y como existe en otras Comunidades como Cataluña* (Rodalies de Cataluña), que integre los servicios ferroviarios que transcurran por nuestra Comunidad Autónoma sobre la red ferroviaria de interés general -tanto el corredor de cercanías actual (trayecto León Matallana en la red de ancho métrico) y el propuesto, corredor de cercanías Palencia Valladolid Medina del Campo, y los servicios de media distancia permitiría adaptar los servicios ferroviarios dentro de la Comunidad a las necesidades de movilidad de su población.

Esa red de servicios de media distancia ferroviarios debería alcanzar, en el menor plazo posible, el doble objetivo de dotar al conjunto de estaciones de nuestra comunidad con, al menos, 4 servicios diarios por sentido y una frecuencia mínima de un tren por sentido cada dos horas entre localidades urbanas colaterales.

Como elemento central y articulador de esta propuesta, se requiere la puesta en marcha de forma inmediata del corredor de cercanías Palencia-Valladolid-Medina del Campo.

Ambas acciones necesitarían de una gestión única e integrada del transporte público regional (ferrocarril y carretera) y, también, de una integración tarifaria. Es, por tanto, urgente establecer un acuerdo de colaboración entre la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana para la puesta en marcha de esta iniciativa, al que pueden sumarse las corporaciones locales (diputaciones y Ayuntamientos).

* REAL DECRETO 2034/2009, de 30 de diciembre, sobre traspaso a la Generalidad de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y REAL DECRETO 1598/2010, de 26 de noviembre, de traspaso a la Generalidad de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general

El coste aproximado de esta medida rondaría los 20 millones de €, una vez descontado los ingresos tarifarios, que debería ser aportada por el conjunto de las administraciones (estatal, comunitaria y local).

Cualquier tipo de planificación debe contemplar que las estaciones urbanas de viajeros se sitúen en zonas de alta accesibilidad (los centros urbanos) integrando el transporte urbano, el transporte interurbano por carretera y el ferrocarril (como caso particular y urgente es necesario resolver el caso de la estación de la antigua FEVE de León). Además, se debería disponer de aparcamientos suficientes para bicicletas, cuyo uso debe potenciarse y extenderse en el conjunto de nuestras ciudades.

Aparejado a lo anterior, los planes de movilidad en las ciudades deben fomentar el abandono paulatino del vehículo privado en beneficio del transporte público colectivo y del uso de la bicicleta. Señalar el inmenso potencial que tienen el conjunto de los núcleos urbanos de nuestra comunidad como consecuencia de su configuración espacial para que el uso de este modo de transporte, tan saludable, se hiciera de forma generalizada. Es necesario impulsar la figura del coordinador de movilidad, recogida en el artículo 103.2 de la Ley 2/2001 de Economía Sostenible, de 4 de marzo, para aquellas empresas de más de 400 trabajadores/as.

Lograr un sistema de transporte público colectivo pasa por estudiar políticas tarifarias integradas y conseguir un espacio de coexistencia con el transporte privado, donde lo público sea competitivo en precios y en tiempos.

II.2.- EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

En referencia al transporte de mercancías, la estrategia se debe desarrollar a través de la visión multimodal, el transporte combinado y la actividad logística. Esta visión multimodal, en una región como la nuestra, debería integrar las diferentes redes al objeto de responder tanto a las necesidades del transporte autóctono como a las del transporte de tipo interregional o interestatal.

Nuevamente, como señalábamos para el transporte de viajeros, tenemos que impulsar políticas de fomento del uso del ferrocarril implementado medidas de carácter estructural que adecúen la actual red a las demandas de productores, cargadores, de la logística y del resto de operadores que actúan en este campo.

La oportunidad que nos ofrece el hecho de que el Corredor Atlántico, incluido en la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte, transcurra por una gran parte e la actual red ferroviaria regional hace necesario implementar una serie de medidas que favorezcan, en el futuro inmediato, el trasvase de cuota modal de la carretera al modo ferroviario. Para ello se propone:

- a) Adecuación paulatina de las estaciones y apartaderos ferroviarios de tal forma que puedan estacionar trenes de al menos 750 mts de longitud.
- b) Centros logísticos intermodales (integrando el transporte por carretera, ferrocarril y aéreo, donde exista), para lo que es necesario establecer un mecanismo de colaboración y compromiso de las dos administraciones que tienen competencias, la central y la autonómica.
- c) Hay que reforzar los actuales nodos incluidos en el corredor, Salamanca y Burgos en la Red Global y Valladolid y León en la Red Básica.

Aprovechando la oportunidad que nos ofrece el mecanismo financiero “Conectar Europa” se considera de importancia estratégica la construcción de la Plataforma Logística del Sur de la capital de Ávila.

- d) Es necesaria una intervención en la infraestructura para la eliminación de los problemas de rampas de más de 15 ‰ en los tramos de León Ponferrada, León Oviedo. Asimismo, es necesario eliminar los problemas de gálibo en los tramos Puebla de Sanabria a Ourense y de Burgos a Miranda de Ebro.
- e) Electrificación del tramo Salamanca Vilar Formoso.
- f) Constitución de un grupo promotor para el trasvase de cuota modal hacia el sistema ferroviario con la participación activa de operadores del transporte y cargadores de la Comunidad Autónoma.
- g) Potenciar el papel del operador público, Renfe Mercancías, y aumentar su exigua cuota de mercado actual (inferior al 5% del todo el transporte de mercancías del país).

II.3.- INFRAESTRUCTURAS

Apostamos por un modelo de gestión pública y directa del conjunto de las infraestructuras del transporte y rechazamos las políticas generalizadas de afrontar las tareas de explotación, conservación, mantenimiento y mejora a través de la concesión pública a entidades privadas. Este tipo de políticas han demostrado que, más allá del enriquecimiento de las mencionadas empresas del sector privado, no contribuye a la generación de recursos que pudieran ser utilizados para la mejora de las diferentes redes.

Es en este contexto donde debemos insertar el debate de la liberalización (o, mejor dicho, la supresión de los actuales peajes) de los tramos de autopistas de peaje.

En consecuencia, sería necesario extender el debate al conjunto de las vías de alta capacidad y no solamente a las que son actualmente de pago.

Tenemos que introducir una variable de competencia entre los distintos modos de transporte. En ese sentido, nadie pone en duda el pago del canon en el sistema ferroviario o de las tasas aeroportuarias para el sistema aéreo (canon y tasas que se repercuten al conjunto de usuarios). Sin embargo, existe un rechazo generalizado de cualquier tipo de pago por el uso de la red de carreteras. Es un debate necesario antes de tomar cualquier decisión sobre quién debe pagar el coste de las infraestructuras: ¿quién las usa, todo el mundo o sistemas mixtos?

Añadir, además, que el elevado coste del mantenimiento de una red tan amplia, más de 33.000 Km en Castilla y León, nos lleva a pensar en la necesidad de encontrar mecanismos financieros que afronten con suficiencia dicha necesidad.

Vemos necesario la realización de un debate que, salvaguardando el principio de la gestión pública y directa de la red de alta capacidad, defina la alternativa a adoptar en cuanto a la financiación de las redes de infraestructuras y su posterior mantenimiento.

II.3.1.- FERROCARRIL

Aumentar de forma significativa la inversión en conservación y mejora de la red convencional ferroviaria, especialmente la comprometida en la Red Regional Exprés y la ligada al Corredor Atlántico, acudiendo a los mecanismos de financiación europea.

Se considera de carácter urgente la finalización de las obras de la variante ferroviaria de Pajares (túnel de Pajares) para tráfico y la electrificación del tramo ferroviario entre Salamanca y Fuentes de Oñoro.

II.3.1.- CARRETERAS

Dado el importante volumen de infraestructuras del transporte que existe en nuestra región, la inversión en mantenimiento y conservación debe ser uno de los objetivos estratégicos. Así, alcanzar el 2% del valor patrimonial de estas infraestructuras debiera ser una obligación ineludible de cada Administración competente. En este sentido, es imprescindible coordinar un plan de actuaciones y plazos de ejecución de la Red Regional Complementaria y Local (compromiso de las Diputaciones).

Dentro de las inversiones de mantenimiento y conservación, los planes de mejora de la red serán prioritarios para mejorar la red colectora desde las zonas periféricas de las Unidades Básicas de Ordenación y Servicios del Territorio (UBOST) hacia las cabeceras comarcales. Serán igualmente prioritarios estos planes de mejora para la eliminación de los puntos negros.

La inversión en nuevas infraestructuras debe responder a exigencias reales y objetivas, basada en estudios extremadamente rigurosos donde se contemplen diferentes alternativas para dar solución a las necesidades del transporte. En este sentido el criterio de IMD superior a 10.000 vehículos diarios para el desdoblamiento de una vía debería respetarse de forma general.

En base al anterior planteamiento, consideramos necesario:

1. Finalización de la autovía A11 entre Agreda y frontera con Portugal. Actuación prioritaria para cerrar el tramo de interés europeo E80 y de interés estratégico para conectar Soria con el resto de la Comunidad.
2. Completar la autovía A60 (Valladolid-León).
3. Estudio de necesidad del desdoblamiento de la N-403 (A40) entre Ávila y Maqueda.
4. Acometer el desdoblamiento desde León a la frontera con Portugal (León- Bragança).

Valladolid, 18 de enero de 2022



**comisiones obreras
de Castilla y León**

ANEXO I



PROVINCIA	ESTACIÓN	SERVICIOS DIARIOS POR SENTIDO	NÚMERO DE ESTACIONES POR PROVINCIA	POBLACIÓN	FEVE	ESTACIONES CON MENOS DE 4 SERVICIOS DIARIOS	ESTACIONES CON MÁS DE 4 SERVICIOS DIARIOS	POBLACIÓN POR PROVINCIA	POBLACIÓN CON MENOS DE 4 SERVICIOS POR PROVINCIA
ÁVILA			10					74294	
	CRESPOS	1		496					
	NARROS DEL CASTILLO	1		161					
	SAN PEDRO DEL ARROYO	1		428					
	CARDEÑOSA DE ÁVILA	1		452					
	GUIMORCONDO	2				5			1537
	ARÉVALO	5		7960					
	HERRADON LA CAÑADA	9		525					
	LAS NAVAS DEL MARQUÉS	9		5146					
	NAVALPERAL	9		757					
	ÁVILA	>10		58369			5		
BURGOS			19					226101	
	ARIJA	0		126					
	VILLAQUIRÁN	0		150					
	PANCORBO	1		429					
	UNGO NAVA	1		150	SI				
	PEDROSA	1		150	SI				
	DOSANTE CIUDAD	1			SI				
	SONCILLO	1		119	SI				
	ESPINOSA DE LOS MONTEROS	1		1696	SI				
	REDONDO	1			SI				
	ARLA BERRÓN	1		3315	SI				
	CABAÑAS DE VIRTUS	1		79	SI				
	BERCEDO-MONTUA	1		84	SI				
	ROBREDO AHEDO	1		30	SI				
	SOTOSCUEVA	1		512	SI				
	CADAGUA	1		200	SI				
	LA PUEBLA DE ARGANZON	3		502					
	BRIVIESCA	3		6582		17			14124
	MIRANDA DE EBRO	6		35477					
	BURGOS-ROSA MANZANO	>10		176500			2		
LEÓN			66					270767	
	TORAL DE LOS VADOS	0		1812					
	VILLADEPALOS	0		938					
	PALANQUINOS	1		235					
	SANTAS MARTAS	1		757					
	LA ROBLA	1		3884					
	VILLAMANÍN	1		936					
	BUSDONGO	1		44					
	EL BURGO RANERO	1		733					
	LA POLA DE GORDÓN	1		3120					
	SANTA LUCÍA	1		397					
	GRAJAL	1		223					
	CEREZAL DE LA GUZPEÑA	2		31	SI				
	SORRIBA	2		141	SI				
	VEGA-MAGAZ	2		102					
	VALCUENDE	2		7	SI				
	LLAMA DE LA GUZPEÑA	2		21	SI				
	TORRE DEL BIERZO	2		2162					
	VEGUELLINA	2		2039					
	SAN MIGUEL DE LAS DUEÑAS	2		587					
	PORQUEROS	2		48					
	LA GRANJA	2		245					
	BARRIENTOS	2		106					
	NISTAL	2		308					
	PRADO DE LA GUZPEÑA	2		122	SI				
	VALLE DE LAS CASAS	2		30	SI				
	BRAÑUELAS	2		215					
	BEMBIBRE	2		8979					
	QUINTANA RANEROS	2		339					
	VILLAVANTE	2		232					
	PUENTE ALMUHEY	2		228	SI				
	LA ESPINA	2		13	SI				
	PONFERRADA	3		65239					
	ASTORGA	3		11029					
	SAHAGÚN	3		2517		34			107819
	RÓBLES	6		717	SI				
	MATA DE LA RIBA	6		43	SI				
	OTERO	6		50	SI				
	LA DEVESA	6		60	SI				
	AVIADOS	6		30	SI				
	LA VALCUEVA	6		86	SI				
	BARRIO DE LAS OLLAS	6		37	SI				
	YUGUEROS	6		59	SI				
	BARRILLOS	6		113					
	LA LOSILLA	6		28	SI				
	CAMPOHERMOSO	6		43	SI				
	VALDEPIÉLAGO	6		337	SI				
	LA ERCINA	7		441	SI				
	BOÑAR	7		1850	SI				
	CISTIERNNA	7		3090	SI				
	LA VECILLA	7		393	SI				
	MATUECA	>10		58	SI				
	VILLA ROMANA	>10		8067					
	LA RAYA	>10							
	VILLASINTA	>10		390	SI				



PROVINCIA	ESTACIÓN	SERVICIOS DIARIOS POR SENTIDO	NÚMERO DE ESTACIONES POR PROVINCIA	POBLACIÓN	FEVE	ESTACIONES CON MENOS DE 4 SERVICIOS DIARIOS	ESTACIONES CON MÁS DE 4 SERVICIOS DIARIOS	POBLACIÓN POR PROVINCIA	POBLACIÓN CON MENOS DE 4 SERVICIOS POR PROVINCIA
	NAREDO	>10		104	SI				
	PARDAVÉ	>10		137	SI				
	PALAZUELO	>10		95	SI				
	VILLAQUILAMBRE	>10		18676	SI				
	PEDRÚN	>10		91	SI				
	MANZANEDA	>10		109	SI				
	GARRAFE	>10		1513	SI				
	LA ASUNCIÓN-UNIVERSIDAD	>10			SI				
	SAN FELIZ	>10		232	SI				
	MATALLANA	>10		1306	SI				
	LEÓN	>10		124772					
	VALDERILLA	>10		21	SI		32		
PALENCIA			30					119948	
	CISNEROS	0		448					
	QUINTANA DEL PUENTE	0		252					
	MAVE	0		65					
	QUINTANILLA DE LAS TORRES	0		78					
	CASTREJÓN DE LA PEÑA	1		360	SI				
	EL CARRIÓN	1		610					
	ALAR DEL REY	1		928					
	BECCERRIL	1		754					
	ESPINOSA DE VILLAGONZALO	1		179					
	VADO CERVERA	1		2316	SI				
	AMUSCO	1		423					
	MAGAZ	1		993					
	HERRERA DE PISUERGA	1		2006					
	CILLAMAYOR	1		76	SI				
	SANTIBAÑEZ DE LA PEÑA	1		1044	SI				
	VILLAVERDE TARILONTE	1		110	SI				
	GRIJOTA	1		2269					
	OSORNO	1		1225					
	PIÑA	1		220					
	MONZÓN DE CAMPOS	1							
	SALINAS DE PISUERGA	1		317	SI				
	FRÓMISTA	1		770					
	VILLADA	2		963					
	GUARDO APDO	2			SI				
	PAREDES DE NAVA	2		1930					
	GUARDO	2		7145	SI				
	DUEÑAS	3		2633					
	AGUILAR DE CAMPOO	3		6842		28			34956
	VENTA DE BAÑOS	7		6363					
	PALENCIA	>10		78629			2		
SALAMANCA			14					168350	
	CIUDAD RODRIGO	0		12513					
	FUENTES DE OÑORO	0		1188					
	ALDEALENGUA	1		696					
	EL PEDROSO DE LA ARMUNIA	1		216					
	MORISCOS	1		384					
	SAN MORALES	1		337					
	BABILAFUENTE	1		911					
	VILLAR DE GALLIMAZO	1		201					
	PITIEGUA	1		188					
	GOMECELLO	2		444					
	CANTALAPIEDRA	2		986		11			18064
	PEÑARANDA DE BRACAMONTE	6		6308					
	SALAMANCA	>10		143978					
	ALAMEDILLA						3		
SEGOVIA			10					66908	
	LOS COTOS	0							
	ORTIGOSA DEL MONTE	0		568					
	GUDILLOS	0		19					
	NAVAS RIOFRIO-LA LOSA	2		918					
	SEGOVIA	2		51683					
	LOS ANGELES SAN RAFAEL	2		1359					
	OTERO-HERREROS	2		963					
	SAN RAFAEL	2		2312					
	EL ESPINAR	2		9086		9			66908
	SEGOVIA GUIOMAR	>10					1		
SORIA			8					48147	
	TORRALBA	1		114					
	QUINTANA REDONDA	1		488					
	TARDELCUENDE	1		430					
	SORIA	3		39112					
	ALMAZÁN VILLA	1		5526					
	ARCOS DE JALÓN	2		1489					
	MEDINACELI	2		721					
	SANTA MARÍA DE HUERTA	2		267		8	0		48147
VALLADOLID			15					332916	
	NAVA DEL REY	1		2039					
	CORCOS AGUILAREJO	1		7					
	CAMPILLO	1		228					
	CUBILLAS DE SANTA MARTA	2		307					
	FRESNO EL VIEJO	2		913					
	VALLADOLID UNIVERSIDAD	2							
	EL CARPIO	2		1024		7			4518



PROVINCIA	ESTACIÓN	SERVICIOS DIARIOS POR SENTIDO	NÚMERO DE ESTACIONES POR PROVINCIA	POBLACIÓN	FEVE	ESTACIONES CON MENOS DE 4 SERVICIOS DIARIOS	ESTACIONES CON MÁS DE 4 SERVICIOS DIARIOS	POBLACIÓN POR PROVINCIA	POBLACIÓN CON MENOS DE 4 SERVICIOS POR PROVINCIA
	CABEZÓN DEL PISUERGA	4		3693					
	VALDESTILLAS	6		1657					
	VIANA	6		2038					
	POZALDEZ	6		496					
	MATAPOZUELOS	6		1045					
	VALLADOLID CAMPO GRANDE	>10		298886					
	MEDINA DEL CAMPO AV	>10							
	MEDINA DEL CAMPO	>10		20583			8		
ZAMORA			9					73548	
	ABEJERA	1		126					
	LINAREJOSPEDROSO	1		24					
	CARBAJALES DE ALBA	1		556					
	PUEBLA DE SANABRIA	1		1409					
	CABAÑAS DE ALISTE	1		70					
	SARRACÍN DE ALISTE	1		271					
	FERRELUERA DE TÁBARA	1		476					
	TORO	1		8789		8			11721
	ZAMORA	>10		61827			1		
RESUMEN			181			127	54	1306685	307794
						70,17%	29,83%		23,56%