

El seminario “La despoblación de las regiones: una amenaza para la igualdad de oportunidades”, se celebró en Villafranca del Bierzo (León), del 23 al 26 de mayo, organizado por el sindicato USO y EZA (Centro Europeo para los Asuntos de los Trabajadores), con financiación de la Comisión Europea.

En él, organizaciones de tres países (España, Italia y Portugal) han abordado causas comunes y específicas de la despoblación de muchas regiones. En concreto, en el caso de España, elegimos el Bierzo para acoger este seminario y tratar, desde todos los ángulos de las regiones del Noroeste el envejecimiento de esta parte del país.

Entre otras muchas causas, hemos concluido que el déficit en infraestructuras que históricamente ha padecido el Noroeste es una de las causas de que resulte difícil atraer y retener población joven, así como nuevos nichos de empleo que revitalicen las regiones. Asturias y Castilla y León, de hecho, están señaladas por la propia Unión Europea, a través de su organismo Eurostat, como las regiones con peor perspectiva demográfica de toda Europa.

Por ello, las organizaciones participantes en este encuentro internacional (USO, Afammer, Fidestra, Sinergia, FTDC y EFAL) trasladan a todas las instituciones con competencias en la materia las prioridades en materia viaria y ferroviaria para vertebrar el cuadrante noroeste de España y paliar la sangría demográfica:

- **En Galicia:**

- Ejecución de la Autovía da Mariña (Barreiros-San Cibrao) que corrija el aislamiento de la Costa Norte tras la decisión de virar el trazado de la A-8, Autovía del Cantábrico hacia el interior. La falta de esta vía penaliza el tráfico portuario del único puerto del Estado de Lugo, San Cibrao, polo industrial de la provincia, así como el acceso al Hospital da Costa, en Burela, que da servicio a toda la población del norte de la provincia.
- Ejecución de la Vía de Alta Capacidad de la Costa Norte (CG-1.3 y CG-2.3), que cierre el proyecto anterior, desde San Cibrao, en Lugo, hasta Ferrol, y que, más de 20 años después de su anuncio, solo tiene en funcionamiento 28 de los más de 80 kilómetros proyectados. Ferrol es la ciudad gallega más aislada, ha perdido más de un cuarto de su población en el último medio siglo y carece de vías rápidas con su área de influencia, la costa norte.

- Ejecución de las autovías Ourense-Ponferrada (A-76), Lugo-Santiago de Compostela (A-54) y Lugo-Ourense (A-56), que vertebran el interior de Galicia, paulatinamente despoblado hacia el Atlántico, y permitan el tráfico de personas y mercancías hacia el centro del país, la costa norte y el sur; sobre todo, tras demostrarse que la dependencia de una única vía de salida, a través de un paso de alta montaña en la A-6, ha devuelto a toda Galicia a las conexiones del siglo pasado con la propia capital del país, Madrid.
- Más trenes y frecuencias diarias para el recién inaugurado AVE con Madrid, que sigue sin suponer un medio alternativo al avión desde A Coruña, Santiago de Compostela y Vigo.
- AVE León-A Coruña, con paso por Ponferrada, Monforte de Lemos y Lugo, trazado natural paralelo a la A-6, que corrige el aislamiento de Lugo y del Bierzo, en León.
- Ramal de AVE Lugo-Santiago de Compostela, que acabe de tejer la malla de las ciudades gallegas.
- AVE del Cantábrico hasta Ferrol, con trazado por la costa norte.

- **En Asturias:**

- Eliminación total del peaje que soporta la AP-66 y que mantiene a Asturias como la única comunidad autónoma de España sin una vía de altas capacidades gratuita con la capital, Madrid. Una doble penalización si se tiene en cuenta que tampoco hay una alternativa ferroviaria.
- Ejecución de la A-63 o Autovía de La Espina y su continuación hasta Ponferrada y hasta Canero (Valdés). Esto supondría vertebrar la zona más castigada por la despoblación y aislamiento en Asturias (el suroccidente), la conexión con la vecina comarca del Bierzo, con el sur de Galicia y con Portugal.
- Entrada en funcionamiento, tras más de una década de retraso, del AVE con León y Madrid, además de una dotación de trenes y frecuencias que permita utilizar este medio de transporte, más humano y respetuoso con el medio ambiente.
- Inclusión del AVE del Cantábrico en la red prioritaria de infraestructuras a ejecutar, tanto por su importancia estratégica en las comunicaciones de la costa norte española como de integración en la red de ferrocarril rápido europeo vía Francia.

- **En Cantabria:**

- Prioridad absoluta a la conexión ferroviaria de alta velocidad de Santander-Torrelavega con Madrid mediante la prolongación de la línea Madrid-Palencia.
- Además, Cantabria reclama la renovación de la red de cercanías, tanto en infraestructura como en convoyes, para contar con un transporte público del siglo XXI: redes y frecuencias y, sobre todo, fiabilidad.
- Dentro del trazado ferroviario, Cantabria considera primordial revitalizar la línea transcantábrica de Ferrol a Irún con unos tiempos de viaje que la conviertan en alternativa real al vehículo privado.

- **En Castilla y León:**

- Eliminación de los peajes de la AP-66, conexión con Asturias, salida al mar y los puertos desde León, Zamora y Salamanca; y de la AP-71, León-Astorga, el más caro por kilómetro de España, radial de las tres ciudades leonesas: León-Astorga-Ponferrada.
- Autovías Ponferrada-Ourense (A-76) y prolongación de la A-63, Oviedo-La Espina, en Asturias, hasta Ponferrada.
- Ejecución del trazado completo de la A-11, Autovía del Duero, Zamora-Soria, que unirá finalmente Soria con la capital, Valladolid.
- Impulsar el estudio y dotar de presupuesto la construcción de la autovía autonómica entre Burgos y Soria.
- Ejecutar el tramo territorial de la A-15, que uniría Soria y Pamplona y, a su vez, toda la franja central de Castilla y León con Zaragoza y Barcelona.
- En cuanto al tren, para Castilla y León resulta imprescindible la inauguración del tramo de AVE entre León y Gijón, y la proyección de Palencia-Santander y Burgos-Bilbao, como puertos naturales de una comunidad autónoma completamente interior.
- A su vez, para Castilla y León consideramos muy importante el redactado y puesta en marcha de una línea de AVE Madrid-Ávila-Salamanca, con una futura conexión con Portugal, así como los ramales necesarios para aprovechar las líneas ya en servicio y contar con un "AVE de la Plata" Gijón-Sevilla, norte-sur, que una Gijón con León-Zamora-Salamanca y, después, con Extremadura y Sevilla.

Por último, las organizaciones firmantes destacan que la dotación de infraestructuras del siglo XXI debe ir acompañada a su vez de una red de trenes de cercanías moderna y fiable. Pues, si bien las vías de alta capacidad mejoran el empleo y la economía, es esa malla de cercanías la que permite que continúe la vida en los pueblos y que toda la población pueda acceder a los servicios públicos esenciales sin estar condicionados por su lugar de domicilio.

**Organizaciones Firmantes:**



Asociación para la Formación, Investigación  
y Desarrollo Social de los Trabajadores de Portugal



FTDC - Federación de Trabajadores  
Demócratas Cristianos de Portugal



Organización para la Educación y  
Formación de los Trabajadores de Italia



*Asociación de Familias y Mujeres del Medio Rural*



Movimiento Obrero Cristiano de Italia

