

JUEVES 5 DE MARZO DE 2026

ENCUENTRO ASETRA - CANDIDATOS PARTIDO POPULAR

ELECCIONES EN CASTILLA Y LEÓN 15-03-2026

INTRODUCCIÓN

Este documento recoge las **medidas** que, a juicio de la junta directiva de Asetra, resultan de especial interés para el colectivo al que representamos —las empresas y profesionales del transporte por carretera de la provincia de Segovia—, y se trasladan a los partidos políticos que concurren a las elecciones de Castilla y León del próximo 15 de marzo.

El transporte es una **actividad esencial para la movilidad y la economía**, y las actuaciones que se proponen inciden directamente en la competitividad, la seguridad vial, la cohesión territorial y el acceso al empleo en la provincia de Segovia.

Algunas de estas peticiones son **históricas**. Asetra las ha formulado de manera reiterada a lo largo de los años, en distintos foros y ante diferentes administraciones, con resultados insuficientes. El hecho de que sigan presentes, no responde a una insistencia retórica por nuestra parte, sino a que se trata de **asuntos estructurales que continúan sin resolverse**.

Por otro lado se incorporan **nuevas demandas** que han cobrado relevancia en los últimos tiempos. Son propuestas que nacen de cambios normativos; de la evolución del mercado laboral; de la propia transformación del transporte y la logística; de la reciente incertidumbre internacional; y que requieren decisiones políticas y planificación para garantizar que el sector pueda adaptarse sin perder competitividad ni capacidad de servicio.

Lo que Asetra pretende con estas medidas es **contribuir al avance de nuestro sector, pero también al de la provincia de Segovia en su conjunto**, y nos ponemos a disposición de los grupos políticos para ampliar la información, aportar datos y colaborar técnicamente en la definición de soluciones viables que se traduzcan en mejoras tangibles para la economía y la movilidad de Segovia.

Los temas que se van a comentar son:

- I. Eliminación del peaje de la AP-6 y de la AP-61.
- II. Cierre completo del anillo de la SG-20.
- III. Vial Interpolígonos de Segovia, y accesos al Centro de Transportes de Segovia.
- IV. Plan de carreteras de Castilla y León.
- V. Mantenimiento de la red viaria, aparcamientos seguros.
- VI. Puerto Seco y resto de áreas industriales de la provincia de Segovia.
- VII. Movilidad a las áreas industriales en transporte público.
- VIII. Vivienda.
- IX. Modificar la normativa que regula la formación continua de los conductores profesionales.
- X. Encarecimiento del precio de los carburantes.

I - ELIMINACIÓN DEL PEAJE DE LA AP-6 Y DE LA AP-61

Pedimos la **eliminación del peaje en la AP-6 y la AP-61** porque afecta directamente al tejido productivo y a la vida diaria. Mantener un pago obligatorio en el principal corredor con Madrid encarece de forma permanente los desplazamientos y penaliza la competitividad de las empresas segovianas. Sin embargo las empresas ubicadas en provincias limítrofes a Madrid

(Guadalajara, Toledo, Cuenca), no tienen esa barrera que frena —de manera evidente— el **desarrollo logístico de la provincia**, pese a lo estratégico de su situación geográfica.

Desde el punto de **vista económico**, el peaje es un sobrecoste fijo que se incorpora a la cadena de suministro: reduce márgenes, encarece operaciones y termina impactando en todo el tejido productivo (industria, comercio, construcción, servicios...), no solo en el transporte.

A esto se suma un **agravio comparativo**: en otros territorios se han aplicado bonificaciones importantes —también para vehículos pesados— como en la AP-66, o en la AP-9.

Y hay un motivo de **seguridad vial** muy claro: cuando la autopista se paga, parte del tráfico —incluido el pesado— se desvía por alternativas menos adecuadas. En Segovia, el peaje del Túnel de Guadarrama provoca que **más de 1.500 vehículos pesados al día circulen por la N-6, con puntos conflictivos como el cruce de acceso a El Espinar y la travesía de San Rafael**.

Tras más de sesenta años, acabar con el peaje ayudaría a **dinamizar la economía provincial y a mejorar la seguridad** y la calidad de vida en los municipios afectados.

II - CIERRE COMPLETO DEL ANILLO DE LA SG-20

Asetra defiende —desde que se abrió al tráfico— la **necesidad de cerrar de forma efectiva el anillo de la variante de Segovia (SG-20)**. En este momento falta la conexión entre la A-601 y la N-110, imprescindible para que la SG-20 funcione como una circunvalación real.

En distintas comunicaciones y reuniones institucionales hemos insistido en que completar el trazado es una condición clave para contar con una red viaria más segura y más eficiente, tanto para el transporte de mercancías como para el de viajeros.

En seguridad vial, cerrar el anillo permitiría canalizar el tráfico de paso por una infraestructura diseñada para ello, evitando desvíos y recorridos menos adecuados —especialmente para el tráfico pesado—, reduciendo cruces conflictivos y disminuyendo la interacción con el tráfico local y con entornos urbanos o periurbanos.

En una provincia con flujos diarios importantes con Madrid y el eje Valladolid-Segovia-Madrid, disponer de un anillo cerrado refuerza la competitividad y la capacidad de atraer actividad logística e industrial.

Además, completar la SG-20 permitiría **conectar de forma más coherente y eficiente los principales polos industriales de la capital y su área metropolitana**, mejorando la operativa y la accesibilidad de enclaves como Nicomedes García (Valverde del Majano), Los Hitaes (Bernuy de Porreros), el Polígono de Hontoria y, a futuro, los desarrollos previstos en Abades (Las Mangadas) y La Costanilla/Prado del Hoyo.

III - VIAL INTERPOLÍGONOS, ACCESOS AL CENTRO DE TRANSPORTES DE SEGOVIA

Consideramos el Vial Interpolígonos una **infraestructura imprescindible para el funcionamiento diario del transporte profesional en Segovia**, al conectar —o permitir conectar de forma eficaz— áreas industriales donde se concentran empresas, centros logísticos y movimientos constantes de vehículos pesados (El Cerro – Acueducto – Centro de Transportes de Segovia – Hontoria).

Aunque la actuación **no se encuadra como competencia directa de la Junta de Castilla y León**, entendemos que su relevancia trasciende el ámbito estrictamente municipal: se trata de una pieza básica de la red de accesos a los polígonos y, por tanto, de un elemento que condiciona la competitividad de la economía local y provincial.

Asetra vincula esta reivindicación de manera especial con la **seguridad vial**. Un vial saturado y con condiciones insuficientes para el tránsito de vehículos pesados incrementa el riesgo de incidentes, especialmente en cruces, incorporaciones, tramos con anchuras limitadas o firmes deteriorados.

Pero, además, consideramos conveniente que se habilite un **enlace directo desde la SG-20, ó la AP-61, al Centro de Transportes de Segovia**. De ese modo los vehículos pesados que acceden al mismo, no tendrían que recorrer varios kilómetros, contribuyendo a desahogar el tráfico de determinadas vías, entre ellas el citado Vial Interpolígonos.

IV - PLAN DE CARRETERAS DE CASTILLA Y LEÓN

En anteriores planes de carreteras de la Junta de Castilla y León, y nos referimos al 2008-2020, se **incluían inversiones en vías competencia de la administración regional en la provincia de Segovia**, y que, al menos es nuestra opinión, deberían retomarse.

Por ejemplo la conversión en **autovía de la CL-605** en el tramo Segovia – Santa María la Real de Nieva. Quizás no sea preciso todo el tramo, pero sí al menos desde Segovia hasta el cruce con Valverde del Majano.

V - MANTENIMIENTO DE LA RED VIARIA, Y APARCAMIENTOS SEGUROS

El adecuado **mantenimiento de la red viaria** es una cuestión troncal para el transporte profesional en la provincia. El estado de las carreteras —su conservación y mantenimiento— es uno de los temas que Asetra traslada de forma recurrente a las administraciones cuando se aborda la agenda de infraestructuras, junto con otras necesidades logísticas como **aparcamientos seguros para vehículos pesados o la mejora de accesos a áreas industriales**. La conservación no es un asunto menor ni de “bacheo puntual”: es un requisito de base para que la movilidad y la distribución funcionen con normalidad.

Desde el enfoque empresarial, una conservación deficiente se traduce en costes directos: más averías, desgaste de neumáticos y suspensiones, mayor consumo y tiempos improductivos, además de una pérdida clara de fiabilidad en la prestación del servicio.

En seguridad vial, la posición es igual de clara: firmes agrietados, baches, arcenes deteriorados, vegetación sin desbroce o señalización poco visible no son “molestias”, sino factores de riesgo que aumentan la probabilidad de incidentes. Para el transporte profesional la carretera es, literalmente, su entorno de trabajo, y por eso la conservación impacta de lleno en la seguridad de los conductores y del resto de usuarios.

Y no es una preocupación aislada, además de Asetra, **también CETM lo ha señalado**, reclamando una inversión real en conservación y denunciando el mal estado de las carreteras, el abandono de zonas de descanso y la insuficiente atención a las infraestructuras viarias.

Por otro lado se hace necesario crear una verdadera **red de aparcamientos seguros**, vigilados, donde los transportistas puedan realizar sus descansos sin el temor constante a que les roben la mercancía. Y por supuesto que estén dotados de instalaciones adecuadas para el descanso de nuestros profesionales: repostaje, manutención, aseo personal...

VI - PUERTO SECO Y RESTO DE ÁREAS INDUSTRIALES DE LA PROVINCIA DE SEGOVIA

Desde Asetra se encuadra el **Puerto Seco de Segovia (terminal ferroviaria de carga)** como una **oportunidad estratégica para la provincia**, combinando carretera y ferrocarril, y de este modo ganar capacidad, fiabilidad y competitividad. El objetivo es dotar a Segovia de una terminal ferroviaria de carga vinculada a una plataforma capaz de atraer tráfico y conectar con corredores nacionales y puertos, mejorando la eficiencia del transporte y abriendo un horizonte de crecimiento para el tejido productivo.

Esta visión se concreta en la incorporación de la patronal al proyecto empresarial impulsado a través de **Segovia Intermodal** —somos miembros del accionariado—, concebido como una **colaboración público-privada para desarrollar una plataforma intermodal y un centro logístico**.

En este planteamiento, la ubicación en el entorno de Hontoria (Prado del Hoyo en la propuesta inicial y posteriormente **La Costanilla**) se apoya en una combinación básica: buena accesibilidad por carretera y proximidad a la línea ferroviaria.

Más allá del Puerto Seco, Asetra insiste en que la **política industrial de Segovia** depende de condiciones de base que tienen que encajar: suelo industrial, conexiones externas y, sobre todo, infraestructuras internas (viales, accesos, señalización y firmes) que permitan operar sin cuellos de botella. Los accesos a los polígonos deben diseñarse pensando en el tráfico pesado, y **un ejemplo de lo que no debe repetirse** lo tenemos en una de las entradas al área Nicomedes García.

En esa misma línea, Asetra defiende que cualquier nueva área o ampliación industrial tiene que ir acompañada de **accesos de alta capacidad y soluciones viarias seguras**. Esto enlaza el Puerto Seco y los polígonos con una reivindicación transversal: la logística necesita enlaces bien resueltos con los grandes corredores (AP-6/AP-61 y circunvalación SG-20) y conexiones internas capaces de absorber tráfico pesado sin trasladar presión a vías urbanas o travesías.

En síntesis, la posición de Asetra combina una apuesta de largo plazo —impulsar un Puerto Seco intermodal como salto cualitativo para la competitividad provincial— con una mirada práctica sobre el día a día. Sin conservación, renovación y accesos adecuados en polígonos y corredores, la provincia pierde eficiencia logística.

VII - MOVILIDAD A LAS ÁREAS INDUSTRIALES EN TRANSPORTE PÚBLICO

6

Para el sector del transporte y la logística en Segovia, el acceso a las áreas industriales no puede depender solo del vehículo privado: hace falta un **transporte público regular**, con horarios útiles para turnos de trabajo y la actividad real de los polígonos y plataformas logísticas.

En ese sentido, valoramos positivamente el giro de la Junta de Castilla y León en el transporte regular de uso general, y especialmente el despliegue de la **tarjeta BUSCyL**, que ha reducido barreras económicas y ha dado al **transporte público un protagonismo social y territorial sin precedentes**. Pero esta política solo funciona de verdad si el servicio se presta con estabilidad, recursos y calidad, las empresas concesionarias y sus plantillas son quienes lo hacen posible en el día a día.

Por eso, la planificación y la **financiación —adecuada y puntual— son determinantes**. El Mapa de Ordenación del Transporte Público debe mirar no solo a las conexiones “clásicas” entre municipios, sino también a los polos de movilidad actuales: centros de trabajo y, en particular, áreas industriales y logísticas. En Segovia esto es clave, porque el empleo se concentra en enclaves concretos que generan flujos diarios. Integrarlos en rutas, paradas, frecuencias y franjas horarias ayudaría a reducir dependencia del coche, ampliar acceso al empleo y reforzar la competitividad provincial.

Si queremos más servicio, mejores frecuencias, refuerzos en horas punta o lanzaderas, **hace falta un marco económico realista: compensaciones bien calculadas, pagos puntuales y contratos que permitan invertir en flota, tecnología, mantenimiento y personal**. Una financiación estable da seguridad para planificar, mejorar la explotación y garantizar un transporte fiable y seguro.

En resumen, apoyamos BUSCyL y el refuerzo del transporte regular, y proponemos dar el siguiente paso, que el Mapa y los proyectos de explotación incorporen de forma explícita el acceso a las áreas industriales de Segovia (paradas operativas, lanzaderas o extensiones en horas punta, coordinación con el transporte urbano, estación AVE y acuerdos con ayuntamientos y empresas), con una financiación suficiente y puntual a las operadoras para que el sistema sea sostenible y funcione en la práctica.

VIII - VIVIENDA

Aunque este documento contempla aspectos relacionados con la movilidad, algo que nos preocupa, y mucho, es la **dificultad de acceso a la vivienda**. Otros sectores económicos ya lo han manifestado (formamos parte de la Federación Empresarial Segoviana), y nos unimos absolutamente a todas sus reivindicaciones.

IX - MODIFICAR LA NORMATIVA QUE REGULA LA FORMACIÓN CONTINUA DE LOS CONDUCTORES PROFESIONALES

Asetra traslada en este informe una **propuesta de reforma del modelo y de la normativa que regula la Formación Continua del Certificado de Aptitud Profesional (CAP) de los conductores profesionales.**

7

Defendemos la formación como herramienta de profesionalización, seguridad y mejora continua, pero consideramos que el diseño actual no está cumpliendo plenamente sus objetivos. La experiencia acumulada como centro autorizado desde la implantación de la obligación confirma una percepción extendida de baja utilidad práctica y una incomodidad creciente entre los conductores, hasta el punto de que el CAP tiende a vivirse como un trámite administrativo más que como una mejora real de competencias.

En un contexto de **dificultades para atraer y retener conductores**, conviene revisar barreras de entrada y permanencia cuando no aportan un retorno formativo claro. Tal y como está configurada, la obligación de 35 horas cada cinco años impacta en la disponibilidad de conductores, incrementa costes indirectos —especialmente en pymes y autónomos— y puede alimentar un rechazo social que, lejos de favorecer la profesionalización, dificulta la permanencia en la actividad.

Por todo ello, proponemos abrir un **proceso de reforma a nivel nacional** para revisar contenidos, duración, estructura, distribución temporal y metodología, con un objetivo claro: convertir la Formación Continua del CAP en una herramienta útil, práctica y adaptada a las necesidades reales del transporte por carretera. Como medida prioritaria, planteamos reducir la carga lectiva aproximadamente a la mitad, pasando de 35 horas a unas 18 por ciclo, manteniendo los objetivos de seguridad y cualificación, pero con una exigencia más proporcionada y compatible con la realidad operativa.

Solicitamos a los grupos políticos que impulsen en el ámbito parlamentario y en la interlocución con el Gobierno una revisión normativa del modelo, promoviendo un acuerdo sectorial que permita ajustar la duración a un estándar razonable, reorientar contenidos hacia competencias prácticas, introducir modularidad y flexibilidad y garantizar un sistema de calidad que asegure resultados.

Asetra se ofrece a participar en grupos de trabajo técnicos y a aportar su experiencia como centro autorizado, para que la reforma sea realista, aplicable y beneficiosa para conductores, empresas y usuarios de la carretera.

X – ENCARECIMIENTO DEL PRECIO DE LOS CARBURANTES

Trasladamos al Partido Popular de Castilla y León la inquietud creciente del sector del transporte —tanto de mercancías como de viajeros— ante **el incremento del carburante provocado por el conflicto con Irán**. En un sector donde el combustible es un **coste estructural**, cualquier subida sostenida se convierte de inmediato en un golpe directo a la viabilidad de las

empresas, especialmente pymes y autónomos, y acaba repercutiendo en toda la economía: distribución, industria, comercio, turismo y movilidad cotidiana.

El problema no es solo el precio en sí, sino la rapidez con la que se traslada a la operativa. El transporte no puede “parar” ni ajustar su actividad de un día para otro: hay servicios que prestar, rutas que cubrir, horarios que cumplir y contratos cerrados con márgenes muy ajustados. **Si el carburante se dispara, se erosionan los márgenes, se agravan tensiones de tesorería y se deteriora la capacidad de mantener empleo, flota y calidad de servicio.**

En el transporte de viajeros, además, el impacto es doble: sube el coste de explotación justo cuando se pide sostener oferta, frecuencias y regularidad.

Por todo ello, **instamos a la Junta de Castilla y León a emplear mecanismos que eviten que las empresas asuman en solitario este impacto.**

En particular, pedimos medidas claras y operativas para los contratos vinculados a la Administración: que las empresas que prestan servicios públicos o concesionales puedan repercutir el incremento del carburante mediante fórmulas de revisión de precios ágiles, objetivas y automáticas, sin tener que entrar en procesos largos que llegan cuando el daño ya está hecho. Si el coste variable principal se dispara por una causa externa y excepcional, el contrato debe poder ajustarse para no poner en riesgo el servicio ni a las empresas que lo sostienen.

De forma paralela, solicitamos que la **Junta inste al Gobierno de España a que acuerde cuanto antes medidas que frenen este impacto**, como ya se hizo en situaciones excepcionales recientes (invasión de Rusia a Ucrania).

La idea es simple: el transporte es un servicio básico y un engranaje clave del tejido productivo. Si el carburante se encarece de forma abrupta y no se habilitan medidas de compensación o revisión, el resultado es pérdida de competitividad, presión sobre precios finales, deterioro del servicio y más dificultades para sostener empleo y actividad en la comunidad.
