



4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Propositiones No de Ley

PNL/001622-01

Proposición No de Ley presentada por los Procuradores Dña. Isabel Muñoz Sánchez, D. Ricardo López Prieto y D. Carlos Eduardo Chávez Muñoz, instando a la Junta de Castilla y León para que exhorte al Gobierno de España a realizar actuaciones en relación con las vías de la línea férrea Vía de la Plata, para su tramitación ante la Comisión de Fomento y Medio Ambiente.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 1 de septiembre de 2017, ha admitido a trámite las Propositiones No de Ley PNL/001618 a PNL/001622.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante las respectivas Comisiones de la Cámara.

Los Grupos Parlamentarios podrán presentar enmiendas hasta seis horas antes del comienzo de la Sesión en que dichas Propositiones No de Ley hayan de debatirse.

En ejecución de dicho acuerdo se ordena su publicación en el Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León, de conformidad con el artículo 64 del Reglamento.

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 1 de septiembre de 2017.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Óscar Reguera Acevedo

LA PRESIDENTA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Silvia Clemente Muncio

A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

Isabel Muñoz Sánchez, Ricardo López Prieto y Carlos Chávez Muñoz procuradores pertenecientes al Grupo Parlamentario Podernos Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente proposición no de ley para su debate y votación en la Comisión Fomento y Medio Ambiente.

ANTECEDENTES

En septiembre de 1984, el Consejo de Ministros del Gobierno de Felipe González propuso el cierre de unos 3000 Km de vías férreas de viajeros, de mercancías y de ambas modalidades. El futuro de dichas líneas dependía en buena medida de la voluntad que tuvieran para mantenerlas, costeando su uso, los gobiernos de las recién creadas autonomías.

El 1 de enero de 1985 por decreto ley se cerró la línea férrea para viajeros entre Palazuelo (hoy Monfragüe, muy cerca de Plasencia) y Astorga, conocida como Vía o Ruta de la Plata, en alusión a la famosa vía romana, de parejo trazado en el oeste peninsular. No hubo voluntad política por parte del gobierno socialista de la Junta de Castilla y León de mantenerla. En 1996 se cerró también el tránsito de mercancías por la mencionada vía.

Desde que se anunció el cierre de dicha vía, se sucedieron las protestas ciudadanas. En diferentes lugares incluso se convocaron concentraciones y manifestaciones denunciando la pérdida de una infraestructura vital para el desarrollo del oeste peninsular.



Se cerraban las vías en el oeste peninsular y por contra se potenciaban las líneas privadas de transporte por carretera. La falta de rentabilidad y competitividad que, a decir del Gobierno del PSOE, le había llevado al cierre de la Vía, en realidad estuvo motivada por una falta reiterada de inversión para su mejora y mantenimiento. En lugar de modernizar el servicio, la dejadez de los sucesivos gobiernos la condenaron, "puede que intencionadamente", a su desaparición. En ningún momento se tuvo en cuenta que la desaparición de este servicio público, contribuiría al empobrecimiento del oeste de Castilla y León, a su despoblamiento y a la emigración de los jóvenes, sobre todo del medio rural, por falta de oportunidades.

A lo largo del tiempo, la apertura de la Vía de la Plata ha sido un anhelo mantenido sobre todo por la ciudadanía a través de diversos colectivos. Las Cámaras de Comercio de las localidades por las que discurría la línea también han demandado a las distintas administraciones su reapertura. En cuanto a los dos partidos mayoritarios, PP y PSOE, podríamos concluir diciendo que no han tenido voluntad política de reabrir la mencionada línea férrea, a pesar de las manifestaciones públicas que uno y otro han hecho y siguen haciendo, dependiendo del ámbito y los intereses partidistas. En el año 2004, el PSOE, por ejemplo, incluyó la apertura de la línea férrea Vía de la Plata en el Plan Especial del Oeste de Castilla y León del Oeste, llevando su apertura en el Programa Electoral de las elecciones que gana aquel mismo año; sin embargo el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes del Ministerio de Fomento no estableció el corredor ferroviario de la Ruta de la Plata como una de sus prioridades, al contrario, dicha vía permaneció solo en fase de estudio informativo. Con posterioridad, en el año 2009, el Gobierno de Zapatero supeditó la apertura de la Vía de la Plata a la rentabilidad y a la participación de la Junta de Castilla y León y cuando un estudio demostró que la vía era rentable de momento para mercancías, la apertura se vino abajo porque a decir del PSOE, la Junta se negó en redondo a cofinanciar el proyecto. Extremadura, por el contrario, sí estaba dispuesta a apoyarlo.

Han sido las casi constantes iniciativas sociales, no solo en Castilla y León sino también en Asturias, Extremadura y Andalucía, las que han abogado a lo largo del tiempo por la reapertura de dicha Vía y muy especialmente en los dos últimos años, en los que las acciones ciudadanas han aumentado considerablemente por considerar la Vía de la Plata el eje vertebrador del oeste peninsular, fundamental para el desarrollo productivo de una de las zonas más deprimidas de España, que sin duda mejoraría las condiciones de vida de la población y ayudaría a fijar población en el medio rural; y más porque a día de hoy, las infraestructuras ferroviarias del oeste de Castilla y León siguen adoleciendo de falta de inversiones, a excepción de algunas tímidas actuaciones.

Algo que contradice las intenciones de la Unión Europea, quien a través de algunas leyes y del Cuarto Paquete Ferroviario, señala a día de hoy que el transporte ferroviario debe contribuir a la consecución de importantes objetivos (Estrategia Europa 2020 y Libro Blanco del Transporte 2011 de la Comisión Europea), como el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial para permitir el transporte sin fisuras, seguro y sostenible de las personas y las mercancías, asegurando la accesibilidad a todas las personas y la conectividad de todas las regiones de la Unión Europea.

Para desarrollar la Red Básica Ferroviaria Transeuropea, que se pondrá en servicio en el año 2030 y cuya definición tiene que estar terminada en el año 2023, deberá desarrollarse según la normativa, mediante la rehabilitación y la actualización de las



infraestructuras ya existentes y la creación de las que sean necesarias para completarla. La línea Astorga-Monfragüe tiene que contemplarse en la Red Básica Transeuropea.

A este respecto, Unidos Podemos ha presentado en junio de este año una PNL en el Congreso de los Diputados, con una propuesta de seis puntos en esta dirección. Otras formaciones políticas, como IU y UPL también se han mostrado a favor de esta infraestructura y han emprendido algunas acciones.

En junio de 2017, Compromís, alentado por la plataforma ferroviaria leonesa, que está integrada por 8 colectivos, presentó al Senado dos enmiendas parciales a los Presupuestos Generales del Estado, una para reabrir la Vía de la Plata y otra para la electrificación de las vías convencionales: Salamanca-Ávila, Zamora-Medina y Zamora-Santiago. Dichas enmiendas fueron rechazadas por el voto en contra del PP, Ciudadanos ("inexplicablemente" estos partidos en León apoyaron la reapertura de la Vía), Foro Asturias y Unión del Pueblo Navarro.

En Castilla y León, todos los partidos políticos firmaron un pacto en mayo de 2016 para reclamar al Gobierno de la nación un ferrocarril digno para la región.

Por todo ello presentamos la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que exhorte al Gobierno de España a:

1.- Paralizar el levantamiento de vías, en la línea Vía de la Plata, para evitar la desafectación del itinerario.

2.- Iniciar los trámites necesarios, tanto ferroviarios como técnicos, para que en el plazo de un año puedan licitarse las obras de adecuación de la infraestructura ferroviaria para asegurar el buen funcionamiento en la pronta apertura de la instalación.

3.- Incluir la línea Astorga-Plasencia en la Red Básica Ferroviaria Transeuropea sobre la traza existente, por tener ya asumido el impacto medioambiental, con las modificaciones que sean pertinentes para adecuar el itinerario a los tiempos actuales y a las necesidades del transporte en mercancías.

4.- Tener en cuenta las extensiones de dicha línea hacia Sevilla y Huelva, con conexión con el Puerto de Algeciras, en las normas del Cuarto Paquete Ferroviario de la Unión Europea. Así como añadir esta línea a las que constituyen el Corredor Atlántico.

Valladolid, 30 de agosto de 2017.

LOS PROCURADORES,
Fdo.: Isabel Muñoz Sánchez,
Ricardo López Prieto y
Carlos Eduardo Chávez Muñoz

EL PORTAVOZ,
Fdo.: Juan Pablo Fernández Santos