

4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Propositiones No de Ley

PNL/000373-01

Proposición No de Ley presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, instando a la Junta de Castilla y León a instar al Gobierno de España a declarar Obligación de Servicio Público los servicios ferroviarios de Media Distancia sobre la red León-Palencia-Valladolid; instar al Gobierno de España a introducir bonificaciones en los abonos AVANT y a atenuar la brecha tarifaria con los servicios Cercanías; instar al Gobierno de España a adecuar las frecuencias de los trenes a las necesidades de los viajeros; e instar al Gobierno de España a que establezca parking gratuito en las estaciones de origen a los usuarios de abonos, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 15 de noviembre de 2019, ha admitido a trámite las Propositiones No de Ley PNL/000372 y PNL/000373.

De conformidad con el artículo 163 del Reglamento se ha ordenado su publicación y acordado su tramitación ante el Pleno.

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 15 de noviembre de 2019.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: José Francisco Martín Martínez

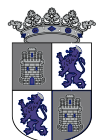
EL PRESIDENTE DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: Luis Fuentes Rodríguez

A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

El Grupo Parlamentario CIUDADANOS de las Cortes de Castilla y León, al amparo del artículo 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante el Pleno:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La movilidad dentro de España ha aumentado notablemente en los últimos años: de unas 300.000 migraciones interprovinciales anuales en las últimas décadas del siglo pasado, hemos pasado a superar las 600.000 en las primeras del siglo XXI. También ha cambiado el contenido de esas migraciones. Si los jóvenes de mediados del siglo XX abandonaban los pueblos para instalarse en las capitales de provincia como mano de obra barata para la incipiente industria, ahora son sus hijos, con formación universitaria, los que abandonan estas ciudades para desplazarse a Madrid en busca de empleos de alta cualificación.



Las multinacionales de servicios han sustituido a la industria, y estas empresas buscan localizarse en las grandes metrópolis en las que consiguen economías de escala y abundante mano de obra cualificada. Esta concentración en las grandes metrópolis -fundamentalmente Madrid y Barcelona- tiene efectos beneficiosos para la productividad de las empresas españolas pero, como efecto secundario indeseado, está contribuyendo al vaciado de otras ciudades grandes de España, que ven muy difícil de competir en esta economía global.

Esta es la segunda despoblación de España como consecuencia de su proceso de metropolización.

En lo que afecta a Castilla y León, la metropolización de Madrid, que ha concentrado las actividades de alto valor añadido, está provocando la descapitalización de las ciudades medianas y grandes en un proceso que amenaza con empobrecer estas regiones.

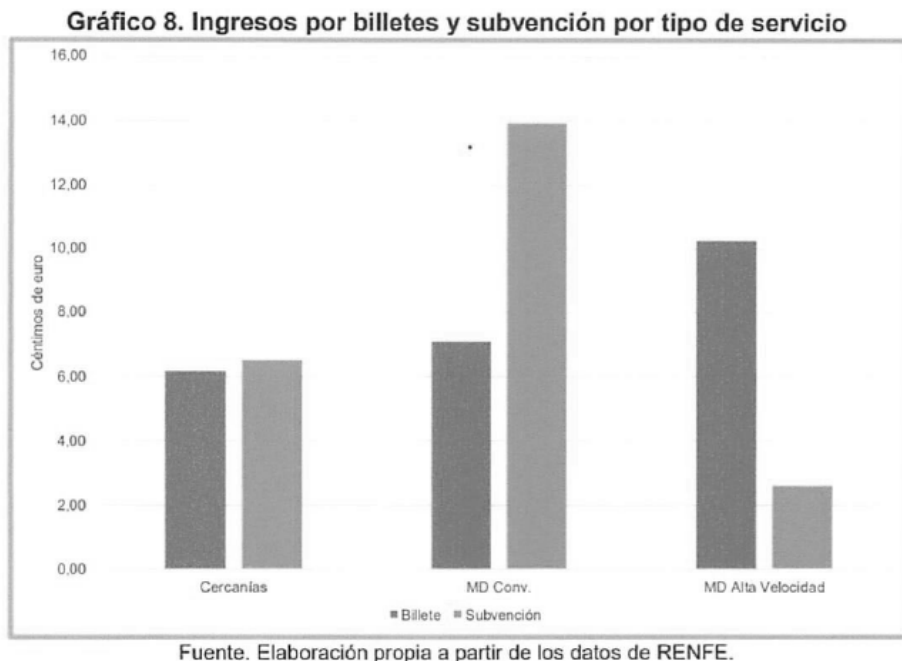
El 40 % de los empleos de alto nivel tecnológico que se han creado en España en la última década se concentran en la Comunidad de Madrid. Esto significa que si un joven con alta cualificación quiere encontrar un buen empleo está casi condenado a emigrar a Madrid. Este fenómeno, conocido como 'drain brain' o fuga de cerebros, está produciendo la descapitalización humana de un territorio. El 65 % de los jóvenes españoles de 25 a 39 años que llegaron a la comunidad desde otras regiones tenía titulación universitaria. Así que, paradójicamente, la inversión en formación de las regiones emisoras provoca una despoblación acelerada, ya que el porcentaje de emigración entre los titulados es superior. En Castilla y León solo el 30 % de los jóvenes que se quedan tiene estudios universitarios; sin embargo, de los que se van más del 50 % tiene formación. Obviamente, la pérdida del talento local tiene consecuencias negativas para el desarrollo, creando desigualdades regionales importantes.

Por otra parte, España es uno de los países con mejores infraestructuras de comunicaciones. La red de alta velocidad ferroviaria española es la segunda más extensa del mundo después de la china y la primera de Europa. Sin embargo, los ratios de utilización de las vías férreas es bastante baja todavía, Renfe transporta a menos de 15 viajeros por cada kilómetro de AVE frente a 50 Francia, 83 Alemania o 166 Japón. No tiene sentido que el país haya realizado una ingente inversión en infraestructuras para que su utilización no sea óptima.

Renfe ofrece servicios de media distancia y alta velocidad AVANT entre Madrid y capitales de Castilla y León. Las distancias ya no se miden en kilómetros sino en tiempo de desplazamiento. Los tiempos de desplazamiento entre Madrid y Segovia (30 min), Valladolid (65 min) y Salamanca (100 min) permiten que los ciudadanos de Segovia, Valladolid o Salamanca puedan trabajar en Madrid y vivir en su ciudad de origen, desplazándose como usuarios frecuentes de la alta velocidad.

Parece razonable que los servicios de media de distancia, si permiten funcionalidades similares a los de Cercanías -el traslado habitual desde el domicilio al lugar de trabajo- recibiera un tratamiento similar. Sin embargo, según el Informe INF/DTSP/117/18 de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia «Informe de supervisión del mercado de transporte de viajeros por ferrocarril sujetos a obligaciones de servicio público».

Esto no está ocurriendo así:



Como puede verse, los servicios AVANT de Media distancia no sólo están subvencionados muy por debajo de lo que lo están los de MD Convencional y Cercanías, sino que el coste de los billetes es muy superior:

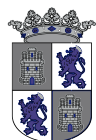
"Como se observa, el ingreso medio por viajero.km derivado de la venta de billetes es similar en los servicios de cercanías y de media distancia (convencional), en torno a 6-7 céntimos de euro/viajero.km, mientras que la de los servicios AVANT resulta muy superior (10,3 céntimos de euro/viajero.km)".

"Las subvenciones medias por viajero.km resultan muy superiores para los servicios de media distancia de red convencional y ancho métrico, con aproximadamente 14 céntimos de euro/viajero.km. Por el contrario, la aportación pública en los servicios AVANT es inferior, superando ligeramente los 2 céntimos de euro/viajero.km".

Existe otro problema añadido derivado también de la infrautilización de la red de altas prestaciones vinculada al desarrollo de las infraestructuras de Alta Velocidad en su conexión entre otras capitales de provincia de Castilla y León (León, Palencia y Valladolid).

En este sentido hemos dicho ya que las distancias ya no se miden en kilómetros sino en tiempo de desplazamiento. La puesta en servicio de la línea de alta Velocidad León-Palencia-Valladolid-Segovia-Madrid ha supuesto una mejora muy significativa en los viajes entre esas ciudades. Este servicio permite desplazamientos diarios rápidos y cómodos para trabajar, estudiar, acudir a visitas médicas, reuniones de trabajo o cualquier otro tipo de gestiones personales o profesionales.

Esta circunstancia, de gran importancia para los usuarios de Valladolid y Segovia en su conexión con Madrid y que ya hemos expuesto, se reproduce también en relación con los usuarios de los servicios Valladolid, Palencia y León por motivos laborales o de estudios. Los tiempos de desplazamiento entre León-Palencia (35 min),



Palencia-Valladolid (30 min) y León-Valladolid (60 min), convierten esta línea de altas prestaciones en un servicio de media de distancia, con funcionalidades similares al de un cercanías.

Además, hemos de reseñar que respecto del trayecto de Alta velocidad León-Palencia-Valladolid, ni tan siquiera ha sido calificado como Obligación de Servicio Público ferroviaria (OSP) por el Consejo de Ministros a petición del Ministerio de Fomento.

Así, en relación con los servicios de Media Distancia prestados sobre la red de altas prestaciones (AVANT), el Acuerdo del Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013 declaró como OSP la relación ferroviaria entre Valladolid-Segovia-Madrid, y por último, en diciembre de 2017, en la última revisión de las OSP, además de consolidar el servicio AVANT Valladolid-Segovia-Madrid, se incluyó expresamente la relación Madrid-Salamanca.

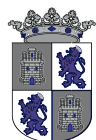
Por lo tanto, además de una inexistente política tarifaria que sigue sin considerar como verdaderos servicios de Cercanías (en función del tiempo de trayecto) la actual Media Distancia prestada sobre la red de altas prestaciones (AVANT), no se dota ni tan siquiera de dicha consideración a otros trayectos que se han convertido en verdaderos servicios de Cercanías (o cuanto menos de forma palmaria en servicios ferroviarios de Media Distancia sobre red de altas prestaciones AVANT).

En este sentido debería pensarse que el desarrollo de nuevas infraestructuras de Alta Velocidad en nuestra Comunidad Autónoma podría dar lugar a la existencia de capitales de provincia donde dicha discriminación pudiera también producirse en un futuro cercano (trayecto Zamora-Madrid o la llegada del AVE a la provincia de Burgos).

La consideración general de los trayectos de un máximo de 60 minutos de duración desarrollados sobre la red de altas prestaciones como un verdadero servicio de Cercanías podría producir una serie de efectos benéficos:

- En lo que se refiere a la Comunidad de Castilla y León:
 - o Contribuiría a fijar la población de las capitales de provincia, independientemente del lugar de estudio o trabajo.
 - o Potenciaría el ferrocarril como modo más compatible con el medioambiente alineado con la lucha contra el cambio climático y con los Objetivos de Desarrollo Sostenible establecidos el 25 de septiembre de 2015, objetivos globales como parte de una nueva agenda de desarrollo sostenible hasta 2030.
- Por parte del conjunto de España:
 - o Contribuiría a un mejor aprovechamiento de las infraestructuras.
 - o Atenuaría los problemas derivados del coste de la vivienda en las grandes metrópolis, al permitir ampliar la distancia entre la vivienda y el puesto de trabajo desde el alcance de los servicios de Cercanías a los de los servicios de Media Distancia AVANT.

Por todo ello, teniendo presente lo anterior con objeto de poder abordar el problema migratorio y de modo que colabore a fijar la población evitando que los trabajadores no se vean obligados a cambiar su residencia y a animar a la mayor utilización de las infraestructuras el Grupo Parlamentario de Ciudadanos presenta la siguiente



PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a:

1. Instar al Gobierno de España la declaración como Obligación de Servicio Público de los servicios ferroviarios de Media Distancia prestados sobre la red de altas prestaciones León-Palencia-Valladolid (trayecto de Alta Velocidad).

2. Instar al Gobierno de España a desarrollar una política tarifaria que introduzca bonificaciones en los abonos AVANT y que atenúe la brecha tarifaria existente entre estos servicios y los de Cercanías.

3. Instar al Gobierno de España a que adecue las frecuencias de los trenes a las necesidades reales de los viajeros que se desplazan a trabajar según los horarios lógicos de trabajo.

4. Instar al Gobierno de España a que establezca *parking* gratuito en las estaciones de origen a los usuarios de abonos.

En Valladolid, a 13 de noviembre de 2019.

LA PORTAVOZ,

Fdo.: Ana Carlota Amigo Piquero