



## 4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

### 470. Propositiones No de Ley

#### PNL/000855-01

*Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León para que inste al Gobierno de España para que inicie los trámites para la redacción del proyecto de acondicionamiento y reapertura de la totalidad del eje industrial, comercial y turístico de conexión ferroviaria directa entre Madrid y Burgos por Aranda de Duero, así como la retirada de la bateadora y posterior reparación del túnel de Somosierra y su reapertura al tráfico, para su tramitación ante el Pleno.*

#### PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 8 de marzo de 2024, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/000852 a PNL/000855.

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 proposiciones no de ley hayan de debatirse.

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

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 8 de marzo de 2024.

EL SECRETARIO DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Diego Moreno Castrillo

EL PRESIDENTE DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,  
Fdo.: Carlos Pollán Fernández

## A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

EL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR de las Cortes de Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY relativa a la reapertura del eje ferroviario directo entre las provincias de Madrid, Segovia y Burgos dentro del Eje Central Ferroviario, Ramal Norte, de la Península Ibérica para su debate y votación ante el Pleno.

### ANTECEDENTES

La línea del ferrocarril directo Madrid-Burgos, pasando por Aranda de Duero y la provincia de Segovia, fue inaugurada por RENFE el 4 de julio de 1968 y cuenta con 282 kilómetros que unen de la forma más directa Burgos con Madrid.

Tras la falta de mantenimiento, y debido a un desprendimiento en el túnel de Somosierra (Robregordo, Madrid) en marzo de 2011 -que dejó sepultada una máquina bateadora encargada de efectuar trabajos de mejora-, la mayor parte de la línea fue



abandonada para el tráfico. De aquello, se cumplirá, en este mes de marzo, trece años sin conexión con Madrid desde Aranda de Duero.

Esta línea directa, en los tiempos de su funcionamiento, era frecuentada por numerosos trenes, ya que soportaba gran parte del tráfico industrial que se generaba en Madrid y el sur de España y se dirigía a la frontera con Irún, sin descartar otros destinos como Bilbao (último tren de larga distancia que hubo), Algeciras, e incluso trenes internacionales hacia París.

En la actualidad, la mitad del recorrido está abierto y presta su servicio comercial e industrial para el transporte de mercancías entre la capital burgalesa y Aranda de Duero, y el resto está cerrado al tráfico, básicamente entre Aranda de Duero y la zona norte de la Comunidad de Madrid.

Es necesario recuperar esta línea directa entre Madrid y Burgos debido a la importancia del tráfico de mercancías que, desde Madrid, y desde el sur de España y norte de África, transcurre en dirección norte, hasta Bilbao o Irún y, desde ahí, para conectar con el tráfico internacional al oeste de Francia y al Reino Unido, Países Bajos y oeste de Alemania.

Pero, sobre todo, no podemos permitir en Castilla y León que un área tan extensa como el sur de la provincia de Burgos y el este de la provincia de Segovia, incluido el tercer polígono industrial de Castilla y León que es el de Aranda de Duero, se quede sin conexión ferroviaria directa con Madrid, siendo la distancia apenas 150 km.

De todos es sabido que la distancia más corta entre dos puntos viene marcada por la línea recta, es decir, Madrid-Aranda de Duero-Burgos, pero para conectar ambas capitales es necesario tomar un recorrido alternativo por Valladolid, que es un grave contratiempo para los trenes de carácter industrial o comercial, por cuanto tienen que recorrer 100 kilómetros más por trayecto para conectar el norte de España con Madrid, incurriendo en mayores costes, mayor grado de contaminación ambiental, mayor gasto energético y menor competitividad para nuestra economía.

Además, la reapertura de esta línea para el transporte comercial puede ayudar a descongestionar el tráfico que vienen soportando tanto la estación ferroviaria de mercancías de Vicálvaro, en la Comunidad de Madrid, como la propia estación vallisoletana.

Por datos aportados en diferentes y rigurosos informes conocemos la existencia de interés de empresas de distintas provincias, así como el gran interés de los puertos más importantes de España como son Valencia, Bilbao o Algeciras.

La reapertura de la línea (Madrid-Aranda de Duero-Burgos), que dispone de pendientes no superiores al 1 %, llevaría consigo el abaratamiento en el transporte en general, no sólo por el inferior consumo de carburantes, sino también por la cantidad de toneladas en un mismo convoy, en el caso de mercancías.

Paralelamente, disminuiría la intensidad del tráfico de vehículos pesados y ligeros por carretera, rebajando la contaminación medioambiental, los consumos y desgastes de los vehículos, así como la probabilidad del riesgo de accidentes, el desgaste de las infraestructuras y alargando la vida útil de la misma, dando, además, más agilidad al tráfico rodado.

Esta línea supondría, además, un instrumento de desarrollo importante para conseguir el asentamiento de población en general, en las zonas que vertebran del norte de Madrid; el este de Segovia; y la mitad sur de Burgos, con la permanencia y ampliación de las



industrias y empresas instaladas, y la ubicación de otras nuevas que esperan esta vital infraestructura para dar el paso a su ampliación y/o implantación. Eso llevaría a la creación y recuperación de nuevos empleos, al desarrollo del comercio y, en general, al desarrollo de esas zonas de Segovia y Burgos, además de las zonas limítrofes cercanas a Aranda de Duero de Soria y Valladolid.

Igualmente, desde el punto de vista turístico, permitiría configurar esta línea para que fuera operada como atractivo turístico de gran importancia para todas las regiones por las que atraviesa, potenciando el valor del turismo como efecto tractor de las economías locales en unos territorios objeto de apoyo especial por el Estado debido al reto demográfico al que se enfrentan, pero también especialmente con el atractivo turístico del sector vitivinícola como la Ribera del Duero.

Han sido numerosos los contactos establecidos durante estos años con el tejido empresarial de Madrid, Bilbao, Valencia o Andalucía, más allá de las provincias por las que discurre el ferrocarril directo; así como con representantes de comunidades autónomas e instituciones locales y provinciales.

El Ayuntamiento de Burgos y la Diputación solicitaron en enero del 2017 la reapertura de esta línea para el comercio al exministro de Fomento Íñigo de la Serna, en un encuentro oficial en el ministerio, y éste abrió la puerta a esa reapertura siempre que se justificara la demanda, lo cual fue ratificado por el expresidente Rajoy, el 2 de mayo de 2018, en la capital burgalesa.

Han sido también numerosas las mociones presentadas en el Ayuntamiento de Aranda de Duero por los diferentes partidos políticos, que han sido aprobadas y enviadas al Ministerio de Transportes solicitando la reapertura de la línea.

Por estos motivos, las instituciones locales, junto con los empresarios de la provincia burgalesa, contrataron un estudio al respecto que, tras su elaboración, se trasladó al Ministerio en las últimas semanas de 2017. En enero de 2018, el Secretario de Estado de Infraestructuras solicitó la ampliación de ese documento -en lo que se refiere a la demanda más concreta del mismo-, trabajo que se realizó y se registró en el Ministerio en el mes de junio de 2018, poco tiempo después de la moción de censura de Pedro Sánchez y el Partido Socialista contra Mariano Rajoy. De eso hace ya más de 5 años y medio.

La situación se veía por la sociedad en general con gran optimismo, gracias, en parte, al impulso que a tal fin podrían suponer las ayudas europeas que estaban llegando a España a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia dotado con 140.000 millones de euros.

Ese instrumento genera una ocasión única para poder afrontar esta inversión dentro del Plan europeo de transporte y volver a recuperar un transporte ferroviario esencial para el transporte sostenible entre Madrid y el sur de la provincia de Burgos, así como el este de Segovia.

El 5 de noviembre de 2021, la ministra de Transportes, Raquel Sánchez, anunció en la ciudad de Burgos una inversión de 10 millones de euros en 2022 para reabrir el túnel de Somosierra y relanzar nuevamente la línea férrea directa entre Madrid y Burgos por Aranda de Duero, sacando de forma "inmediata" la bateadora sepultada. Estamos en 2024 y, una vez más, no se sabe nada de esa inversión.

El 10 de marzo de 2023, nuevamente la misma ministra anunció que el ministerio trabajaba en la reapertura de la línea del tren directo y se iba a licitar un nuevo estudio de



viabilidad de su reapertura y el proyecto para sacar la bateadora del túnel de Somosierra. De engaño en engaño como vemos.

Y lo último, este pasado 22 de febrero, el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, el vallisoletano Óscar Puente, ha cifrado en la friolera cantidad de 1.300 millones de euros el coste aparejado a la reapertura del tren directo. Cifra muy alejada de la que siempre han hablado los expertos ferroviarios y que les ha dejado estupefactos.

El nuevo ministro no ha mostrado el más mínimo interés en este ferrocarril utilizando la torpe excusa de engordar su coste para justificar su negativa a afrontar el proyecto.

Es cierto que poco se puede esperar de un ministro castellano y leonés que, lejos de cumplir la palabra dada por él mismo y por su gobierno en el pasado, se dedica a insultar a su región y a sus representantes legítimos. Actitudes impresentables en un responsable institucional que merecen el reproche y la condena de los castellanos y leoneses.

Sobre la base de todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Popular en las Cortes de Castilla y León reclama el urgente acondicionamiento de la totalidad de este eje ferroviario industrial, comercial y turístico, y su posterior reapertura, al considerarlo muy relevante para los intereses generales de Castilla y León y de España en general, y muy especialmente para las provincias de Burgos y Segovia.

En consecuencia, se formula la siguiente

## PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

**"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León para que a su vez requiera al Gobierno de España a que, rectificando al bochornoso Ministro de Transportes, deje de intentar engañar e insultar a los castellanos y leoneses e inicie, de una vez por todas, los trámites para la redacción del proyecto de acondicionamiento y reapertura de la totalidad del eje industrial, comercial y turístico, de conexión ferroviaria directa entre Madrid y Burgos por Aranda de Duero, así como la retirada de la bateadora y posterior reparación del túnel de Somosierra y su posterior reapertura al tráfico".**

Valladolid, 6 de marzo de 2024.

EL PORTAVOZ,  
Fdo.: Raúl de la Hoz Quintano