Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León
XII Legislatura

4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Proposiciones No de Ley

PNL/000243-01

Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España a fin de que no se suprima ninguna frecuencia, parada u horario útil en las conexiones ferroviarias que prestan servicio a Zamora y Sanabria y paradas intermedias hasta Madrid, recuperando el tren madrugador para llegar desde Zamora a Madrid en un horario adaptado al inicio de la jornada laboral, para su tramitación ante la Comisión de Movilidad, Transformación Digital e Inteligencia Artificial.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 2 de octubre de 2026, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/000239 a PNL/000309.

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 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 2 de octubre de 2026.

El Secretario de las Cortes de Castilla y León,
Fdo.: Daniel de la Rosa Villahoz

El Presidente de las Cortes de Castilla y León,
Fdo.: Francisco Javier Vázquez Requero

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 para su debate y votación ante la Comisión de Movilidad, Transformación Digital e Inteligencia Artificial.

ANTECEDENTES

En 2015 el Gobierno de Mariano Rajoy, con la ministra Ana Pastor al frente del Ministerio de Fomento, puso en marcha el servicio de línea de tren de Alta Velocidad en el tramo de Olmedo-Zamora dentro de la línea Madrid-Galicia. La conexión de Alta Velocidad llegó primero a Zamora y luego se extendió a Sanabria (estación de otero de Sanabria).

Esta iniciativa representó un avance de alto impacto porque la Alta Velocidad no solo ha supuesto acercar este territorio a Madrid, ha abierto más oportunidades para la movilidad cotidiana de las personas, más posibilidades de fijación de población, y más cohesión territorial.

CVE: BOCCL-12-001526

Sin embargo, un servicio ferroviario de estas características solo tiene pleno sentido si se acompaña de una planificación útil, horarios razonables y paradas que respondan a las necesidades reales de los ciudadanos. Y eso es precisamente lo que se ha visto comprometido desde 2025, de tal manera que cuando una infraestructura pensada para vertebrar el territorio y facilitar la vida de las personas termina perdiendo su efectividad, el problema deja de ser solo ferroviario y pasa a ser también una cuestión de compromiso político.

El Gobierno de España ha venido adoptando varias decisiones que reducen notoriamente la funcionalidad real de esta línea y deterioran el servicio que presta a los ciudadanos de la provincia de Zamora, al reducir frecuencias y modificar horarios que hacían posible vivir, trabajar, estudiar o realizar gestiones sin renunciar a vivir en Castilla y León.

Desde el 20 de mayo de 2025, RENFE introdujo cambios significativos en las frecuencias tales como el retraso del tren que salía de Madrid a las 6.15 para llegar a Sanabria a las 8.15, y que pasó a tener una llegada a las 10:10, con la consecuente imposibilidad de disponer de transporte ferroviario para acudir desde Madrid, Segovia u otras paradas intermedias a trabajar a la provincia de Zamora.

Además, desde el 9 de junio de ese mismo año, dos frecuencias del tren de Alta Velocidad que partían de Sanabria AV hacia Madrid, y que hacían parada en la estación de Zamora, se modificaron y pasaron a quedar reducidos a una única frecuencia para llegar de Sanabria a Madrid, con una hora de salida más tardía. Concretamente, se alteraron las dos frecuencias que permitían salir de Sanabria a las 8:46 horas y a las 9:35 horas, con paso por Zamora y llegada a Madrid a media mañana, siendo sustituidas por una única salida desde Sanabria AV a las 12:25 horas, con paso por Zamora a las 12:53 horas y llegada a Madrid a las 14:15 horas.

La consecuencia práctica fue evidente: las personas de Sanabria perdieron conexiones tempranas y útiles para llegar a Madrid, reduciendo de forma significativa las posibilidades de realizar desplazamientos de ida y vuelta en el día para quienes necesitaban acudir a la capital de España por motivos de trabajo o estudios.

A ello se sumó la supresión de dos frecuencias de vuelta desde Madrid a Sanabria AV: la de las 17:08 horas, con llegada a Sanabria a las 18:54 horas, y la de las 19:17 horas, con llegada a Sanabria a las 20:49 horas. Únicamente se mantuvo el horario de Madrid a Sanabria AV de las 18:06 horas, con llegada a las 19:45 horas. Con ello se estrechó el margen de regreso y se dificultó la posibilidad de permanecer en Madrid el tiempo necesario para realizar gestiones o completar una jornada.

La adopción de este tipo de medidas, que han resultado claramente perjudiciales para las personas de Zamora, se ha vuelto a repetir en 2026, a pesar de que RENFE lo ha presentado como una recuperación de las frecuencias suprimidas en 2025.

Sirva como ejemplo de ese sinsentido la paradójica situación de la recuperación de una conexión matinal -Sanabria 8:04, Zamora 8:39 y Madrid 10:13-, pero a la vez la reorganización ha supuesto también la desaparición del tren de las 14:01, utilizado por trabajadores que regresaban desde Sanabria a Zamora, por lo que esa recuperación parcial no compensa el conjunto de recortes sufridos ni resuelve la pérdida de servicios útiles acumulada desde 2025.

CVE: BOCCL-12-001526

En Zamora capital, la reorganización de mayo de 2026 también ha supuesto la pérdida de la parada del tren matinal procedente de Vigo que antes pasaba por Zamora a las 8:43 horas y llegaba a Madrid a las 9:57 horas, obligando a utilizar una alternativa más lenta para llegar a Madrid. Esa conexión era especialmente relevante porque permitía llegar a Madrid a una hora compatible con el inicio de la actividad laboral y su sustitución por un tren procedente de Lugo, con salida de Zamora a las 8:39 y llegada a Madrid a las 10:20, alarga de forma notable el tiempo de viaje y reduce la utilidad real del servicio.

Por último, también se adelantó el tren de regreso desde Madrid que muchos zamoranos utilizaban al finalizar la jornada laboral, así el servicio que salía a las 16:05 pasaría a hacerlo a las 15:30 horas, lo que dificulta su utilización y obliga a esperar a frecuencias posteriores.

En definitiva, el resultado de todos estos cambios se ha traducido en una pérdida progresiva de disponibilidad y funcionalidad del servicio ferroviario para Zamora y Sanabria, así como para las paradas intermedias hasta Madrid, lo que evidencia una forma de gestión que, lejos de corregir los problemas, los agrava y pone de manifiesto que, cada vez que el ministro Puente y Renfe hacen una reestructuración, acaban perjudicando a las personas de Castilla y León.

La realidad es que no basta con disponer de conexiones ferroviarias ni con ofrecer un mayor número de plazas si el servicio prestado a los ciudadanos se articula en horarios que no favorecen la movilidad o si se eliminan conexiones esenciales para que quienes viven en Castilla y León puedan desarrollar su proyecto de vida sin renunciar a regresar a sus hogares en tiempos razonables. Porque, cuando los horarios dejan de responder a las necesidades reales de los usuarios, el derecho a la movilidad deja también de ser efectivo.

Una movilidad efectiva no se mide solo en número de trenes, si luego no paran en Castilla y León o se realizan "a destiempo", sino en la capacidad de respuesta a las necesidades reales de las personas. Y lo que resulta evidente es que la forma de gestionar por parte del Gobierno de España el corredor ferroviario del noroeste perjudica claramente a los territorios con mayor necesidad de cohesión y fijación de población, precisamente aquellos que más necesitan que las infraestructuras funcionen como una garantía de igualdad y no como un nuevo factor de aislamiento.

Castilla y León no puede aceptar que las provincias menos pobladas sean tratadas como territorios secundarios ni que la alta velocidad deje de ser una oportunidad para convertirse en un servicio cada vez menos útil para quienes viven en ellas. Defender estas conexiones es defender que vivir en Zamora o en Sanabria no suponga tener menos derechos ni menos oportunidades ni menos futuro.

Por todo ello, se formula la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

"Las Cortes de Castilla y León instan a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España a fin de que:

1. No suprima ninguna frecuencia, parada u horario útil en las conexiones ferroviarias que prestan servicio a Zamora y Sanabria y paradas intermedias hasta Madrid, y que restituya los servicios que han sido eliminados o modificados a partir de mayo de 2025.

CVE: BOCCL-12-001526

2. Recupere el tren madrugador Puebla de Sanabria-Zamora-Madrid suprimido en diciembre de 2021 u otra relación ferroviaria tipo AVANT compatible con la llegada a Madrid desde Zamora, en un horario adaptado al inicio de la jornada laboral".

Valladolid, 14 de septiembre de 2026.

LA PORTAVOZ,
Fdo.: Leticia García Sánchez

D.L.: VA.564-1984 - ISSN 1134-7864