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/000408-01

Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León a dirigirse al Gobierno de España para que dé cumplimiento al Protocolo de colaboración y a los estudios informativos para la solución soterrada de la vía como única alternativa legítima, técnica y urbanísticamente admisible para vertebrar Palencia, 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 10 de noviembre de 2026, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/000397 a PNL/000411.
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 10 de noviembre 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

La ciudad de Palencia lleva décadas exigiendo una solución definitiva a la histórica barrera física y división que supone el paso del ferrocarril por su casco urbano, una reivindicación que no solo cuenta con el firme respaldo de la sociedad palentina, sino con el aval técnico del propio Ministerio de Transportes, que durante años reconoció el soterramiento como la única opción válida para lograr una integración justa de la infraestructura. Este consenso histórico culminó institucionalmente el 25 de marzo de 2008 mediante la firma del Protocolo de Colaboración suscrito entre el Ministerio

CVE: BOCCL-12-002193

de Fomento, el Ministerio de Medio Ambiente, la Junta de Castilla y León, ADIF y el Ayuntamiento de Palencia. En aquel documento fundacional, las Administraciones asumieron el compromiso público de soterrar 2.740 metros de vía entre la calle Matías Nieto Serrano y el paso de Tres Pasos, edificar una nueva estación de viajeros adaptada al trazado subterráneo, resolver los graves problemas de inundabilidad del arroyo de Villalobón y liberar terrenos ferroviarios para la transformación urbanística de la capital.

La solidez jurídica y técnica del proyecto quedó plenamente ratificada mediante la Declaración de Impacto Ambiental formulada el 31 de mayo de 2010 por la Secretaría de Estado de Cambio Climático y publicada en el Boletín Oficial del Estado el 23 de junio de 2010, la cual concluyó de forma clara que la solución soterrada era la alternativa óptima por sus innegables ventajas urbanísticas, funcionales y medioambientales frente a cualquier propuesta en superficie. Poco después, el 1 de septiembre de 2010, el Gobierno de España aprobó definitivamente el Estudio Informativo para la integración ferroviaria de Palencia, fijando la implantación soterrada de una doble vía de ancho internacional y una vía de ancho ibérico en los citados 2.740 metros, con una inversión estimada de 346,6 millones de euros. La vigencia técnica de esta actuación fue expresamente blindada en la aprobación definitiva de la Línea de Alta Velocidad Palencia-Alar del Rey el 17 de marzo de 2018, cuyo expediente supeditó la ejecución de las nuevas infraestructuras a garantizar la plena compatibilidad técnica a escala 1:1.000 con el soterramiento aprobado en 2010, demostrando la naturaleza vinculante e indisoluble de dicho proyecto subterráneo.

Sin embargo, lejos de cumplir la palabra dada a los palentinos, el Gobierno de España y su ministro de Transportes, Óscar Puente, ha emprendido durante la última década un sistemático proceso de desmantelamiento de los acuerdos mediante la imposición unilateral de actuaciones en superficie manifiestamente incompatibles con los estudios informativos en vigor. Muestra de esta preocupante deriva es la ejecución del proyecto conocido como el Salto del Carnero en el Camino Viejo de Husillos dentro de la LAV Palencia-Palencia Norte. Esta voluminosa infraestructura en superficie ha llegado a ser calificada como una vía de hecho por el Juzgado Central de lo Contencioso-Administrativo número 4 en su sentencia de 2025 tras el recurso ejercitado por Ecologistas en Acción, ordenando al administrador ferroviario el cese inmediato de los trabajos y la restitución de los terrenos por no ajustarse a los estudios de 2010 y 2018. Pese a la contundencia de dicho pronunciamiento judicial y la generación de continuas molestias por ruidos e inseguridad vecinal, ADIF ha persistido en las obras al amparo de la falta de firmeza de la resolución, demostrando un absoluto desprecio por la legalidad urbanística y el sosiego de la ciudadanía.

A esta cadena de agravios se suma la pretendida colocación de doce pantallas acústicas de hasta siete metros de altura en el casco urbano dentro de un contrato estatal de 28,7 millones de euros, una intervención invasiva que, lejos de integrar el tren, amuralla y fractura definitivamente la ciudad en abierta provocación al espíritu del soterramiento. El agravio político alcanzó su cota más intolerable tras la actitud mantenida por el ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente. Tras comprometerse en julio de 2024 a facilitar un estudio actualizado de costes, ADIF remitió en abril de 2025 una cifra desorbitada e inflada de 1.000 millones de euros -frente a los menos de 300 millones fijados para la integración en el protocolo original- como burda antesala para consumar la traición a Palencia. Pocos meses antes, en febrero de 2025 y durante la celebración del

CVE: BOCCL-12-002193

congreso regional de su partido en la propia capital palentina, el propio ministro verbalizó con insolencia la renuncia tajante del Gobierno de España al soterramiento, manifestando públicamente que el proyecto no se iba a hacer y tildando de imposibles e irrealizables los compromisos firmados por el Estado.

Esta intolerable decisión unilateral ha dinamitado la lealtad institucional y ha provocado una contestación unánime sin precedentes en la capital palentina, impulsando al Pleno extraordinario del Ayuntamiento de Palencia del 3 de febrero de 2026 a acordar por unanimidad de todas las fuerzas políticas la judicialización del conflicto mediante la interposición de recursos contra el cerramiento ferroviario; también la convocatoria de masivas movilizaciones ciudadanas. Aunque el Tribunal Central de Instancia desestimó el recurso municipal en julio de 2026 escudándose en formalismos de extemporaneidad por las publicaciones previas en el BOE, la realidad de fondo permanece inalterable. La pretensión del Ministerio de Transportes de sustituir un proyecto soterrado plenamente aprobado y respaldado por una Declaración de Impacto Ambiental por un muro infranqueable de pantallas de siete metros constituye un castigo inmerecido a la ciudad de Palencia. Resulta inaceptable que el Gobierno de España pretenda condonar sus obligaciones legales y presupuestarias mediante el recurso al rodillo, el ninguneo institucional, y la discriminación a todos los palentinos.

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 para que a través del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible proceda a:

1. Dar cumplimiento estricto e íntegro del Protocolo de Colaboración de 25 de marzo de 2008 y de los Estudios Informativos aprobados en 2010 y 2018, reafirmando la solución soterrada de 2.740 metros de vía como la única alternativa legítima, técnica y urbanísticamente admisible para la vertebración de Palencia.

2. Proceder a la retirada inmediata de los perfiles y a la paralización del proyecto de instalación de las pantallas acústicas de gran altura, así como a la ejecución de cualesquiera otras obras en superficie que consoliden *de facto* el muro ferroviario y resulten incompatibles con el trazado subterráneo proyectado.

3. Convocar con carácter de urgencia la Comisión de Seguimiento del Protocolo de 2008 entre el Ministerio de Transportes, la Junta de Castilla y León, ADIF y el Ayuntamiento de Palencia, con el objetivo de fijar un cronograma vinculante y consignar las partidas presupuestarias necesarias para acometer el soterramiento por fases".

Valladolid, 26 de octubre de 2026.

LA PORTAVOZ,
Fdo.: Leticia García Sánchez

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