

4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Propositiones No de Ley

PNL/001241-01

Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario UPL-SORIA ¡YA!, instando a la Junta de Castilla y León a desarrollar una plataforma logística de interior o puerto seco en la zona del valle del Alto Jalón, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 6 de febrero de 2025, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/001241 y PNL/001242.

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 6 de febrero de 2025.

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

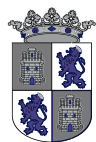
El Grupo Parlamentario UPL-Soria ¡Ya! de las Cortes de Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante el Pleno.

ANTECEDENTES

Cuando hablamos de lugares estratégicos para el comercio y el transporte de viajeros y mercancías, lo cierto es que poco ha cambiado desde la antigüedad clásica. Poco ha cambiado en cuanto a itinerarios desde que los romanos pusieran en pie uno de sus mayores logros de ingeniería, la red de calzadas que unían el imperio.

La vía número 25 del itinerario de Antonino unía Emerita Augusta (Mérida) con Caesaraugusta (Zaragoza), pasando por Toledo y por el valle del Alto Jalón soriano. Por el mismo lugar por donde ahora pasa la autovía A-2 y la línea de ferrocarril Madrid-Zaragoza-Barcelona.

Un enclave estratégico en las comunicaciones de la península ibérica, tanto en el presente como en el pasado, y que seguro lo seguirá siendo en el futuro.



Analizando las mercancías que hoy circulan por este enclave geográfico, podemos observar que el volumen de toneladas que atraviesan este valle es muy elevado.

En cuanto al tráfico de mercancías por carretera, la Intensidad Media Diaria (IMD) de tráfico de vehículos pesados por la A-2, entre Medinaceli y Arcos de Jalón, es la segunda con más intensidad de tráfico de toda Castilla y León, con IMD de 5.101 vehículos pesados, sólo por detrás de la AP-1 entre Burgos y Francia (IMD de 9.016 vehículos pesados).

Supera de esta manera a las IMD de la A-1 Madrid-Burgos (IMD de 3.897 vehículos pesados) y de la A-6 Madrid-Coruña (IMD de 3.675 vehículos pesados).

También, desde este valle del Alto Jalón parte la A-15, autovía camino de Soria y que, en un futuro que los sorianos deseamos que sea breve, unirá Medinaceli y Soria con Navarra y el País Vasco.

Respecto a los corredores ferroviarios de mercancías, la Línea 200, que es la que pasa por Medinaceli y Arcos de Jalón, mueve un total de 106 trenes de mercancías semanales.

Por otro lado, y siguiendo con la cuestión del tráfico de mercancías por ferrocarril, la Unión Europea está apostando de manera decidida por las "autopistas ferroviarias", con las que se pretende potenciar el transporte ferroviario de mercancías como eje vertebrador de las cadenas logísticas multimodales.

Estas "autopistas ferroviarias" se definen como un sistema de transporte combinado en el que los vehículos de carretera (camiones) son transportados por ferrocarril en servicios lanzadera empleando material rodante y terminales específicamente acondicionadas.

Ya está en funcionamiento la primera de ellas en España, la Madrid-Valencia, y otras seis de estas autopistas ferroviarias están con sus proyectos en marcha. De las que tienen sus proyectos en marcha, la única que pasa por la Comunidad de Castilla y León, incluso con las obras ya ejecutándose, es la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, que transcurre por el valle del Alto Jalón soriano y atraviesa Medinaceli, Arcos de Jalón y Santa María de Huerta.

La previsión es que por esta vía férrea pasen 84 trenes semanales de transporte combinado que se sumarían a los 106 trenes semanales de mercancías actuales.

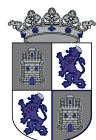
Con esos datos sería el corredor ferroviario de mercancías más importante de toda Castilla y León.

A todos estos datos sobre movimiento de mercancías hay que sumar la importancia de conectarse con los principales puertos marítimos en cuanto a movimiento de mercancías de la península ibérica.

Los puertos marítimos más importantes en cuanto a movimiento de mercancías son los de Algeciras, Valencia y Barcelona. Con mucha diferencia. Cualquiera de ellos supera en millones de toneladas transportadas a todos los puertos del Cantábrico y del norte de Portugal juntos.

Por ello es tan estratégica la posición del valle del Alto Jalón y su conexión con los puertos mediterráneos. Y más aún con el proyecto, ya en fase de ejecución, de la autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza.

Abundando en las oportunidades y características logísticas del valle del Alto Jalón está la ubicación estratégica de esta comarca entre el Corredor del Henares y el importante punto logístico que suponen Zaragoza y Navarra.



Determinada de forma clara, a nuestro modo de ver, la importancia estratégica del valle del Alto Jalón, en cuanto a volúmenes de mercancías transportados y en cuanto a conexión con importantes zonas logísticas, de producción y de consumo, es necesario que la Junta de Castilla y León se plantee una importante iniciativa logística en la comarca, para aprovechar todo su potencial y dinamizar económica y demográficamente una de las comarcas más despobladas de Castilla y León y de España.

Y tiene que hacerlo la Junta de Castilla y León como agente dinamizador y que impulse este proyecto, puesto que, si en un principio, el plan de negocio no es tan claro y sólido como para atraer al máximo el interés de la iniciativa privada, pero el impacto socioeconómico del desarrollo es importante, entonces la iniciativa pública debe valorar su involucración en el desarrollo hasta el punto en el que resulte atractivo a la iniciativa privada entrar y continuar hasta la explotación efectiva de la infraestructura.

Esto es fundamental, ya que, aunque en un principio la iniciativa privada no esté dispuesta a impulsar el proyecto, también puede salir adelante el plan.

Por todo lo expuesto, se formula la siguiente

PROPUESTA DE RESOLUCIÓN

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

Que aprovechando la situación estratégica del valle del Alto Jalón, ubicado en una zona de intensa actividad logística entre el Corredor del Henares, el Valle del Ebro y Navarra, atravesado por la autovía A-2, por la línea ferroviaria Madrid-Zaragoza-Barcelona y por la futura autopista ferroviaria Algeciras-Zaragoza, se desarrolle por parte de la Junta de Castilla y León una plataforma logística de interior o puerto seco en esta zona del sur de la provincia de Soria".

Valladolid, 3 de febrero de 2025.

EL PORTAVOZ,

Fdo.: Luis Mariano Santos Reyero