Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León
XI Legislatura

4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Proposiciones No de Ley

PNL/001391-01

Proposición no de ley presentada por el Grupo Parlamentario Popular, instando a la Junta de Castilla y León a que exija al Gobierno de España la rectificación de las modificaciones del AVE Madrid-Galicia y a revisar cuestiones relativas a prestaciones ferroviarias en Castilla y León, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 22 de mayo de 2025, ha admitido a trámite las proposiciones no de ley PNL/001389 a PNL/001392.

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 22 de mayo 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 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 el Pleno.

ANTECEDENTES

El pasado 15 de mayo, RENFE anunció una nueva programación de la línea del AVE Madrid-Galicia a partir del 9 de junio de 2025, que supone un ataque flagrante a los intereses de los ciudadanos y la conectividad de Castilla y León, además de un claro retroceso en la lucha contra la despoblación, la igualdad de oportunidades en el acceso a los servicios públicos en esta tierra y la vertebración territorial.

La decisión adoptada de forma unilateral, y sin tener en cuenta a las Administraciones Públicas de los territorios que van a verse afectados, tal y como nos viene acostumbrando el Gobierno de España, va a ocasionar importantes trastornos en la vida cotidiana de las personas que han apostado por vivir en zonas de la comarca sanabresa de Zamora, Medina del Campo y Segovia.

CVE: BOCCL-11-012733

Estos ciudadanos, que de forma habitual utilizan el tren para cumplir con sus obligaciones profesionales, estudiantiles o para el desarrollo de su vida personal, se van a ver privados de las líneas que actualmente utilizan, bien por la supresión o bien porque los horarios son incompatibles y fuera de toda lógica para poder ser utilizados en horas razonables.

Si hay una línea definitoria de la política de movilidad del Gobierno de España es la primar a unos territorios sobre otros y generar ciudadanos de primera y de segunda.

Así lo evidencia su trato preferencial a Cataluña, la falta de Presentación del Plan Director del Corredor Atlántico en Castilla y León, que, sin embargo, sí ha sido presentado en Galicia, Asturias y Andalucía; el avance del Corredor Mediterráneo que no sigue el mismo ritmo que el Corredor Atlántico a su paso por nuestra Comunidad; la falta de inversiones necesarias para que las infraestructuras de este Corredor cumplan los plazos establecidos en el Reglamento de la Red TENT y se atiendan las demandas en infraestructuras como:

- Potenciar la capilaridad el Corredor Atlántico con conexiones a las nueve provincias de Castilla y León y sus infraestructuras conexas.
- Impulsar de forma decidida antes de 2030 la línea de Alta velocidad Burgos-Vitoria, y su conexión con Francia y a la línea Palencia-Santander.
- La electrificación Salamanca-Fuentes de Oñoro.
- La mejora en la Línea Salamanca Medina del Campo para que sea efectivamente una línea de Alta velocidad y la línea Madrid-Ávila-Medina del Campo para pasajeros y Mercancías.
- Abordar de forma urgente el paso del lazo del Manzanal (León).
- La reapertura de la Ruta de la Plata en sus tramos Plasencia-Salamanca-Zamora-Benavente-Astorga.
- La conexión Soria-Castejón-Torralba.
- La reapertura de la línea ferroviaria Madrid-Aranda de Duero-Burgos.
- El impulso del tren de alta velocidad de Portugal a Madrid por Castilla y León.
- El impulso decidido a la línea de Alta Velocidad Palencia-Santander.
- El apoyo a los soterramientos del ferrocarril en Valladolid, Palencia y León, entre otros.
- Impulsar las autopistas ferroviarias en el ramal del noroeste y en las líneas Medina del Campo-Salamanca-Fuentes de Oñoro.
- Inclusión de los nodos logísticos de Burgos y Salamanca en la Red Básica del Corredor Atlántico.
- Que se avance en las conexiones internacionales del Corredor con Francia y Portugal.
- También es necesario la implicación del Gobierno de España en el desarrollo de las plataformas Intermodales de interés para Castilla y León.

CVE: BOCCL-11-012733

Además de esta falta de infraestructuras ferroviarias son muchas las demandas no resueltas respecto a los servicios ferroviarios, para que los ciudadanos de Castilla y León puedan disfrutar de una adecuada movilidad pública, mientras que, si se premia a otros territorios, el Gobierno de España sigue sin dar respuesta a las peticiones realizadas en varias ocasiones por la Junta de Castilla y León:

- La necesidad de declaración como Obligación de Servicio Público de todos los corredores de la red de altas prestaciones de Castilla y León, para poder incluirlas en la bonificación de la Junta de Castilla y León. Entre otros, están pendientes de declarar la línea León-Madrid, Burgos-Segovia y las conexiones de Puebla de Sanabria.
- La ampliación de servicios sinergiados, así como el incremento de frecuencias y que se garanticen plazas disponibles y uso de títulos AVANT en toda la oferta comercial AVE.
- La recuperación de los servicios ferroviarios como los trenes hotel o el tren madrugador en Zamora, el incremento de servicios para atender las necesidades de los castellanos y leoneses, así como la 5.ª frecuencia de Salamanca.
- El mantenimiento del corredor ferroviario de cercanías Palencia-Valladolid-Medina del Campo como definitivo (no como proyecto piloto) y la ampliación hasta Arévalo-Ávila.
- El mantenimiento de la lanzadera Soria-Calatayud para enlazar con el AVE Madrid-Barcelona de manera permanente.
- La mejora de los servicios ferroviarios en cuanto a frecuencias y tiempos de viaje con las inversiones necesarias en infraestructuras y material rodante en las líneas de tren convencional Soria-Torralba, Ávila-Madrid y Ávila-Valladolid y Salamanca-Valladolid.
- Soluciones de transporte hacia las paradas de AVE alejadas de los núcleos de población (como Sanabria, Segovia, Burgos, Medina del Campo) con especial importancia en Sanabria, en la que es necesario que RENFE ponga conexiones en autobús-VTC hacia la estación de AVE, o en Segovia-Guiomar donde es preocupante la mejora del acceso viario y aparcamiento en la estación.
- El Ferrocarril de vía estrecha: renovando los trenes; mejorando las infraestructuras, y facilitando que el tren de vía estrecha llegue hasta el centro de la ciudad de León, recibiendo la misma igualdad de trato que Asturias y Galicia.
- La no supresión de servicios y paradas en municipios rurales prevista en el proyecto de ley de movilidad sostenible.

La falta de sensibilidad del Gobierno de España ante las necesidades de desplazamiento de las personas de Castilla y León ha sido evidente también con el planteamiento del mapa estatal del transporte de viajeros por carretera, que supone una condena a quienes viven en el medio rural.

Pero el Gobierno de España no sólo se olvida del transporte en Castilla y León, su desidia es también notoria en materia de infraestructuras viarias:

- La ejecución de las autovías, que acarrean muchas de ellas décadas de retraso. Están pendientes de culminación la autovía A-11 del Duero, A-12 del Camino

CVE: BOCCL-11-012733

de Santiago, A-15 de Navarra, A-60 Valladolid-León, la A-73 Burgos-Aguilar de Campoo o la A-76 Ponferrada-Orense.

- Rechaza conectar Ávila mediante autovía con la A-40.
- Están pendientes de realizar mejoras en la A-66 y la-62, y otras actuaciones puntuales en autovías, y también en diversos tramos de carreteras nacionales.
- La conversión en autovía de la N-234 Burgos-Soria-Calatayud y la N-610 Palencia-Benavente.
- La variante internacional de Rihonor.
- La autovía Ponferrada-La Espina prometida por el Socialista Rodríguez Zapatero en 2005.
- También se ha reclamado en varias ocasiones recibir el mismo trato que La Rioja en la carretera afectada por la presa del Enciso (SO-615).
- La supresión de los peajes en autopistas.

Y mencionando a la conectividad, tampoco podemos dejar de señalar que, en cuanto a la conectividad digital, el Gobierno de España no actúa con la misma implicación en nuestra Comunidad que en las demás partes de España, así lo reflejan los datos de cobertura en materia de extensión de la banda ancha fija y móvil y de TDT.

Así las cosas, el último agravio es la reciente decisión adoptada por el Gobierno de España para contentar al alcalde de Vigo, quien demanda la mejora de los tiempos de viaje en AVE de una ciudad como Vigo, que tiene casi 300.000 habitantes, en detrimento de localidades más pequeñas como las de Castilla y León, todo ello para reducir en aproximadamente 40 minutos su conexión con Madrid, privando con ello del acceso a servicios públicos esenciales a las personas de Castilla y León.

Lamentablemente esta postura ha sido apoyada por el secretario autonómico del PSOE, Carlos Martínez, dejando patente cómo defiende el Partido Socialista los intereses de los ciudadanos de esta tierra, y cómo apuesta por la fijación de población y el medio rural.

Esta supresión de paradas, además, refleja la escasa credibilidad que ofrece el Gobierno de España. El pasado 19 de marzo, después de que el presidente de Renfe, Álvaro Fernández Heredia, mantuviera una reunión con el alcalde de Vigo, la compañía emitió un comunicado afirmando que no se planteaba eliminar ninguna parada. Igualmente, a finales de abril, en la respuesta dada por el Gobierno de España a una batería de preguntas presentadas por el Grupo Parlamentario Popular, volvieron a afirmar que no estaban previstas modificaciones en el esquema de paradas comerciales.

Así las cosas, con la nueva programación anunciada, y que esperamos reviertan, pues tememos que se prolongue en el tiempo, el Gobierno de España no sólo incumple su palabra, también incumple el convenio suscrito con la Junta de Castilla y León que establece que cualquier modificación de itinerarios, trayectos u horarios tiene que ser comunicada previamente a esta Administración por si tuvieran algo que aportar.

A todo esto, se une la falta de transparencia y confusión sobre las paradas afectadas con la consiguiente pérdida de confianza en un servicio de vital importancia para la fijación de población en Castilla y León.

CVE: BOCCL-11-012733

De una primera estimación del impacto de la supresión de paradas, consultando la página web, y a la espera de información oficial, resulta que:

Sanabria tendrá menos frecuencias y cambios sustanciales de los horarios en horas críticas para desplazarse por motivos de trabajo. Concretamente, se suprime la parada de las 8.46 y la de las 9:35, saliendo el primer tren hacia Zamora y Madrid, como novedad, a las 12:27. En el sentido Madrid Sanabria el primer tren sale a las 8:25 en vez de a las 6:15, y se pierden dos líneas de vuelta.

Además, se producen otros cambios de horarios que pueden afectar a los desplazamientos cotidianos y aquellos que se realizan precisamente en época estival, momento en que es de gran utilidad esta parada.

Segovia podría perder 10 frecuencias y crearse tres servicios nuevos, que se traducen, en un primer cálculo, en una disminución del 25 % de las plazas.

Además, se modifican tanto a la ida como a la vuelta varios horarios que repercuten de forma considerable en la conectividad de la provincia y la vida de los ciudadanos.

Medina del Campo también pierde dos frecuencias de ida a Madrid y se modifica el horario de varios de los servicios tanto a la ida como a la vuelta.

Esta desproporcionada e injustificada merma de servicios, que ha provocado un fuerte rechazo social e institucional, es inaceptable. No es de recibo que, por favorecer al alcalde de Vigo, se perjudique a las personas de Castilla y León.

Así se ha puesto de manifiesto por la ciudadanía en movilizaciones como la llevada a cabo en la estación de Otero de Sanabria para reclamar la restitución de las paradas suprimidas y una adecuada dotación de servicios en la estación; también se ha criticado que la estación fue financiada con fondos europeos y que su infrautilización representa un maltrato a la inversión pública que va a motivar una denuncia ante la Unión Europea.

También se han convocado movilizaciones en Medina del Campo y Segovia percibiéndose gran malestar por la ciudadanía, que considera esta supresión de paradas como una evidente marginación territorial, al priorizarse zonas más pobladas o políticamente más influyentes como Galicia en detrimento de provincias de Castilla y León.

También asociaciones de usuarios del AVE han denunciado una "discriminación sistemática" por parte de RENFE hacia Castilla y León. Critican que la reorganización de servicios ha eliminado paradas y trenes en la Comunidad para potenciar la conexión de alta velocidad con Galicia, sin una comunicación formal adecuada. Señalan, además, que los nuevos trenes Avril, que tienen capacidad para 600 pasajeros, han sido destinados al corredor Madrid-Galicia, que presenta un menor rendimiento en comparación con otros corredores como el Avant Valladolid-Segovia-Madrid, que está colapsado y tiene una ocupación del 110 %.

La introducción de los trenes S-106 ha generado desequilibrios en la red de alta velocidad, beneficiando a Galicia en detrimento de Castilla y León, y las medidas tomadas por RENFE y Talgo no han sido suficientes para garantizar un servicio equitativo y eficiente.

Desde el Grupo Parlamentario Popular se considera que la supresión de paradas del AVE, además de un problema técnico y de horarios, se ha convertido también en ejemplo claro del abandono de Castilla y León frente a decisiones tomadas con criterios de rentabilidad inmediata.

CVE: BOCCL-11-012733

El impacto va más allá del que puedan sufrir las personas de Sanabria, Segovia, Zamora, Valladolid, que van a verse privadas de estos servicios, es un paso más en el deterioro progresivo en el acceso al tren de alta velocidad que afecta a toda Castilla y León. Estos servicios ferroviarios fueron concebidos como un motor de desarrollo y de fijación de población para toda España, no solo para sus grandes núcleos urbanos.

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 exigir al Gobierno de España:

1. La retirada de las modificaciones contempladas en la programación de la línea del AVE Madrid-Galicia a partir del 9 de junio de 2025 y se mantengan los servicios actuales.

2. A asumir las demandas de mejora de servicios ferroviarios en Castilla y León, en particular:

- **La necesidad de declaración como Obligación de Servicio Público de todos los corredores de la red de altas prestaciones de Castilla y León, para poder incluirlas en la bonificación de la Junta de Castilla y León. Entre otros, están pendientes de declarar la línea León-Madrid, Burgos-Segovia y las conexiones de Puebla de Sanabria.**
- **La ampliación de servicios sinergiados, así como el incremento de frecuencias y que se garanticen plazas disponibles y uso de títulos AVANT en toda la oferta comercial AVE.**
- **La recuperación de los servicios ferroviarios como los trenes hotel o el tren madrugador en Zamora, el incremento de servicios para atender las necesidades de los castellanos y leoneses, así como la 5.ª frecuencia de Salamanca.**
- **El mantenimiento del corredor ferroviario de cercanías Palencia-Valladolid-Medina del Campo como definitivo (no como proyecto piloto) y la ampliación hasta Arévalo-Ávila.**
- **El mantenimiento de la lanzadera Soria-Calatayud para enlazar con el AVE Madrid-Barcelona de manera permanente.**
- **La mejora de los servicios ferroviarios en cuanto a frecuencias y tiempos de viaje con las inversiones necesarias en infraestructuras y material rodante en las líneas de tren convencional Soria-Torralba, Ávila-Madrid y Ávila-Valladolid y Salamanca-Valladolid.**
- **Soluciones de transporte hacia las paradas de AVE alejadas de los núcleos de población (como Sanabria, Segovia, Burgos, Medina del Campo) con especial importancia en Sanabria, en la que es necesario que RENFE ponga conexiones en autobús-VTC hacia la estación de AVE, o en Segovia-Guiomar donde es preocupante la mejora del acceso viario y aparcamiento en la estación.**

CVE: BOCCL-11-012733

- **El Ferrocarril de vía estrecha: renovando los trenes; mejorando las infraestructuras, y facilitando que el tren de vía estrecha llegue hasta el centro de la ciudad de León, recibiendo la misma igualdad de trato que Asturias y Galicia.**
- **La no supresión de servicios y paradas en municipios rurales prevista en el proyecto de ley de movilidad sostenible.**

3. A que comunique a la Junta de Castilla y León, desde la lealtad institucional, todos los cambios en los horarios y servicios ferroviarios que vayan a realizarse por parte de RENFE y que puedan afectar a los castellanos y leoneses".

Valladolid, 20 de mayo de 2025.

EL PORTAVOZ,
Fdo.: Ricardo Gavilanes Fernández-Llamazares

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