



Boletín Oficial de las Cortes de Castilla y León VIII Legislatura

Núm. 421

13 de junio de 2014

PNL/001249-01. Pág. 46093

4. IMPULSO Y CONTROL DE LA ACCIÓN DE GOBIERNO

470. Proposiciones No de Ley

PNL/001249-01

Proposición No de Ley presentada por los Grupos Parlamentarios Socialista y Mixto, relativa a obras del corredor ferroviario de Alta Velocidad Madrid-León-Gijón, para su tramitación ante el Pleno.

PRESIDENCIA

La Mesa de las Cortes de Castilla y León, en su reunión de 5 de junio de 2014, ha admitido a trámite la Proposición No de Ley, PNL/001249, presentada por los Grupos Parlamentarios Socialista y Mixto, relativa a obras del corredor ferroviario de Alta Velocidad Madrid-León-Gijón. 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 dicha Proposición No de Ley haya de debatirse.

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

En la sede de las Cortes de Castilla y León, a 5 de junio de 2014.

LA SECRETARIA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: María Isabel Alonso Sánchez

LA PRESIDENTA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN,
Fdo.: María Josefa García Cirac

A LA MESA DE LAS CORTES DE CASTILLA Y LEÓN

EL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA y el GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO de las Cortes de Castilla y León, al amparo de lo establecido en los artículos 162 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente PROPOSICIÓN NO DE LEY para su debate y votación ante el Pleno de la Cámara.

ANTECEDENTES

Reunidas en León el pasado 31 de mayo un conjunto de fuerzas sociales, sindicales y políticas, procedentes de las Comunidades Autónomas de Asturias y de Castilla y León, aprobaron la declaración titulada "ANÁLISIS Y RESOLUCIONES COMPARTIDAS EN MATERIA DE INFRAESTRUCTURAS FERROVIARIAS ENTRE ASTURIAS Y CASTILLA Y LEÓN" que pasamos a transcribir con las imprescindibles modificaciones necesarias para convertirla en una Proposición No de Ley.

Las infraestructuras de transporte no son un fin en sí mismas. Al contrario, son un medio al servicio del objetivo básico de toda política económica: el desarrollo, el empleo y



la cohesión social. Las infraestructuras participan de este marcado carácter social porque contribuyen a eliminar diferencias entre regiones; en definitiva, diferencias de oportunidades. Son, de hecho, un instrumento esencial de la política de solidaridad.

Desde que al principio de la década de los 90 se pusieron en marcha las primeras infraestructuras ferroviarias para la Alta Velocidad, esta materia se ha convertido en objeto de polémicas económicas y territoriales de distinto grado y de diferentes contenidos. Poco se proponía, en cambio, acerca del mantenimiento y mejora del transporte convencional así como del de mercancías. Es decir, en gran medida las decisiones en materia ferroviaria han girado desde entonces casi exclusivamente en torno al impulso de estas nuevas infraestructuras y de este tipo de transporte.

La evolución en el estado español de las inversiones y el desarrollo de esas infraestructuras ha sido muy dispar y desigual. De tal forma que se han ejecutado proyectos con criterios exclusivamente economicistas, lo que ha contribuido a favorecer territorios más desarrollados que concentran cada vez más las inversiones y a perjudicar los menos desarrollados que no cuentan con las inversiones necesarias. Tal es el caso del Principado de Asturias y de la comunidad autónoma de Castilla y León.

Hace más de una década comenzó a ejecutarse la línea de Alta Velocidad entre Madrid y Asturias, que necesariamente debe pasar por León. En 2007 llegó a Valladolid y, desde entonces, aunque se ha desarrollado una parte del proyecto dándole continuidad, se ciernen sobre su futuro una gran incertidumbre amparada en circunstancias políticas, técnicas o financieras.

Históricamente, el ferrocarril constituyó desde sus orígenes un motor decisivo en el desarrollo económico e industrial de nuestros dos territorios y contribuyó a fortalecer los lazos que siempre los habían unido. Esta es una cuestión no menor, que también hoy debe ser atendida; sobre todo cuando uno y otro territorio padecen en estos momentos el desastre de la despoblación, su envejecimiento y la pérdida de un importante tejido productivo. Sin ir más lejos, y con el fin de invertir esa situación, el transporte de mercancías por ferrocarril debería ser un núcleo de interés compartido para favorecer la logística a uno y a otro lado de la cordillera con destino final en el puerto de Gijón y Avilés. Así mismo, el flujo de viajeros de uno a otro lado y viceversa ha sido y sigue siendo constante, como lo demuestran las relaciones regulares y abundantes por autobús a medida que han ido desapareciendo los trenes convencionales. Por último, parece lógico pensar que la finalización del proyecto de Alta Velocidad que unirá Madrid con Asturias ha de constituir también una reivindicación compartida.

Ahora bien, la crisis y sus consecuencias han sido el pretexto perfecto para que nuestras administraciones nos hayan situado en una posición más que delicada en lo que se refiere a la consolidación de las nuevas infraestructuras ferroviarias y al sostenimiento de las ya existentes. A ello se han sumado los principios de austeridad general y la renuncia al impulso de todo lo que tiene un carácter público. No podemos permitir, pues, que además se nos castigue con la paralización y el retraso en las inversiones comprometidas en su momento.

Por todo ello, convencidos de que el desarrollo de las infraestructuras de transporte ferroviario es un elemento decisivo para garantizar a la ciudadanía su derecho a la movilidad y un instrumento clave del crecimiento económico, la creación de empleo, el desarrollo de



las actividades industriales y de servicios, la cohesión social y la vertebración del territorio, las organizaciones reunidas en León para analizar la situación de la línea ferroviaria entre Asturias y Madrid acuerdan transmitir a los Grupos Políticos para su tramitación en los correspondientes Parlamentos, nueve peticiones.

Por 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 realice las acciones necesarias para conseguir los siguientes objetivos en el ámbito de sus competencias, instando al Gobierno Central a desarrollar aquellos que sean de su competencia:

1. Impulsar el corredor ferroviario Madrid-León-Gijón con las características técnicas y funcionales establecidas en el reglamento de la UE para la red básica de la red transeuropea de transportes, asignando los recursos presupuestarios y agilizando los trámites administrativos necesarios a tal fin.

2. Agilizar las obras de la variante de Pajares, pieza fundamental para la conexión ferroviaria de Asturias con León y el conjunto de la meseta, salvando la barrera de la Cordillera Cantábrica por un trazado alternativo, para su puesta en servicio en 2015, con uso mixto de viajeros y mercancías.

3. Aprovechar estas infraestructuras para potenciar y hacer más moderno y efectivo el transporte de mercancías, otorgando una mayor proyección al puerto de Gijón y Avilés como salida de mercancías hacia Europa potenciando los nudos logísticos asturleonéses.

4. Completar el tramo de Alta Velocidad en doble vía y sin merma alguna en los sistemas de seguridad entre León y Valladolid, cuyo último plazo anunciado, mayo de 2015, debe respetarse.

5. Integrar el ferrocarril en la ciudad de León y San Andrés del Rabanedo, garantizando la centralidad de la estación, a través de un soterramiento práctico y racional, superando los inconvenientes hoy existentes. Todo ello evitará la penalización de los viajeros de Asturias con destinos distintos a León y mejorará la conexión interregional entre León capital y Asturias.

6. Resolver otras integraciones en las ciudades que la precisen, que favorezcan la eficiencia de la línea Gijón-Madrid.

7. Iniciar la tramitación del tramo León-La Robla, en el presente año 2014, siguiendo las políticas de la UE de suprimir los cuellos de botella en las infraestructuras por el perjuicio que provocan en la competitividad del modo ferroviario.

8. Contribuir con todas estas iniciativas para garantizar el mantenimiento e impulso del empleo en todo el sector ferroviario en las localidades a lo largo de la línea. Siendo urgente culminar el proceso de licitación del Complejo Logístico de Torneros y comenzar su ejecución en 2015 como forma de asegurar los casi 900 empleos ligados a los Talleres de Motor y Remolcado de ADIF.



9. Mantener las inversiones para el mantenimiento del ferrocarril convencional por su importante papel en la vertebración de los diversos territorios y sobre todo en aquellos núcleos de población donde no llega la Alta Velocidad, poniendo en valor las cercanías y los regionales".

Valladolid, 2 de junio de 2014.

EL PORTAVOZ DEL G. P. SOCIALISTA,
Fdo.: Óscar López Águeda

EL PORTAVOZ DEL G. P. MIXTO,
Fdo.: José María González Suárez