

**PROPOSICIÓN** que presenta D. Julio Pereda Alquegui, portavoz del Grupo Provincial TLP (*Izquierda Unida, Podemos, Verdes Equo, Alianza Verde*), al amparo de lo dispuesto en el art. 66 del Reglamento Orgánico de la Diputación Provincial de Valladolid, al Pleno corporativo a celebrar el viernes 22 de marzo de 2024:

**PARA LA RECUPERACIÓN DEL TREN CONVENCIONAL EN PRO DE LA PUESTA EN MARCHA DE UN SERVICIO PÚBLICO DE CERCANÍAS QUE LLEGUE A TODOS LOS MUNICIPIOS DE LA PROVINCIA DE VALLADOLID CON ESTACIÓN DE FERROCARRIL O APEADERO**

## **POR UNA RED PROVINCIAL DE CERCANÍAS**

El tren es el medio de transporte motorizado más ecológico y sostenible. Así lo avalan los diferentes estudios publicados por la Agencia Europea del Medio Ambiente (AEMA), que concluyen que los viajes en tren son el modo de transporte de pasajeros más respetuoso con el medio ambiente en cuanto a emisiones de gases de efecto invernadero en comparación con los desplazamientos en coche o en avión.

El Pacto Verde Europeo incluye el objetivo de reducir en un 90 % las emisiones de gases de efecto invernadero procedentes del transporte de aquí a 2050. La transición hacia una movilidad más sostenible puede contribuir en gran medida a lograr este objetivo. Según el informe AEMA n.º 19/2020, pasar del transporte en vehículo privado al ferrocarril en los desplazamientos de pasajeros de corta o media distancia, puede desempeñar un papel clave para alcanzar estos objetivos.

El tren es también una herramienta de lucha contra la despoblación, un mal generalizado que sufre nuestro medio rural. Los servicios de cercanías y regionales vertebran el territorio y ayudan a asentar población, puesto que el tren convencional acerca entre sí los municipios y las comarcas, facilitando la vida de los habitantes para desplazarse a sus puestos de trabajo, así como para acceder a servicios administrativos, educativos, sanitarios, y otros servicios básicos.

La provincia de Valladolid posee líneas de ferrocarril de Alta Velocidad que la unen con diferentes capitales de provincia de Castilla y León y del conjunto del Estado. Las importantes inversiones realizadas en la construcción de líneas de AVE en las últimas décadas han ido en sentido inverso al de las diferentes líneas de ferrocarril convencional que existen en nuestra provincia, sufriendo un importante abandono, con cierre de estaciones y una drástica reducción de servicios de media distancia. Esto ha provocado que la población de muchos municipios vea pasar el ferrocarril por delante de sus casas y sin embargo no pueda subir a él porque no para más que en los municipios cabecera de comarca y en algunos casos, ni siquiera eso.

Si el tren no para en un municipio, la consecuencia real es que no hay servicio y por tanto no se puede usar. Mantener esta situación es discriminatorio con los habitantes de esos pueblos, puesto que limita el crecimiento de las comarcas, es contraproducente con el asentamiento de la población y supone la consideración de ciudadanía de segunda para los y las habitantes de los municipios afectados. Por ello, es necesario aumentar los servicios ferroviarios y que paren en todos los municipios mediante, por ejemplo, sistemas de parada a la demanda, habilitando líneas con frecuencias horarias adaptadas a horarios laborales, estudiantiles, con posibilidad de trasbordos a otros vehículos, que permitan visitas y atención hospitalaria, gestión administrativa, etc. Siempre con frecuencias que no supongan largas esperas para evitar la búsqueda de otros medios de transporte alternativos.

El núcleo ferroviario de la provincia se encuentra en Medina del Campo, de donde parten y por donde discurren diferentes líneas que lo unen con Valladolid y Palencia, con Ávila, Salamanca y Zamora. El Corredor Medina-Valladolid-Palencia es la línea que en la actualidad presta un servicio más completo y accesible, pero insuficiente; con paradas en la mayoría de los municipios de su recorrido, que pasa por Pozaldez, Matapozuelos, Valdestillas, Viana de Cega, Valladolid-Campo Grande, Apeadero de la Universidad de Valladolid, Cabezón de Pisuerga, Corcos-Aguilarejo y Cubillas de Santa Marta, en la provincia de Valladolid; Dueñas, Venta de Baños y Palencia, en la provincia de Palencia. Esta línea, que da servicio potencial a una población de 540.000 habitantes, precisa de la realización de inversiones para dotarla de las infraestructuras que permitan prestar un servicio de cercanías integral en ambos sentidos. Para ello, es necesario acometer las obras de construcción de nuevas estaciones o apeaderos, además de las que se consideren en el casco urbano de Valladolid, en Santovenia de Pisuerga y recuperar la de El Pinar de Antequera. Así mismo, se hace necesario disponer de doble vía para posibilitar la frecuencia horaria de los servicios de cercanías en combinación con el resto de los servicios convencionales. También debe acometerse ya la construcción del puente sobre el Río Esgueva dentro de la ciudad de Valladolid para tender una tercera vía de salida al norte, así como la ampliación del pasillo ferroviario en Santovenia de Pisuerga.

La Línea de ferrocarril que une Medina del Campo y Ávila no cuenta con paradas en los pequeños municipios de su trazado: Gomeznarro, San Vicente del Palacio, Ataquines y San Pablo de la Moraleja, en la provincia de Valladolid, junto con Arévalo, Gutierrez Muñoz, Adanero, Sanchidrián, Velayos, Santo Domingo de Las Posadas, Escalonilla, San Esteban de los Patos Mingorría y Ávila, en la provincia de Ávila. Algunos de estos pueblos poseen estación, aunque esté cerrada, y otros precisarían de la construcción de apeaderos.

La línea que une Medina del Campo con Salamanca sí cuenta con estaciones abiertas, pero las frecuencias existentes ofrecen combinaciones muy escasas. Esta línea pasa por los municipios vallisoletanos de El Campillo, Brahojos de Medina, donde debería construirse un apeadero, Carpio y Fresno El Viejo. En la provincia de Salamanca el trazado recorre Cantalapiedra, Cantalpino, El Pedroso de la Armuña, Pitiegua, Gomecello, Moriscos y Salamanca. Para revitalizar esta línea debería ser dotada de frecuencias en ambos sentidos, al menos en horario de mañana y tarde.

Por último, la línea que discurre entre Medina del Campo y Zamora no está electrificada, los vehículos que la recorren son de gasoil. La mayoría de las estaciones de los municipios que atraviesa están cerradas o desaparecidas, por lo que sería necesaria la construcción de apeaderos. El trazado recorre Villaverde de Medina, Nava del Rey, Pollos, Castronuño, San Román de Hornija, en la provincia de Valladolid, Toro, Fresno de la Ribera, Coreses y Zamora, en la provincia de Zamora. Al igual que la línea anterior, este trazado debería aumentar sus frecuencias para tener también al menos trenes con parada en ambos sentidos por la mañana y en ambos sentidos por la tarde.

La solución para hacer efectiva la recogida de pasajeros en las diferentes estaciones o apeaderos donde no exista personal al cargo, podría pasar por la puesta en marcha de un servicio de parada a la demanda, de tal forma que el tren sólo hiciera parada si fuera necesario recoger o dejar pasajeros. Los avances tecnológicos actuales lo hacen posible sin grandes inversiones.

Viendo la situación actual de las líneas de ferrocarril anteriormente descritas y teniendo en cuenta los beneficios que aportaría la creación de una red provincial de cercanías con posibilidad de parada en todos los municipios aprovechando las líneas de tren convencional existentes en la provincia de Valladolid, entendemos que su puesta en marcha es factible y relativamente sencilla. La infraestructura ya existe, las estaciones también, aunque estén cerradas. Las inversiones que se necesitan no son astronómicas, simplemente se precisa de voluntad política y de una apuesta real por la revitalización de los municipios del medio rural de la provincia.

En la actualidad, el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible está acometiendo las obras de construcción del desvío ferroviario de mercancías de la ciudad de Valladolid, una infraestructura que bien podría utilizarse también como anillo ferroviario de Cercanías para hacer llegar trenes de cercanías al Polígono de San Cristóbal, en la ciudad de Valladolid, así como al municipio de La Cistérniga, al complejo deportivo Fuente de La Mora y al futuro Parque Agroalimentario de Valladolid.

Por todo lo anteriormente expuesto, el **GRUPO PROVINCIAL TLP** propone al pleno la adopción de los siguientes acuerdos:

1. Instar al Gobierno de España y a ADIF a realizar las acciones e inversiones necesarias para recuperar el uso de las estaciones y apeaderos en desuso, con el objetivo de que el servicio ferroviario pueda llegar a todos los municipios de la provincia por los que pasen las líneas de ferrocarril convencionales, construyendo apeaderos donde exista la posibilidad de dar el servicio a la población local.
2. Instar al Gobierno de España y a RENFE a llevar a cabo las acciones e inversiones necesarias para implantar un sistema de recogida de pasajeros a la demanda con el fin de que pueda ofrecerse un servicio de cercanías en todos los municipios con estación o apeadero, bien sea a través de parada facultativa, de reserva telefónica u on-line.
3. Instar al Gobierno de España y a RENFE a dotar a las líneas de Medina del Campo-Zamora y Medina del Campo-Salamanca de vehículos cercanías con frecuencia de ida y vuelta en cada sentido en horario de mañana y en cada sentido en horario de tarde.
4. Instar al Gobierno de España y a ADIF a realizar las acciones e inversiones necesarias para la electrificación de la línea Medina del Campo-Zamora.
5. Instar al Gobierno de España y a ADIF a tomar las acciones e inversiones necesarias para acometer las obras de construcción de la vía de doble ancho convencional en todos los tramos que aún están por licitar de la línea de cercanías del Corredor Palencia-Valladolid-Medina.
6. Instar al Gobierno de España, a RENFE y a ADIF a que el desvío ferroviario de mercancías de la ciudad de Valladolid, ahora en construcción, se utilice también para dar servicio de trenes de cercanías.
7. Instar a la Junta de Castilla y León a asumir los puntos anteriores para ejercer su defensa ante el Gobierno de España y las empresas ADIF y RENFE.

En Valladolid, a 19 de marzo del 2024



D. JULIO PEREDA ALQUEGUI  
**PORTAVOZ DEL GRUPO PROVINCIAL TLP**  
(Izquierda Unida, Podemos, Verdes Equo, Alianza Verde)