

Documento	Acuerdo de sesión	P12.000.42_ACU
Expediente	12/2021/P12100 - P12.100 - Sesión Pleno Municipal	
Asunto	Sesión ordinaria Pleno 29 de octubre de 2021	

FIRMAS	Autoridad / Cargo, identificación firmante y fecha firma
	<p>Documento firmado electrónicamente con código de identificación único 13523425777606034474 Autenticidad verificable en https://sede.segovia.es/validacion</p>

**GRUPOS MUNICIPALES
GABINETE DE ALCALDÍA
SECRETARÍA GENERAL (para su registro y archivo)
PARTICIPACIÓN CIUDADANA
Minuta de traslados**

ADIF

RENFE

JUNTA DE CASTILLA Y LEÓN

GOBIERNO DE ESPAÑA

La Excm. Corporación municipal en pleno, en la sesión indicada, adoptó el siguiente acuerdo:

“Acuerdo núm. 248.- MOCIÓN QUE PRESENTA AL PLENO EL GRUPO MUNICIPAL PODEMOS-EQUO PARA IMPULSAR LA REVITALIZACIÓN DE LA ESTACIÓN DE FERROCARRIL Y LA LÍNEA 53 ENTRE SEGOVIA-CERCEDILLA-MADRID.

Se presenta al Pleno la siguiente moción:

El Grupo Municipal Podemos - EQUO en el Ayuntamiento de Segovia, al amparo de lo establecido en el artículo 97 del Reglamento Orgánico de Organización y Funcionamiento de las Entidades Locales, y en el Artículo 94.3 del Reglamento Orgánico del Ayuntamiento de Segovia, someten a la consideración del pleno para su debate y aprobación, si procede, la siguiente

**Moción para impulsar la revitalización de la estación de ferrocarril y la línea 53 entre Segovia –
Cercedilla - Madrid**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Código de identificación único 13523425777606034474	Página 1 de 6
Documento firmado electrónicamente (RD 1671/2009) autenticidad verificable en https://sede.segovia.es/validacion	



Esta moción se enmarca en el Año Europeo del ferrocarril, y también en la semana que diversas plataformas del país que defienden un tren público y que dé respuesta a las necesidades sociales han establecido para demandar “un tren que vertebré el territorio y enfríe el planeta”. En todo caso, esta moción es el resultado de un trabajo transversal, discreto y minucioso que se ha desarrollado durante meses en diferentes reuniones con entidades ambientalistas, especialistas ferroviarios, la Asociación segoviana en defensa del ferrocarril y asociaciones de vecinos de la zona. Este trabajo que hemos desarrollado desde Podemos Segovia tiene como único objetivo proteger una infraestructura fundamental en el futuro de nuestra ciudad y provincia: la estación de ferrocarril de RENFE y la línea 53 Segovia – Cercedilla - Madrid.

La diversificación económica de Segovia ha sido en los últimos años una constante en todas las declaraciones públicas y documentos estratégicos de nuestras diferentes administraciones. Un significativo, a menudo vacío, que se ha gastado de tanto usarlo, pero que en la práctica apenas se ha traducido en acciones que hayan generado un efecto concreto y un resultado real, tal y como ha quedado patente con la pandemia que hemos sufrido en los últimos meses: ha partido por la mitad el modelo productivo de Segovia; la extrema dependencia del turismo ha configurado una economía profundamente vulnerable. Por ello, Segovia requiere acciones decididas y concretas que permitan transformar nuestra economía ante un escenario post pandemia, y hacer de Segovia una ciudad resiliente que se adapte con éxito a los retos que plantea la emergencia climática, que va a condicionar cada vez más nuestra forma de vivir, de trabajar, y también de movernos por el territorio.

Lo hemos planteado en diferentes momentos: el Plan Estratégico de Segovia ha quedado superado ya en algunos de sus planteamientos, tanto por el escenario post pandemia como por el cambio climático, debe ser complementado por una estrategia industrial acorde a la nueva realidad, y especialmente en lo relativo a la movilidad sostenible, donde apenas se tuvo en cuenta el tren de media distancia como medio de transporte vertebrador y de futuro. El transporte ferroviario, tanto de mercancías como de personas, es un elemento central en el futuro inmediato de la ciudad.

La política ferroviaria que los diferentes gobiernos nacionales implementaron infringió un daño difícilmente reparable al sistema de media distancia y de trenes regionales de nuestro país. Las directrices europeas y las decisiones políticas de PSOE y PP en el gobierno central apostaron todo a la alta velocidad, a un sistema *madridcéntrico* y, con ello, al abandono de todas las líneas intermedias que cohesionaban y vertebraban el territorio. La traducción presupuestaria de esto es más que evidente: los recursos se concentraron en la construcción de nuevas líneas de AVE mientras se abandonaban las inversiones en modernización y mantenimiento de las infraestructuras que utilizan el 95% de los usuarios del tren. El resultado: el cierre, el abandono y el progresivo desmantelamiento de líneas y estaciones por todo el país, un paso de gigante en el vaciamiento de la España interior y del medio rural. Es en este contexto donde se enmarca el proyecto para reducir al mínimo la funcionalidad de la estación de tren de Segovia, que se concretó en el Estudio Funcional de Racionalización del Recinto de la Estación de Ferrocarril de Ancho Ibérico de Segovia (INECO, 2010), un estudio tipo, similar al de otras estaciones de la España vaciada que se encontraban en el punto de mira de ADIF para ser desmanteladas, liquidando y monetizando buena parte de los terrenos en lucrativas operaciones urbanísticas. Este “estudio de racionalización” sigue exactamente los mismos parámetros de otros similares y tiene dos objetivos: cerrar estaciones y obtener recursos económicos por la venta de terrenos.

Código de identificación único 13523425777606034474	Página 2 de 6
Documento firmado electrónicamente (RD 1671/2009) autenticidad verificable en https://sede.segovia.es/validacion	



El trazado de la línea de Segovia - Medina del Campo, y con ella buena parte de la infraestructura ferroviaria segoviana, se cerró y desmontó hace ya más de 20 años. La vía ferroviaria número 53, que une Madrid con Segovia vía Cercedilla actualmente está infrautilizada, y corre un riesgo importante de abandono. La pandemia ha supuesto, además, un nuevo recorte de frecuencias, otro recorte más que se une al del año 2013, que eliminó la mayor parte de los horarios y frecuencias que eran funcionales para transportarse por motivos de trabajo, ocio y estudios. La falta de inversiones y el desinterés de todas las administraciones han hundido a esta infraestructura ferroviaria en el pozo del olvido, en una atmósfera de nostalgia por lo que llegó a ser.

Sin embargo, la preocupación por el cambio climático y la evidencia empírica sobre las limitaciones y los costes reales de la alta velocidad han hecho que la nueva estrategia europea del transporte ferroviario cambie de rumbo. La emergencia climática, más recientemente, la irrupción de la pandemia y el abordaje del escenario posterior a la misma han marcado claramente un antes y un después en lo referente al tren de media distancia. La estrategia de movilidad europea plantea el reto de aumentar el tráfico de mercancías y de personas por ferrocarril un 50% para 2030, y que se duplique para 2050. Este cambio de paradigma es fundamental para el futuro de estaciones y líneas como la de Segovia – Cercedilla – Madrid: lo que hace unos pocos años estaba abocado al abandono ya la desaparición, hoy es una oportunidad y una necesidad para afrontar el futuro, que además cuenta con nuevos alicientes, como la disposición de ADIF para el desdoblamiento de la vía desde Villalba hasta Alpedrete que mejoraría la conexión con Madrid.

Segovia no se puede permitir seguir perdiendo infraestructuras y recursos públicos por la falta de proyectos y de visión política de medio y largo plazo. Por ello se requiere la iniciativa política e institucional en medidas concretas que nos permitan salvar la infraestructura, revitalizarla y potenciar la modernización del servicio y las instalaciones en el medio plazo. En el corto plazo, RENFE debe cumplir con la obligación legal de prestación de servicio público, pero para ello debe recuperar el servicio de interventor u otros sistemas que permitan contabilizar los viajeros que utilizan cada tren para actualizar el servicio y exigir el cumplimiento de la ocupación mínima. Es imprescindible recuperar la funcionalidad de esta línea, aumentando frecuencias, ajustándolas a las necesidades de la población, estudiando para ello la eliminación del transbordo en Cercedilla, al menos en algunas frecuencias en hora punta.

Actualmente se han detectado nuevas necesidades de movilidad en la zona: sectores de estudiantes de enseñanzas no obligatorias que necesitan venir todos los días a centros educativos en la capital desde los municipios del eje sur; trabajadores residentes en Segovia o en esos mismos municipios que trabajan en el eje Villalba-Las Rozas; familias que residen y trabajan en municipios del norte de Madrid que, con una buena combinación, podrían considerar Segovia como una ciudad atractiva para asentarse; la presencia de cada vez más aficionados a deportes de montaña que requieren servicios el fin de semana; la dimensión cultural de la línea tradicional que podría ser utilizada en diferentes iniciativas culturales, etc.

Ante todo esto, es vital que RENFE realice un estudio de viabilidad de la línea, actualizado, adaptado a las nuevas demandas, cumpliendo con la obligación de servicio público, que analice diferentes medidas para reducir costes según las necesidades reales, como puede ser el funcionamiento de trenes más pequeños y menos costosos en mantenimiento, como los que funcionan en Asturias o en



algunas de las líneas de cercanías de Sevilla (convoy CIVIA 4.90, 446-447 de dos o tres vagones). Además de esto, para que la línea sea sostenible debe ser útil, práctica y funcional, y para ello es imprescindible recuperar progresivamente las frecuencias existentes en el año 2013, y de manera inmediata las que se mantenían antes de la pandemia, adecuando los horarios a las necesidades de los estudiantes y trabajadores que vienen a la capital, recuperando en todo caso el tren con salida de Segovia a las 7.42h de la mañana. En esto es fundamental actualizar el estudio de necesidades en coordinación con los ayuntamientos de las localidades implicadas, así como detectar nuevos sectores de población a los que esta línea les pueda volver a suponer una solución a sus necesidades de movilidad.

Sobre el futuro de las infraestructuras en el corto plazo, es básico y fundamental protegerlas: Segovia no puede seguir perdiendo equipamientos y oportunidades de futuro. Los planes de desmantelamiento y abandono de la estación deben quedar en el pasado, y, para ello, ADIF debería desarrollar una nueva estrategia coherente con las directrices europeas vigentes, realizando un nuevo estudio de racionalización de la estación y la línea de Segovia - Madrid que se adapte a los retos que fija la estrategia europea de movilidad y la Agenda País del Gobierno de España, que descarte en todo caso la reducción de trazado viario. Además, los fondos europeos Next Generation son una oportunidad para la rehabilitación y mejora de la estación, porque contemplan una línea específica de financiación para reformar edificios de titularidad pública como al que nos referimos.

La revitalización de la estación y de la línea que estamos planteando implica no sólo a RENFE y ADIF, también a la Junta de Castilla y León. En Segovia no queremos ser más que nadie, pero tampoco menos, y las acciones necesarias para superar la crítica situación en la que se encuentra el tren de media distancia en Segovia requieren también un impulso de la administración regional, con medidas similares a las que desarrolla con otras líneas regionales como la que une Ávila con Madrid.

Además de todas las cuestiones que ya hemos expuesto, no sobra mencionar el impacto positivo que estas medidas que planteamos tendrían en la revitalización y dinamización social y económica de la zona de nuestra ciudad en la que se ubica la estación, especialmente en los barrios del Cristo y de la Estación - Puente de Hierro, medidas que podrían complementarse con otras propuestas en materia de movilidad y que redundarían, en todo caso, en la modernización de estos barrios de Segovia.

Por todo ello, el Grupo municipal de Podemos – EQUO propone al pleno la adopción del siguiente acuerdo:

1. Instar a ADIF a diseñar un proyecto de rehabilitación y reforma de la estación de media distancia con el que optar a la línea de financiación de rehabilitación de edificios públicos de los nuevos fondos europeos NEXT Generation, así como a realizar un nuevo estudio de racionalización de la estación de ferrocarril de Segovia adaptada a los retos que fija la estrategia europea de movilidad y la Agenda País del Gobierno de España, descartando en todo caso la reducción de trazado viario y de funcionalidades de la infraestructura actual.
2. Instar a RENFE a realizar un estudio de viabilidad de la línea 53 Segovia – Cercedilla - Madrid, actualizado y adaptado a las nuevas necesidades de la población, que cumpla con la obligación de garantizar la prestación de servicio público, y que analice medidas como el funcionamiento de



trenes más pequeños (convoy de dos o tres vagones) para reducir costes y adaptar el servicio a las necesidades de la población.

3. Instar a RENFE a recuperar de manera inmediata las frecuencias existentes en la línea 53 antes de la pandemia, adecuando los horarios a las necesidades de los usuarios que se desplazan a nuestra ciudad por motivos laborales o de estudios, restableciendo en todo caso el tren con salida de Segovia a las 7.42h de la mañana, así como a recuperar progresivamente el número de frecuencias existentes en el año 2013.
4. Instar a la Junta de Castilla y León a dotar a la línea 53 Segovia – Cercedilla - Madrid de una subvención directa para acompañar el aumento de frecuencias y la potenciación de la misma de, al menos, el mismo importe que la administración regional dedica a la línea ferroviaria Ávila - Madrid.

En Segovia, a 21 de octubre de 2021. Guillermo San Juan Benito. Portavoz del Grupo Municipal Podemos – EQUO.”

Intervenciones.- Con el permiso de la Presidencia, tomó la palabra el Portavoz del grupo proponente para exponer y defender la moción presentada.

Debate: Promoviéndose debate tomaron la palabra don Ángel Galindo Hebrero, Portavoz del grupo municipal de Izquierda unida (IU); don Francisco Javier García Crespo, en representación del grupo municipal Ciudadanos (Cs); doña Azucena Suárez del Pozo, en representación del grupo municipal del Partido Popular (PP), que formula una propuesta de modificación de la moción y don Jesús García Zamora, Portavoz del grupo municipal Socialista (PSOE), consumiendo los intervinientes (a excepción del Sr. Galindo) un segundo turno. Cierra el debate el ponente, Sr. San Juan Benito, que acepta la propuesta del grupo PP como adición. Tras esta última intervención toma la palabra la Presidenta para aclaraciones.

Votación.- Finalizado el debate, la Presidencia sometió a votación la propuesta en los términos contenidos en la moción con las modificaciones propuestas en el transcurso del debate, resultando 25 votos emitidos y todos a favor.

Acuerdo.- **Con el voto a favor unánime de los asistentes, los 25 miembros que de hecho y de derecho integran este Pleno, RESULTÓ APROBADA LA MOCIÓN PRESENTADA, EN LOS TÉRMINOS RESULTANTES DEL DEBATE, ACORDANDO la Excm. Corporación municipal:**

Primero.- Instar a ADIF a diseñar un proyecto de rehabilitación y reforma de la estación de media distancia con el que optar a la línea de financiación de rehabilitación de edificios públicos de los nuevos fondos europeos NEXT Generation, así como a realizar un nuevo estudio de racionalización de la estación de ferrocarril de Segovia adaptada a los retos que fija la estrategia europea de movilidad y la Agenda País del Gobierno de España, descartando en todo caso la reducción de trazado viario y de funcionalidades de la infraestructura actual.



Segundo.- Instar a RENFE a realizar un estudio de viabilidad de la línea 53 Segovia – Cercedilla – Madrid, actualizado y adaptado a las nuevas necesidades de la población, que cumpla con la obligación de garantizar la prestación de servicio público, y que analice medidas como el funcionamiento de trenes más pequeños (convoy de dos o tres vagones) para reducir costes y adaptar el servicio a las necesidades de la población.

Tercero.- Instar a RENFE a recuperar de manera inmediata las frecuencias existentes en la línea 53 antes de la pandemia, adecuando los horarios a las necesidades de los usuarios que se desplazan a nuestra ciudad por motivos laborales o de estudios, restableciendo en todo caso el tren con salida de Segovia a las 7.42h de la mañana, así como a recuperar progresivamente el número de frecuencias existentes en el año 2013.

Cuarto.- Instar a la Junta de Castilla y León a dotar a la línea 53 Segovia – Cercedilla - Madrid de una subvención directa para acompañar el aumento de frecuencias y la potenciación de la misma de, al menos, el mismo importe que la administración regional dedica a la línea ferroviaria Ávila - Madrid.

Quinto.- Recuperar la Línea Burgos-Aranda-Madrid y que la recuperación de todas las frecuencias incluya también las de la Alta Velocidad anteriores al primer Estado de Alarma de la pandemia.

Sexto.- Instar al Gobierno de España a apoyar las enmiendas presentadas en este sentido a los Presupuestos Generales del Estado.”

Acordado, así lo CERTIFICO como Secretaria General y secretaria de la sesión, para que así conste en el expediente de referencia, en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 3, apartado 1, letra h) del Real Decreto 128/2018, (RJFHCN) y en el artículo 177 apartado 3 del Real Decreto 2568/1986 (ROF), y a reserva de los términos definitivos que resulten tras la aprobación del acta en una próxima sesión (artículo 206 del ROF).

Cúmplase, Art. 21.1 r) de la ley 7/1985, RBRL. LA ALCALDESA.

Código de identificación único 13523425777606034474	Página 6 de 6
Documento firmado electrónicamente (RD 1671/2009) autenticidad verificable en https://sede.segovia.es/validacion	