

Manifiesto de Castilla y León por el tren que vertebra y enfría el Planeta

Manifiesto Estatal:

La declaración del año 2021 como año europeo del ferrocarril supone una oportunidad para relanzar y poner en primer lugar de prioridades la defensa del ferrocarril como medio de transporte seguro, al servicio de las personas y medioambientalmente sostenible.

Los sucesivos gobiernos del PP y PSOE han realizado durante los últimos años una política de transporte ferroviario orientada a su liberalización y privatización, destinando ingentes cantidades de dinero público a la construcción de líneas de Alta Velocidad que pudiesen hacer atractiva la llegada de operadores privados y abandonando las inversiones en las líneas ferroviarias normales/convencionales, utilizadas por el 95% de las personas que usan el tren. La Alta Velocidad ha consumido grandes inversiones públicas, tiene un gran impacto ambiental y energético, y ha contribuido al aislamiento de infinidad de zonas rurales. Esta concepción del transporte se aleja del papel de prestación de servicio público, de vertebración del territorio y de reequilibrio territorial que debe jugar el ferrocarril.

La progresiva disminución de servicios en los municipios de menos de 20.000 habitantes está contribuyendo directamente a su desaparición, ya que las personas que viven en ellos necesitan desplazarse para acceder a servicios de primera necesidad como la educación, la sanidad o las consultas a profesionales de todo tipo. Igualmente, dichos servicios de transporte resultan fundamentales para que las mujeres que sufren violencia de género puedan tener una vía de salida del entorno en el que sufren este maltrato, así como acceso a servicios y recursos de diverso tipo. Además, una red ferroviaria descentralizada y accesible representa un instrumento indispensable para lograr una repoblación juvenil de las zonas vaciadas.

Por otro lado, no podemos olvidar que vivimos en una situación de emergencia climática en la que el ferrocarril es una pieza clave en la imprescindible descarbonización del transporte. La apuesta por un errado modelo basado en la carretera y en el automóvil ha debilitado un sistema ferroviario normal/convencional y electrificado, que hoy debería jugar un papel central en la lucha climática. Es prioritario centrar esfuerzos en el trasvase al ferrocarril de mercancías y personas que hoy son transportadas por carretera. Reivindicamos el ferrocarril como uno de los modos de transporte más eficientes energéticamente y con menores emisiones; eje de una movilidad sostenible y multimodal que contribuye tanto a la construcción de ciudades más habitables como al equilibrio del conjunto del territorio. A estos criterios deberían responder la planificación y debates sobre transporte y movilidad en todos los ámbitos, desde el más global a los locales, con actuaciones que contribuyan responsablemente al enfriamiento del planeta.

Desde las plataformas por el tren y las organizaciones firmantes de este manifiesto, conscientes de la importancia social, vertebradora y sostenible del transporte ferroviario, trasladamos una propuesta a la ciudadanía para hacer posible un giro radical en las políticas de transporte, y así avanzar hacia un modelo sostenible donde la movilidad a pie, en bicicleta y en tren sean la prioridad, y el resto de modos sean subsidiarios y complementarios en tanto no reduzcan al mínimo su agresividad medioambiental.

La propuesta se basa en los siguientes aspectos:

Rediseño de las ciudades y aglomeraciones urbanas para priorizar un sistema de movilidad basado en los desplazamientos a pie, en bicicleta, en tren y en otros modos de transporte público colectivo.	Establecimiento de criterios sociales, especialmente en el medio rural, para combatir la reducción y eliminación progresiva de los servicios de transporte ferroviario, causa fundamental de la despoblación y el aislamiento.
Rediseño de la oferta de servicios de las empresas ferroviarias públicas (estatales y autonómicas) para garantizar un sistema multimodal y cadenciado de conexiones que integre de forma adecuada los servicios regionales con los de grandes distancias. Ello, con el objetivo de facilitar a todas las poblaciones, directamente o a través de las cabeceras de comarca, la accesibilidad a los bienes, servicios y contactos con las demás personas, pudiendo ir y volver a su municipio de referencia en la misma jornada.	Incremento substancial de las inversiones en la renovación y actualización de las infraestructuras de las líneas de tren convencional, ejecutando en su totalidad las partidas presupuestarias asignadas. Estas inversiones deben ser prioritarias frente a la Alta Velocidad, para la que pedimos una moratoria en la construcción de líneas, reorientando las ya construidas, para permitir la intermodalidad con el ferrocarril normal/convencional y otros modos de transporte sostenibles.
Garantizar el acceso universal al tren a todas las personas usuarias, tanto en términos de asequibilidad (para el conjunto de la población y con tarifas sociales destinadas a colectivos vulnerables), como mediante la eliminación de las barreras que impiden el acceso a trenes y estaciones y mediante la proporción de asistencia personal para quien lo solicite.	Rediseño de las plazas a ocupar en los trenes o, en su caso, utilización de los coches furgón ya existentes, para facilitar el acceso a los mismos de ciudadanos que puedan viajar con su bicicleta. Asimismo, adaptación de los vehículos con espacios exclusivos para bicicletas o, al menos, con asientos abatibles que permitan el transporte de bicicletas con garantías.
Recuperación, en concordancia con la tendencia europea para este tipo de servicios, de los trenes nocturnos suprimidos, además de incrementar la oferta de circulaciones nocturnas. El objetivo es conectar tanto los territorios periféricos como las Comunidades Autónomas alejadas entre sí, junto a la implantación de enlaces transeuropeos más allá de nuestras fronteras con Portugal y Francia.	Recuperación de todas las circulaciones suprimidas y paradas eliminadas (total o parcialmente) en los últimos años, como consecuencia de la aplicación de Obligación de Servicio Público (OSP) por parte del Gobierno, incluyendo en el listado de OSP todos los trenes, independientemente del tipo de subvención que garantiza su mantenimiento, y mejorando sus horarios y tiempos de viaje.
Potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril dentro de la red básica que cubra todo el territorio.	Protección de las empresas públicas ferroviarias con compensaciones que permitan abaratar el precio de los billetes y minimizar el impacto de la competencia.
Recuperación y reapertura de líneas cerradas, aprovechando las infraestructuras, los recorridos y las estaciones existentes, de acuerdo a una propuesta de servicios que atienda las necesidades de conectividad territorial.	Fortalecimiento de las redes de cercanías existentes y creación, de forma progresiva, de nuevas redes en todas las aglomeraciones urbanas, y en especial en aquellas Comunidades Autónomas y capitales de provincia que no disponen de ellas, relacionando las capitales con su alfoz sobre un tiempo de viaje de una hora y una frecuencia mínima cadenciada cada hora, dando servicio a todas las localidades situadas en el trazado ferroviario
Paralización de los procesos de privatización del transporte ferroviario y compromiso de mantenimiento de las empresas ferroviarias dentro del ámbito de lo público	Electrificación de líneas de la red básica ferroviaria e introducción, en las restantes, de sistemas de tracción alternativos libres de emisiones de gases con efecto de invernadero, para el abandono progresivo del transporte ferroviario con tracción diésel
Compromiso por parte de las empresas ferroviarias públicas de utilización de energías renovables para todos los servicios e instalaciones ferroviarias	Defendemos un ferrocarril público con empleo público de calidad, estable y con derechos laborales.

Castilla y León por el tren que vertebra y enfría el Planeta

Exigimos la recuperación de los servicios suprimidos en la última década, antes llamados de Interés General, ahora declarados OSP, empezando por las que suprimieron como consecuencia de la pandemia del COVID 19 y aún no han restablecido.



La línea de Madrid a **Aranda de Duero y Burgos** está desde 2011 cortada por un derrumbe en el túnel de Somosierra que ADIF no repara, cuando es su obligación según la Ley del Sector Ferroviario y que deja a 3 provincias de CyL afectadas en el corredor Natural Madrid con París.

La línea de Madrid con **Ávila**, ni la renovación de catenaria y vía consigue mejoras significativas de tiempos de viaje, entre otras cosas porque son parches y lo que necesita es replantear su sinuoso trazado.

La línea de Madrid a **Soria** tiene de las velocidades medias más bajas de España, no sólo por la calidad de los trenes, sino también por el deterioro de las vías, en vía única y sin electrificar. Con el añadido que Soria es estación término, cortando hace años la línea férrea al norte que se unía a **Navarra y el País Vasco**, y al Noroeste con la **provincia de Burgos**.

Segovia también es atípicamente estación término y están dejando morir todas las estaciones intermedias aún existentes por falta de un servicio digno y que enlazan con las Cercanías de Madrid.

El mismo camino o peor está llevando la línea convencional de **Zamora**, abandono y escaso servicio, se pretende potenciar el turismo, pero, por ejemplo, a **Toro** no se puede ir y volver en el día, ni desde Zamora ni desde Valladolid, estando sólo a 1 hora de viaje de cada.

En el norte de la comunidad de Castilla y León debe potenciarse la RAM (Red de Ancho Métrico, antigua FEVE) hasta **Cistierna y Guardo**, tanto para el transporte de personas como para el de mercancías. Para ello es necesario, como medida a realizar de forma inmediata, la reapertura para el tráfico ferroviario de la estación que se encuentra en el centro de la ciudad de **León**. Un claro ejemplo del preocupante abandono por parte de Renfe de las mercancías por ferrocarril lo tenemos en **Arija**, cada tren de mercancías que no pone en servicio Renfe para la empresa de minerales, supone 25 camiones circulando por el **Norte de Burgos** en dirección a Vizcaya, como así está pasando.

Castilla y León ha sido castigada con el cierre de líneas que daban vida por donde pasaba:

línea de Ariza o línea Ruta de la Plata, son dos ejemplos muy significativos, cualquiera puede ver cómo estaban esas zonas cuando tenían trenes y cómo están ahora.

El **Santander-Mediterráneo** conectaba 31 localidades con estaciones durante 204 km provinciales entre sí, y con el resto del Estado, mediante conexiones en **Ciudad Dosantes**, (Línea RAM) **Burgos Capital** y a través de la **provincia de Soria** (Red Convencional) y cuya conexión entre **Burgos** y el puerto de **Santander** tendría hoy muchísimo interés estratégico, económico y social para **Castilla y León, Burgos y Madrid**.

De lo que había, todo ha sido un continuo deterioro, sólo podemos reseñar como mejora la electrificación de la línea de **Medina del Campo a Salamanca**, pero sigue en vía única y sigue habiendo pasos a nivel y usando trenes diésel al no renovar la flota.

Es imprescindible **crear nuevos núcleos de Cercanías, en Castilla y León** que no hay ninguno: ampliar las Cercanías de Madrid hasta **Segovia y Ávila**, además de establecer una frecuencia de trenes mínimo cada hora entre **Palencia y Medina del Campo**, con todas las estaciones intermedias y creando algunas más. Además, establecer **lanzaderas Aranda de Duero - Miranda de Ebro** con paradas en poblaciones intermedias (**Lerma, Villagonzalo Pedernales, Burgos, Briviesca y Pancorbo**), donde reivindicamos, al menos, tres circulaciones por sentido y día, mañana, mediodía y tarde, que se pueda utilizar por las poblaciones afectadas para desplazamientos en asuntos personales y laborales, además de potenciar el turismo y que estas tengan continuidad hacia **Segovia y Madrid** una vez se abra el ferrocarril **Directo Madrid - Burgos**, para ofrecer más servicio vertebrador.

Todo lo anterior serviría para establecer un servicio de **media distancia de carácter regional** (similar a la red regional exprés de Andalucía). Aprovechando todas las infraestructuras existentes, en uso o a recuperar, en aras de potenciar el transporte público en su conjunto, incluido servicios por carretera en zonas donde no hay tendido ferroviario.

Como motor de empleo, aprovechamiento del **taller de Valladolid**, uno de los más grandes en el ámbito europeo, para acciones de I+D en el desarrollo de material motor más eficiente en aspectos medioambientales. Manteniendo el nivel de empleo y carga de trabajo que hagan viables todos los **talleres de CyL**, además del de **Valladolid, en León, Salamanca y Miranda de Ebro**, al igual que el **Centro Tecnológico de Vía de Valladolid**, único en el estado, que Adif pretende dejar morir. El Taller de Renfe de Venta de Baños se cerró en 2016 desaprovechando unas infraestructuras estratégicas y recortando empleo público.

Son muchas y muy diversas las declaraciones de uno y otro signo político en favor de lo expuesto anteriormente, pero las palabras deben acompañarse de hechos, debiendo tener su **reflejo en los PGE y en la petición de Fondos Europeos**, para los cuales cumplen todos los requisitos: transporte sostenible, transición ecológica, empleo, lucha contra la despoblación, economía de los cuidados, con la mejora de la movilidad a quienes menores opciones tienen.

Octubre 2021

Castilla y León por el tren que vertebra y enfría el Planeta