

## 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** (Obligación de Servicio Público), empezando por los 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**