

El gobierno pretende dejarnos sin ferrocarril por Castilla y León

Durante décadas, las políticas de transportes de los diferentes gobiernos han discriminado al ferrocarril y a sus usuarios. **Se ha fomentado la carretera y el transporte individual frente al colectivo, y ahora impulsan un tipo de ferrocarril elitista y depredador.** El propio Ministro de Fomento ha reconocido que ha sido un despilfarro de fondos públicos, pero eso no impide que siga adelante con esta demencial política. Corredores de alta velocidad Madrid-Galicia, Valladolid-León-Asturias, Valladolid-Burgos-Vitoria y el eje Palencia-Santander supondrán un desembolso de 18.000 MILLONES y que al final serán muchos más. Para autovías por Castilla y León prevén en los próximos 12 años 5.700 MILLONES

Utilizan lo que es de todos y todas para promover transportes individuales o inaccesibles para la mayoría, mientras eliminan el tren que todos y todas podemos utilizar, el que nos acerca a nuestra casa, el que nos lleva al trabajo, a los servicios médicos y educativos, un ferrocarril que es nuestro y que debe servir a los intereses de la comunidad.

En 1984, el Consejo de Ministros decidió el cierre de numerosas líneas de tren que consideraba económicamente "no rentables" (rentabilidad que nunca se ha exigido a la carretera, infraestructura que pagamos todos, la usemos o no). Cerraron 1.916 km de vía.

En 2005 la Ley del Sector Ferroviario (aprobada por el PP, puesta en marcha por el PSOE) segregaba RENFE en dos empresas e iniciaba el camino de la privatización, pretendiendo escudarse en imposiciones de la UE en las que nuestros gobiernos habían participado.

En 2010 el Ministerio de Fomento del PSOE pretendía limitar el concepto de servicio público en el transporte de viajeros por ferrocarril y presentaría la relación de servicios que serían garantizados. El 1 de enero de 2011 se iniciaría el plazo para que las Comunidades Autónomas presentaran sus propuestas para la revisión del PEIT.

El adelanto electoral y el cambio de gobierno dejó este tema aparcado.

Ahora, los planes anunciados por el Ministerio de Fomento del PP pretenden dar el impulso definitivo a la privatización y convertir el ferrocarril público en un negocio para unos pocos.

- Se limitará la consideración de servicio público a determinados trenes de viajeros, con criterios que decidirá el Consejo de Ministros, ahora lo denominan **Obligaciones de Servicio Público**.
- Se abrirá al mercado el servicio de viajeros, donde RENFE sólo podrá licitar en condiciones de "igualdad" con las empresas privadas que se presenten al concurso, para lo que tendrá que "abaratarse" costes, en detrimento del servicio y la seguridad.
- Pretenden fragmentar RENFE en 4 partes, paso previo a la privatización. Las empresas privadas recibirán el apoyo económico que se niega al ferrocarril público. ADIF también pretenden dividirla en dos, también con visos privatizadores. En cambio en Europa están por agrupar empresas ferroviarias.
- Los trenes y hasta líneas que NO consideren Obligaciones de Servicio Público, aunque los utilicemos las mismas personas para acceder a los mismos derechos que el resto, serán eliminados, salvo los que discurran por una Comunidad Autónoma y ésta esté dispuesta a costearlos.
 - La eliminación de servicios supondrá un nuevo cierre de líneas.
- Los responsables políticos pretenden hacernos creer que lo mejor es privatizar, cuando lo que demuestra es su propia incapacidad para gestionar lo público. Hablan de fomentar el ferrocarril cuando lo están hundiendo.

Desde CGT venimos defendiendo el ferrocarril público desde hace muchos años, y lo hemos

hecho con rigor y constancia, y sobre todo con coherencia.

El ferrocarril que defendemos tiene ventajas medioambientales y energéticas, de cohesión territorial, económicas, sociales y laborales; es un ferrocarril de tod@s y para tod@s, con empleo estable, seguro y con derechos.

- El ferrocarril debe seguir siendo un servicio público, orientado a generar un beneficio social para el conjunto de la comunidad.
- Debe seguir siendo propiedad pública, nos oponemos a toda forma de privatización.
- Las inversiones en transporte y en infraestructuras deben favorecer de forma prioritaria al ferrocarril convencional.
- Se debe recuperar el abandono sufrido por el ferrocarril durante largos años.
- El ferrocarril debe garantizar la seguridad por delante de cualquier otro criterio.
- Infraestructura y transporte deben estar integrados en una misma empresa. No nos resignamos a la segregación que impuso la Ley del Sector Ferroviario y luchamos contra sus efectos, que ya hemos empezado a sufrir tanto el personal ferroviario como quien usa el tren.
- Se debe tener en cuenta el ahorro en costes externos que supone el ferrocarril, favoreciendo su desarrollo como modo prioritario de transporte.
- Los usuarios deben beneficiarse de este ahorro, mediante servicios adecuados y tarifas asequibles y subvencionadas.
- Debe fomentarse el uso prioritario del ferrocarril, tanto para viajeros como para mercancías. Es el modo de transporte más seguro y el más accesible para la mayor parte de las personas, y el menos contaminante y dañino para nuestra salud y nuestro entorno.
- El empleo en el ferrocarril debe contar con un marco laboral común, que garantice tanto las condiciones laborales como la seguridad. Las continuas destrucciones de plantilla han provocado la externalización de cargas y la subcontratación, precarizando el empleo y el propio servicio ferroviario.

Planteamos la necesidad de recuperar la inversión en el ferrocarril convencional que garantice el mantenimiento de las infraestructuras en condiciones óptimas, potenciando las comunicaciones de corta y media distancia, incrementando los servicios de proximidad y la vertebración del territorio en su conjunto.

También se hace imprescindible abrir los tramos de líneas cerradas y traspasar un porcentaje suficiente del transporte de mercancías por carretera al ferrocarril para desbloquear el actual colapso de consumo energético y de degradación medioambiental.

Pero sobre todo planteamos la necesidad de que exista un debate público, porque los usuarios y la sociedad tenemos derecho a que se nos informe y a participar en la definición de un modelo de transporte que nos afecta a toda la ciudadanía y que financiamos entre todos y todas.

El modelo ferroviario que defendemos desde CGT, un modelo muy diferente y menos costoso que el actual y que situaría al ferrocarril al alcance de más gente, por pasar y parar por donde vive y por donde trabaja y a menor coste del servicio, menor coste del billete de tren.

Todas estas premisas que defendemos a nivel nacional son trasladables a Castilla y León en mayor medida, por nuestras características de población y de extensión del territorio. Estamos en contra de la Alta Velocidad que será un "AVE" de paso por Castilla y León, todo ese gasto no va a repercutir en los y las castellanoleonésas, mientras vemos como vamos perdiendo el tren de todos

y todas.

Por ello y ante el requerimiento del Ministerio a las Comunidades Autónomas de las necesidades que consideren como obligaciones de servicio público, es por lo que hemos solicitado una reunión con el Consejero de Fomento, para trasladarle nuestra propuesta de ferrocarril y saber de primera mano el sentir de la Consejería en este tema, así como las necesidades trasladadas o a trasladar al Ministerio.

Se adjunta escrito al Consejero.