

Informe de la Sección Sindical del SFF-CGT de RENFE y ADIF sobre las estaciones con pocos viajeros en Castilla y León y los trenes que paran en esas estaciones:

Hemos ordenado por provincias las estaciones de tren de Castilla y León, que se han utilizado en un año por menos de 5 viajeros al día, según estudio de INECO para el Ministerio de Fomento:

Estaciones	Provincia	Viajeros al año
Guimorcondo	Ávila	12
San Pedro del Arrollo	Ávila	139
Cardeñosa de Ávila	Ávila	215
Narros del Castillo	Ávila	303
Crespos	Ávila	513
Villaquirán	Burgos	638
La Barosa	Leon	59
Villaverde de los Cestos	León	5
Posada del Bierzo	León	5
Otero de Escarpizo	León	143
Ciñera	León	172
Cuadros	León	174
Villadangos	León	297
Villadepalos	León	649
Nistal	León	932
Santas Martas	León	973
Quintana-Raneros	León	1.174
Porqueros	León	1.225
Busdongo	León	1.247
Barrientos	León	1.247
Torre del Bierzo	León	1.296
La Granja	León	1.614
Magaz	Palencia	445
Amusco	Palencia	744
Quintanilla de las Torres	Palencia	798
Cisneros	Palencia	891
Quintana del Puente	Palencia	972
Mave	Palencia	1.514
Monzon de Campos	Palencia	1.791
San Morales	Salamanca	13
Aldealengua	Salamanca	104
Villar de Gallimazo	Salamanca	352
Moriscos	Salamanca	926
Campillo	Salamanca	1.420
Gudillos	Segovia	85
Ortigosa del Monte	Segovia	1.497
Coscurita	Soria	230
Medinaceli	Soria	1.223
Torralba	Soria	1.512
Corcos-Aguilarejo	Valladolid	1.298
Pedralba	Zamora	8
Lubian	Zamora	154
Toro	Zamora	476
Carbajales de Alba	Zamora	481
Linarejos-Pedroso	Zamora	578
Cabañas de Aliste	Zamora	1.099
Sarracin de Aliste	Zamora	1.413

Ante todo expresar que esta Sección Sindical está en contra de los criterios y argumentos que está utilizando el Ministerio de Fomento para poner en situación de eliminación de paradas, eliminación de trenes y en un futuro eliminación de líneas, aunque ahora nieguen esto último.

Defendemos que debe prevalecer ante todo y sobre todo el derecho a la movilidad de las personas en el medio más seguro disponible y ese es el tren, en todas las localidades que haya

estación, con parada al menos de un tren en cada sentido por la mañana y otro en cada sentido por la tarde, es decir, un mínimo de paradas de 4 trenes en todas las estaciones que existen de la red convencional. Sin entender en ningún momento que esto suponga un servicio deficitario sino una disponibilidad para toda persona que quiera hacer uso de esa parada de tren, lo cual no es sólo los habitantes de esa localidad sino que todos los españoles y españolas son potenciales usuarios de todas y cada una de las estaciones y por ello ha de existir esa disponibilidad.

Respecto a la tabla facilitada, nos tememos que la eliminación de parada será en al menos 22 estaciones de las 47 que figuran en la tabla, unas por cercanía a la capital, como es el caso de la estación de “**Cuadros**”, localidad a 16 km de León, es la primera parada en la línea (León – Gijón). Otras estaciones será porque se elimine el único tren que para en esas estaciones, como **los trenes 18201 y 18202** de (Salamanca – Ávila) son los trenes que atienden a todas las estaciones de ese recorrido, uno en cada sentido de los 10 trenes de ida y 10 de vuelta y que se les negará el acceso al tren por baja ocupación. También pueden eliminar estaciones porque se cierre la línea, como la de (**Soria – Madrid**) y donde se verían afectadas no sólo las estaciones con pocos viajeros sino todas las estaciones de esa línea. En esta línea de Soria hay sólo 2 trenes al día en cada sentido contra 11 autocares al día en cada sentido a un precio 5,44€ más barato el autocar. En este momento el Ministerio de Fomento ha manifestado que no habrá cierre de líneas, pero si no hay una potenciación de este ferrocarril, si se mantienen los argumentos de Fomento, la línea Soria-Madrid está abocada al cierre.

Y que no decir de la línea de Madrid a Burgos por Aranda de Duero, cerrada de facto. Abandonada para el tráfico de pasajeros (excepto los 25 primeros kilómetros del área de Madrid) e infrautilizada para el de mercancías. Los últimos trenes con servicios regulares fueron hasta marzo de 2011 debido a un desprendimiento en el túnel de Somosierra, quedando sepultada una máquina en su interior, no existiendo ninguna predisposición para arreglar el túnel.

Llamamos la atención sobre una estación de una localidad como **Toro**, que han utilizado el tren sólo 476 viajeros en el año, una cifra no acorde con la atracción que esta localidad tiene, de sus productos vinícolas, sus monumentos, ... aspectos también de otras localidades, pero esta en particular, además, está a sólo una hora de Valladolid en tren, pero sólo hay un tren de ida y otro de vuelta que para en Toro. Cuando sólo hay un tren, se suele poner, acertadamente, en horario para que quien vive en la localidad pueda ir a la capital por la mañana y volver por la tarde, así realizar gestiones en la capital (consulta médica, asuntos administrativos, trabajo, ...) curiosamente así está para ir de Toro a Valladolid, pero no para ir de Toro a Zamora, su capital. Reiterar que el horario beneficia a quien vive en la localidad, eso está bien, pero nadie que vaya desde Valladolid a visitar Toro irá en tren, aunque esté a sólo una hora, porque el único tren que hay sale de Valladolid a las 17h40' y llega a Toro a las 18h37' y la vuelta es al día siguiente saliendo de Toro a las 8h56' de la mañana, de Zamora sí pueden ir en tren a pasar el día en Toro, madrugando, pero tampoco les vale el horario de trenes a los habitantes de Toro para ir a Zamora en el día. Esto es lo que justifica el poco uso de la estación y habría que pensar en cambiar esto para aumentar los viajeros y no pensar en cerrar la estación. Como ya hemos dicho, al menos deben parar 4 trenes: un tren en cada sentido por la mañana y otro tren en cada sentido por la tarde.

Otro aspecto a tener en cuenta es el **precio de billete** de tren comparado con el autocar de líneas regulares, la tabla siguiente son los precios a fecha de hoy de algunos trayectos que afectan a Castilla y León, antes del incremento que se piensa hacer al billete de tren:

Trayecto	Precio en Euros	
	tren	autocar
Burgos - Vitoria	10,65 a 19,40	8
León - Gijón	12,50 a 22,20	10,47
León - Valladolid	14,30 a 23,20	10
León - Medina del Campo	19,10 a 26,40	no directo
Valladolid - Miranda de Ebro	17,50 a 25,90	14,64
Valladolid - Reinosa	13,85 a 23,70	8,73
Valladolid - Santander	19,40 a 29,80	12,23
Valladolid - Burgos	10,65 a 19,50	9,14
Salamanca - Ávila	9,75 a 11,40	6,88
Soria – Madrid	20,70	15,26



La diferencia no deja lugar a dudas de la imposibilidad de competir en precios con el autocar, pero la competencia es totalmente desleal, al tren se carga unos gastos que al autocar no: ¿se carga al autocar el mantenimiento de la carretera? O ¿su construcción? Respecto a la accidentalidad ¿se carga al autocar el coste de la accidentalidad del tráfico por carretera? ¿acaso se carga el coste del control del tráfico de la D.G.T., de la guardia civil de tráfico o incluso de la policía municipal?

Por otro lado, la construcción de los tendidos de vía férrea, tanto del convencional como de la alta velocidad, se ha hecho y se sigue haciendo con los impuestos de todos y todas, incluso con fondos europeos, bajo el eslogan de **“contribuye a reducir las disparidades SOCIALES y ECONÓMICAS de la ciudadanía de la Unión”** entonces ¿por qué se potencia sólo el servicio ferroviario exclusivista y para estaciones con muchos viajeros?



En la línea convencional de **Segovia a Madrid** corren peligro de eliminación tres trenes, de los 15 al día que circulan (8 de ida y 7 de vuelta) además, hay 30 trenes de alta velocidad al día, la línea convencional cada vez más recortada, pero no se puede cargar de forma pura los gastos de los tres trenes que dan servicio diario a todas las estaciones y que ahora son los que quieren quitar, debe existir una compensación y mantener un servicio que atienda las necesidades de las localidades por donde pasa el tren, parando en ellas y propiciando su uso con horarios, frecuencias y tarifas asequibles, sin asociar que eso genera déficit o gastos sino que eso vertebra el territorio, genera actividad productiva, aporta calidad de vida e igualdad de derechos con quien vive en zonas más pobladas.

Hemos expuesto tres aspectos que afectan al deterioro del servicio o a que no se use el tren: la frecuencia de trenes, los horarios y el precio del billete. Incidiendo en estos factores la situación cambiaría, en vez de ir al discurso fácil de eliminar sobre criterios de baja ocupación y economicistas interesados, sin tener en cuenta todos los parámetros.

También hay que tener en cuenta las características de cada territorio, su extensión, a mayor extensión más distancia a cubrir y mayor coste y su densidad de población que redundará en la ocupación de los trenes. Características que se dan en Castilla y León y que ya ha sufrido cierres de líneas que ha generado despoblación y depresión de las zonas, además de aumento de tráfico rodado por carretera.

Cerrar líneas férreas y anular paradas y trenes es un derroche de una inversión ya realizada y que supuso en su día un esfuerzo que se desperdicia.

Esta es la defensa que hacemos del tren y que nos gustaría que administraciones y organizaciones se carguen de argumentos en la misma línea para hacer causa común en este tema y no se eliminen paradas, ni trenes, ni se cierren líneas, al contrario, que aumenten los trenes y se abran líneas, no sólo de AVE.

Un tren de todos y todas para todos y todas.

Sección Sindical del SFF-CGT de RENFE y ADIF