

EL FUTURO DEL FERROCARRIL EN CASTILLA Y LEÓN

I. PROPUESTA DE SERVICIOS FERROVIARIOS PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS EN CASTILLA Y LEÓN

En Castilla y León, según datos de Adif, existen un total de 181 estaciones ferroviarias (56 en la red de ancho métrico, 2 en la red de AV y 123 en la red convencional). Dichas estaciones prestan servicio a un total de 1.306.685 personas residentes en la comunidad (el 54,56% del total). Ver anexo 1

Articula, este medio de transporte, una gran parte del sistema urbano regional (1.155.000 de personas) y, aproximadamente, el 40% de la población de carácter rural.

El hecho de que el número de estaciones actual, inferior al 10% de los núcleos de población existentes en la comunidad, no es impedimento de que, como consecuencia del efector colector generado por la actual red ferroviaria, se convierta en un elemento con una estimable capacidad para prestar un servicio de carácter público y colectivo. Servicio que podría compaginar tanto las zonas urbanas de la región como gran parte de la población rural que sufre el problema de la despoblación.

Sin embargo, la realidad del servicio ferroviario para el transporte de personas en Castilla y León es bastante desolador, el estudio realizado sobre los servicios prestados en las 181 estaciones nos arroja los siguientes datos:

Oferta de servicios de Renfe + Feve

Núm. de localidades con estación en C y L :	181
Núm. de estaciones exclusivas de AV	2
Núm. de estaciones con 0 servicios diarios	13
Núm. de estaciones con 1 servicios diarios	66
Núm. de estaciones con 2 servicios diarios	40
Núm. de estaciones con 3 servicios diarios	8

Núm. de estaciones con 4 servicios diarios	1
Núm. de estaciones con 5 servicios diarios	1
Núm. de estaciones con 6 servicios diarios	18
Núm. de estaciones con 7 servicios diarios	5
Núm. de estaciones con 8 servicios diarios	0
Núm. de estaciones con 9 servicios diarios	3
Núm. de estaciones con > 10 servicios diarios	25
Porcentaje de estaciones con 0 servicios	7%
Porcentaje de estaciones con 1 servicios	36%
Porcentaje de estaciones con 2 servicios	22%
Porcentaje de estaciones con 3 servicios	4%
Porcentaje de estaciones con 4 servicios	1%
Porcentaje de estaciones con < 4 servicios	70%

Ese 70% de estaciones se corresponden con una población total superior a las 300.000 personas, lo que sumando las del resto de localidades de su entorno nos lleva a asegurar que un 20% de la población de la Comunidad Castellano Leonesa, contando con estación ferroviaria en su entorno, disponen de un servicio extremadamente escaso, cuando no inexistente (coincide que en gran parte de estas poblaciones el transporte regular por carretera es también precario).

Como dato destacado habría que señalar que dos localidades como Soria y Ponferrada, de carácter urbano, también se encuentran por debajo de ese límite de 4 servicios diarios por sentido.

Por tanto, para CCOO se hace necesario el establecimiento de un modelo de Cercanías Castilla y León, tal y como existe en otras Comunidades como Cataluña* (Rodalies de Catalunya), que integre los servicios ferroviarios

* REAL DECRETO 2034/2009, de 30 de diciembre, sobre traspaso a la Generalidad de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes al servicio de transporte de viajeros por ferrocarril de cercanías y REAL DECRETO 1598/2010, de 26 de noviembre, de traspaso a la Generalidad de Cataluña de las funciones de la Administración General del Estado correspondientes a los servicios ferroviarios regionales de transporte de viajeros sobre la red de ancho ibérico de la red ferroviaria de interés general

que transcurran por nuestra Comunidad Autónoma sobre la red ferroviaria de interés general, tanto los corredores de cercanías actuales (trayecto León Matallana en la red de ancho métrico) y los propuestos, corredor de cercanías Palencia Valladolid Medina del Campo, y los servicios de media distancia (con un número mínimo de cuatro servicios diarios por sentido en el conjunto de estaciones de la red).

Con la puesta en marcha de la anterior iniciativa, complementado la actual oferta de servicios, se podría alcanzar una frecuencia mínima de un tren por sentido cada dos horas entre localidades urbanas colaterales.

Esta oferta de servicios daría respuesta a las necesidades de movilidad diaria de la población afectada de Castilla y León.

DISTANCIAS KILOMETRICAS SEGÚN LÍNEA		Núm. DE SERVICIOS A IMPLEMENTAR	TREN.KM ADICIONALES	TRENES.KM EN 250DÍAS	COSTE DE EXPLOTACIÓN (15€ TREN.KM)	INGRESOS TARIFARIOS	DEFICIT DE EXPLOTACIÓN
LEÓN TORAL DE LOS VADOS	143	4	572	143000	2145000	750750	1394250
LEÓN BUSDONGO	53	6	318	79500	1192500	417375	775125
PALENCIA LEÓN	123	4	492	123000	1845000	645750	1199250
VENTA DE BAÑOS BURGOS	88	6	528	132000	1980000	693000	1287000
PALENCIA AGUILAR DE CAMPOO	108	6	648	162000	2430000	850500	1579500
BURGOS MIRANDA DE EBRO	85	2	170	42500	637500	223125	414375
MEDINA DEL CAMPO ZAMORA	89	6	534	133500	2002500	700875	1301625
ZAMORA PUEBLA DE SANABRIA	107	6	642	160500	2407500	842625	1564875
MEDINA DEL CAMPO SALAMANCA	79	4	316	79000	1185000	414750	770250
SALAMANCA FUENTES DE OÑORO	123	8	984	246000	3690000	1291500	2398500
AVILA SALAMANCA	111	4	444	111000	1665000	582750	1082250
MEDINA DEL CAMPO ÁVILA	86	4	344	86000	1290000	451500	838500
SORIA ALMAZAN	48	4	192	48000	720000	252000	468000
TOTAL	1243	64	6184	1546000	23190000	8116500	15073500

TABLA 1

En la tabla anterior, partiendo de la situación actual, se han reflejado el número de servicios a incrementar por cada una de las líneas existentes. Se ha

calculado los trenes.km adicionales y se ha supuesto que los ingresos tarifarios alcanzarían un 35% de los costes de explotación.

Añadir a la propuesta anterior, la realizada en el año 2015 de corredor de cercanías entre Palencia, Valladolid y Medina del Campo, que se constituiría como elemento central y articulador del servicio ferroviario del conjunto de la región. Los costes actualizados serían los recogidos en la tabla 2

Coste utilizado: 15 € / tren-km		Trenes-km adicionales		Coste anual (250 días) en millones de Euros	
		Intervalo 60 min	Intervalo 30 min	Intervalo 60 min	Intervalo 30 min
HIPÓTESIS A	Palencia – Valladolid	1552	2902	5.820.000	10.882.500
HIPÓTESIS A	Línea completa	2902	5805	10.882.500	21.768.750
HIPÓTESIS B	Línea completa	485	6885	1.818.750	25.818.750
HIPÓTESIS C	Línea completa	485	3387	1.818.750	12.701.250

TABLA 2

Según el estudio presentado por CCOO en el año 2015 en este corredor de cercanías se podría alcanzar el 60 % de cobertura del coste de operación a través de los ingresos tarifarios, con lo que el déficit de explotación alcanzaría los 5.000.000€.

Ambas acciones necesitarían de una gestión única e integrada del transporte público regional (ferrocarril y carretera) y, también, de una integración tarifaria. Es, por tanto, urgente establecer un acuerdo, similar al existente en otras Comunidades Autónomas, entre la Junta de Castilla y León y el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana para la puesta en marcha de esta iniciativa, al que podrían sumarse las corporaciones locales (Diputaciones y Ayuntamientos).

En conclusión, el coste de mantener las obligaciones de servicio público ferroviario en Castilla y León, contando con un nivel de servicios mínimo que, al menos, posibilitara de forma real dar respuesta a las necesidades mínimas de movilidad de la población, incluyendo una buena parte de la población asentada en el ámbito rural, alcanza los 20.000.000€. Cantidad que, aportada por el conjunto de las administraciones, es más que razonable para poder afrontar ese reto.

II. PROPUESTA FERROVIARIA PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS EN CASTILLA Y LEÓN. EL CORREDOR ATLÁNTICO

En referencia al transporte de mercancías, la estrategia se debe desarrollar a través de la visión multimodal, el transporte combinado y la actividad logística. Esta visión multimodal, en una región como la nuestra, debería integrar las diferentes redes al objeto de responder tanto a las necesidades del transporte autóctono, como a las del transporte de tipo interregional o interestatal.

Nuevamente, como señalábamos para el transporte de viajeros, tenemos que impulsar políticas de fomento del uso del ferrocarril implementado medidas de carácter estructural que adecúen la actual red a las demandas de productores, cargadores, de la logística y del resto de operadores que actúan en este campo.

La oportunidad que nos ofrece el hecho de que el Corredor Atlántico, incluido en la Red Básica de la Red Transeuropea de Transporte, transcurra por una gran parte de la actual red ferroviaria regional hace necesario implementar una serie de medidas que favorezcan en el inmediato futuro el trasvase de cuota modal de la carretera al modo ferroviario. Para ello se propone:

1. Adecuación paulatina de las estaciones y apartaderos ferroviarios de tal forma que puedan estacionar trenes de al menos 750 mts de longitud.
2. Centros logísticos intermodales (integrando el transporte por carretera, ferrocarril y aéreo, donde exista), para lo que es

necesario establecer un mecanismo de colaboración y compromiso de las dos administraciones que tienen competencias, la central y la autonómica.

3. Hay que reforzar los actuales nodos incluidos en el corredor, Salamanca y Burgos en la Red Global y Valladolid y León en la Red Básica.

Aprovechando la oportunidad que nos ofrece el mecanismo financiero “Conectar Europa” se considera de importancia estratégica la construcción de la Plataforma Logística del Sur de la capital de Ávila.

4. Es necesaria una intervención en la infraestructura para la eliminación de los problemas de rampas de más de 15 ‰ en los tramos de León Ponferrada, León Oviedo. Asimismo, es necesario eliminar los problemas de gálibo en los tramos Puebla de Sanabria a Ourense y de Burgos a Miranda de Ebro.
5. Electrificación del tramo Salamanca Vilar Formoso.
6. Constitución de un grupo promotor para el trasvase de cuota modal hacia el sistema ferroviario con la participación activa de operadores del transporte y cargadores de la Comunidad Autónoma.
7. Potenciar el papel del operador público, Renfe Mercancías, y aumentar su exigua cuota de mercado actual (inferior al 5% del todo el transporte de mercancías del país).

Valladolid, 18 de enero de 2021