

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, la diputada que suscribe formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno para su respuesta escrita.

Desde su fundación, Astorga ha sido uno de los núcleos de comunicaciones más importantes del Noroeste peninsular. El ferrocarril llegó a Astorga el 16 de febrero de 1866 con la puesta en marcha del tramo León-Astorga de la línea que pretendía unir Palencia con A Coruña, construida por la Compañía de los Ferrocarriles del Noroeste de España entre los años 1863 y 1883. La Estación de Astorga fue un punto importante de la línea entre 1866 y 1868 porque se convirtió en Estación terminal hasta que las obras del ferrocarril avanzaron hacia Galicia con la apertura del tramo hasta Brañuelas.

En el año 1896, Astorga constituyó un importante núcleo ferroviario del Noroeste, ya que se inauguró la línea Plasencia-Astorga y se construyó una nueva Estación de Clasificación de Mercancías llamada Astorga-San Andrés o simplemente 'Estación del Oeste', la cual sirvió para fortalecer el comercio y las exportaciones agrarias e industriales hacia el sur, vía Plasencia, y hacia Galicia y el resto del Norte de España.

Un momento negro para la Historia ferroviaria tuvo lugar en 1983, cuando la línea Plasencia-Astorga fue cerrada por el Gobierno de España debido a que fue clasificada como 'deficitaria'. Por entonces ya pesaban más en el Gobierno los criterios de mera rentabilidad económica sobre la rentabilidad social y las políticas de estímulo y de articulación del territorio y de revitalización de las comarcas periféricas. Con el cierre de la línea, se cerró la Estación de Clasificación de Mercancías y se redujo la importancia que tenía la Estación de Astorga.

Pero el carpetazo definitivo a la historia del ferrocarril en Astorga se produciría ahora, si se confirma la intención de retirar los factores de circulación de la Estación de Astorga, se elimina la prestación del servicio comercial directo que en ella se realiza, queda sin personal y en consecuencia, se transforma en un simple apeadero. La decisión se conoció al difundirse una Circular interna de fecha 23 de enero de 2017, emitida por la Jefatura de uno de los Servicios de Recursos Humanos del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), en la que se comunicaba el inminente cese de los factores de circulación que prestan sus servicios en las estaciones de Astorga y Sahagún. Ello tendría que ver con el traspaso definitivo de las funciones comerciales de ADIF a RENFE. Y sus consecuencias serían fatales para la provincia de León.

Esta medida, además de su importancia como tal, tendría una trascendencia sumamente negativa en la crisis poblacional que soportan Astorga y los territorios de sus comarcas. De hecho, de materializarse esta decisión, tan solo quedarían dos estaciones en la provincia leonesa, la de León capital y la de Ponferrada, en la Comarca de El Bierzo. Y con ellas se cubriría una provincia de más de 15.000 Kilómetros cuadrados.

De confirmarse la eliminación del personal de la estación, Astorga perderá un puesto de trabajo, se dejará de realizar el servicio de venta de billetes en taquilla y se cerrarán las instalaciones. Y de forma progresiva, los trenes pasarían de largo y cada vez con menos frecuencia. Se trataría de un nuevo recorte de servicios para una ciudad y unas comarcas históricamente castigadas por unas políticas económicas, sociales, de empleo y de ordenación del territorio voraces para sus intereses y su necesaria revitalización.

Astorga es una ciudad turística, monumental, que da servicio a una amplia zona de varias comarcas y municipios de menor tamaño sirviendo como cabecera comarcal; acoge cada año a miles de visitantes y peregrinos del Camino de Santiago y de La vía de la Plata, porcentaje que no ha dejado de incrementarse en la última década. Solo en 2014, la estación dio servicio a 657.722 pasajeros, con destino y de tránsito, según los propios datos del área comercial de ADIF. Tal es la importancia del ferrocarril para el turismo, que el propio Museo Municipal del Chocolate de Astorga fue proyectado en la propia Avenida de la Estación, a pocos metros de la misma.

Astorga es, además, la sede de una de las Cámaras de Comercio más longevas de España. Y cuenta con un Polígono Industrial aún con poca actividad, pero con condiciones óptimas para su desarrollo y una situación estratégica envidiable, que necesita de la Estación de trenes para crecer y servir de motor para el empleo en la zona. Además, Astorga y las comarcas se caracterizan precisamente por contar con una población muy envejecida (sobre todo por la emigración masiva de la juventud ante la falta de empleo y oportunidades), lo que supone que no todas las personas estén preparadas para adaptarse a una venta de billetes informatizada y automatizada, siendo fundamental la venta de billetes in situ aparte de por vía telemática.

También y como no, contar con una estación viva y con personal es fundamental para prestar un servicio turístico de calidad, clave para el desarrollo. La conversión de la Estación de Trenes de Astorga en apeadero traería consigo un desvío masivo de potenciales usuarios del ferrocarril hacia otros medios de transporte.

De materializarse esta noticia, Astorga sufriría un nuevo recorte en servicios, injusto y sumamente perjudicial para el desarrollo económico, social y laboral de Astorga y los municipios de las comarcas.

Tanto, que el propio Pleno del Ayuntamiento de Astorga ha aprobado en sesión extraordinaria y urgente celebrada el pasado 31 de enero, una moción. El acuerdo del Pleno de la localidad maragata contó con el voto unánime y a favor de todos los grupos con representación municipal, siendo arrojados en el Salón de Plenos por una gran parte de la ciudadanía, por los alcaldes de las comarcas aledañas y los municipios vecinos, así como por una representación de la propia Diputación Provincial de León, de la Cámara de Comercio, de la Asociación de Empresarios de Astorga y Comarcas -ASEMAC- y muchas otras entidades, asociaciones e instituciones. La unidad local y comarcal ha sido total en mostrar su total rechazo a este posible recorte y exigir el mantenimiento de los factores de circulación en el mismo horario actual, incluido el nocturno.

Y qué decir de Sahagún, municipio de poco más de 2.500 habitantes del este de la provincia de León, cabecera de comarca en un entorno eminentemente rural y agrícola, conectado de forma accesible y sostenible al resto del territorio gracias a la Estación del Ferrocarril. ¿Qué ocurrirá con este municipio y los de su entorno si desaparece su estación del ferrocarril? Prácticamente, su propia desaparición.

Por ello, el Pleno municipal de Sahagún tiene previsto celebrar sesión el próximo viernes 3 de febrero para aprobar su rechazo a este posible recorte y ya ha comenzado a organizar movilizaciones de rechazo.

Por su parte, la Diputación Provincial de León ha manifestado ya que también aprobará mostrar su rechazo en el siguiente Pleno de la entidad. Todos los grupos han mostrado ya su apoyo de forma pública y manifiesta.

Y es que nada sucede por casualidad. España ha desarrollado desde hace ya mucho tiempo políticas de ordenación del territorio insostenibles y claramente perjudiciales para las zonas periféricas, rurales, agrícolas y ganaderas. Al mismo tiempo, se ha ido degradando el ferrocarril tradicional como servicio público, social y de calidad, para invertir solamente en la alta velocidad, de tal modo que ello ha traído consigo la desvertebración de las comarcas periféricas, cada vez más aisladas, deprimidas despobladas y envejecidas. Y todo este proceso se ha acelerado desde que se reformara el artículo 135 de la Constitución en septiembre de 2011 y se promulgara la Ley Orgánica de Estabilidad Presupuestaria y Sostenibilidad Financiera que lo desarrolla, así como las sucesivas reformas laborales, agrícolas, ganaderas, la ausencia de la intervención del Estado en la economía y la ausencia de políticas de estímulo; en definitiva, el imperio del dogma neoliberal como paradigma incluso hasta el punto de no tener en cuenta las catástrofes que genera.

Es imprescindible que el Gobierno se plantee la necesidad de poner en marcha mecanismos para que las Comunidades Autónomas puedan dar la vuelta a la ordenación del territorio y emprender una política de comunicaciones y transportes sostenible y social, en la que se dé impulso al ferrocarril como transporte público, sostenible y atento a las necesidades de la sociedad. Es más, recordamos que ADIF es una entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento, que según dispone en su propia página web, tiene un papel principal como dinamizador del sector ferroviario, haciendo del ferrocarril el medio de transporte por excelencia y facilitando el acceso a la infraestructura en condiciones de igualdad.

¿Conoce el Gobierno la intención de ADIF de eliminar el personal de las estaciones de trenes de Astorga y Sahagún en la provincia de León?

¿Avala el Gobierno esta decisión, con independencia de que la retirada de los factores de circulación y el consiguiente cese de la prestación de los servicios del personal en las citadas estaciones fuera materializada por ADIF o por RENFE en el traspaso de la función comercial?

¿Puede garantizar el Gobierno la permanencia del personal en las estaciones de Sahagún y Astorga, manteniendo todos los turnos, incluido el horario nocturno?

¿Puede garantizar el Gobierno el mantenimiento de la función comercial directa y personalizada en las estaciones de trenes de Astorga y Sahagún?

¿Puede garantizar el Gobierno que las estaciones de Astorga y Sahagún no cerrarán sus instalaciones?

¿Piensa el Gobierno revocar la decisión de ADIF o RENFE si dejaran de prestar el servicio comercial directo en las estaciones de Astorga y Sahagún, dejan de ser atendidas con personal y/o cierran sus instalaciones?

¿Garantizaría el Gobierno la prestación del servicio comercial directo en las estaciones de Astorga y Sahagún para el supuesto de que ni ADIF ni RENFE se responsabilizaran de ello?

Palacio del Congreso de los Diputados
Madrid, 1 de febrero de 2017


Fdo: Eva García Sempere
Diputada de Unidos Podemos