



GRUPO PROVINCIAL
G-32014003
xosebaltar@bng.gal

Bernardo Varela López, voceiro do grupo provincial do BNG na Deputación de Ourense, ao abeiro da Lei da Administración Local de Galiza e demais disposicións concordantes presenta a seguinte moción : reto demográfico e defensa duns servizos ferroviarios públicos, dignos e de calidade.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

D. Manuel Cabezas polo daquelas alcalde de Ourense -nun intre da prehistoria, que diría o Sr. Pablo Casado- dixo que o AVE entraría polo centro da cidade, foi o 3 de maio de 2005 nunha reunión na que estaban presentes o alcalde, o presidente da Deputación José Luis Baltar e o entón conselleiro de política territorial da Xunta D. Alberto Núñez Feijoo. Ese día no salón de plenos do Concello, Feijoo propuxo o mantemento das liñas férreas nos seus corredores actuais, tanto en planta como en alzado, cunha inversión prevista de 61,2 millóns de euros.

Pouco tempo despois novas eleccións galegas e o agora presidente Alberto Núñez Feijoo (PP) reclamou ao ministro de fomento José Blanco (PSOE) o soterramento das vías como condición inexcusable para formar parte do consorcio entre as tres administracións que debían sacar definitivamente adiante este proxecto. O PP de Ourense levou no seu programa electoral esta mesma reivindicación nas eleccións municipais de 2011, pois aínda a Xunta seguía reclamando de Madrid o soterramento. E mentres, o alcalde socialista de Ourense presentaba xunto aos seus compañeiros de partido, a nova estación en superficie deseñada polo estudio de Sir Norman Foster.

Novas eleccións, neste caso en Madrid, e o novo goberno popular de Mariano Rajoy non recoñece nin a adxudicación da nova estación, nin o que é máis grave, o acordo de 2008 da entrada do AVE en Ourense pola variante Este.

Na altura de 2009 o BNG presentou alegacións ao estudo informativo sobre a integración urbana e acondicionamento da rede ferroviaria de Ourense. En xuño de 2017 o BNG voltaba presentar alegacións ao proxecto e solicitábamnos a paralización e reelaboración dun novo proxecto. Demanda que aínda reiteramos no pleno á Deputación de Ourense en xaneiro de 2019.

O pasado 3 de febreiro de 2021 o BOE recollía entre os seus anuncios da Dirección Xeral de Planificación e Evaluación da Rede Ferroviaria sobre a aprobación do expediente de información pública e audiencia e aprobación definitiva do “Estudo informativo do proxecto nova estación intermodal de Ourense” no que se recollía a resolución, con data 10 de decembro do 2020, do Secretario de Estado de transportes, mobilidade e axenda urbana. En dita resolución consta a aprobación do expediente de información pública e audiencia e aprobación definitiva do “estudo informativo do proxecto nova estación intermodal de Ourense”. Ademais, faise constar que a solución definitiva aprobada corresponde coa sometida a información pública e audiencia.

Esto significa que o proxecto aprobado polo goberno socialista é directamente o proxecto de Rajoy que tanto rexeitamento social ten en Ourense, sen rectificacións que o corrixan. Finalmente, neste anuncio consta a finalización da vía administrativa, se prexuízo da posibilidade de recurso contencioso administrativo .

Isto non pode resolverse cunha infraestrutura que empeore a situación previa, como xa está pasando cos paso iniciais, como demostra o novo apeadeiro de autobuses, a afectación á seguridade viaria e a infraestruturas básicas como centro de saúde da Ponte.

Xa non só cabe demandar explicacións ao Ministerio de Transporte e Mobilidade ante a renuncia a corrixir as deficiencias do proxecto de Rajoy e atender as demandas galegas a respecto da intermodal de Ourense, ou os motivos polos que non se modifica o trazado das vías; renunciando a liberar arredor de cen mil metros cadrados de chan que poderían ter uso dotacional para a capitalidade da provincia; ou renuncia a impulsar adaptacións que mitiguen a división entre os bairros

demográficamente máis poboados da capital da provincia, o Vinteún e a Ponte. Senón que é momento de que as institucións públicas galegas actúen de xeito activo e efectivo en defensa da veciñanza, o cal debería ser a súa razón fundamental de existir.

Sen esquecer os problemas que a proxección centralista das infraestruturas está xerando, a cal considerou historicamente como única necesidade da nosa veciñanza achegarnos á meseta mentres nos alonxaba de nós mesmos, ignorando as necesidades reais de articular o noso país, e mesmo sen dubidar en deteriorar e desmantelar a rede ferroviaria galega. Mentras sí se fan importantes esforzos inversores nas redes de proximidade doutros territorios do Estado.

Desde o Grupo Provincial do Bloque Nacionalista Galego temos denunciado reiteradamente o profundo e progresivo deterioro e desmantelamento que sofren os servizos ferroviarios en Galiza e, máis concretamente, nas comarcas de Ourense. As e os galegos sofren unha política ferroviaria irracional que non dá prioridade á vertebración do territorio nin corrixe agravios históricos como a falta dun servizo de tren digno que conecte as cidades e as grandes vilas galegas. Estas son as consecuencias de obedecer a un modelo de desenvolvemento do tren centralista, no lugar de primar a conexión interior de Galiza, que carece hoxe dun tren de proximidade como si ten Catalunya ou Cantabria. E son tamén as consecuencias da progresiva privatización dun servizo que debe ser público e axudar ao desenvolvemento económico, mais que baixo o paraugas da denominada "liberalización" e a axenda impulsada desde a Unión Europea non ten nos gobernos centrais ou galego unha folla de ruta para salvagardar a xestión pública dos ámbitos máis esenciais do servizo. Cunha masiva externalización dos servizos e a conseguinte redución de traballadores públicos.

Este desmantelamento e deterioro progresivo ten a súa parte máis visíbel nas liñas que son eliminadas ou alteradas e as escasas e inadecuadas frecuencias. Neste sentido, é de salientar que o goberno central aproveitou a crise da covid-19 para eliminar servizos que non foron aínda repostos. Nun momento no que a prevención sanitaria convidaría a aumentar o número de servizos e de vagóns, a política ferroviaria foi na dirección contraria.

É o caso, por exemplo, da alteración dos horarios dos trens usados por traballadores, universitarios, funcionarios etc, uns novos horarios de trens que ningún deles se axusta a horarios laborais, ou lectivos e non cobren as demandas. Ou a supresión do

tren Avant das 06:45 que conectaba Ourense con Santiago de Compostela e A Coruña e doutras liñas que daban un importante servizo a outras vilas do país.

Poucas veces a mesma persoa vai todos os días a Madrid, porén son moitos os que usan o Avant todos os días, obrigando co seu desmantelamento a deixar as vilas e asentarse nos lugares de traballo. Estas medidas conlevan o despoboamento das vilas e pobos para a conciliación laboral e familiar ou empregar masivamente vehículos particulares ante a falta de alternativas no transporte público. Faise evidente que asentar poboación no territorio pasa indiscutiblemente, entre outras medidas, por un transporte público, digno e de calidade. E non por enchela boca falando do reto demográfico e a “España Vaciada”, como si fora cousa dun terceiro ou algo que viste en campaña electoral.

Mais o desmantelamento do servizo ten unha vertente fundamental na progresiva perda de persoal. Neste sentido, diferentes organizacións das e dos traballadores alertaron desta cuestión nos últimos tempos e 2021 comezou coa convocatoria de varias xornadas de folga. Esta cuestión é de extrema importancia, xa que unha parte importante do deterioro dos servizos ofrecidos corresponde en última instancia á falta de persoal, sobre todo de persoal para a conducción dos trens.

Os e as traballadoras do sector denuncian esta situación e inciden no aproveitamento da circunstancia da pandemia para afondar nesta folla de ruta. As actuacións do Grupo Renfe e ADIF estanse encamiñando a impedir ou obstaculizar novas incorporacións que permitan cubrir as necesidades derivadas dos dereitos de conciliación, do cumprimento das recomendacións de xornada, da formación e da cobertura das baixas derivadas de situacións non previstas, xubilacións, falecementos e outras circunstancias. Así mesmo, o propio grupo está a incumprir o Plan de Emprego dos anos 2020 e 2021 que se recollen no II Convenio Colectivo do Grupo Renfe, publicado no BOE do 13 de xuño de 2019.

Galiza necesitaría incrementar o seu cadro de persoal de maquinistas en cando menos 21 prazas, das que cando menos 12 sería necesario localizar en Ourense. O número de axentes foi en descenso durante os últimos anos, véndose esta situación agravada desde finais de 2018. As sucesivas xubilacións do persoal que alcanzou a idade de xubilación non foron repostas polas novas contratacións nin por medio de traslados dende as distintas residencias que a empresa RENFE Viaxeiros ten no

Estado. Isto deriva en problemas importantes de organización laboral das e dos traballadores e ten tamén consecuencias no servizo.

A falta de maquinistas está detrás da supresión de moitos trens pois desde o 2019 canceláronse máis de 130 trens por falta de persoal nas liñas entre Ourense-Lugo/Compostela/Vigo. Cada ano suspéndense máis de 60 trens porque non hai maquinistas e isto está pasando agora pese ao recorte de liñas. Sendo tamén esta falta de maquinistas a razón última de que moitos trens non se recuperen, e se maña acabase a pandemia non habería capacidade para restaurar as liñas por falta de persoal.

Ante todo isto agora é o momento de que as institucións se impliquen na defensa efectiva dos intereses de Ourense que os gobernos centrais de PP e PSOE teñen ignorado, mentres as súas forzas políticas no territorio galego se mostran incapaces de defender os intereses colectivos de Ourense á par que asistimos atónitos á pasividade e ao vergoñento silencio dos representantes destes partidos en Madrid, que pareceron enmudecer de vez na defensa de Ourense e Galiza.

ACORDOS

1. O pleno da Deputación Provincial de Ourense insta ao goberno Provincial a interpor recurso contencioso administrativo contra a “aprobación definitiva do estudo informativo do proxecto de estación intermodal de Ourense” cuio anuncio saíu publicado no BOE nº 29 de 3 de febreiro de 2021, en defensa dos interese da veciñanza e contra a lesividade de dito proxecto para Ourense no caso de executarse.
2. O Pleno da Deputación de Ourense insta á Xunta de Galiza a interpor recurso contencioso administrativo contra a “aprobación definitiva do estudo informativo do proxecto de estación intermodal de Ourense” cuio anuncio saíu publicado no BOE nº 29 de 3 de febreiro de 2021, en defensa dos interese da

veciñanza e contra a lesividade de dito proxecto para Ourense no caso de executarse.

3. Instar ao goberno do Estado a inmediata corrección do incumprimento do Plan de Emprego para os anos 2020 e 2021 e o aumento de cando menos 21 prazas de maquinistas en Galiza para garantir as condicións laborais do cadro de persoal e evitar novas supresións de servizos así como garantir a recuperación daquelas liñas suprimidas coa desculpa da covid-19.
4. Instar ao goberno galego a impulsar unha empresa pública galega para optar á xestión de liñas do noso país. Como xa está a funcionar noutros territorios do Estado.
5. Instar ao goberno do Estado a repor as liñas suprimidas durante a pandemia e axeitar as frecuencias ás necesidades reais de traballadores, estudantes e viaxeiros habituais.

Ourense 11 de febreiro de 2021

Bernardo Varela López

Voceiro do Grupo Provincial do BNG na Deputación de Ourense

A SR PRESIDENTE DA DEPUTACIÓN PROVINCIAL DE OURENSE