



VISITA DEL PRESIDENTE DE ADIF A VALLADOLID

Si el Presidente de ADIF convoca a los sindicatos el viernes, inmediatamente después de dar una rueda de prensa, no va a ser para tratar temas controvertidos, sino para contar lo que queríamos escuchar y dentro de la propia lógica de las cosas, como así fue.

Cuando RENFE está gastando tiempo, recursos y esfuerzo en poner en marcha un nuevo taller, no sería lógico que se lo dejara quitar de las manos. Dijo en la reunión, que están trabajando para materializar el traslado este año, sin poner fecha; el taller debe considerarse de RENFE. También expresó la intención de cerrar la variante de mercancías y construir la terminal de mercancías, así como el traslado del resto de instalaciones ferroviarias (CTV y REDALSA) ;además de haber presentado al Ayuntamiento 2 planes de viabilidad (soterramiento parcial o integración en superficie) y en caso de disolverse la Sociedad VAV optar por una liquidación ordenada.

En todo caso, nos cuenta que **la deuda existente hasta ahora de 400 millones la asumirá Fomento, a cuenta de los terrenos de ADIF y RENFE al lado de la estación, por ello Fomento pasa, por lógica, a ser propietario del nuevo taller, el túnel de El Pinar y trazado ferroviario de la variante, hasta ahora activos de la Sociedad VAV.**

El Ayuntamiento debe optar entre los 2 planes de viabilidad, aunque, según la Agencia EFE, si opta por el plan de mayor coste tendrá que asumir la diferencia. El 16 de febrero en la reunión de la Sociedad VAV sabremos algo más.

Desde CGT expusimos al Presidente de ADIF que son necesarias soluciones satisfactorias para la ciudad y para los ferroviarios/as de Valladolid, además, la solución de permeabilidad debe tener en cuenta un servicio de Cercanías de Palencia a Medina del Campo. Ya lo dijimos en las alegaciones de CGT cuando se presentó el proyecto de integración ferroviaria en Valladolid allá por el año 2.000. El Plan Rogers aprobado era incompatible, al proyectar un túnel de sólo 2 vías de ancho AVE, veremos si esta vez subsanan esta carencia. Sería de mayor beneficio para la ciudad que un soterramiento con sólo 2 vías, aunque sea parcial, pero incompatible con Cercanías.

En resumen, buenas palabras que esperemos se materialicen más pronto que tarde, para tranquilidad de todos y todas, si además se acompaña de un aumento de empleo ferroviario que contribuya al rejuvenecimiento de la plantilla, la cual reconoció que está altamente envejecida, supondría despejar incertidumbres sobre el futuro ferroviario en Valladolid. Que así sea.

CGT seguiremos de cerca todo el proceso, como sindicato representativo y comprometido en lo laboral y lo social.

¡AFÍLIATE PARA SEGUIR CAMINANDO, NOS NECESITAMOS!