

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Los diputados D. Enric Bataller i Ruiz y D. Ignasi Candela Serna (Compromís), presenta, al amparo del artículo 185 del Reglamento del Congreso de los Diputados, la siguiente pregunta al Gobierno, solicitando su respuesta por escrito.

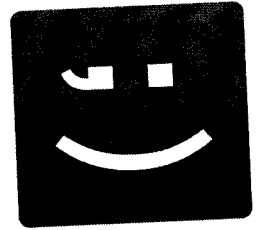
En el Palacio del Congreso de los Diputados, a 5 de agosto de 2016.

Enric Bataller i Ruiz

DIPUTADO DEL GRUPO MIXTO

Ignasi Candela Serna

DIPUTADO DEL GRUPO MIXTO



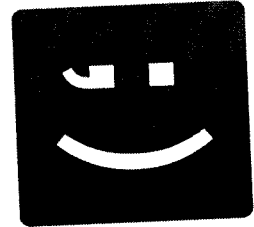
EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La vertebración de los territorios y la movilidad de las personas son objetivos prioritarios en toda acción de gobierno en materia de Fomento. El esquema radial de las comunicaciones en el Estado español ha generado grandes disfunciones, y entre ellas destaca sobremanera la inexistente conexión ferroviaria costera entre las ciudades de Valencia y Alicante, lo cual resulta más grave si cabe cuando se repara en los millones de turistas que anualmente llegan a las comarcas de La Safor y La Marina.

La ejecución del necesario "Tren de la Costa" constituye, en consecuencia, una aspiración de gran importancia para las poblaciones afectadas y supone además un elemento capital para el desarrollo del Corredor Mediterráneo. Se trata de una infraestructura fundamental para vertebrar el territorio y apostar por el transporte público por las poblaciones de la costa, en las que más de 544.000 habitantes de las comarcas de la Safor y la Marina no disponen todavía de conexión en tren.

Sin embargo, recientemente se ha hecho público, por parte del Ministerio de Fomento, el "Estudio informativo de la línea ferroviaria Valencia-Alicante (Tren de la Costa)" realizado por la consultora TRN Ingeniería, especializada en ferrocarriles de larga distancia y alta velocidad (AVE). Dicho estudio concluye que "atendiendo a los criterios de rentabilidad financiera y socioeconómica del proyecto" y "desde el punto de vista del interés de la sociedad en su conjunto, ninguna de las cuatro fases del Tren de la Costa es rentable".

Se han construido miles de kilómetros de vías de Alta Velocidad en España sin atender las cuestiones económicas y basándose en cuestiones sociales, hablamos de comarcas como la Marina Alta, con una



densidad de unos 230 hab/km² o La Safor, con 405 hab/km², y con una reivindicación de más de 40 años, frente a los 17,37 hab/km² de la provincia de Zamora, o los 92 hab/km² de Galicia, dónde está en marcha el proyecto AVE.

El trazado de AVE Madrid-Zamora cuenta en la actualidad con 400 viajeros diarios, mientras que sobre trazado Madrid-Galicia, el directivo de ADIF, Joaquín Jiménez Otero, reconoció el pasado 7 de junio que la demanda sería “modesta”, lo que “hará imposible cuadrar el balance” de la línea, en una información recogida por el periódico *La Razón*.

Por todo lo expuesto, D. Enric Bataller i Ruiz y D. Ignasi Candela Serna, diputados del Grupo Mixto, en nombre de los diputados y diputadas de Compromís formula al Gobierno la siguiente pregunta, solicitando su respuesta por escrito:

«¿Considera el Gobierno que la zona comprendida entre Valencia y Alicante no es merecedora de tener un trazado ferroviario digno?

¿Cuáles son las razones exactas de oportunidad política por las que no se considera viable la construcción de una línea férrea entre las localidades de Gandia y Dénia, para restablecer así el tráfico ferroviario costero directo entre Valencia y Alicante?

¿Por qué considera el Gobierno a los viajeros del AVE más importantes que a los de cercanías a la hora de ponderar la demanda sobre rentabilidad y utilidad social de los proyectos?

¿Por qué se ha elegido a la consultora TRN, especializada en proyectos de Alta Velocidad, para valorar un proyecto de cercanías? ¿Es la más indicada?

¿Qué criterios deben ser prioritarios para valorar un proyecto de servicio público de transportes como son los trenes de cercanías?»