



A LA MESA DEL CONGRESO

El diputado Antón Gómez-Reino Varela, perteneciente al Grupo Parlamentario Confederal Unidas Podemos - En Comú Podem - Galicia en Común, al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento, formula las siguientes preguntas para su respuesta por escrito relativas al tren de cercanías o proximidad de Coruña y As Mariñas.

Madrid, a 16 de septiembre de 2019.

Antón Gómez-Reino Varela
Diputado. GC UP-ECP-Galicia en Común

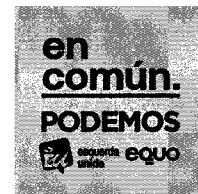


EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Una parte de la ciudadanía, sobre todo la que se halla en situación laboral y estudiantil, se ve obligada a realizar, cada día laborable, uno o dos desplazamientos de ida y retorno desde sus lugares de residencia a sus centros de trabajo o escolares. Ante la deficiente oferta de servicios de transporte público, en algunas grandes ciudades como A Coruña o Vigo, esta necesidad se resuelve por la mayoría de la ciudadanía mediante el uso de vehículos particulares. La coincidencia, en cortos periodos de tiempo y en determinadas rutas, de volúmenes considerables de población que realiza sus desplazamientos laborales y académicos genera fenómenos crecientes de congestión en los viales, con el consiguiente gasto de tiempo, que no es productivo ni de ocio, que además conlleva aparejados problemas de congestión en las carreteras, lo que contribuye a la contaminación atmosférica y a la generación suplementaria de accidentes.

Todas las grandes ciudades, por encima de los 100.000 habitantes, aunque también en otras de menor tamaño, trabajan por resolver esta problemática y han llegado a la conclusión de que, a partir de unos determinados volúmenes de tráfico, los meros servicios de autobús no son suficientes, dada su limitada capacidad, a lo que hay que añadir el hecho de que incrementan la congestión vial y generan contaminación que se añade a la de los automóviles.

Para ello, en dichas ciudades se emprende la construcción de costosas infraestructuras, para duplicar viales, pero cuando su coste económico o social se vuelve inviable, se acude a las líneas ferroviarias suburbanas o de cercanías, que resuelven con eficacia el transporte de grandes volúmenes de personas,



introduciéndolas en tiempos razonables en los mismos centros urbanos, con niveles de seguridad óptimos.

Frente a estas costosas inversiones, algunas ciudades como A Coruña o Vigo, cuentan con algunas de estas infraestructuras, pero se da la paradoja de su escasa o nula utilización para colaborar en la resolución de los problemas de transporte cotidiano de los periodos punta.

Solo en A Coruña, una ciudad que mide 38 km cuadrados, entran cada día cerca de 150 mil vehículos, provocando una invasión de coches que ocupan aceras, plazas y otras zonas peatonales. Los atascos son continuos en las principales vías de la comarca y los niveles de contaminación aumentan como consecuencia del aumento del número de vehículos.

El modelo de movilidad basado únicamente en el vehículo privado es totalmente insostenible. Desde nuestro grupo apostamos por el fomento del transporte público colectivo, ya que es la única forma de reducir el número de vehículos que entran en la ciudad de A Coruña o que circulan por la comarca. El tren de proximidad no solo es la mejor alternativa para la reducción de vehículos privados, es que además cuenta ya con una parte importante de las infraestructuras hechas y una red que podría llegar hasta Ferrol, Ribadeo y Lugo, comunicando todas las localidades que se encuentran en el camino.

Por otra parte, el transporte por ferrocarril de las mercancías ahora transportadas por carretera, allí donde sea posible, no solo supondría un ahorro sino que permitiría el desbloqueo del colapso físico y permitiría la reducción del consumo energético y la degradación ambiental que provoca el transporte de mercancías por carretera.

Por todo lo expuesto, el diputado firmante, haciéndose eco de las demandas de la *Plataforma pola Defensa do Tren a Coruña e As Mariñas* y formula las siguientes



PREGUNTAS PARA SU RESPUESTA POR ESCRITO

1. ¿Tiene previsto el Gobierno crear un servicio público de tren de cercanías entre A Coruña y Ferrol, que amplíe los horarios y las frecuencias para hacerlo social y económicamente rentable, como única forma de consolidar una línea actualmente amenazada y que debería dar un servicio de calidad a zonas densamente pobladas como son O Burgo, Cambre, Betanzos o Pontedeume?
2. ¿Tiene previsto el Gobierno rescatar el ferrocarril convencional de su prolongado abandono, realizando las inversiones necesarias para mejorar las líneas, mediante su electrificación, la duplicación de vías, la mejora de trazados, la construcción de nuevos apeaderos y la modernización de los sistemas de seguridad y señalización, así como recuperar los servicios e infraestructuras?
3. ¿Tiene previsto el Gobierno acometer mejoras en el servicio A Coruña-Lugo de modo que conecte las ciudades con las localidades interiores para conseguir la máxima vertebración posible y rentabilidad económica y social para localidades como Oza, Cesuras, Baamonde, Rábade, Parga, Guitiriz, etc., no limitándose únicamente a la conexión entre las ciudades?
4. ¿Tiene previsto el Gobierno anular las medidas adoptadas en relación con esas líneas en el *Plan de Racionalización de servicios ferroviarios de media distancia de junio de 2013* que condujeron a la eliminación total de servicios en algunas estaciones como por ejemplo, Franza y Begonte o su drástica reducción en otras, hasta el punto de suponer prácticamente su inutilidad en las líneas A Coruña-Ferrol e A Coruña-Lugo, donde en la mayor parte de las estaciones sólo para un tren por sentido al día?



5.¿Qué dotación presupuestaria tiene previsto incluir el Gobierno en los próximos Presupuestos Generales del Estado para cubrir las anteriores necesidades?