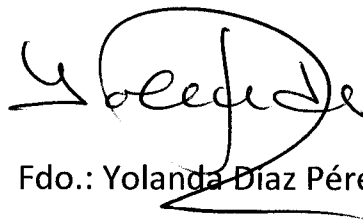


**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

El **Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea**, a través de su diputada **Yolanda Díaz Pérez**, de conformidad con lo establecido en el **artículo 185 del Reglamento**, presenta la siguiente **pregunta escrita** relativa a las mejoras de la red ferroviaria de cercanías en Galicia.

Congreso de los Diputados, 10 de noviembre de 2016



Fdo.: Yolanda Díaz Pérez

Diputada

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El ferrocarril como elemento de articulación y cohesión territorial y social debe ser considerado un servicio público que garantice la movilidad de las personas a lo largo de todo el territorio. La gran ventaja del ferrocarril está en su aspecto social, su accesibilidad es mucho mayor que la de otros medios de transporte personal y la siniestralidad es mucho menor. Además de las ventajas ecológicas ampliamente reconocidas (emisión de contaminantes atmosféricos y acústicos, ocupación del terreno e impacto paisajístico mucho menores), las ventajas económicas también son evidentes (mayor eficiencia energética, menor precio por unidad de transporte y reducción de la dependencia del petróleo).

En el conjunto del estado, pero sobre todo en Galicia, el panorama del ferrocarril como servicio público está sufriendo importantes cambios que van a suponer una pérdida en extensión y calidad de este servicio.

En primer lugar se está produciendo un adelgazamiento del sector público ferroviario mediante una importante merma de **plantillas** en las empresas públicas, al tiempo que se externalizan muchos sectores de actividad que antes se realizaban con personal propio de estas empresas. Así están pasando a manos de empresas privadas **trabajos que antes realizaba** la empresa pública, con una grave repercusión laboral, elevación de los índices de accidentalidad laboral y precarización del empleo y con una pérdida importante en derechos sociales y laborales.

Por otra parte, se produjeron importantes cambios en cuanto a la legislación que regula el sector, por la aplicación de los diferentes paquetes ferroviarios a nivel europeo, que en España supusieron hasta ahora la separación de la gestión de la infraestructura y las operaciones y la liberalización del transporte de mercancías y que va a suponer en el futuro la liberalización del transporte de viajeros.

Por último, se produjeron también grandes cambios en la política de inversiones en infraestructuras, diseñándose distintos planes de actuación en los que la mayoría de los presupuestos se dirigieron a la construcción de las líneas de AVE, olvidando las inversiones en las líneas convencionales para su mantenimiento y renovación, lo que llevó consigo un importante deterioro de estas últimas. Y no sólo alta velocidad ferroviaria necesita Galicia.

En la comunidad gallega se están concentrando las inversiones en las líneas del Eje Atlántico para viajeros y en la conexión de Alta Velocidad con la Meseta a través de Zamora y Ourense, y se olvidan totalmente las inversiones para la modernización del ferrocarril convencional, se abandonan líneas y estaciones a medida que se ponen en servicio los nuevos tramos.

Es cierto que el Eje Atlántico en servicio en este momento entre A Coruña y Vigo es una infraestructura fundamental para la Galicia atlántica y está suponiendo un incremento importante del número de viajeros.

Sin embargo, las líneas interiores son las más abandonadas, y en este momento están totalmente paralizados todos los proyectos de modernización. Y el tren interior en Galicia necesita una transformación similar a la producida en el Eje Atlántico y en la línea Ourense-Santiago que ya vertebran las principales ciudades gallegas. Pero se han quedado descolgadas Ferrol, Lugo, el histórico nudo ferroviario de Monforte, y la salida sur de Vigo hacia Portugal.

El Gobierno sigue realizando políticas de desmantelamiento de este servicio público, el del transporte de viajeros por ferrocarril, amparándose en la Ley 38/2015 del sector ferroviario (anteriormente la Ley 39/2003) que puso en marcha un proceso de liberalización progresiva del transporte ferroviario.

Previamente, el Gobierno había aprobado el Real Decreto 4/2013 que establecía la transición entre el monopolio de Renfe y el futuro marco liberalizado, donde se especificaba que los servicios denominados Obligaciones de Servicio Público (OSP) los trenes de cercanías y media distancia, seguirían siendo prestados por Renfe. Pues con su entrada en vigor, Renfe suprimió ese mismo año, 2013, 104 servicios ferroviarios a la semana en Galicia y se cerraron 30 estaciones y otras 21 permanecen con un solo servicio al día. La mala gestión del ferrocarril sirve como excusa para este desmantelamiento.

Estamos asistiendo a la reestructuración del sistema ferroviario que bajo el argumento exclusivamente economicista de baja ocupación pretende justificar la eliminación de trenes convencionales, mientras se derrocha en infraestructuras faraónicas de líneas y trenes AVE, exclusivistas en precio y en paradas.

El ferrocarril convencional en Galicia no puede competir con otros medios si no se invierte en la modernización de la infraestructura, la electrificación y la mejora de los tiempos de viaje. Es necesario aumentar las frecuencias con servicios cadenciados e integrados y adaptados a las necesidades reales de la población y con precios asumibles para la ciudadanía.

Es necesario estar presentes en los consorcios de transporte donde se integren todos los medios y apostar por la intermodalidad e interoperatividad de los transportes.

Ante esta situación consideramos que es necesario y urgente invertir en el ferrocarril convencional y exigimos una apuesta decidida por el ferrocarril como medio de transporte intra-comunitario, respetuoso con el medio ambiente, seguro, como medio de cohesión social y territorial y como un elemento decisivo en el desarrollo económico de las distintas comarcas.

Por todo lo expuesto, la diputada **Yolanda Díaz Pérez**, presenta la siguiente **pregunta escrita**:

1. ¿Cómo tiene previsto el Gobierno garantizar el ferrocarril como un servicio público de accesibilidad universal (accesible para las personas de movilidad reducida y las personas de todas las clases sociales), de gran calidad, a precios asequibles y cuya infraestructura y servicios de transporte sean de propiedad y gestión pública?
2. ¿Tiene previsto el Gobierno incrementar su participación entre los distintos modos de transporte, potenciando el ferrocarril como medio troncal tanto para el desplazamiento de personas como de mercancías, complementándose con los demás medios de transporte?
3. ¿Tiene previsto el Gobierno promover la intermodalidad entre los distintos medios de transporte urbanos e interurbanos, mediante la construcción de estaciones intermodales de transporte de viajeros, con aparcamientos disuasorios para los vehículos personales, conexión con puertos y aeropuertos, centros logísticos de mercancías, etc...?

4. ¿Cómo va a garantizar el Gobierno una mayor articulación del territorio, recuperando las líneas y las estaciones cerradas y evitando que estos cierres se sigan produciendo en el futuro?
5. ¿Cómo va el Gobierno a potenciar la construcción de nuevas líneas ferroviarias transversales que permitan adecuarse a las necesidades de movilidad de la población?
6. ¿Cómo tiene previsto el Gobierno integrar el ferrocarril en la planificación urbana de las ciudades de acuerdo con las necesidades de sus ciudadanos, donde el tren llegue hasta los cascos urbanos, que se han de adecuar para eliminar posibles efectos barrera, además de crear nuevas líneas de metro de superficie o tranvías en las ciudades y áreas metropolitanas?
7. ¿Cómo va a actuar el Gobierno para equilibrar el binomio Alta Velocidad-Red Convencional? ¿Tiene previsto destinar las inversiones en la modernización del ferrocarril convencional, que evite un ferrocarril a dos velocidades, definiendo las prioridades en la ejecución de las infraestructuras ferroviarias pensando que estas deben de estar al servicio de la mayoría de los ciudadanos?

8. ¿Tiene previsto realizar el Gobierno las inversiones necesarias para el mantenimiento de las infraestructuras y la seguridad a través de la modernización de los sistemas de control de tráfico y de incorporar las nuevas tecnologías a las instalaciones de seguridad, así como la adquisición de nuevo material motor?
  
9. ¿Tiene previsto el Gobierno administrar la gestión integrada de la infraestructura, englobando la Red Convencional y la de Alta Velocidad, para garantizar la interoperabilidad entre ambas redes, para evitar que los dos anchos de vía trasladen el efecto frontera al interior de nuestro país?