

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 la modernización y mejora de la línea férrea que une A Coruña y Ferrol.

Congreso de los Diputados, 10 de noviembre de 2016



Fdo.: Yolanda Díaz Pérez

Diputada

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado mes de julio el Ministerio de Fomento envió un escrito al Ayuntamiento de Betanzos (A Coruña) en respuesta a una moción aprobada en febrero de este año en el pleno de la corporación de municipal, en la que se le pedía al Gobierno central una mejora de los servicios ferroviarios que atraviesan esta localidad gallega.

El Ministerio de Fomento indicaba en ese escrito que tiene contempladas actuaciones en la línea ferroviaria A Coruña – Betanzos – Ferrol, centradas en la mejora de la señalización y en la electrificación de la línea, ajustándolas dentro de las disponibilidades presupuestarias. Asimismo, en este escrito se anunciaba que el Ministerio iba a comenzar los trabajos “para analizar” la conexión directa entre los ramales Coruña-Betanzos-Infesta y Betanzos-Infesta-Ferrol a través de alguna variante.

Sin embargo, a día de hoy, nada ha trascendido sobre los resultados de tales análisis y la situación continúa exactamente igual, de momento las actuaciones llevadas a cabo por el Gobierno en este tramo de cercanías (A Coruña-Ferrol) son meras intenciones plasmadas en una respuesta institucional.

La situación actual de esta línea de ferrocarril es deplorable, se ofrece un servicio escaso, anticuado e inadecuado. La línea que une A Coruña con Ferrol es un trazado que se inauguró en 1913 y que apenas ha sufrido modificaciones más allá de algunas paradas.

Además, la velocidad media del tren en este tramo es de 50 kilómetros por hora y se tarda más o menos el doble de tiempo en recorrer este trayecto que lo que se tarda en vehículo particular por autopista.

En estos momentos, sólo hay dos trenes entre Ferrol y A Coruña en horario de mañana, a las 5:55 y a las 13:25, con un intervalo de 7 horas y media entre un servicio y otro. Mientras, el servicio matutino entre A Coruña y Ferrol tiene una variación de seis horas de diferencia, con trenes que salen a las 08:45 y a las 14:31.

La centenaria línea férrea cuenta en la actualidad con 14 estaciones o apeaderos intermedios, además de las de origen y destino. Algunas de ellas tienen un servicio que las personas usuarias califican como insuficiente, como la de Barallobre, donde se realiza una sola parada al día, y otras incluso se suprimieron, como la de Franza. A esto hay que añadir casos como el de Perlío o el de Cabanas, donde los horarios no están ajustados de modo que pueden llegar a juntarse tres servicios por la tarde, dejando el resto del día sin ninguna parada más.

Consideramos que con la falta de servicios, la reducción de paradas y el cierre de estaciones en la línea que conecta Ferrol con la ciudad herculina sólo se busca expulsar a la ciudadanía del tren. Además, los sucesivos ejecutivos centrales del PP y el PSOE que han ostentado el Gobierno del estado han permitido que, en la práctica, Ferrol se quede fuera del Eje Atlántico, por mucho que se incluya dentro de él en los comunicados oficiales de Fomento.

Las carencias del enlace ferroviario entre Ferrol y A Coruña quedan patentes cuando se realiza una comparativa con respecto a otras líneas semejantes en otras zonas del estado.

Las desigualdades que se aprecian al observar las cifras de otras comunidades donde sí se han ejecutado proyectos de mejora y donde se ha apostado por las comunicaciones ferroviarias son más que notorias.

Así, por ejemplo, en el caso de Oviedo-Avilés, con una población total entre las dos ciudades inferior a la que suman Ferrol y A Coruña, cuentan con 58 trenes de cercanías a diario, frente a las 12 frecuencias directas con las que se cuenta en Galicia en la línea A Coruña-Ferrol entre los trenes de media y larga distancia.

Precisamente en Asturias, comunidad que tiene una población casi un tercio inferior a Galicia, tienen nueve líneas de cercanías, entre ancho métrico y red convencional, por las que circulan cada día cerca de 500 trenes; mientras que en toda Galicia solamente existe una línea de cercanías entre Ferrol y Ortigueira, siendo el resto de media distancia. Aun así, sumarían en torno a las 120 circulaciones, menos de la cuarta parte de las que operan en Asturias.

Para que la línea A Coruña – Ferrol se pueda convertir en realmente competitiva necesita urgentemente un proyecto de modernización de la misma, unas intervenciones que no requerirían de grandes inversiones como las líneas de Alta Velocidad, ya que no implicarían la construcción de una nueva línea, sino que se actuaría sobre la ya existente. Esto facilita que sean medidas más asumibles desde un punto de vista económico.

Estas mejoras deberían comprender dos ámbitos de actuación fundamentales: de carácter técnico y de carácter comercial. En lo relativo a las cuestiones técnicas que habría que mejorar, sería necesario que se realizasen mejoras en el trazado del radio de curvas, la electrificación de esta línea centenaria y establecer una variante en Betanzos-Infesta, así como la mejora de los sistemas de seguridad.

En lo relativo a las medidas de índole comercial que habría que adoptar, destacamos el establecimiento de nuevos apeaderos en algunos núcleos de población relevantes, el incremento del número de servicios además de la puesta en marcha de campañas de fomento de la utilización del tren como medio de transporte, por seguro y respetuoso con el medioambiente.

Entendemos que la línea A Coruña – Ferrol puede ser una línea de cercanías por la densidad de población y la distancia y con una inversión para la modernización de la línea convencional podría convertirse en una buena red de cercanías.

Por todo lo expuesto, el **Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos - En Comú Podem - En Marea**, a través de su diputada **Yolanda Díaz Pérez**, presenta la siguiente **Pregunta escrita**:

1. ¿Tiene previsto el Gobierno mejorar el trazado de la línea Ferrol – A Coruña en radio de curvas para mejorar la velocidad?
2. ¿Contempla el Gobierno la posibilidad de desdoblarse la vía, por lo menos en algunos tramos, para evitar las limitaciones en cuanto a los cruces de trenes, lo que permitiría horarios más cadenciados?
3. ¿Tiene previsto el Gobierno electrificar la línea para permitir la circulación de trenes con mejores prestaciones, mayor aceleración y más potencia por ejemplo para mejorar el tiempo en las subidas con fuerte pendiente?
4. ¿Tiene previsto el Gobierno establecer una variante (By-Pass) en Betanzos Infesta que ahorraría unos 15 minutos de tiempo para los trenes directos hacia A Coruña?
5. ¿Contempla el Gobierno la posibilidad de establecer apeaderos en núcleos de población importantes, con aparcamientos disuasorios en las estaciones y apeaderos?
6. ¿Tiene previsto el Gobierno aumentar el número de circulaciones y mejorar las cadencias, con intervalos de tiempo fijos en función de si es hora punta o valle y las horas fijas?

7. ¿Tiene previsto el Gobierno desarrollar campañas para la utilización del tren como medio de transporte más seguro y más respetuoso con el medio ambiente?
8. ¿Tiene previsto el Gobierno desenvolver una política de tarifas adecuada a las necesidades y tipología de los viajeros, con la integración en consorcios de transporte con billetes combinados, fomentando la interoperatividad entre los distintos medios de transporte?