

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 supresión de los trenes de mercancías de la red de ancho métrico de Galicia.

Congreso de los Diputados, 10 de noviembre de 2016



Fdo.: Yolanda Díaz Pérez

Diputada

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La red de ancho métrico de ADIF en Galicia tiene una distancia de 154 kilómetros desde Ferrol hasta el límite con Asturias de la línea Ferrol-Gijón. El trazado ferroviario es de vía única sin electrificar en todo el recorrido que discurre por Galicia.

La peculiaridad más importante es que tiene numerosas trincheras y túneles, así como zonas arboladas sobre todo de eucalipto, lo que hace que cuando hay temporales hay numerosos desprendimientos y caídas de árboles con el consiguiente riesgo para la circulación de trenes. En la actualidad está en un estado deplorable por la falta de inversiones y mantenimiento. Hay muchos puntos con limitaciones temporales de velocidad a 30 km/h, que se convierten en permanentes. Se ha llegado incluso a retocar los horarios de los trenes para evitar retrasos.

No hay conexión a los puertos de Ferrol, ni el interior ni el exterior, aunque en el proyecto de construcción de acceso ferroviario al puerto exterior se contempla que haya los dos anchos de vía (ibérico y métrico) y además aprovechar la obra para el acceso en vía métrica al puerto interior.

Tampoco hay acceso directo a las grandes empresas próximas al trazado ferroviario (MEGASA en Xuvia (Narón) y ALCOA en San Cibrao (Lugo) ni a los polígonos industriales: A Gándara entre Ferrol y Narón, Río do Pozo en Narón, Cuiña en Ortigueira y el de Ribadeo.

Desgraciadamente, en julio de este año se ha perdido la mayor parte del tráfico ferroviario de mercancías por la red de ancho métrico, al suprimirse todos los trenes de mercancías que circulaban a diario por la Red de Ancho Métrico desde Galicia hacia toda la cornisa cantábrica, cargados de aluminio, madera, palanquilla y otros materiales como dolocal, dolomita o escoria, por falta de maquinistas.

Esta situación se produce por falta de personal de conducción y por el abandono y la desidia total de la empresa Renfe hacia estos servicios. De hecho, gracias a la denuncia hecha por los sindicatos se ha mantenido el tráfico de aluminio de Alcoa, pero se han perdido los otros trenes, con lo que múltiples empresas se vieron afectadas: como Megasa, Rivertrans, Algeposa, Nervacero, empresas de madera, etc...

La falta de personal del colectivo de conducción está conllevando la supresión de múltiples frecuencias de proximidad en Asturias, ya que se trasvasan maquinistas desde el servicio de mercancías para reforzar el servicio de viajeros, una decisión que indica claramente la falta de previsión y la mala gestión de los directivos de la empresa pública.

A partir de ahora, como no hay medios para el transporte ferroviario, se trasvasará a la carretera. Alrededor de 160 vagones por semana que se pueden traducir en unos 300 camiones circulando por las carreteras gallegas.

Esta situación está generando consecuencias muy negativas para Galicia y en concreto para importantes empresas asentadas en esta comunidad: empresas como Alcoa, que enviaba aluminio a diario desde su planta de San Cibrao a Amorebieta, la empresa de madera Amado Fernández (que estaba invirtiendo para aumentar el número de toneladas por ferrocarril), Megasa (Narón), empresas de logística como Rivertrans o Algeposa y siderúrgicas como Nervacero, entre otras, se están viendo muy afectadas por esta decisión de Renfe. Y lo peor es que se fueron informadas a través de un fax el mismo día en que se suprimía el servicio, lo que las obligó a buscar sistemas alternativos de transporte.

Esto lleva consigo la pérdida de puestos de trabajo, sobre todo en las empresas logísticas de carga y descarga, además de la pérdida de los 7 puestos de maquinistas en Renfe y de la pérdida de carga de trabajo para el personal de regulación de tráfico ferroviario de ADIF, sobre todo en las estaciones de Xove, Burela, Ferrol, Viveiro y Cerdido.

Y también provoca un aumento significativo de tráfico pesado en las carreteras, alrededor de 15.000 camiones más al año en la comunidad gallega, con las consecuencias negativas correspondientes para la seguridad, medio ambiente, congestión del tráfico y deterioro de las infraestructuras viarias.

Se trata de un paso más en el desmantelamiento del transporte de mercancías por ferrocarril por parte de Renfe en Galicia, que se viene a sumar a la reciente desaparición del transporte de contenedores de A Coruña – San Diego, y al cierre del puesto de maquinistas de mercancías de este mismo terminal, mientras se desplaza a los maquinistas desde Monforte de Lemos en taxi para realizar estos trayectos, por lo que no es extraño que este medio de transporte pierda competitividad.

Está claro que esta no es la forma de potenciar las mercancías por ferrocarril. Cada vez aumenta más la brecha en el porcentaje de cuota transportado por ferrocarril con respecto a la media europea (en torno al 3,8 % en España frente al 15,5% de media europea).

Comprobamos así que la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril no dio los frutos deseados, y el único objetivo de la dirección de la empresa pública, y en definitiva del Gobierno, es el de desmantelar el sector público, ya que el negocio existente antes de liberalizar el transporte se repartió entre la empresa pública y las empresas privadas que comenzaron a operar después de la liberalización.

Por lo tanto, no creció absolutamente nada. Las únicas medidas propuestas por parte de la dirección recaen básicamente en los ajustes de personal, precarización de las condiciones laborales y externalización de servicios a empresas auxiliares privadas o públicas que se caracterizan fundamentalmente por las pésimas condiciones laborales que padecen sus trabajadores.

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

1. ¿Tiene previsto el Gobierno a rectificar la decisión de anulación del servicio y ponerlo en funcionamiento?
2. ¿Tiene previsto el Gobierno realizar un nuevo marco de transporte de mercancías?
3. ¿Tiene previsto el Gobierno elaborar un plan integral de potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril con el objetivo fundamental de incrementar la velocidad comercial de los trenes de mercancías, la competitividad, así como la modernización y adecuación de las instalaciones, en particular las Terminales de Mercancías, tanto para facilitar las maniobras, como la carga y descarga en los puntos de destino?