



## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ VELLO y ALEXANDRA FERNÁNDEZ GÓMEZ, *Diputado y Diputada del GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA*, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que solicita **respuesta por ESCRITO relativa a la drástica reducción económica para el mantenimiento de la vía y las estaciones de la línea de ancho métrico, antigua Feve, en Galicia y Asturias.**

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) ha decidido recortar abruptamente la inversión a realizar para el mantenimiento de la vía y las estaciones de la línea de ancho métrico, la antigua Feve, en las CC.AA de Galicia y Asturias. La antigua Feve se encuentra actualmente integrada en Renfe Operadora y Adif desde el año 2012.

El Adif adjudicó 2,3 millones de euros para la ejecución de un proyecto para el mantenimiento preventivo y correctivo de la red de ancho métrico (antigua Feve) en Asturias y Galicia. La cuantía de esta actuación está 10,5 millones por debajo del contrato que el Adif aprobó el pasado junio para la misma cuestión y al que renunció pocos meses después. En aquella primera licitación la inversión a realizar alcanzaba los 12,8 millones. Por razones que se desconocen, Adif anuló dicha inversión a la que le aplicó un tizeretazo descomunal.

Los 2,3 millones de euros resultan irrisorios e insuficientes para afrontar la necesaria y urgente mejora de la infraestructura de Feve, que adolece de un avanzado estado de deterioro en numerosos tramos de Ferrolterra o de A Mariña (Lugo), además de los tramos asturianos.

El año pasado Adif anunció que desarrollaría un proceso de contratación pública de un nuevo plan de tratamiento de infraestructuras, vías e intervenciones correctivas que abarcaría la totalidad de la red convencional y que tendría un plazo de ejecución plurianual. Sin embargo, el recorte de inversión desmiente a las claras esta intención. No observamos que exista un compromiso plurianual, y mucho menos un Plan serio de mejora de la línea y de su infraestructura.

Por otra parte, parece ser que Fomento habría encargado en septiembre pasado un estudio sobre la ocupación de los trenes que recorren la línea a Ineco (Ingeniería y Economía del Transporte), una sociedad mercantil de carácter estatal especializada en ingeniería y consultoría global. Existe la intención de que los resultados de este estudio se conozcan en el próximo mes de julio. Debemos advertir que serán datos incompletos, erróneos y mal contabilizados, entre otras cosas, porque como sabe el

Ministerio no hay revisores en la mitad de los servicios ferroviarios.

En Marea ya trasladó al Ministerio de Fomento las graves deficiencias y problemas de la antigua línea de FEVE a su paso por Ferrolterra y A Mariña en unha proposición no de ley anterior, aunque dada la reducción de inversiones consideramos conveniente reproducir de nuevo.

Los trenes de la antigua Feve están totalmente obsoletos, sufren continuas averías lo que obliga a los viajeros a trasladarse en autobuses o taxis a sus destinos. El material rodante necesita de urgentes reparaciones, o de la introducción de unidades más modernas a fin de solventar los continuos problemas de averías, circunstancia que ha reducido a menos de la mitad el número de unidades.

Las insuficiencias se extienden asimismo al personal, reducido hasta el límite. En la mitad de los servicios no hay interventores (revisores), se precisa reponer los puestos de maquinistas y que se refuerce la plantilla de los talleres de mantenimiento y reparación de Ferrol. La precariedad llega al extremo de que una línea está bajo la supervisión del agente único que a la vez es el maquinista. La falta de personal también se acusa en las estaciones de tren, hay muchas estaciones en las que se hacen paradas que no hay personal de ningún tipo.

También son habituales los desprendimientos de tierra que en muchas ocasiones causan cortes de la línea ferroviaria. Para evitarlo habría que realizar actuaciones de limpieza de todo el perímetro de la vía férrea y asegurar las trincheras. Otro de los problemas es la falta de frecuencias y de servicios, así como la nula adecuación a las necesidades horarias de los viajeros. Se eliminaron los servicios más demandados, se recortó en personal y en muchas zonas las vías presentan un estado de mantenimiento francamente deteriorado.

Llama poderosamente la atención que Adif reduzca de manera tan significativa las inversiones en Galicia y Asturias cuando las deficiencias son del calado descrito. No se entiende una merma tan importante en las inversiones cuando el deterioro es de la magnitud descrita. Precisamente, la dirección debería ser la contraria dado que esta línea ferroviaria podría funcionar como un tren de proximidad, especialmente en comarcas como Ferrolterra y A Mariña que han quedado totalmente fuera del mapa de modernización ferroviaria, y son absolutamente deficitarias en infraestructuras ferroviarias.

La política de desmantelamiento constante y paulatina de Feve es un paso atrás en materia de transporte. Existe una infraestructura creada que debe ser aprovechada para incentivar el transporte por ferrocarril mucho más ecológico y sostenible que llenar las carreteras de vehículos particulares.

Además, la importancia de esta línea no se solo desde el punto de vista del transporte de viajeros, sino también por el transporte de mercancías en un área de importante peso industrial tanto en Ferrolterra, como en A Mariña o ya en el territorio asturiano.

Por todo lo expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

¿A qué se debe que Adif decidiese recortar la inversión a realizar para el mantenimiento de la vía y las estaciones de línea de ancho métrico (antigua Feve) en los territorios de Galicia y de Asturias?

¿Cómo se explica que Adif aprobase en junio de 2016 una inversión de 12,8 millones para la ejecución del mantenimiento preventivo y correctivo de la red de ancho métrico en Galicia y Asturias, y a finales de año redujese la cuantía a tan solo 2,3 millones?

¿Qué explicación ofrece Adif a este drástico cambio en la inversión prevista?

¿Es consciente de que con semejante reducción económica resulta imposible abarcar todas las múltiples mejoras que precisa con urgencia esta línea tan deteriorada, especialmente en Ferrolterra y A Mariña?

¿No prevé Adif mejorar la línea de Feve que en las comarcas citadas podría rentabilizarse como una red de proximidad debido a la falta de infraestructuras ferroviarias? ¿Es posible que Adif y Renfe estén procediendo al desmantelamiento de la antigua línea de Feve?

¿De verdad cree el Ministerio que este es el modo de incentivar el transporte por ferrocarril? ¿Va a subsanar todas las deficiencias de Feve en cuanto a material rodante, en cuanto a la falta clamorosa de personal, los problemas de la infraestructura o la inadecuación e insuficiencia de las frecuencias?

¿Qué disposición tiene el Ministerio a abordar de una vez la mejora de la línea de la antigua Feve de forma integral, de modo que resulte un medio de transporte útil, eficaz, cómodo, y práctico para los habitantes de comarcas como las mencionadas?

¿A qué se debe tanta desidia respecto a una línea y una infraestructura ya creada que debería potenciarse y aprovecharse en lugar de desmantelarse?

¿No es mejor opción que llenar las carreteras de vehículos privados?

13 de enero de 2017.



Miguel Anxo Fernández Vello

Diputado por Lugo Unidos-Podemos-En Comú Podem-En Marea



Alexandra Fernández Gómez

Diputada por Pontevedra Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea.