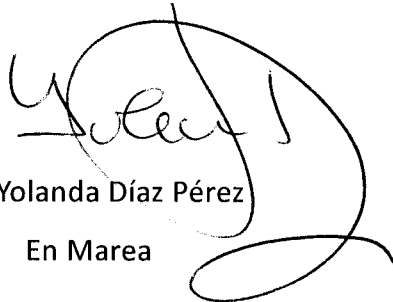


**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

El **Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea**, a iniciativa de su diputada **Yolanda Díaz Pérez**, conforme recoge el **artículo 185 del reglamento** del Congreso, presenta la siguiente **Pregunta escrita**, relativa *al inicio del estudio informativo de la actuación del by-pass de Piadela (Betanzos) en la línea ferroviaria Ferrol – A Coruña y otras actuaciones para la mejora de la línea.*

Congreso de los Diputados, 20 de diciembre de 2018



Yolanda Díaz Pérez  
En Marea

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El proceso de estudio y delimitación de los servicios de Cercanías, Media Distancia (red convencional), Media Distancia (AVANT) y Ancho Métrico susceptibles de ser calificados como obligación de servicio público culminó en 2013, consecuencia de los siguientes Acuerdos de Consejo de Ministros:

- En relación con los servicios de Cercanías: Acuerdo de Consejo de Ministros de 30 de diciembre de 2010 y el Acuerdo Complementario nº1 de fecha 18 de noviembre de 2011.
- En relación con los servicios de media distancia prestados sobre la red de ancho ibérico convencional: Acuerdo de Consejo de Ministros de 28 de diciembre de 2012.
- Y en relación con los servicios de media distancia prestados sobre la red de altas prestaciones (AVANT): Acuerdo de Consejo de Ministros de 5 de julio de 2013.

En dichos Acuerdos se señalaba la necesidad del Ministerio de Fomento de formalizar las condiciones de prestación del servicio en un contrato, así como la de revisar los servicios declarados como obligación de servicio público en un plazo de 2 años.

Así, desde el año 2012 la línea ferroviaria que une Ferrol y A Coruña está declarada como obligación de servicio público sin que hasta la fecha se haya llevado a cabo ninguna actuación seria para la modernización de la misma. En diciembre de 2018, la línea ferroviaria que enlaza Ferrol con A Coruña sigue siendo una vía de comunicación total y absolutamente residual. Desde que se construyó en 1913 no se acometieron las mejoras imprescindibles para favorecer el asentamiento demográfico, el desarrollo industrial y la apuesta por el tren como medio de transporte público, eficiente y práctico para el transporte de personas y mercancías. La conexión ferroviaria entre estas dos ciudades del Eje Atlántico Norte fue la gran olvidada en los planes de inversión e infraestructuras, gobierno tras gobierno y mandato tras mandato, lo que supone un desprecio sistemático por esta comarca y sus vecinas y vecinos.

El 20 de marzo de 2017, alcaldes y representantes políticos de varios ayuntamientos (Ferrol, Narón, Neda, Fene, Pontedeume, Miño, Betanzos, Cambre, A Coruña) hicieron pública y de forma conjunta una Declaración Institucional en apoyo al Eje Ferroviario Ferrol-A Coruña, reclamando una actuación firme y vertebradora en un trazado que hoy en día no es atractivo. En este mismo

sentido se habían pronunciado también el Parlamento de Galicia y numerosos colectivos empresariales y sociales.

Tras estas reclamaciones, el Gobierno central había proyectado la renovación de la línea A Coruña-Ferrol y en los presupuestos reservó 500.000 euros para 2017 y 3,5 millones hasta 2019. Pero a finales del año 2017 el exsecretario general de Infraestructuras, Manuel Niño, situó las mejoras en el terreno de los estudios, parcela en la que se mantiene con los poco más de 21.000 euros gastados en el plan de viabilidad del bypass de Betanzos y la previsión de licitar la redacción de un estudio informativo.

Sin embargo, estos datos confrontan con la estimación que costaría una actuación seria que hiciera esta vía atractiva, y que sería de entre 870 y 1.000 millones de euros. Esta situación de abandono por parte del Gobierno ha provocado que diversos colectivos y formaciones políticas inicien en diciembre de 2018 una nueva campaña reivindicativa por un tren digno para la ciudad.

El Foro Económico de Galicia ha llevado a afirmar que “ya tan avanzado el primer cuarto del siglo XXI, en Galicia se siguen proclamando reivindicaciones a respecto del tren que podrían ser consideradas pasadas en otras latitudes europeas o incluso españolas. Este Foro, en el estudio presentado este mes de octubre bajo el título *“Los retos para Galicia del Siglo XXI en el sistema europeo de transporte marítimo-terrestre”*, afirma que *“el sistema ferroviario de Galicia, en lo que se refiere tanto a sus infraestructuras como a la capacidad de prestación del servicio, se corresponde con un proyecto del siglo XIX dificultosamente culminado en el XX. Semejante retraso, sin actualización proyectiva relevante, como no podía ser de otra forma, revierte en la manifiesta ineficiencia del ferrocarril a día de hoy”*. Y sentencia el mismo estudio que *“no será posible una economía moderna en Galicia si no dispone de un sistema de transportes eficiente, y dentro de él ocupará un lugar principal el ferrocarril”*.

Entre las mejoras que ya propone el Foro Económico de Galicia se destacan como principales la electrificación de las vías, la unificación de los anchos y la mejora de los sistemas de tracción, que mejoran sensiblemente la cuota de velocidad de los tráficos.

Debemos recordar, además, que ya a principios de 2018, la Consellería de Infraestructuras e Vivenda de la Xunta de Galicia presentó las conclusiones del estudio encargado para evaluar las condiciones técnicas y de utilización de la línea de tren que une Ferrol con A Coruña, que deben

permitir mejorar este servicio ferroviario, y equiparar el viaje en tren al de la autopista reduciendo los tiempos actuales de la línea férrea a la mitad. Uno de los objetivos de este estudio era analizar la viabilidad del incremento de la capacidad de la vía, permitiendo cruces entre trenes que faciliten un incremento de las frecuencias. En este sentido, el informe apunta a la conveniencia de instalar tres posibles PAET (Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes), así como otras actuaciones de menor calado, como la rectificación de algunas curvas de radio reducido que, actualmente, obligan a los convoyes a aminorar la velocidad.

Según un informe de la Xunta de Galicia, unas 3.000 personas se desplazan a diario, entre A Coruña y Ferrol, por motivos de trabajo o estudios. Pero solamente 167 utilizan el ferrocarril. Con los peajes de la autopista, los gastos por usuario pueden llegar a los 2.000 euros al año, una cantidad imposible de asumir por estudiantes, pensionistas y muchas personas trabajadoras.

Por todo lo expuesto, el Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea presenta la siguiente PREGUNTA ESCRITA

- 1. ¿Cuándo tiene previsto iniciar el Gobierno la redacción del estudio informativo de la actuación del by-pass de Piadela (Betanzos) en la línea ferroviaria Ferrol-A Coruña, actuación dotada con 200.000 euros en los Presupuestos Generales del Estado de 2018?*
- 2. ¿Tiene previsto el Gobierno incluir en la Ley de Presupuestos Generales del Estado de 2019 una dotación presupuestaria suficiente de cara al inicio inmediato en la ejecución del proyecto de construcción del by-pass de Piadela (Betanzos)? En caso afirmativo, ¿cuál será la partida a incluir? En caso negativo, ¿qué motivos argumenta el Gobierno para para no dotar presupuestariamente una obra necesaria para la comunicación entre las ciudades de Ferrol y A Coruña, y demandada por la totalidad de las fuerzas políticas?*
- 3. ¿Tiene previsto el Gobierno llevar a cabo la mejora del trazado en radio de curvas para mejorar la velocidad y seguridad de los servicios? En caso afirmativo, ¿cuándo tiene previsto iniciar esta actuación? ¿Cuál será el coste estimado de la misma?*

4. *¿Contempla el Gobierno llevar a cabo actuaciones de desdobles de la línea en diferentes tramos para evitar limitaciones en el cruce de trenes y mejorar con ello el servicio con horarios más cadenciados? En caso afirmativo, ¿cuándo tiene previsto iniciar esta actuación? ¿Cuál será el coste estimado de la misma?*
5. *¿Tiene previsto el Gobierno electrificar la línea para permitir la circulación de trenes con mejores prestaciones, menor impacto ambiental y mayor seguridad? En caso afirmativo, ¿cuándo tiene previsto iniciar esta actuación? ¿Cuál será el coste estimado de la misma?*
6. *¿Contempla el Gobierno establecer apeaderos en núcleos de población importantes? En caso afirmativo, ¿cuándo tiene previsto iniciar esta actuación? ¿Cuál será el coste estimado de la misma?*
7. *¿Tiene previsto el Gobierno acondicionar terrenos para la dotación de aparcamientos disuasorios junto a estaciones y apeadero? En caso afirmativo, ¿cuándo tiene previsto iniciar esta actuación? ¿Cuál será el coste estimado de la misma? ¿En qué estaciones o ayuntamientos se habilitarán estos aparcamientos?*
8. *¿Contempla el Gobierno aumentar el número de circulaciones y mejorar las cadencias, con intervalos de tiempo fijos en función del tipo de horario? En caso afirmativo, ¿cuándo tiene previsto llevar a cabo esta actuación?*