

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre las infraestructuras ferroviarias en Extremadura.**

Congreso de los Diputados, a 3 de enero de 2019

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La situación del ferrocarril en Extremadura genera una importante preocupación en la ciudadanía de la región y quiebra de forma manifiesta los principios de igualdad, equidad y solidaridad entre todos los ciudadanos de nuestro país.

Uno de los principales problemas viene derivado del deficiente mantenimiento de las infraestructuras y del material rodante del ferrocarril, actuaciones que, como venimos denunciando insistentemente desde el Grupo Parlamentario Ciudadanos, han venido siendo secundarias en prioridad, ya que, al contrario de la inversión en nuevas infraestructuras, no “cortan cintas”: desde hace años, la mayoría de la red extremeña no solo está mantenida de forma muy precaria en cuanto al gasto y los recursos establecidos, sino que su nivel de inversión para su renovación ha sido insuficiente para preservar el servicio adecuado a prestar en la actualidad en el conjunto de la región, con lo que incluso ha ido perdiendo sus prestaciones por el paso del tiempo.

En este sentido, cabe destacar que casi 90 kilómetros de vía están actualmente en un estado en el que los trenes han de circular por ellos a velocidades muy bajas, en un intento vano de garantizar la seguridad, ya que aun así se han producido accidentes. Dichos tramos necesitan ya de una renovación completa. Por otra parte, existen estructuras, como desmontes, terraplenes, túneles y puentes en tan mal estado que imponen restricciones de velocidad a los trenes. Además, la mayor parte de la señalización es de hace décadas, lo que reduce mucho la fiabilidad y la capacidad, porque los trenes pierden mucho tiempo al cruzarse.

La seguridad depende, aún más que en otros lugares, del factor humano. Casi 500 kilómetros de vía disponen de bloqueo telefónico; es decir, que necesitan de personas en las estaciones manejando los cambios de agujas y telefoneando a las estaciones colaterales para asegurar la circulación de los trenes. Además, la mayor parte de esta red carece de radiotelefonía, lo que dificulta la comunicación entre el maquinista y las estaciones o el puesto de mando (llegando a impedirla en ausencia de cobertura de móvil). La respuesta ante incidencias es, por tanto, muy deficiente. Casi 15 estaciones tienen enclavamientos (los sistemas de seguridad que relacionan los cambios de aguja y las señales) mecánicos, accionados por palancas, una tecnología implementada desde hace decenas de años y plenamente superada en cuanto a niveles de fiabilidad y seguridad.

También a lo largo de esta red regional hay multitud de pasos a nivel sin protección de barreras o señales luminosas que han demostrado ser peligrosos, aun en áreas rurales con poco tráfico de trenes y vehículos de carretera.

Por otra parte, la única vía de altas prestaciones es entre Mérida y Badajoz, donde se pueden alcanzar potencialmente los 200 km/h, pero ningún tren extremeño puede hacerlo. Paradójicamente, fue en paralelo a este tramo también donde se situó el primero en construirse de la línea de alta velocidad. El resto de la línea entre Plasencia y Mérida avanza (o no) sin luz ni taquígrafos, y se suceden las promesas y los actos políticos, pero sin conseguir compromisos concretos de puesta en servicio: ni se sabe qué tipo de trenes usarán los tramos hábiles de la nueva línea, ni cuántos trenes y servicios serán, ni qué tiempos de viaje tendrán. Tampoco hay compromisos de fechas de la prometida mejora de la línea actual entre Madrid y Plasencia, para su conexión con los nuevos tramos.

Por último, el material rodante (los trenes) se encuentran en un estado lamentable tanto técnico como de confort. Se quedan sin potencia o con averías en puertas y aires acondicionados (incluso incendios graves para la seguridad de los usuarios) con frecuencia, teniendo los viajeros que desembarcar de los trenes y hacer recorridos por carretera; también tienen averías continuadas en baños, megafonía o máquinas de autoventa, elementos todos ellos imprescindibles en recorridos largos como los extremeños.

El pasado 1 de enero, 163 viajeros se vieron afectados ayer por una avería mecánica que se produjo en el tren de Media Distancia Badajoz-Madrid a su paso por la estación de Mérida, por lo que se vieron tirados de madrugada en medio del campo sin luz. La avería se produjo en la misma estación de Mérida, donde se sustituyó el tren por otro de reserva, lo que supuso un retraso de 55 minutos tras los que el tren continuó su marcha hasta Navalmodal de La Mata. En esta localidad se registró una nueva avería.

A mayor abundamiento, la Comisión de Fomento, en su sesión del día 13 de noviembre de 2018, aprobó la Proposición no de Ley sobre las infraestructuras ferroviarias en Extremadura, presentada por el Grupo Parlamentario Ciudadanos, en la que se instaba al Gobierno a:

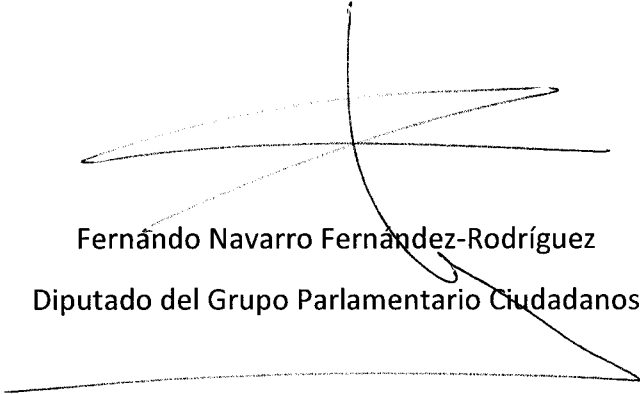
1. *«Requerir la realización internalizada desde el Ministerio y sus empresas dependientes, de estudios técnicos y económicos, de diagnóstico de gestión y reposición de activos a fin de poder priorizar los focos de inversión como punto de arranque previo a la inversión en esos entornos antes del final de este año 2018.*
2. *Presentar ante esta Cámara, en el plazo de tres meses desde la presentación de estos estudios, un plan valorado, priorizado y con fechas para la renovación de los activos ferroviarios de la infraestructura (renovaciones de vía, eliminación de bloqueos telefónicos, protección de pasos a nivel, instalación de radiotelefonía) y de sustitución/adquisición del parque de material rodante que presta servicios en Extremadura.*

3. *Asegurar de manera inmediata el adecuado mantenimiento del conjunto de material rodante que constituye el parque de trenes que prestan y prestarán servicios en Extremadura.*
4. *Informar de las fechas previstas de puesta en servicio de los tramos en ejecución de la línea de alta velocidad y de la modernización de la línea Madrid-Extremadura a través de las fórmulas legales ya establecidas para la planificación de líneas ferroviarias.*
5. *Mejorar la coordinación de los trabajos y avances del Eje Atlántico en la conexión España-Portugal, a través de la formación de una comisión bilateral específica permanente donde participen los gobiernos español y portugués, así como Adif, Renfe, Infraestructuras de Portugal y Comboios de Portugal.*
6. *Promover la creación de un puesto en Adif de coordinador comisionado del Corredor Atlántico similar al ya existente para el Corredor Mediterráneo».*

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Qué valoración hace el Gobierno del estado actual de las infraestructuras ferroviarias en Extremadura?
2. ¿Cómo valora el Gobierno el estado de los activos ferroviarios que cubren la ruta Madrid-Extremadura?
3. ¿Ha realizado el Gobierno desde el Ministerio de Fomento y sus empresas dependientes, estudios de diagnóstico de gestión sobre la línea Madrid-Extremadura? ¿Cuáles han sido las conclusiones? ¿Considera el Gobierno mejorable la gestión? ¿Qué actuaciones piensa llevar a cabo el Gobierno para mejorar dicha gestión?
4. ¿Piensa el Gobierno, desde el Ministerio de Fomento y sus empresas dependientes, realizar estudios técnicos y económicos, de diagnóstico de gestión y reposición de activos adicionales, a fin de poder priorizar los focos de inversión?
5. ¿Cuándo piensa el Gobierno realizar las inversiones necesarias?
6. ¿Dispone el Gobierno de un plan valorado, priorizado y con fechas para la renovación de los activos ferroviarios de la infraestructura (renovaciones de vía, eliminación de bloqueos telefónicos, protección de pasos a nivel, instalación de radiotelefonía) y de sustitución/adquisición del parque de material rodante que presta servicios en Extremadura?
7. ¿Considera el Gobierno que se está realizando un adecuado mantenimiento del conjunto de material rodante que constituye el parque de trenes que prestan servicios en Extremadura?
8. ¿Dispone el Gobierno de fechas previstas para la puesta en servicio de los tramos en ejecución de la línea de alta velocidad y de la modernización de la línea Madrid-Extremadura?

9. ¿Piensa el Gobierno cumplir con el mandato de la Proposición no de Ley sobre las infraestructuras ferroviarias en Extremadura, aprobada por la Comisión de Fomento en su sesión del día 13 de noviembre de 2018?



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez
Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos