

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Rosana Pastor, Diputada del Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara el presenta las siguientes preguntas relativas al **Funcionamiento de la línea C3 de cercanías entre Valencia Nord y Bunyol**, dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

La línea C3 de cercanías de Valencia, que conecta Valencia Nord con Bunyol y Utiel, es una de las que más ha sufrido el retroceso de usuarias en los últimos años, esto fue debido, en gran medida, a las supresiones de servicio y al aislamiento que sufrió debido a las obras del AVE que interrumpieron la conexión de la misma con la estación de Valencia Nord, durante un largo periodo de tiempo, finalizando en su lugar, en la estación de Sant Isidre. A ello se sumaba que estamos hablando de una línea sin electrificar y en vía única, además de un material diesel obsoleto de más de 40 años de antigüedad, ineficiente energéticamente y muy contaminante.

Hace algo mas de dos años, la línea se ha prolongado a Valencia Nord, pero pasando y realizando maniobras en Valencia Fuente de San Luis, lo que hace aumentar en tiempo de viaje en 15 minutos, y sin que tenga un beneficio para las personas usuarias la inclusión de esta parada. Evitar este retraso de 15' totalmente desincentivador para el pasaje, sería fácilmente solucionable con la apertura de un túnel que se construyó a la vez que el del Ave, y que se encuentra cerrado en la actualidad.

Desde diferentes plataformas ciudadanas, se apunta como imprescindible para mejorar el servicio en esta línea, al menos, la duplicación de la vía hasta Aldaia, y destacamos que la infraestructura ya existe prácticamente en el 80% del recorrido, ya que antes circulaba paralela la línea de Valencia a Riba.roja de Turia -cerrada en la actualidad en ese tramo y rehabilitada por FGV en otros tramos-.

Ello permitiría duplicar fácilmente la línea hasta Aldaia, aumentando el servicio. Además, es también necesario la electrificación de la línea hasta Bunyol, aumentando de ese modo la calidad del servicio prestado y la confortabilidad de las personas usuarias, además de reducir la emisión de gases contaminantes.

También es una mejora necesaria, la ampliación de la línea C3 hasta Camporrobles, que es la población que se encuentra inmediatamente después de Utiel y ultimo pueblo de la Comunidad Valenciana de esta línea y que solo dispone de tres trenes al día. Para ello sería imprescindible la rehabilitación de los 20 Km que existen entre Utiel y Camporrobles y que hoy, debido al deplorable estado de la línea, solo permite circular a 60Km/h.

Para realizar esta obra, se podrían haber utilizado las traviesas que han estado almacenadas en la propia estación de Utiel durante decenas de años y que ahora se están trasladando a otros lugares o directamente se están destruyendo. En la propia estación de Camporrobles, se han inutilizado dos vías de apartado de material, en las que, además, han desmantelado carriles y traviesas que serían necesarias para un posible aumento del servicio.

El Plan de Cercanías que el Ministerio de Fomento presentó en 2017 para Valencia, entre otras medidas, contemplaba, la electrificación y duplicación de la línea de manera inmediata y ya existía un proyecto para ello, así como el cambio de bloqueo para la gestión del servicio ferroviario. La Plataforma de Alcaldes afectados de esta línea C3, se desplazó recientemente a Madrid para elevar sus demandas al Ministerio de Fomento. En este encuentro se les comunicó que había que cambiar el proyecto y ello supondría empezar de nuevo todo el proceso para la duplicación y electrificación de la línea C3.

A tenor de lo expuesto:

¿Está previsto dentro del plan de cambio de material ferroviario que aprobó el Ministerio de Fomento, una partida para esta línea C3?

¿El Ministerio de Fomento o Adif, tienen en previsión proceder a la apertura del túnel que está construido entre Sant Isidre y Valencia Nord, a fin de evitar las demoras que desincentivan el uso del ferrocarril para llegar a Valencia?

¿Qué razones han motivado que el proyecto de duplicación y electrificación de la línea C3 de Valencia haya quedado obsoleto y en consecuencia sea necesario volver a proyectarlo desde el principio, con los consiguientes retrasos que ello ocasionará?

¿Por qué no se le dio uso a las traviesas apiladas en Utiel desde hace años, cuando hubiesen sido necesarias y de gran utilidad para mejorar la línea entre Utiel y Camporrobles?

¿Qué uso se les ha dado finalmente a esas traviesas y carriles que han sido retirados de Utiel?



¿Por qué se decidió proceder al desmantelamiento de las vías de apartado de la estación de Camporrobles, y donde ha ido a parar ese material?

-

Madrid, Congreso de los Diputados, a 11 de enero de 2019

Rosana Pastor
Diputada

C.DIP 119882 11/01/2019 13:31