

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Francisco Javier Cano Leal y Fernando Navarro Fernández-Rodríguez, Diputados del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente **pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre la planificación de las nuevas infraestructuras ferroviarias de la provincia de Cádiz.**

Congreso de los Diputados, 12 de Febrero de 2019

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El pasado 27 de enero, el Grupo Joly publicaba un artículo sobre la planificación de las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Cádiz. Así, indicaba que el error en la planificación de las nuevas infraestructuras ferroviarias de la provincia, diseñada a principios de la década de los años noventa, al limitar la puesta en uso de sólo dos vías para el trazado entre Cádiz y Sevilla y descartando así la construcción de un viario exclusivo para los trenes de Largo Recorrido, ha impedido la llegada de la alta velocidad a la provincia.

Esta circunstancia, se afirma que ha provocado también una acumulación tal de servicios que casi ha colapsado la red ferroviaria haciendo cada vez más complicada la reducción de los tiempos de viaje, tanto entre Cádiz y Sevilla, como en la conexión con Madrid.

A principios de los años 90 se realizaron varios estudios para construir un trazado independiente para la Larga Distancia, similar a la que hay en todas las líneas del AVE, a la vez que se habilitaba una doble vía anexa para el resto de los servicios ferroviarios, lo que iba a permitir la llegada a Cádiz la alta velocidad.

Nada de ello salió adelante. El proyecto acabó archivado planteándose únicamente la duplicación de la vía férrea entre Cádiz y Sevilla, con el ancho nacional y acogiendo ésta los cuatro grandes tráficos ferroviarios. No hay que olvidar que esta vía soporta cada día cerca de dos centenares de circulaciones de todo tipo, lo que la convierte en una de las más densas de toda la red nacional de ferrocarriles, a lo que en su momento habrá que incluir el tranvía metropolitano en la Bahía.

La posibilidad, tras una hipotética decisión puramente política, de que se pueda dar marcha atrás a este diseño y, frente al mismo, se apueste por un trazado alternativo para la Larga Distancia, denegado hace un cuarto de siglo, no deja de ser un sueño imposible de cumplir. El problema ya no sería sólo la inversión a realizar sino las evidentes dificultades técnicas producto de lo ya construido en la red: túneles a lo largo de todo el trayecto sin posibilidad de ampliación y falta de suelo para duplicar en viario en las estaciones de algunas localidades. Los inconvenientes son varios a lo largo de todo el recorrido, comenzando en la misma terminal de Sevilla. Expertos en infraestructura ferroviarias destacan que "el túnel de San Bernardo debió ser construido con cuatro vías, tal como se pensó en un principio: dos para la

Larga Distancia, sin andenes en esta estación (la anterior a Santa Justa), y otras dos para trenes con parada", lo que finalmente no se hizo.

Tras ello, siguieron los despropósitos como la construcción de estaciones de Cercanías con sólo dos vías y el cuello de botella que supone Dos Hermanas.

Ya en la provincia de Cádiz, el lento desarrollo de la duplicación de la vía férrea obvió el trazado exclusivo para la Larga Distancia hoy ya inviable con los túneles en servicio en Puerto Real, San Fernando y Cádiz, o el paso elevado que cruza parte de Jerez de la Frontera. Todo bien planificado hubiera permitido la instalación de cuatro vías.

De esta forma, no queda más que asumir que el trazado ferroviario entre Cádiz y Sevilla va a quedar tal cual está hoy, y que las futuras reducciones en los tiempos de viajes sólo llegarán cuando el servicio esté al cien por cien de sus posibilidades, sin contar la incidencia, hipotéticamente negativa, que tendrá el uso de la red por parte del tranvía metropolitano en una fecha aún indeterminada.

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

1º.- ¿Cuáles son las prioridades de la planificación de las infraestructuras ferroviarias en la provincia de Cádiz para los próximos años?

2º.- ¿En qué medida se verán afectadas las líneas que unen Cádiz con Sevilla y con Madrid?

3º.- ¿Cuándo se va a coordinar la llegada de trenes a la parada del aeropuerto de Jerez con la salida de aviones?

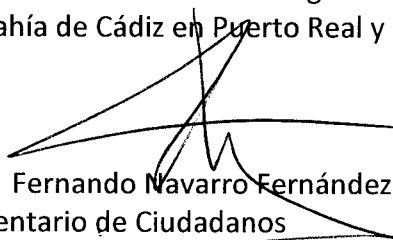
4º.- ¿Cuál es el plazo de ejecución de obras de modernización del tramo Algeciras-Bobadilla?

5º.- ¿Ha descartado completamente el Ministerio de Fomento la llegada del Ave a Cádiz?

6º.- ¿Qué plazos se han previsto en la conexión ferroviaria del Centro Logístico de Jerez con las instalaciones de la Autoridad Portuaria de la Bahía de Cádiz en Puerto Real y Cádiz?



Francisco Javier Cano Leal



Fernando Navarro Fernández-Rodríguez

Diputados del Grupo Parlamentario de Ciudadanos