



## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ISIDRO MANUEL MARTÍNEZ OBLANCA, diputado de FORO, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, de conformidad con lo previsto en el artículo 190 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes PREGUNTAS AL GOBIERNO, con ruego de RESPUESTA POR ESCRITO:

La libre circulación de personas y mercancías en Europa requiere la transformación progresiva al ancho internacional (UIC) del ferrocarril español, lastrado hoy día por la vieja concepción autárquica del ancho diferenciado, conocido como ancho ibérico o ancho Renfe, que aún perdura en las estrategias empresariales de esta veterana empresa pública, cuya actividad fue siempre unida al carácter de monopolio hasta la aprobación de las Directivas de liberalización del transporte ferroviario en Europa que ponen fin al mismo, monopolio cuyos pésimos resultados en el transporte ferroviario de mercancías en España son la mejor expresión del fracaso de la gestión de Renfe.

Hace dos meses, el ministerio de Fomento anunció la adjudicación del concurso Renfe para la adquisición de trenes de alta velocidad para viajeros por importe de 768 millones de euros, incluido el mantenimiento durante 30 años (22,5 millones por tren y 2,49 euros por kilómetro y tren en mantenimiento). Una cifra que implica una baja del 28% respecto al presupuesto base de 1.095 millones. En el caso de que Renfe opte por comprar los 15 trenes de alta velocidad adicionales y lleve el mantenimiento hasta los 40 años, ejerciendo la prórroga de 10 años que prevé el contrato, la factura subirá a 1.491 millones.

Sin embargo, no se conocen las previsiones de Renfe de adquisición de unidades ferroviarias -locomotoras y vagones- de ancho internacional (UI) para el transporte de mercancías por ferrocarril, con objeto de potenciar este modo de transporte que se encuentra en franca decadencia en España.

Por todo ello, el diputado de FORO, Isidro Martínez Oblanca, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, formula al Gobierno las siguientes preguntas de las que desea obtener respuesta por escrito:

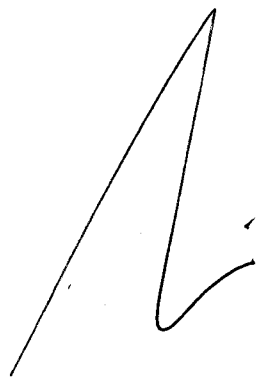
1.- ¿En qué situación se encuentra la renovación del material móvil de Renfe para dotar a esta empresa pública de locomotoras y vagones de ancho internacional que permitan impulsar la transformación del ferrocarril español al ancho UIC iniciada en el PIT (Plan de Infraestructuras Ferroviarias del Transporte) 2000-2010 del Gobierno de España presidido por José María Aznar y que fue paralizada por el Gobierno de José Luis Rodríguez Zapatero?

2.- ¿Cuál es el parque de locomotoras y vagones de ancho internacional (UIC) del que dispone Renfe en la actualidad?

3.- ¿Qué presupuestos tiene Renfe en el año 2017 y siguientes para la adquisición de locomotoras y vagones de ancho internacional que le permitan aprovechar las oportunidades que se abren al ferrocarril español con la introducción progresiva del ancho UIC en la red ferroviaria nacional?

4.- ¿Piensa la dirección de Renfe aplicar los ahorros obtenidos en el concurso de trenes de alta velocidad para viajeros -unos 300 millones de euros- para empezar a modernizar la flota de locomotoras y trenes de mercancías en ancho internacional (UIC)?

Madrid, 20 de febrero de 2017



Fdo: Isidro Martínez Oblanca