

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. ANTONIO TREVÍN LOMBÁN, Diputado por Asturias, perteneciente al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en el Art. 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes preguntas para que le sean contestadas por escrito.

La pretensión de pronta apertura de la variante de Pajares para tráfico de viajeros y mercancías se ha visto violentamente truncada por el comunicado hecho público por el Ministerio de Fomento el pasado 31 de marzo. En él se plantea un radical cambio de criterio respecto al ancho de vía para la misma. Días después, la presentación del proyecto de Presupuestos Generales del Estado para 2017, además de exhibir un déficit de ejecución presupuestaria en el 2016 de más del 70% sobre dicha obra, determina el cambio del ancho de vía, del ibérico al internacional, y planifica las anualidades para la variante de Pajares, que no estará así concluida, al menos, hasta 2021.

Semejante decisión, derivada de un caprichoso pacto político-electoral entre Foro Asturias y el Partido Popular, que ahora parece camino de hacerse realidad, comporta un radical cambio de criterio por parte del Gobierno de España -dado que a lo largo de estos años los dos ministros del Partido Popular afirmaron el ancho ibérico para esta infraestructura-, y no puede más que calificarse, si no de burla, de un despropósito descomunal y de un atentado al progreso de Asturias.

Dado que actualmente las mercancías en España se mueven por red convencional y que el estado de la técnica no permite contar con trenes de mercancías adaptables a anchos de vía diferentes en un mismo trayecto, utilizar el ancho internacional para la variante implica, en la práctica expulsar de la misma a las mercancías, condenando a estas a utilizar la citada rampa de Pajares, con más de 130 años, para entrar y salir de Asturias.

Impedir a las mercancías utilizar la variante es además un enorme despilfarro de dinero público, pues en lugar de optimizarla, aprovechándola para los diferentes tráficos de entrada y salida a la Meseta, se limitará sólo a viajeros que representan menos de la mitad de los tráficos que entran y salen de Asturias por ferrocarril.

Despilfarro de fondos públicos porque va a exigir gastar, de entrada -como el proyecto de Presupuestos generales del Estado 2017 ya reconoce-, 145 millones de euros en parchear la actual comunicación ferroviaria entre Asturias y León, que está estructuralmente más que amortizada, que lleva mucho tiempo sin una conservación integral, y que tenerla en servicio -incluso en precarias condiciones- va a exigir inversiones constantes, obligando al mantenimiento simultáneo de dos infraestructuras para la misma comunicación.

C.DIP 30231 11/04/2017 17:11

Además de despilfarro, semejante decisión implica la renuncia a un mejor servicio; contradice el carácter mixto de la red ferroviaria Palencia- Gijón/ Avilés que proclamó la Unión Europea a través del Reglamento (UE) nº 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transportes. Significa también renunciar a las grandes oportunidades que en términos de eficiencia y ahorro de costes en el transporte de mercancías reportaría la utilización de la variante: posibilidad de incrementar sustancialmente la carga remolcada, de utilizar trenes más largos, de acortar el recorrido, de absorber tráficos de la carretera al ferrocarril, de hacer el transporte más sostenible, de minorar los costes económicos y ambientales, etc. Renunciar al uso mixto de la variante de Pajares es renunciar al desarrollo del potencial multimodal, logístico e industrial de Asturias, obteniendo como única ventaja, la rebaja en apenas 5 minutos del trayecto para viajeros.

A la vista de todo ello resultaría incomprensible que una obra descomunal de ingeniería se ponga al servicio de la satisfacción de caprichos y obsesiones particulares de quienes auspician semejante ocurrencia, ajena a la racionalidad técnica, el provecho económico, la mejora de las comunicaciones y el interés general que desde la acción política e institucional se debe defender.

Por todo ello se formulan las siguientes preguntas:

-Si se llevare a efecto la implantación del ancho internacional en la variante de Pajares impidiendo el paso de las mercancías por la misma, ¿cuáles serían las consecuencias para los puertos de interés general dependientes del Estado en Asturias en términos de competitividad, captación de clientes y tráficos, y limitaciones al desarrollo del transporte multimodal vinculado a los mismos?

-Si el transporte de mercancías de Asturias con la Meseta siguiera abocado a la utilización de la rampa de Pajares, renunciando a la utilización a tal fin de la variante, ¿cuál sería el impacto de esa decisión en términos de mayores emisiones de diferentes contaminantes a la atmósfera y específicamente en las mayores emisiones de gases de efecto invernadero causantes del cambio climático que podrían evitarse utilizando la variante?

-¿Cuál sería el mayor coste de mantenimiento anual de las infraestructuras que supondría el utilizar la rampa de Pajares para el transporte de mercancías y la variante exclusivamente para viajeros?

-¿Cuál es el importe de las ayudas europeas concedidas hasta la fecha para la ejecución de la variante ferroviaria de Pajares?

-¿Cuáles serían las consecuencias sobre las ayudas europeas concedidas para la ejecución de la variante que traería consigo el impedir en la misma el tráfico mixto que el Reglamento 1315/2013 (UE) de 13 de diciembre prescribe?

-¿Cuándo piensa el presidente del Gobierno o el ministro De la Serna responder a las solicitudes de reunión cursadas por el Gobierno de Asturias para dar las explicaciones pertinentes a todos los asturianos de semejantes virajes en la variante de Pajares?

-¿Qué actuaciones habría que llevar a cabo para lograr un acondicionamiento integral de la rampa de Pajares? ¿Qué coste comportarían? ¿Sería posible abordar tales actuaciones sin interrumpir los tráficos? Si fueren necesarias tales interrupciones, ¿cuánto se prolongarían en el tiempo?

- ¿Cuál es la opinión de la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria, como autoridad responsable de dicha seguridad, de la situación y perspectivas de continuar utilizando la rampa de Pajares para el transporte de mercancías de entrada y salida entre Asturias y la Meseta?

- En el actual estado de las obras de la variante de Pajares, ¿qué medidas de desmontaje, desmantelamiento o modificaciones habría que llevar a cabo para colocar el ancho internacional? ¿Qué coste tendrían las actuaciones a llevar a cabo como consecuencia del cambio de criterio del Gobierno de España sobre el ancho de vía?

- En el actual estado de las obras de la variante de Pajares, ¿qué específicos contratos y actuaciones se necesitarían para ponerla en servicio en ancho ibérico? ¿Y en ancho internacional?

- ¿Cuál sería el retraso para la puesta en servicio de la variante de Pajares en el que se incurriría por el cambio de criterio del Gobierno de España en cuanto al ancho de vía?

- ¿Para qué fecha tiene el Ministerio de Fomento prevista la apertura de cada uno de los túneles de la variante de Pajares?

En el Congreso de los Diputados, a 11 de abril de 2017



EL DIPUTADO  
ANTONIO TREVÍN LOMBÁN

PORTAVOZ DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA  
81-F-mas-29