

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ BELLO, *Diputado del GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA*, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que solicita **respuesta por ESCRITO relativa a la necesidad de mantener los servicios ferroviarios de mercancías entre Alcoa (San Cibrao) y Amorebieta para el traslado de aluminio.**

El Convenio suscrito entre Renfe y la empresa multinacional Alcoa en relación a los servicios ferroviarios de mercancías para trasladar aluminio desde la factoría de San Cibrao (A Mariña, Lugo) hasta Amorebieta en el País Vasco, llega a su fin próximamente, el 31 de mayo.

Aunque los servicios son insuficientes y se reducen a un tren durante cinco días a la semana, son de vital importancia para la actividad económica-industrial de la comarca de A Mariña lucense, donde se asienta la factoría de Alcoa. Según datos de la propia empresa, cada año parten de la fábrica de San Cibrao unas 80.000 toneladas de placa de aluminio con destino a Amorebieta.

Por su relevancia económica, cabe deducir que habrá una nueva ronda negociadora, y queremos pensar que se mantendrá el transporte ferroviario de mercancías. Aunque sea raquítico. La franja cantábrica posee áreas de significativo peso económico-industrial que precisan de buenos medios de transporte.

Sin embargo, el fin del Convenio ha generado cierta inquietud debido a los precedentes de recortes en servicios ferroviarios que Renfe está practicando.

La suspensión de los servicios ferroviarios de mercancías sería una pésima noticia desde muchos puntos de vista. No solo por la cuestión económico-industrial, sino porque la alternativa sería el transporte por carretera, lo que supondría poner en circulación unos 150 camiones a la semana con los consiguientes problemas que conllevaría. Sería una pésima noticia para el tráfico de una comarca que padece un enorme déficit en materia de infraestructuras, sean viarias o ferroviarias.

De suspenderse el transporte ferroviario de mercancías, los camiones tendrían que circular por la denominada carretera de la Costa, que en realidad está conformada por un puzzle de tres carreteras. La más moderna: la Transcantábrica, la autovía A-8 no atraviesa toda la costa. Discurre entre Ribadeo y Barreiros, llega hasta Barreiros para después continuar hasta Vilalba. A Mariña lleva muchos años esperando por el tan traído y llevado corredor Barreiros-San Sadurniño, que sería la compensación por el desvío de la autovía A-8 hacia el interior. Sin embargo, sigue siendo objeto de meras especulaciones y anuncios que nunca se hacen realidad.

La cuestión es que para continuar por la costa cantábrica hasta San Cibrao habría que tomar en Barreiros la vetusta y obsoleta N-642 ya que una vez que la A-8 se mete por el interior, sólo puede cogerse la N-642, vial que no reúne las condiciones para absorber, en caso de que sucediese, un volumen de tráfico pesado de esas cifras. Su firme presenta numerosas deficiencias. Por no hablar de los numerosos cruces, enlaces y desvíos de la N-642 a lo largo de su trayecto. Además de que pasa por multitud de núcleos habitados.

En conclusión, la alternativa para el transporte de mercancías en A Mariña no es la carretera como acabamos de explicar, debe impulsarse e incentivarse el transporte ferroviario de mercancías por el Cantábrico porque existe un eje industrial que lo necesita.

Por todo lo expuesto, se formulan las siguientes preguntas:

¿Va el Ministerio de Fomento (Renfe Operadora) a renovar el Convenio que expira el 31 de mayo con Alcoa para continuar con los servicios ferroviarios de mercancías entre San Cibrao (A Mariña) y Amorebieta para transportar aluminio de la factoría de Alcoa?

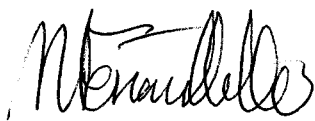
¿Comparte que no sólo se debe mantener este necesario servicio en un área de importante peso económico-industrial sino que se debería apostar por incentivar e impulsar el transporte de mercancías por el Cantábrico? ¿No cree que el transporte de mercancías es fundamental en áreas de relevante tejido industrial como es la zona del noroeste cantábrico?

¿Garantiza el Ministerio el mantenimiento de este transporte ferroviario de mercancías?

¿Es consciente de que no existe una adecuada alternativa por carretera debido a la incapacidad de la N-642 de absorber una previsión tan voluminosa de transporte de camiones? Además, ¿Es consciente del lamentable estado de este vial, que en muchas partes de su recorrido parece una travesía urbana? ¿Es consciente de los enormes problemas de tráfico que generaría una circulación tan grande de camiones?

¿Qué disposición tiene el Ministerio a mejorar el tren de mercancías de FEVE por el Cantábrico?

30 de mayo de 2017.



Miguel Anxo Fernández Bello
Diputado Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea