

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Luis Salvador García, Diputado 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 al Ministerio de Fomento sobre sus actuaciones para acabar con el aislamiento ferroviario que sufre Granada desde el 7 de abril de 2015.**

Congreso de los Diputados, 22 de junio de 2017

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 7 de abril de 2015 se cortó a la circulación de trenes el tramo Antequera-Granada para agilizar y abaratar las obras de los dos tramos en los que la línea de Alta velocidad en construcción entre estas ciudades afecta a la línea convencional: el paso por Loja y la entrada en Granada.

El plazo del corte era de cinco meses durante los cuales, habría un transbordo con autobús entre la estación de Granada y la de Antequera-Santa Ana. Desde allí los viajeros continuarían en trenes AVE a Madrid o Barcelona y en trenes de media distancia hacia Sevilla, Córdoba, Málaga o Algeciras. Granada sólo tendría 3 o 4 pares de trenes cada día a Almería y un tren nocturno a Barcelona que se suprimió poco después por obras en Valencia y no se volvió a restablecer cuando terminaron estas.

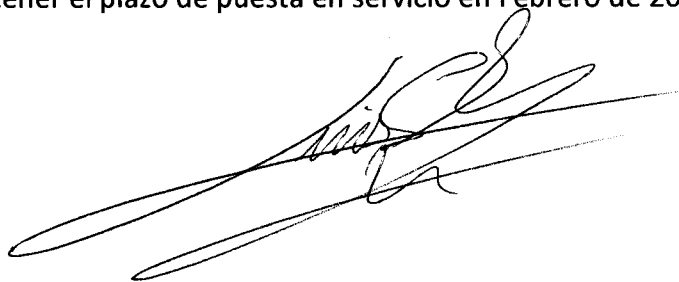
Han pasado más de dos años y Granada, una de las ciudades más emblemáticas de España sigue aislada por ferrocarril del resto de España (salvo Almería) y no hay previsión alguna sobre cuándo volverá a estarlo. Se ha perdido una importante cantidad de viajeros de una conexión ferroviaria relativamente buena y el daño a la imagen del ferrocarril, a la ciudad de Granada y a la marca España y sobre todo a los ciudadanos es enorme.

¿Cómo hemos podido llegar a este despropósito?. Ante la falta de transparencia a que nos tiene acostumbrados Fomento han aparecido en prensa y blogs, noticias sobre una falta de entendimiento con la adjudicataria de uno de los tramos, problemas de la autorización medioambiental en unas obras menores... problemas administrativos a los que suele aludir el Ministerio de Fomento para excusar la falta de previsión e información.

Parece que el corte del tráfico ferroviario fue precipitado dado que el contrato de obras de uno de los tramos tiene fecha de 8 de marzo de 2015 con más de un 50 % de baja, apenas un mes antes del corte.

En base a la exposición anterior tengo a bien formular las siguientes preguntas:

- ¿Con qué criterios se procedió al corte de la línea ferroviaria solo un mes después de contratar una obra tan compleja sin tener claro cómo y cuándo se iba a restablecer la circulación?
- ¿Cuáles han sido las incidencias contractuales y los demás contratiempos, como retrasos en permisos que han retrasado las obras?
- ¿Por qué no se ha restablecido el trenhotel Barcelona-Granada?
- ¿Cuándo se va a informar en tiempo real a través de internet, ya sea en la página web de Adif o del Ministerio de Fomento, sobre las actuaciones de alta velocidad, como ya lo hacen los países de nuestro entorno como el Reino Unido (HS2) y Francia (TGV), de modo que se expliquen las actuaciones que se llevan a cabo y los problemas que van surgiendo y que modifican los plazos o las actuaciones, de manera que sea entendible por toda la población, para así tener la máxima transparencia e información accesible y pública en los proyectos de inversiones de alta velocidad?
- Tras trasladar la fecha de puesta en marcha del servicio de AVE Granada-Antequera de otoño de 2017 que dio el entonces ministro Rafael Catalá, a febrero de 2018 que ha dado el actual ministro de Fomento don Iñigo Ruíz de la Serna. Y ante los rumores que circulan de que puede el Gobierno estarse planteando un nuevo retraso hasta muy avanzado el verano de 2018, ¿está a día de hoy el ministerio de Fomento en condiciones de asegurar que se va a mantener el plazo de puesta en servicio en Febrero de 2018?



Luis Salvador García
Diputado del Grupo Parlamentario de Ciudadanos