

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de la Cámara, se presentan las siguientes preguntas dirigidas al Gobierno para las que se solicita respuesta escrita, sobre **la mejora de servicios ferroviarios cotidianos y de infraestructura en la línea Plasencia – Cáceres - Mérida – Badajoz, así como sus conexiones con Madrid, Portugal, Castilla la Mancha y Andalucía.**

El ferrocarril de viajeros debe de tener como misión integrarse y dar servicio a la movilidad cotidiana de la ciudadanía de nuestro país, para lo que es preciso disponer de trenes rápidos y frecuentes por un lado, y estaciones intermodales con centralidad urbana por el otro. Sin servicios céntricos pensados para todos los usuarios, especialmente aquellos que acceden a las estaciones a pie, en bicicleta o en otros modos de transporte público, el ferrocarril no podrá integrarse en la mayoría de los desplazamientos ni podrán ser aprovechadas plenamente sus ventajas ambientales, sociales y territoriales. En caso contrario puede generarse un ferrocarril ineficiente y menos inclusivo.

En concreto, las infraestructuras ferroviarias de casi todo el oeste peninsular adolecen de falta de inversiones para su mejora y mantenimiento, siendo **Extremadura la única comunidad autónoma que no dispone de ningún tramo ferroviario electrificado en la actualidad, ni de proyecto de electrificación a corto plazo.** Como consecuencia de la falta de modernización y de servicios, el ferrocarril extremeño se encuentra en una grave crisis y ha perdido el 40% de sus usuarios sólo en un año, de 2015 a 2016, según CCOO. Además existen proyectos para alejar las estaciones de los núcleos urbanos de Cáceres, Plasencia y Mérida, medidas que debilitarían aún más la competitividad del servicio actual o potencial respecto el transporte por carretera.

Un primer avance para lograr el éxito y solucionar problemas en las dimensiones antes mencionadas se torna necesario que se potencien los corredores más importantes, dotando de servicios a las infraestructuras existentes junto con un plan de electrificación del transporte ferroviario que permita hacer frente a la actual crisis energética. Además en Extremadura se encuentra muy avanzada una nueva plataforma para alta velocidad entre Badajoz y Plasencia, paralela al maltrecho trazado convencional; mientras que la línea convencional Plasencia – Madrid puede hacerse competitiva más fácilmente al disponer ya de un trazado apto a los 140-160 km/h de velocidad. De hecho el Ministerio baraja combinar ambas infraestructuras para modernizar el servicio ferroviario en Extremadura.

Teniendo en cuenta todo ello, se formulan las siguientes preguntas:

- ¿Tiene el Gobierno diseñado un mínimo de frecuencias diarias entre Plasencia – Cáceres – Mérida - Badajoz, así como conexiones con otras comunidades, para adaptarse a las necesidades de movilidad cotidiana de los extremeños y extremeñas?
- ¿Tiene el Gobierno previsto la electrificación de algún tramo de la red ferroviaria extremeña, sea convencional y/o de la nueva plataforma de alta velocidad?
- ¿Tiene el Gobierno algún plan para mejorar la conectividad y accesibilidad urbana de las principales estaciones extremeñas?
- ¿Tiene el Gobierno previsto electrificar esta línea con una tensión compatible con los ferrocarriles de Portugal y con el AVE (25.000 V en corriente alterna)?
- ¿Contempla el Gobierno la posibilidad de enlazar la red ferroviaria extremeña con el AVE existente en Toledo (desde Torrijos) o en Brazatortas como alternativa al establecimiento de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad entre Plasencia y Madrid?
- ¿Qué calendarios se barajan para las acciones anteriores en caso de haberse previsto?

Palacio del Congreso de los Diputados, a 26 de julio de 2017



Félix Alonso Cantorné

(En Comú Podem)

Diputado GCUP-EC-EM