

## 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, referida a la **Red Básica Ferroviaria Española, inserta en la Red Básica Ferroviaria Transeuropea**, a definir en 2023 y a poner en servicio en 2030, en conformidad con el Reglamento (UE) 1315/2013 relativo a las Orientaciones de la Unión Europea para las Redes de Transporte y con el Reglamento (UE) 1316/2013 "Conectar Europa" y referido a la financiación de las propuestas contenidas en el reglamento anterior, y **en orden a cumplir el acuerdo de reducir las emisiones de gases con efecto invernadero provocadoras del cambio climático, en el horizonte de 2050, en el 60% dentro del sector del transporte.**

Como indica la Coordinadora Estatal por el Tren Público, Social y Sostenible en su Manifiesto de Avilés, aprobado el 8 de julio de 2017, el tren es el medio de transporte más eficiente y respetuoso con el medio ambiente, el que mayor servicio presta a la sociedad y el que mejor vertebraba el territorio.

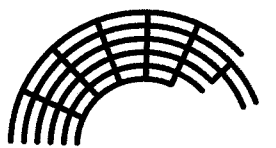
Sin embargo la política de transporte del Ministerio de Fomento prima el automóvil, el camión y el avión, considerando que la carretera es el modo universal de transporte y que la aviación es su principal complemento. Mientras, en el caso del ferrocarril se abandona el tren normal apostando por el criterio del "Todo AVE". Se genera así una política de transporte elitista, ineficiente e insostenible que responde al interés de una ínfima parte de la sociedad española, menospreciando las necesidades de la gran mayoría de la población.

De esta forma, el 70% de las inversiones en infraestructura ferroviaria se ha destinado al "Todo AVE", que utiliza solamente el 4% de las personas, mientras que únicamente el 30% de la inversión se ha aplicado al ferrocarril normal, utilizado por el 96% de las personas que viajan en tren.

A su vez, las recientes declaraciones en Valencia del presidente del Gobierno, Mariano Rajoy, y las del ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, en Talavera de la Reina, demuestran que el Gobierno está preparando con el resto de gobiernos estatales de la Unión Europea y con la Comisión Europea su diseño de lo que será la Red Básica Ferroviaria Transeuropea en España. Todo ello hasta el momento sin la debida publicidad y sin ofrecer información al Congreso de los Diputados.

El modelo de ferrocarril que necesita España, situándolo en los criterios defendidos por la Unión Europea a partir de los reglamentos antes citados, se resume en las siguientes características técnicas:

- 1.- Líneas de tráfico mixto para personas y mercancías.
- 2.- Estaciones en el mundo rural, porque las líneas de la Red Básica Ferroviaria no pueden prestar únicamente servicio a las grandes aglomeraciones urbanas.
- 3.- Estaciones en el centro de las ciudades para facilitar el acceso a las mismas a pie, en bicicleta y en transporte público colectivo.
- 4.- Intercambiadores de transporte para las personas en las estaciones ferroviarias, ya que potencian las funciones esenciales del sistema multimodal de transporte.
- 5.- Plataformas intermodales ferroviarias en las proximidades de las ciudades, nodos de transporte, puertos secos y puertos marítimos, para el transporte de mercancías.
- 6.- Líneas con vía doble electrificada en corriente alterna, aunque las que tengan electrificación en corriente continua pueden continuar con la misma, dado que las cabezas tractoras de los trenes y los trenes con motorización distribuida pueden servirse de la tecnología de captación de la electricidad de catenarias dotadas con diversos tipos de electrificación.
- 7.- Líneas dotadas de señalización tipo Etc's, sistema europeo de control de trenes, y de gestión de tráfico Ertms, sistema europeo también, que permite, en sus diversos niveles 1, 2 y 3, utilizar como respaldo de seguridad los sistemas de señalización antiguos existentes en las líneas. Señalización y gestión del tráfico ferroviario que facilitan la circulación de 350 trenes diarios por todas las líneas de la red, permitiendo simultáneamente trenes de cercanías, trenes regionales, trenes de grandes distancias y trenes de mercancías.
- 8.- Las líneas con anchos diferentes al normal europeo de 1.435 mm, es decir las líneas con ancho ibérico de 1.668 mm o con ancho métrico de 1.000 mm, no tienen por qué cambiar de ancho dado que en España poseemos tecnologías para el cambio de ancho tanto destinadas a la infraestructura como destinadas a los trenes, locomotoras, coches y vagones.
- 9.- Velocidades medias de 165 km/h en los trenes más rápidos donde la velocidad máxima será de 200-220 km/h. Esta velocidad máxima permite un uso razonable de la energía y una gran reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero en el transporte.



GRUPO PARLAMENTARIO CONFEDERAL  
**UNIDOS PODEMOS**  
EN COMÚ PODEMIEN MAREA

Por todo ello, se formulan las siguientes preguntas:

- ¿Qué líneas férreas existentes en la actualidad en España se incluyen en la propuesta de Red Básica Ferroviaria Española efectuada por el Gobierno de España a la Comisión Europea?
- ¿Qué líneas hoy cerradas a la circulación de trenes se recuperan para incorporarse a dicha red?
- ¿Qué estaciones situadas en las cabeceras de comarcas rurales se recuperan al servicio en la propuesta efectuada por el Gobierno de España a la Comisión Europea dentro de la red referida?
- ¿Qué nuevas estaciones se abren en el mundo rural para lograr que las líneas de tren presten servicio a las poblaciones de los municipios por donde discurren?
- ¿Qué intercambiadores modales existentes o de nueva construcción se contemplan en las ciudades y aglomeraciones urbanas dentro de la propuesta?
- ¿Qué plataformas intermodales existentes o de nueva construcción se refieren en la propuesta?
- ¿Qué tipo de electrificación se instalará en las líneas que aún permanecen sin electrificar tanto con servicio de transporte en la actualidad como las hoy cerradas pero que se recuperan para el servicio?
- ¿Qué líneas se prevén para la instalación del nivel 3 del sistema Ertms?
- ¿Qué líneas dispondrán del sistema Ertms nivel 2 y cuales quedarán con el Ertms nivel 1?
- ¿Qué nuevos servicios de trenes de cercanías están previstos?
- ¿Qué nuevos servicios de trenes regionales están previstos?



Palacio del Congreso de los Diputados,  
En Madrid, a 18 de septiembre de 2017.

Alberto Garzón Espinosa  
(Izquierda Unida)  
Portavoz GCUP-EC-EM

Eva García Sempere  
(Izquierda Unida)  
Diputada GCUP-EC-EM

Félix Monso Cantorné  
(En Comú Podem)  
Diputado GCUP-EC-EM

Yolanda Díaz Pérez  
(En Marea)  
Diputada GCUP-EC-EM