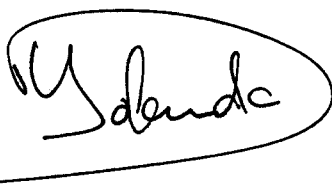


**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

El **Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos – En Comú Podem – En Marea**, a través de su diputada **Yolanda Díaz Pérez**, de conformidad con lo establecido en el **artículo 185 del Reglamento**, presenta la siguiente **pregunta escrita** relativa al incremento de tarifas y actuaciones previstas en la línea ferroviaria que une A Coruña y Ferrol.

Congreso de los Diputados, 10 de enero de 2018



Yolanda Díaz Pérez

En Marea

## EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 20 de marzo de 2017, alcaldes y representantes políticos de varios ayuntamientos (Ferrol, Narón, Neda, Fene, Pontedeume, Miño, Betanzos, Cambre, A Coruña) hicieron pública y de forma conjunta una Declaración Institucional en apoyo al Eje Ferroviario Ferrol-A Coruña, reclamando una actuación firme y vertebradora en un trazado que hoy en día no es atractivo. En este mismo sentido se habían pronunciado también el Parlamento de Galicia y numerosos colectivos empresariales y sociales.

Sin embargo, a día de hoy, el Gobierno se escuda en que es la falta de consenso social lo que ha evitado actuaciones de mejora en esta línea ferroviaria centenaria. Y el Ministerio de Fomento tan sólo se plantea una intervención por fases en la línea.

De hecho, la única actuación anunciada por los representantes del Gobierno, concretamente por el Secretario de Estado de Infraestructuras, Julio Gómez-Pomar Rodríguez, en el Senado y por el Secretario General de Infraestructuras, Manuel Niño, en el Congreso, en el mes de diciembre de 2017, es una renovación de esta línea ferroviaria de baja intensidad, ya que sólo se está trabajando en la mejora de la línea existente con modificaciones de menor calado, como el by-pass de Betanzos. Hasta la fecha, el Ministerio de Fomento sólo ha informado de que se ha completado el estudio de viabilidad del by-pass de Betanzos y que se tiene previsto el inicio del estudio informativo.

Hay que recordar que el Gobierno había consignado en los Presupuestos Generales del Estado para 2017 una partida de 500.000 euros para la elaboración de los estudios de la variante de Betanzos, partida que no se ha ejecutado, al igual que los 4 millones de euros restantes que tenía previsto el Gobierno invertir en la mejora de la línea ferroviaria.

Sin embargo, estos datos confrontan con la estimación que, según el Gobierno, costaría una actuación seria que hiciera esta vía atractiva, y que sería de entre 870 y 1.000 millones de euros.

Así que, tras la inactividad del Gobierno, en enero de 2018, la línea ferroviaria que enlaza Ferrol con A Coruña sigue siendo una vía de comunicación total y absolutamente residual. Desde que se construyó en 1913 no se acometieron las mejoras imprescindibles para favorecer el asentamiento demográfico, el desarrollo industrial y la apuesta por el tren como medio de transporte público, eficiente y práctico para el transporte de personas y mercancías.

La conexión ferroviaria entre estas dos ciudades del Eje Atlántico Norte fue la gran olvidada en los planes de inversión e infraestructuras, gobierno tras gobierno y mandato tras mandato, lo que supone un desprecio sistemático por esta comarca y sus vecinas y vecinos.

Sin embargo, esto no ha impedido que Renfe haya incrementado los precios de los billetes con el comienzo del año. Si bien el pasado año el viaje más económico era el que partía de Ferrol a las 8.55 horas y costaba 3,65 euros, ahora aquellos que opten por usar esa frecuencia tendrán que pagar casi un euro más, 4,60. Sin embargo, el mayor incremento se produce en los viajes que aprovechan los servicios de larga distancia a Madrid. Salen a las 5.55 horas, 13.25 y 20.40 horas de Ferrol y 8.57 y 20.59 de A Coruña. que han pasado de costar 12,15 euros a 15,40 en solo un ejercicio.

Por todo lo expuesto, la diputada Yolanda Díaz Pérez presenta la siguiente pregunta escrita.

1. ¿Cuales son los motivos por los que RENFE ha incrementado los precios de sus billetes entre las ciudades de Ferrol y A Coruña?
2. ¿Es consciente el Gobierno del agravio que supone este incremento en el precio del billete para los usuarios de esta linea, que sigue teniendo los mismos horarios y frecuencias, y lo que es peor, los mismos retrasos que de costumbre?
3. ¿Tiene previsto el Gobierno desarrollar una política de tarifas adecuada a las necesidades y tipología de los viajeros, con la integración en consorcios de transporte con billetes combinados, fomentando la interoperatividad entre los distintos medios de transporte?
4. ¿Cuál ha sido el coste del estudio de viabilidad del by-pass de Betanzos? ¿Qué porcentaje supone de la partida total destinada por el Gobierno en los PGE2017 para esta actuación?
5. ¿Cuándo iniciará el Gobierno el estudio informativo de esta actuación?
6. ¿Por qué el Gobierno no ha ejecutado la partida presupuestaria incluida en los Presupuestos Generales del Estado de 2017, del Ministerio de Fomento, destinada a la “Variante de Betanzos – Conexión Ferroviaria A Coruña-Ferrol” y con un importe de 500.000 euros?

7. ¿Qué partidas presupuestarias tiene previsto incluir el Gobierno en los Presupuestos Generales del Estado para 2018 para actuaciones en la línea ferroviaria que une Ferrol y A Coruña?
8. ¿Qué actuaciones tiene previsto acometer el Gobierno en esta línea ferroviaria en el ejercicio 2018?
9. ¿Tiene previsto el Gobierno desarrollar actuaciones para mejorar el trazado de la línea ferroviaria Ferrol – A Coruña, como reclama la ciudadanía y sus representantes en las instituciones, con actuaciones que contemplen: mejora en radio de curvas para permitir aumento de la velocidad, desdoblamiento y electrificación de la vía, construcción de una variante (By-Pass) en Betanzos Infesta y de apeaderos en núcleos de población importantes entre las dos ciudades y aumentar el número de circulaciones y mejorar las cadencias, con intervalos de tiempo fijos en función de si es hora punta o valle y las horas fijas?
10. ¿Tiene previsto el Gobierno desarrollar campañas para la utilización del tren como medio de transporte más seguro y más respetuoso con el medio ambiente?