

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

Justo Fernández González, diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **pregunta para la que se solicita respuesta por escrito sobre LA OBRA DE INTEGRACIÓN DEL FERROCARRIL EN LEÓN Y SAN ANDRES DEL RABANEDO Y EL RETRASO DE LAS MISMAS.**

Congreso de los Diputados, 25 de julio de 2019

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

La integración del ferrocarril en la ciudad de León es el mayor anhelo de la ciudad desde el punto de vista urbanístico, dado que esta infraestructura divide la ciudad de León por su margen Oeste sin interrupción de Norte a Sur. Esta infraestructura, es considerada estratégica, por nuestro sector turístico que vive en gran medida de los muchos visitantes que llegan a nuestra ciudad a través de una estación provisional, muy limitada para el volumen de atracción que hoy por hoy tiene la ciudad.

Por otro lado el fondo de saco en el que se ha convertido la estación de León desde el inicio de las obras, está siendo desde el punto de vista operativo un quebradero de cabeza y un coste de operación excesivo.

Esta obra, después de múltiples estudios y análisis fue valorada en proyecto de ejecución en algo más de 50 millones de euros. El proyecto fue redactado por una ingeniería especialista en ferrocarriles, soportado por innumerables estudios geotécnicos, hidrogeológicos, topográficos, de servicios afectados, de operación durante el periodo de obras, etc. Licitada en diciembre de 2015, fue adjudicada en abril de 2016, con un plazo de ejecución de 24 meses, por menos de la mitad del presupuesto proyectado.

A la firma de contrato, la fecha de finalización de las obras debería haber sido el 30 de mayo de 2018. Durante el periodo de ejecución de obras se han realizado diferentes aplazamientos, cuya justificación y coste no ha trascendido a la opinión pública. Es así que a fecha de 7 de julio de 2019 (casi 14 meses después del límite contractual de plazo), ni tan siquiera se ha iniciado la perforación del lado norte del tramo soterrado que cruza bajo la calle Doctor Fleming. En este escenario de retrasos permanentes y acumulados, se establece un nuevo plazo, que según declaraciones de algún responsable de ADIF en la prensa local, plantea la finalización de la obra para 2020 (sin establecer ni mes ni día ni semana), lo que significaría un retraso de 100% del plazo de contrato (24 meses).

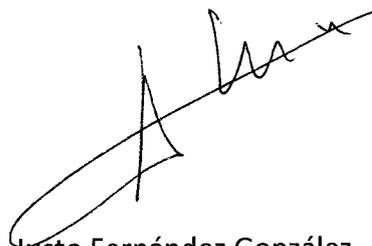
**Grupo Parlamentario Ciudadanos**

Congreso de los Diputados  
Carrera de San Jerónimo, s/n  
28071 · Madrid · España

Si la economización de un contrato se basa fundamentalmente en las reducciones de plazo para limitar los gastos generales asociados a la obra. Parece incongruente pensar en hacer una obra por la mitad de precio del proyectado, pero en el doble de tiempo.

**Por todo ello, se formulan las siguientes preguntas:**

1. ¿Cuál es la fecha real de finalización de las obras de este contrato?
2. ¿A fecha 20 de julio de 2019, cual es el coste total asociado a esta obra?
3. ¿Se ha incluido en esa cifra, todas las certificaciones emitidas por la empresa constructora, proyectos modificados sobre partes del proyecto original y proyectos complementarios al mismo?
4. ¿Cuál es la penalización actual que se aplicará al contratista por los retrasos?
5. Si no hubiera penalización por ser responsabilidad de ADIF los retrasos, ¿qué mando/mandos de ADIF es/son responsables de los mismos?
6. ¿Cuál es el programa temporal hasta finalización de los trabajos del contrato a contar desde el 20 de julio de 2019?
7. ¿Cuál es a fecha 20 de julio de 2019 la desviación de coste de obra, sobre el presupuesto del contratista?
8. En caso de que hubiera habido proyectos modificados sobre el proyecto original ¿Cuál ha sido la penalización al proyectista del mismo?



Justo Fernández González  
Diputado por León  
Grupo Parlamentario Ciudadanos