



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS
SECRETARÍA GENERAL
REGISTRO GENERAL

05 OCT. 2022 11:01:15

Entrada **236306**

Pregunta - Mercancías 30

Competencia
Subcompetencia
Tipo Expediente

Competencias de la Cámara
Control e información
184-Pregunta al Gobierno con
respuesta escrita.

Fdo.: Juan Ignacio LÓPEZ-BAS
VALERO

Diputado

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Juan Ignacio López-Bas Valero, 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 inclusión del noroeste peninsular en Mercancías 30**.

Congreso de los Diputados, 5 de octubre de 2022.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El 10 de diciembre de 2021, el Consejo de Ministros del Gobierno de España aprobó la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada 2030, también conocida como es.movilidad. Esta estrategia está siendo desarrollada por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) y guiará sus actuaciones en materia de movilidad, infraestructuras y transportes durante los próximos diez años. Se estima que la inversión total asciende a unos 13.200 millones de euros. Esta estrategia se estructura en nueve ejes, de los que nos centraremos en el eje 6, por ser el que da soporte a las cuestiones planteadas

Este eje 6 de Cadenas logísticas intermodales e inteligentes, pretende potenciar la intermodalidad, priorizar el transporte de mercancías por ferrocarril, destacar el papel de los nodos logísticos de carga e impulsar la digitalización de la cadena logística con el objetivo de favorecer la integración y la interoperabilidad de los distintos modos de transporte.

En línea con las propuestas establecidas en el Eje 6 («Cadenas logísticas intermodales e inteligentes»), se lanzó la iniciativa Mercancías 30 con el fin de potenciar el transporte ferroviario de mercancías. Para ello se pretenden implantar, antes de 2030, una serie de acciones y medidas de impacto a corto y medio plazo (cuyo importe se calcula en casi 8.500 millones de euros) cuyo objetivo principal es elevar la cuota modal del transporte ferroviario de mercancías hasta el 10%.

El ámbito de esta iniciativa está formado por la red ferroviaria sobre la que actualmente circulan tráficos de mercancías o puedan circular en un futuro, principalmente la Red Ferroviaria de Interés General (RFIG) y los cargaderos de titularidad privada.

Para alcanzar el objetivo principal de la iniciativa Mercancías 30 de incrementar la cuota ferroviaria del transporte de mercancías en España, se plantean un conjunto de acciones y medidas agrupadas en distintos bloques temáticos:

- Infraestructuras (5.068 M€)
- Gestión de Capacidad (0,2 M€)
- Terminales (2.070 M€)
- Autopistas Ferroviarias (384,3 M€)
- Digitalización (16,9 M€)

- Ayudas (903 M€)

Centrándonos en las acciones del bloque Terminales, estas consisten en completar, en el horizonte 2030, la puesta en servicio de una red de nodos intermodales estratégicos, que serán los que vertebran la red de terminales intermodales y logísticos del país. Según explica el documento final de Mercancías 30, la selección de estos nodos intermodales estratégicos se ha realizado valorando parámetros como su ubicación en relación a los Corredores de la Red Básica TEN-T y a los corredores prioritarios de mercancías, su proximidad a centros de producción o consumo, su conexión con otras redes de transporte como las viarias, su relación con los principales puertos, su nivel de actividad y su potencialidad. Se han seleccionado finalmente siete.

Consultada la distribución del corredor atlántico, aparece la conexión del Noroeste, como un ramal (difuso en su trazado) que conecta con el puerto de Gijón y un segundo tramo que conectan los puertos de Vigo y La Coruña. Ese ramal (difuso) conectaría, inicialmente, con el eje principal del corredor atlántico de mercancías que pasa por el nodo de Valladolid y, que circula desde la frontera francesa pasando por Valladolid hasta los puertos de Lisboa y Oporto. De este modo, parece poder extraerse que León no será un nodo estratégico para el Noroeste; y no lo será, en ningún caso según los fundamentos que rigen la planificación Mercancías 30 para el conjunto de España.

A la vista de todo lo expuesto, presento las siguientes

PREGUNTAS

- 1) Partiendo la determinación inicial de los nodos intermodales estratégicos, ¿el nodo intermodal de Ponferrada será nodo principal del Ramal Noroeste del corredor atlántico?
- 2) Partiendo la determinación inicial de los nodos intermodales estratégicos, ¿el nodo intermodal de León-Torneros será nodo principal del Ramal Noroeste del corredor atlántico o solo del ramal de conexión con el puerto de Gijón?
- 3) ¿Qué inversión está prevista en los nodos de Ponferrada y León-Torneros para la habilitación de los mismos?
- 4) ¿Qué plazos de construcción y puesta en uso prevén en su planificación para estos dos nodos?
- 5) ¿Cuándo se iniciarán definitivamente las operaciones de la línea Gijón-León a través de la variante de Pajares?
- 6) ¿Cuándo se iniciará la construcción y equipamiento de la doble vía de la línea León-Palencia-Valladolid, condición fundamental para su funcionamiento y rentabilización con la estrategia Mercancías 30 y sobre todo para poner en valor el nodo León-Torneros?
- 7) ¿Qué inversión se pretende llevar a cabo para modernizar y adecuar la línea Orense-Ponferrada-León, de forma que puedan actuar como corredores de capacidad suficiente para dar servicio a los nodos antes mencionados?

Grupo Parlamentario Ciudadanos

Congreso de los Diputados

Carrera de San Jerónimo, s/n

28071 • Madrid • España

05 OCT. 2022 11:01:15 Entrada: 236306

- 8) ¿Qué planificación temporal tiene esta línea en sus inversiones y puesta en servicio?
- 9) ¿Qué papel tiene la línea Orense-Ponferrada-León como vía principal de evacuación de mercancías desde los puertos de A Coruña y Vigo?
- 10) ¿O se utilizará la línea Orense-Zamora para esta función, relegando el tramo Orense-Ponferrada-León al ostracismo y el abandono?
- 11) ¿Qué intervención ha tenido el Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico en el establecimiento de esta estrategia, que abandona a su suerte una vez más al cuadrante Noroeste de España, siendo el espacio más castigado por la despoblación y necesitado de infraestructuras que revitalicen estas provincias?

Juan Ignacio López-Bas Valero
Diputado del Grupo Parlamentario Ciudadanos