

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso de los Diputados, Jorge Pueyo Sanz, Diputado del Grupo Parlamentario Plurinacional SUMAR, a instancia del partido Alantre, formula la siguiente pregunta dirigida al Gobierno para su respuesta escrita, relativa al **corredor ferroviario del Oeste (Ruta de la Plata)**.

El 16 de enero de 2024 el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, adjudicó por 821.000 euros la redacción de un estudio de viabilidad para el corredor ferroviario Plasencia-León, con un plazo de ejecución de 24 meses. Este estudio de "viabilidad" está focalizado en valorar solamente cuestiones económicas, técnicas, medioambientales y de explotación, en el que parece dejarse fuera del foco del estudio otras cuestiones de crucial importancia para el desarrollo del oeste español, como es el caso de los factores sociales, de vertebración territorial o despoblación.

Un Estado social y democrático de derecho, como el que se acordó para España, debe garantizar una red de comunicaciones ferroviarias justa e igualitaria que sienta las bases para un potencial desarrollo de los territorios, independientemente de la situación económica actual. Máxime, cuando el especial deterioro de un territorio es consecuencia de una situación de olvido y discriminación perpetuada de forma sistemática durante décadas por parte de los poderes centrales del Estado, independientemente de su signo político.

Por supuesto que el Estado debe diseñar y ejecutar una red ferroviaria rentable, pero esto es sinónimo de rentabilidad en todos sus nodos. Ya que una de las funciones del Estado debe de ser la de redistribuir y garantizar que exista justicia entre los territorios.

De hecho, la existencia de una infraestructura de comunicaciones ferroviarias en zonas con un bajo tejido industrial atraerá el interés de empresas e inversiones que busquen zonas menos tensionadas económicamente, lo cual irá a su vez aumentando la rentabilidad global de la red.

Por otra parte, la red debe ser eficiente, evitando demoras ocasionadas por nodos excesivamente congestionados. Por este motivo, el ferrocarril entre Astorga y Plasencia supone una verdadera variante al paso por Madrid de flujos norte-sur (y viceversa) de mercancías y personas que no tengan origen o destino la capital. Contribuyendo a paliar el problema del actual "cuello de botella" que supone este nodo central, que, además, se irá incrementando inevitablemente con la estrategia europea de impulsar el crecimiento del flujo ferroviario como alternativa a otros tipos de movilidad autónoma.

Del mismo modo, el desarrollo del bypass de Olmedo por el que apuesta abiertamente el actual ministro de Transportes y Movilidad Sostenible merma la cobertura ferroviaria al valle del Bierzo, planteando un modelo centralizado en Valladolid, que desvertebra el País Leonés. No obstante, ese mismo criterio defendido por el citado ministro de potenciar un eje transversal oeste-este por el norte sin pasar por Madrid, debe aplicarse con el eje norte-sur que representa la Ruta de la Plata.

Ni siquiera son fundadas las excusas relacionadas con el coste excesivo asociado a la rehabilitación de esta ruta. Un estudio realizado recientemente por ingenieros ferroviarios independientes, cifra en 1.900 millones de euros las obras necesarias para recuperar el tramo entre Plasencia y Astorga. Lo cual contrasta por ejemplo con el presupuesto que está suponiendo la ejecución del tramo ferroviario mediterráneo, en el que se presupuesta un gasto de 11.000 millones de euros hasta 2030.

Por último, la petición de la UE al gobierno español de invertir en el desarrollo de una red ferroviaria que permita reducir los movimientos por carretera contradice la falta de previsión del gobierno, al no plantear una alternativa a la autovía A66, que es la única vía que actualmente vertebraba el oeste español.

Por todo lo expuesto, y a instancia del Proyecto ALANTRE, se plantean las siguientes

PREGUNTAS:

- ¿Por qué no se valoran las cuestiones sociales, de equilibrio territorial o de despoblación que favorecería la viabilidad del proyecto y que son mandato de la propia Unión Europea?
- ¿Por qué se perjudica, como en 1985, a todo el oeste de España, al no valorar sus debilidades y problemas, centrándose solo en aspectos económicos y técnicos con el fin de tener simplemente una justificación técnica con la que poder descartar el proyecto definitivamente?
- En la sesión de la Comisión de Transportes y Movilidad Sostenible celebrada el 9 de abril de 2024, el Grupo Parlamentario Socialista decide votar en contra de la Proposición No de Ley “para convertir la vía férrea Ruta de la Plata en un corredor ferroviario de velocidad alta de tráfico mixto priorizando el tramo Astorga-Plasencia”, aludiendo que el proceso terminó en diciembre de 2023. ¿Por qué en el Parlamento Europeo se aprobó la inclusión del corredor oeste como parte de la Red Básica Ampliada para ser abordada antes de 2040 y, sin embargo, es el Gobierno español quien la consideró no viable y decidió demorarla más allá de 2050?
- Con la progresiva reducción de los vehículos de automoción basados en el uso de combustibles fósiles y las actuales dificultades para encontrar una solución técnica realmente viable y sostenible para sustituir todo el parque móvil, ¿se puede llegar a la situación de imposibilidad de movimiento de personas y mercancías entre los territorios del oeste español? ¿Se plantea alguna alternativa que no pase por tener que viajar hasta Madrid o Valladolid para desplazarse entre provincias colindantes?
- ¿Por qué se considera necesaria la construcción de un bypass este-oeste por el norte, es decir, que evite pasar por Madrid y, sin embargo, no se considera igual de necesario un bypass norte-sur por el oeste? ¿Hay algún otro criterio técnico que los diferencie aparte de que uno pasa por Valladolid y el otro no?

Palacio del Congreso, 14 de mayo de 2024.



Jorge Pueyo Sanz

Diputado