



A LA MESA DEL CONGRESO

El diputado del **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito al GRUPO PARLAMENTARIO MIXTO, al amparo de lo establecido en el artículo 185 y siguientes del Reglamento del Congreso, formula las siguientes **preguntas dirigidas al Gobierno para su contestación por escrito relativas a la mejora de las infraestructuras y servicios ferroviarios en la comarca de Ferrol.**

Galicia sufre un déficit histórico en materia de infraestructuras, especialmente en ferrocarril, por este motivo, el BNG viene reclamando al Gobierno del Estado que acometa las inversiones necesarias para reducir la brecha en materia de transporte y movilidad. Tenemos claro que las políticas de transporte del futuro pasan necesariamente por una apuesta decidida por el transporte ferroviario, ya que permite una movilidad sostenible, eficaz y eficiente a la vez que facilita una transición climática que garantiza la cohesión social.

La comarca de Ferrol no ha tenido apenas inversión en ferrocarril en las últimas décadas, por lo que es necesaria su urgente modernización para lograr conexiones más ágiles con tiempos y frecuencias competitivas, tanto en el transporte de proximidad como en el de media y larga distancia.

Avanzar en la implantación de los servicios de cercanías y mejorar la conexión entre Ferrol y A Coruña, tanto para el transporte de personas como de mercancías, completando la línea del denominado Eje Atlántico, han sido y siguen siendo claras prioridades para el BNG.

Para conseguirlo, una obra fundamental es la denominada variante de Betanzos, pero no concebida como una gran inversión puntual y única, sino como uno de los pasos necesarios para avanzar en la modernización del trazado entre Ferrol y A Coruña, y que deberá ir acompañada de otras mejoras como la electrificación, la doble vía y la compatibilidad entre viajeros y mercancías. Actualmente, el estudio informativo ha sido redactado, pero está pendiente la resolución de las alegaciones presentadas y debe acometerse la redacción del proyecto constructivo, lo que insistiremos en que se haga lo antes posible.

La infraestructura ferroviaria debe servir para mejorar las conexiones de proximidad, asegurando así la cohesión territorial, económica y social, pero también para conexiones ágiles, acortando los tiempos de desplazamiento, entre Ferrol – Betanzos – A Coruña. Es decir, la reducción de los tiempos de desplazamiento no puede significar la eliminación de



paradas, debe ir acompañada de la necesidad de vertebrar el territorio. Esto se puede conseguir mediante la modernización de la línea, el incremento de los servicios y frecuencias y la recuperación de paradas suprimidas para un ámbito territorial en el que viven medio millón de personas. Para lograrlo, la mejor alternativa es optar por una doble vía que permita prestar servicios simultáneos a la vez que se realiza una corrección del trazado y la rectificación de curvas.

Por lo tanto, la modernización implica la mejora del trazado, sin renunciar al transporte de cercanías, la duplicidad de vía y la electrificación, lo que permite apostar por la descarbonización, el respeto al medioambiente y el ahorro energético.

Además, las obras a acometer deberán tener en cuenta la compatibilidad del transporte de pasajeros con el de mercancías. En este sentido, cabe recordar la importancia que tienen los Puertos de Ferrol y San Cibrao que, solo en 2019, movieron 11,13 millones de toneladas de mercancías, de las que el 62,80% se transfirieron al transporte por carretera, limitándose el porcentaje de mercancías transportadas por tren al 0,06%.

Las obras asociadas al acceso ferroviario al Muelle Exterior de Ferrol tienen prevista su finalización a finales de 2025 y están pendientes de ejecución las obras de renovación de la vía que conecta la estación de Ferrol con el puerto interior. Esta inversión multimillonaria solo tiene sentido si va acompañada de una mejora en la línea ferroviaria de salida de la ciudad. Por tanto, junto con la mejora del trazado, es fundamental garantizar la compatibilidad de la movilidad de las personas junto con el tráfico de mercancías.

Por último, junto con las mejoras en las infraestructuras, también es necesario recuperar e incrementar los servicios ferroviarios, que se han visto sistemáticamente reducidos en los últimos años. La eliminación de frecuencias, la modificación de horarios junto con la reducción de personal, dan como resultado un transporte que no permite una movilidad efectiva y competitiva, que se ajuste a los horarios y demandas de la población. Unas mejoras que ya se pueden implementar, con la adaptación de horarios y el incremento de frecuencias, lo que permitiría ir ganando pasajeros y pasajeras, si bien el BNG sigue reclamando la transferencia de la gestión de los corredores ferroviarios en Galicia, junto con la financiación, que permitirá una mejor adaptación a las necesidades de la ciudadanía.

En todo caso, las reivindicaciones de mejora en infraestructuras y servicios son aplicables tanto a la línea que conecta con A Coruña como a la línea de ancho métrico, la antigua FEVE, que debe jugar un papel fundamental en la implantación de un verdadero servicio de



cercanías en las comarcas de Ferrol y Ortegal.

Por los motivos expuestos, el BNG formula por escrito las siguientes preguntas al Gobierno:

1. ¿Cuál es el estado actual del Estudio Informativo de la denominada Variante de Betanzos? ¿Ya se ha resuelto sobre las alegaciones presentadas? ¿Cuándo se espera que comience la redacción del proyecto de construcción?
2. Apostar por la mejorar y modernizar de la línea Ferrol – A Coruña, acometiendo la construcción de la línea de doble vía y su electrificación a la vez que se corrige el trazado y se rectifican curvas? ¿Tiene algún calendario o previsión para el inicio de acciones en este sentido? Si es así ¿podría compartirlo?
3. ¿Está de acuerdo con la importancia fundamental de iniciar cuanto antes la electrificación de la vía para conseguir un transporte más sostenible y respetuoso con el medio ambiente y en línea con los objetivos de descarbonización?
4. ¿El Ministerio tiene en cuenta la importancia de asegurar la compatibilidad del transporte de mercancías con el de pasajeros, dado el elevado volumen de mercancía que mueven los puertos de Ferrol y San Cibrao?
5. ¿Está de acuerdo en que es necesario acometer también mejoras para modernizar la antigua línea de ancho métrico de FEVE, que puede tener un papel crucial en la implantación del ferrocarril de Cercanías en Ferrol y su área de influencia?
6. ¿Ordenará que se inicie una planificación para mejorar las frecuencias, las conexiones y Adaptación los horarios a las necesidades de la población tanto en la línea Ferrol–A Coruña como en la de ancho métrico?

Madrid, a 26 de mayo de 2025

Néstor Rego Candamil



CONGRESO DE
LOS DIPUTADOS



Diputado del BNG en el Congreso



Sobre a mellora do transporte e infraestruturas ferroviarias na comarca de Ferrol

Competencia	Otros Expedientes
Tipo Expediente	300-Escrito en lingua española distinta del castellano, oficial en Comunidad Autónoma (art. 92.1)

Fdo.: Néstor REGO CANDAMIL
Diputado



Á MESA DO CONGRESO

O deputado do **BLOQUE NACIONALISTA GALEGO (BNG)**, Néstor Rego Candamil, adscrito ao GRUPO PARLAMENTAR MIXTO, ao abeiro do establecido no artigo 185 e seguintes do Regulamento do Congreso, formula as seguintes **preguntas dirixidas ao Goberno para a súa resposta escrita relativas á mellora das infraestruturas e servizos ferroviarios na comarca de Ferrol.**

A Galiza padece un déficit histórico en materia de infraestruturas, especialmente nas ferroviarias, por este motivo, o BNG ven reclamando ao Goberno do Estado acometer os investimentos necesarios para reducir a fenda en materia de transportes e mobilidade. Temos claro que as políticas de transporte do futuro pasan, necesariamente, por unha aposta decidida polo transporte ferroviario, pois este permite unha mobilidade sustentábel, eficaz e eficiente ao tempo que facilita unha transición climática que garante a cohesión social.

A comarca de Ferrol ficou nas últimas décadas sen apenas investimentos en materia ferroviaria, de xeito que, é preciso a súa modernización urxente para lograr conexións máis áxiles e con tempos e frecuencias competitivas, tanto no transporte de proximidade como na media e longa distancia.

Avanzar na implantación dos servizos de cercanías e mellorar a conexión entre Ferrol e A Coruña, tanto para transporte de persoas como de mercadorías, completando a liña do chamado Eixo Atlántico, foron e seguen a ser claras prioridades para o BNG.

Para logralo, unha obra fundamental, é a do chamado bypass de Betanzos, mais non concibida como un investimento puntal e único, senón como un dos pasos



necesarios para avanzar na modernización do trazado ente Ferrol e A Coruña, e que deberá ir acompañada doutras melloras como a electrificación, a dupla vía e a compatibilidade entre viaxeiros e mercadorías. Na actualidade tense redactado o estudo informativo mais está pendente, aínda, a resolución das alegacións presentadas e acometer a redacción do proxecto construtivo que, insistiremos, para que se faga o antes posíbel.

A infraestrutura ferroviaria debe servir para mellorar as conexións de proximidade, asegurando así cohesión territorial, económica e social, mais tamén para conexións áxiles, acurtando tempos de viaxe, entre Ferrol – Betanzos- A Coruña. Isto é, a redución dos tempos de viaxe non pode supor a eliminación de paradas, debe ir acompañada da necesidade de vertebrar o territorio. Isto pode lograrse a través da modernización da liña, o incremento dos servizos e as frecuencias e a recuperación de paradas suprimidas para un ámbito territorial en que viven medio millón de persoas. Para logralo, a mellor alternativa é apostar pola dupla vía que permitirá a prestación de servizos simultáneos ao tempo que se realiza unha corrección do trazado e rectificación de curvas.

Por tanto, a modernización implica a mellora do trazado, sen renunciar ao transporte de cercanías, a duplicidade de vía e a electrificación, que permite apostar pola descarbonización, o respecto polo medio e o aforro enerxético.

Ademais, as obras a acometer teñen que ter en perspectiva que permitan a compatibilidade do transporte de viaxeiros co de mercadorías. Neste sentido, cabe lembrar a importancia que teñen os Portos de Ferrol e San Cibrao que, só en 2019, moveron 11,13 millóns de toneladas de mercadorías das que 62,80% delas foron transvasadas a medios de transporte por estrada, limitándose a 0,06% a porcentaxe das transportadas por tren.

As obras asociadas ao acceso ferroviario ao Peirao Exterior de Ferrol teñen previsto a súa finalización a finais do ano 2025 e estarían pendentes de execución as obras de renovación da vía que une a estación de Ferrol e o porto interior. Este investimento millonario só ten sentido se vai acompañada da mellora na liña ferroviaria de saída da cidade. Por tanto, asociada á mellora do



trazado é fundamental garantir a compatibilidade da mobilidade persoal xunto co tráfico de mercadorías.

Por último, xunto coas melloras nas infraestruturas é preciso tamén recuperar e incrementar os servizos ferroviarios que, nos últimos anos, foron reducidos sistematicamente. A eliminación de frecuencias, a modificación de horarios xunto coa redución de persoal, derivan nun transporte que non permite unha mobilidade eficaz e competitiva, que se axuste aos horarios e demandas da poboación. Unhas melloras que poden ser xa implementadas, coa adecuación de horarios e o incremento das frecuencias, que permitirían ir gañando pasaxeiros e pasaxeiras, aínda que o BNG segue a reclamar a transferencia da xestión dos corredores ferroviarios na Galiza, xunto co financiamento, que permitirá una mellor adaptación ás necesidades da cidadanía.

En todo caso, as reclamacións de mellora nas infraestruturas e nos servizos son aplicábeis tanto á liña que conecta coa Coruña como á de ancho métrico, antiga FEVE, que debe xogar un papel fundamental na implantación dun verdadeiro servizo de cercanías nas comarcas de Ferrol e Ortegal.

Polos motivos expostos, o BNG formula as seguintes preguntas escritas dirixidas ao Goberno:

1. En que estado se encontra na actualidade o Estudo Informativo do denominado By-pass de Betanzos? Resolveu xa as alegacións presentadas? Cando prevé que se inicie a redacción do proxecto construtivo?
2. Comparte o Ministerio de Transportes a necesidade de apostar pola mellora e modernización da liña Ferrol – A Coruña, acometendo a construción de dobre vía e a súa electrificación ao tempo que se corrixe o trazado e se rectifican curvas? Ten algún calendario ou previsión para o inicio de actuacións neste sentido? De ser así, pode compartilo?



3. Está de acordo na importancia fundamental de iniciar o antes posíbel a electrificación da vía para lograr un transporte máis sustentábel e respectuoso co medio na liña dos obxectivos de descarbonización?
4. Ten en consideración o Ministerio a importancia de asegurar a compatibilidade do transporte de mercadorías co das persoas viaxeiras atendendo ao elevado volume de carga que moven os portos de Ferrol e San Cibrao?
5. Comparte a necesidade de acometer tamén melloras para a modernización da liña de ancho métrico antiga FEVE que pode xogar un papel crucial na implantación das cercanías e Ferrol e a súa área de influencia?
6. Iniciará xa unha planificación para mellorar as frecuencias, conexións e a adaptación dos horarios ás necesidades da poboación tanto na liña Ferrol – A Coruña como na de ancho métrico?

Madrid, a 26 de maio de 2025

Néstor Rego Candamil

Deputado do BNG no Congreso