

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Confederal de Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, a iniciativa de la diputada **Rosana Pastor**, presenta, al amparo de lo establecido en los artículos 185 y siguientes del Reglamento de la Cámara, **las siguientes preguntas escritas dirigidas al gobierno, relativas a las obras del tercer carril entre Valencia y Castellón y sus efectos sobre los usuarios.**

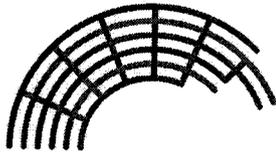
En diciembre de 2012 la Ministra de Fomento Ana Pastor, presentó en Castellón el *Proyecto para la implantación del ancho internacional de vía en el Corredor Ferroviario Mediterráneo* mediante la **fórmula del tercer carril**. La entonces Ministra fijó, como plazo de finalización de las obras, por una parte, el año 2015 en el caso de aquellas que se llevarían a cabo en las provincias de Valencia y Castellón y por otra, el año 2016 para las que se llevaría a cabo en Alicante. Las obras tuvieron inicio hasta trece meses más tarde, esto es, a finales de enero de 2014 y cuando lo hicieron, siguieron sufriendo paralizaciones y demoras al tener que compatibilizarse los trabajos con la instalación de los sistemas de seguridad.

En palabras de la propia Ministra, comienzan entonces un cúmulo de “problemas técnicos” para la instalación del tercer carril entre Valencia y Castellón. Por citar sólo dos de ellos: no asegurar un incremento de la capacidad de la línea y del número de trenes en circulación por tramo de vía o la selección de una fórmula inicial -por su rápida ejecución-, que despertó no pocas dudas por su carácter provisional.

Las obras del tercer carril, han obligado a reducir el volumen de trenes en circulación -entre Valencia y Castellón- de 80 a 38/45 convoyes diarios y han llevado a Renfe a implantar un billete gratuito en caso de que se superen los treinta minutos de retraso así como habilitar un servicio de autobuses lanzadera para reforzar la oferta y derivar el flujo de pasajeros. La compañía anuncia que pese a los retrasos no tienen previsto ampliar el número de transportes en un futuro próximo -unas diez frecuencias diarias-, debido a que ofrecen hasta un total de «2.500 plazas sólo en autobús». El número de viajeros que se arriesgan a optar por la “aventura Renfe”, ha disminuido en cifras que en enero de 2016 ya superaba el 25% del pasaje habitual.

Las obras del Corredor del Mediterráneo entre Valencia y Castellón, no se han acompañado de la planificación necesaria, ni de una inversión acorde a la relevancia e interés general del proyecto. Han provocado una ralentización en la circulación de los trenes, obligados a operar en una única vía y han generado un caos circulatorio sin precedentes en los servicios de la línea de cercanías Valencia-Castellón C6 y los trenes Regionales que conectan Castellón con Barcelona y Tortosa, sin que se vislumbre una solución a corto o medio plazo.

La semana del 19 al 25 de septiembre, los retrasos acumulados en un solo día, han llegado a alcanzar un total de cuatro horas en las llegadas a Castellón. Ante tal despropósito, la disculpa que esgrimen fuentes de la compañía Renfe, es que estas cifras «no significan una afirmación de que los retrasos siempre vayan a ser de la misma magnitud. Cada línea es única y su retraso viene motivado por unas circunstancias distintas, siempre relacionadas con las obras».



Estas son algunas opiniones de los sindicatos:

Desde el sindicato UGT recuerdan que la línea ya está saturada «como para ahora añadir más trenes, tanto de alta velocidad como de mercancías».

El Sindicato Ferroviario de Valencia, opina que se tendría que haber planificado de otra forma al igual que la reordenación de servicios ferroviarios.

La Plataforma en Defensa del Ferrocarril de CGT, Juan Ramón Ferrandis, alerta de que la forma de acometer el tercer carril «no ha sido la adecuada ni va a mejorar los tiempos de viaje de forma significativa».

CCOO, ha dicho que el tercer hilo no va a elevar la capacidad máxima de la línea o el número de trenes que pueden pasar cada hora por tramo de vía, “además de los importantes problemas técnicos que se generaran”.

Por todo ello se pregunta,

¿Cuál es el volumen de usuarios mensual y usuarias de línea afectadas desde el inicio de las obras hasta el día de hoy?

¿Tendrá el tercer carril un nivel de seguridad equiparable al de la anterior infraestructura?

¿Cuándo se reabrirá totalmente al tráfico la línea C6?

¿Cuándo se prevé la puesta en marcha del Corredor Mediterráneo?

¿Se plantea el Gobierno algún tipo de intervención a fin de acelerar las obras, ante los reiterados incumplimientos y el prolongado perjuicio causado a usuarias y usuarios?

¿Se prevén limitaciones puntuales de velocidad (o generales), como consecuencia de los “cambiadores” del tercer carril?

¿Supondrá el tercer carril una mejora sustancial del servicio para viajeras y viajeros? ¿En qué sentido?

¿Cuánto tiempo se ha calculado que ahorrarán los servicios Euromed, Alvia o AVE entre las estaciones de Castelló y València -Joaquín Sorolla?

Palacio del Congreso de los Diputados

Madrid a 29 de Septiembre de 2016

Fdo.: Rosana Pastor

Diputada