

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

MIGUEL ANXO FERNÁNDEZ VELLO, *Diputado del GRUPO PARLAMENTARIO DE UNIDOS PODEMOS-EN COMÚ PODEM-EN MAREA*, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta para la que solicita *respuesta por ESCRITO relativa* a las deficiencias y problemas en la antigua línea de FEVE (hoy Renfe Ancho Métrico) Ferrolterra-Ortegal-A Mariña.

La situación de abandono, de deficiencias, de problemas constantes, y en definitiva, de recortes en la línea de Feve, hoy denominada Renfe Ancho Métrico, entre Ferrol y Ribadeo (A Mariña, Lugo) ha llegado a un límite tal que la Plataforma constituida a tal efecto, Plataforma pola Defensa do Ferrocarril Ferrol-Ribadeo, abrió este año una campaña de recogida de firmas en change.org. para reclamar un transporte ferroviario a la altura de los tiempos.

El deterioro de esta línea ha sido paulatino en los últimos años por la falta de inversiones, de actuaciones de mantenimiento, de mejoras en la infraestructura y por los recortes en personal. Una línea necesaria, que ha quedado relegada de cualquier plan de modernización con el consiguiente abandono.

Es un clamor social unánime que el Ministerio de Fomento proceda a la realización de urgentes mejoras en esta línea. Mejoras en los trenes, en la dotación de personal, mejoras en el mantenimiento de las vías, un incremento de las frecuencias y de los servicios que posibiliten la potenciación del tren que discurre por comarcas de importante peso poblacional: Ferrolterra, Ortegal y A Mariña, comarcas totalmente deficitarias en materia ferroviaria.

Ferrolterra y A Mariña poseen un importante potencial económico e industrial. En ambas existen dos puertos de interés general que pertenecen al ámbito competencial de la Autoridad Portuaria de Ferrol-San Cibrao. En ambas comarcas existe un sector industrial relevante, en el caso de Ferrol hablamos de los astilleros públicos de Navantia, y en el caso de A Mariña, hablamos de la fábrica de Alcoa en San Cibrao. Son comarcas con un importante peso poblacional pero que han quedado totalmente excluidas del mapa de modernización ferroviaria. Recordemos que el Eixo Atlántico debía incluir a Ferrol, pero se limitó a ser un corredor entre A Coruña y Vigo, que no vertebraba Galicia de norte a sur. El proyecto de construcción del Eixo Atlántico debía comprender desde Ferrol hasta Tui en la frontera con Portugal. Sin embargo, Ferrol quedó excluido y de nuevo marginado del mapa de las infraestructuras ferroviarias.

En el caso de A Mariña, y en iniciativas parlamentarias anteriores, pusimos de relieve su déficit en materia de ferrocarril, carece de conexiones de tren propias de los tiempos actuales. Lugo es la provincia más deficitaria en materia de ferrocarril y la

comarca de A Mariña la cara más ilustrativa de esta deficiencia. Sólo cuenta con la línea de Feve que como estamos explicando no supera el estado de abandono.

Conscientes de las graves limitaciones en este medio de transporte colectivo, los ayuntamientos de municipios de Ferrolterra, Ortegal y A Mariña han reclamado en diversas ocasiones, tanto al Ministerio de Fomento (Adif y Renfe) como a la Xunta un Plan de mejora de las infraestructuras ferroviarias.

Los trenes de la antigua Feve están totalmente obsoletos, sufren continuas averías lo que obliga a los viajeros a trasladarse en autobuses o taxis a sus destinos. Una política ilógica y que a la larga resulta mucho más costosa que llevar a cabo la modernización de la infraestructura. Salvo que lo que se persiga sea el cierre definitivo de este corredor.

La línea de Feve Ferrol-Ortegal-A Mariña es el único transporte público existente en la comarca de Ferrolterra, Ortegal y de A Mariña, de ahí la necesidad de mejorarlo y potenciarlo. Es un transporte sostenible, ecológico y resta tráfico de vehículos privados de la carretera.

Sin embargo, las deficiencias de esta línea son numerosas a pesar de los beneficios que reportaría de estar en condiciones óptimas. Así, el material rodante necesita de urgentes reparaciones, o de la introducción de unidades más modernas a fin de solventar los continuos problemas de averías. El parque de material está muy mermado, a menos de la mitad, debido a las frecuentes averías en las unidades antiguas y por el traslado de material a otras zonas.

El recorte de personal ha llevado a situaciones límite. Se precisa dotar a todos los servicios de interventores (revisores), que se repongan los puestos de maquinistas y que se refuerce la plantilla de los talleres de mantenimiento y reparación de Ferrol. Resulta de una precariedad sin precedentes que una línea esté bajo la supervisión del agente único que a la vez es el maquinista.

En esta línea son frecuentes los desprendimientos de tierra y el corte de la línea por esta circunstancia, especialmente en periodos invernales. Es preciso proceder a la limpieza de todo el perímetro de la vía férrea, asegurar las trincheras y otras obras destinadas a mejorar los tiempos de viaje y a evitar las interrupciones de la circulación de trenes.

Las estaciones de tren en las que realiza paradas esta línea deberían estar dotadas de personal y operativas. En la actualidad nos encontramos con estaciones fantasma donde no hay nadie que pueda asistir a los viajeros.

Otra de las piedras de toque son las insuficientes frecuencias. Se han suprimido los servicios más demandados, se recortó en personal y en muchas zonas las vías presentan un estado de mantenimiento francamente deteriorado.

Unos servicios nada adaptados a las necesidades de los usuarios como estudiantes o personas trabajadoras, que no pueden utilizar el tren simplemente porque no cuentan con servicios adecuados a sus rutinas. Lo normal sería poder disponer de servicios ferroviarios en la primera hora de la mañana, en la franja de mediodía y por la tarde-noche. La política del nuevo ente ferroviario es absolutamente contraproducente en este sentido puesto que hace años que se suprimen las frecuencias más utilizadas.

Tampoco existe una planificación que parte de la necesaria intermodalidad, contemplando frecuencias que permitan la conexión entre trenes y buses.

Esta línea podría tener una gran potencialidad si se realizase una modernización de la misma. De existir voluntad política, podría funcionar como un tren de cercanías entre Ferrolterra y A Mariña. Se trata de aprovechar una línea ferroviaria ya creada, mejorándola, con el propósito de ofrecer un servicio público útil, eficaz y adaptado a las necesidades de desplazamientos diarios de la población que se concentra en este corredor. Además, debería potenciarse también el transporte ferroviario de mercancías en una zona de importante desarrollo industrial como hemos explicado anteriormente.

A tal fin, y en consonancia con los planteamientos de la Plataforma pola Defensa do Ferrocarril, sería conveniente dar un paso más y aumentar las paradas existentes, con cuatro nuevas paradas: en el punto kilométrico 137,5 de la línea, en As Catedrais (Riadeo); en San Miguel de Reinante, punto kilométrico 134,5, (Barreiros); en Benquerencia (Barreiros) en el punto kilométrico 133, y en Celeiro (Viveiro).

Dejar que un corredor ferroviario útil y necesario acabe en estado de abandono sería una mala estrategia comercial, sobre todo cuando se trata del único transporte público ferroviario con el que cuenta esta importante zona.

Por todo lo expuesto se formulan las siguientes preguntas:

¿Por qué la antigua línea de Feve Ferrolterra-Ortegal-A Mariña es objeto de un total abandono y descuido por parte del Ministerio de Fomento?

¿Conoce el Ministerio las numerosas quejas de los viajeros por las continuas averías e interrupciones en la circulación de los trenes de esta línea, siendo trasladados en buses o en taxis?

¿Cree que es sostenible una situación de tanto deterioro y abandono por parte de la Administración responsable?

¿Qué disposición tiene el Ministerio a aprobar un Plan de Mejora Integral de este corredor ferroviario, excluido de cualquier mapa de modernización ferroviaria del Gobierno?

¿No es posible mejorar el material rodante e introducir nuevas unidades más modernas y actuales a fin de terminar con los constantes problemas de averías?

¿Cómo es posible que no exista personal en los escasos servicios existentes? ¿Prevé el Ministerio aumentar la dotación de personal de forma que todos los servicios cuenten con interventores (revisores), se repongan los puestos de maquinistas y se proceda a reforzar la plantilla de los talleres de mantenimiento y reparación de Ferrol?

¿Por qué no se ha llevado a cabo una limpieza de todo el perímetro de la vía férrea? ¿Por qué no se han asegurado las trincheras cuanto son habituales los desprendimientos de tierra en época invernal?

¿Es consciente el Ministerio de que existen estaciones "fantasma" que carecen de personal para atender a los viajeros? ¿Cómo se explica este estado de decadencia absoluta?

Dadas las potencialidades de este corredor antes expuestas, ¿Va el Ministerio a aumentar los servicios ferroviarios, adaptándolos a las necesidades de la población, de modo que como mínimo existan frecuencias de tren a primera hora de la mañana, en la franja de mediodía, de la tarde y noche?

¿Por qué no se realiza una planificación de frecuencias que tenga en cuenta la intermodalidad?

¿Existe previsión de mejorar la infraestructura y el mantenimiento de las vías?

Verdaderamente y ante los hechos descritos, ¿Cuáles son las previsiones de Fomento en relación a esta línea ferroviaria?

16 de noviembre de 2016.



Miguel Anxo Fernández Vello

Diputado del Grupo Parlamentario Unidos Podemos- En Comú Podem- En Marea