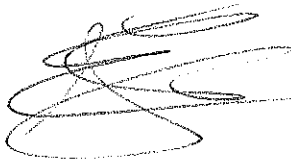


A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Confederal Unidos Podemos-En Comú Podem-En Marea, presenta, al amparo de lo dispuesto en el artículo 193 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, la presente **Proposición no de Ley para su debate y aprobación en la Comisión de Fomento**, para la reapertura del servicio de trenes en la línea Monfragüe-Astorga, recuperación del servicio ferroviario desde Asturias hasta el sur de la Península Ibérica dando servicio a Castilla y León, Extremadura y Andalucía, además de contribuir a la reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero mitigando el cambio climático

Congreso de los Diputados, Madrid, 12 de julio de 2017



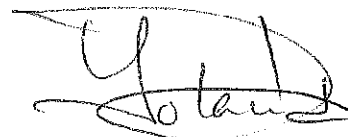
Alberto Garzón Espinosa
(Izquierda Unida)
Portavoz GCUP-EC-EM



Eva García Sempere
(Izquierda Unida)
Diputada GCUP-EC-EM



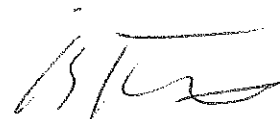
Félix Alonso Cantorné
(En Comú Podem)
Diputado GCUP-EC-EM



Yolanda Díaz Pérez
(En Marea)
Diputada GCUP-EC-EM



Ana Marcello Santos
(Podemos)
Diputada GCUP-EC-EM



Amparo Botejara Sanz
(Podemos)
Diputada GCUP-EC-EM



IKER BASQUE
(PODEMOS)
DIPUTADO GCUP-EC-EM

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En 2023 la Comisión Europea definirá la nueva Red Básica Ferrovioario Transeuropea que se pondrá en servicio en 2030, donde debe contemplarse la línea Astorga-Monfragüe. Estas decisiones se tomarán basándose en las normas de obligado cumplimiento en todos y cada uno de los Estados Miembros de la Unión Europea constituidas por el Reglamento (UE) 1315/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, relativo a las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte, y el Reglamento (UE) 1316/2013 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 11 de diciembre de 2013, por el que se crea el Mecanismo «Conectar Europa».

Las leyes citadas y el Cuarto Paquete Ferrovioario de la UE señalan que la planificación, el desarrollo y la explotación de las redes transeuropeas de transporte ferroviario deben contribuir a la consecución de importantes objetivos de la Unión Europea definidos, en particular, en la Estrategia Europa 2020 y en el Libro Blanco del Transporte 2011 de la Comisión Europea, **como el fortalecimiento de la cohesión económica, social y territorial. Documentos que tienen, asimismo, los objetivos específicos de permitir el transporte sin fisuras, seguro y sostenible, de personas y de mercancías, asegurando la accesibilidad a todas las personas y la conectividad de todas las regiones de la Unión Europea.**

Dicha Red Básica Ferrovioaria Transeuropea, señala la normativa, debe desarrollarse mediante **la rehabilitación y la actualización de las infraestructuras ya existentes, más la creación de nuevas infraestructuras de transporte siempre que sean necesarias para completarla.** A su vez, dicha red debe constituir la columna vertebral del desenvolvimiento de una red de transporte multimodal sostenible, contribuyendo al objetivo indicado en el Libro Blanco de reducir en un 60% las emisiones de gases con efecto invernadero procedentes del transporte de aquí a 2050, respecto a los niveles de 1990, con la finalidad de reducir los riesgos del cambio climático. **Por ello levantar las vías en la Línea del Oeste y desafectar un tramo vital de ferrocarril como señalan algunas pretensiones, viene a reflejar una política de transporte opuesta al interés general y a los objetivos de la UE.** La red básica que se pondrá en marcha en 2030 es el primer paso para alcanzar la red global ferroviaria prevista para el año 2050.

En este sentido de optimización del ferrocarril se ha pronunciado el Parlamento Andaluz conectando los puertos de Algeciras y Huelva con los corredores Mediterráneo y Atlántico, ya que Algeciras es el mayor puerto español en tráfico marítimo y el de Huelva está situado en el más destacado polo químico del sur de Europa. La Línea del Oeste conectaría ambos corredores además de abrir la importante relación del los puertos citados con Avilés, Gijón, Coruña y Vigo.

De otro lado, iniciativas sociales en Asturias, Castilla y León, Extremadura y Andalucía abogan por la reapertura de la Vía de la Plata como justa reivindicación social de relacionar pueblos y comarcas que ven en el tren una base extraordinaria para el desarrollo de la actividad productiva, mejora de las condiciones de vida y mantenimiento de la población rural, ante la situación de áreas deprimidas que presentan en estos momentos.

Las infraestructuras ferroviarias de casi todo el oeste peninsular adolecen de falta de inversiones para su mejora y mantenimiento, con ausencia de vías dobles electrificadas (como es el caso específico de Extremadura), sin que las administraciones públicas tomen iniciativas importantes excepto tímidas actuaciones en las áreas metropolitanas de Algeciras, Sevilla, Salamanca o León.

Con la supresión de los servicios ferroviarios entre Astorga y Palazuelo (hoy Monfragüe), junto a Plasencia, primero los de las personas, en 1984, y luego los de las mercancías, en 1996, **los indicadores de despoblamiento del medio rural, emigración continuada de la juventud, pobreza, falta de iniciativas productivas, vinculación general al transporte de mercancías en camión, etc, no han hecho más que persistir y ahondarse.** De esta forma la fractura social y económica con otras comarcas y regiones del entorno no para de crecer en sentido contrario a otros ámbitos territoriales de nuestro Estado.

Así pues, **recuperar el itinerario perdido del Tren del Oeste, mediante servicios públicos ferroviarios, viene siendo tradicionalmente –y más aun desde 2007 con el estallido de la burbuja inmobiliaria y financiera en nuestra sociedad- una demanda continuada** con diverso tipo de manifestaciones sociales. Así ha ido sucediendo en diversos momentos en el propio Congreso del Parlamento Español, pregunta de 27 de mayo de 2009 del Señor Llamazares y, recientemente, pregunta del 8 de junio de 2017 del Señor Mariano Santos); en el Parlamento de Extremadura (Iniciativa parlamentaria Impulso nº 104 en Pleno 30/VIII de marzo de 2013); y en la el Parlamento de Castilla y León (PNL 592 de 22 de octubre de 2008 y PNL 1.137 de 24 de febrero de 2010). Respuestas a estas dos últimas PNL han sido solicitadas el 8 de junio de 2017 y en su texto se decía que “...En la actualidad el tramo ferroviario no ha visto ninguna modificación derivada de la falta de compromiso del Gobierno General del Estado. Las últimas reivindicaciones sociales, que siguen exigiendo su reactivación, hacen necesario volver a insistir sobre el tema para exigir una infraestructura vital para el desarrollo del futuro de la Comunidad”. Tan cierto y evidente para todas las provincias de Asturias, León, Zamora, Salamanca, Cáceres, Badajoz, Sevilla y Huelva.

Si bien la iniciativa del Gobierno de España de septiembre de 1984, para suprimir miles de kilómetros de ferrocarril calificado de “deficitario”, ha resultado más que negativa (hecho evidente con el paso del tiempo), **las deficientes partidas presupuestarias para el tren normal no mejoran sino empeoran esta situación, en el caso de los trenes de cercanías, de los trenes regionales, de los trenes de mercancías y de las Obligaciones de Servicio Público en el Transporte Ferroviario.**

Por todo ello se presenta la siguiente:

PROPOSICIÓN NO DE LEY

- 1.- *Incluir la línea ferroviaria entre Astorga y Plasencia, ahora cerrada al tráfico ferroviario, en la Red Básica Ferroviaria Transeuropea sobre la traza existente -que ya tiene el impacto ambiental asumido-, con las modificaciones técnicas y de itinerario necesarias a los tiempos actuales y a las necesidades de transporte de mercancías, y evitando, en todo caso, más levantamientos de vías que buscan la desafectación del itinerario.*
- 2.- *Tener en cuenta dicha línea -y su extensión hacia Sevilla y Huelva con conexión con el Puerto de Algeciras- en las normas del Cuarto Paquete Ferroviario de la UE.*
- 3.- *Añadir esta línea a las que constituyen el Corredor Atlántico, dentro de los nueve corredores fundamentales de la Red Transeuropea de Transporte Ferroviario.*
- 4.- *Realizar los estudios ferroviarios y proyectos técnicos necesarios para que en un año puedan licitarse, entre los respectivos tramos comarcales correspondientes, las obras de adecuación de la plataforma ferroviaria, así como la instalación y el material fijo de rodadura de ancho variable y sistemas necesarios de señalización, comunicaciones, y seguridad.*
- 5.- *Rehabilitar las estaciones y zonas de atención a las personas en las edificaciones actuales disponibles o la ejecución de las obras nuevas necesarias.*
- 6.- *Promocionar las futuras conexiones comerciales, turísticas y de viajeros que den viabilidad económica a este corredor occidental.*