



CONGRESO DE LOS DIPUTADOS  
SECRETARÍA GENERAL  
REGISTRO GENERAL

18 OCT. 2021 14:10:28

Entrada **162857**

## PNL DEBATE PLENO

Competencia	Competencias de la Cámara
Subcompetencia	Control e información
Tipo Expediente	162-Proposición no de Ley ante el Pleno.

Fdo.: Aitor ESTEBAN BRAVO  
Portavoz Titular

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

El Grupo Parlamentario Vasco (EAJ-PNV), al amparo de lo dispuesto en los arts. 193 y siguientes del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente **PROPOSICIÓN NO DE LEY SOBRE LAS MEDIDAS A IMPLEMENTAR PARA LA MEJORA DE LA LÍNEA FERROVIARIA SANTANDER-BILBAO, PARA SU DEBATE EN PLENO.**

### EXPOSICION DE MOTIVOS

El pasado 29 de septiembre la Ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, en respuesta a una pregunta parlamentaria sobre las medidas a implantar para mejorar la situación de abandono en la que se encontraba la línea ferroviaria Bilbao-Santander, señaló que su Ministerio seguía trabajando en la mejora de sus servicios e infraestructuras, y que contaba con 85 millones de euros en el periodo 2021-2025 para la mejora de dicha infraestructura, señalando incluso la existencia de obras de electrificación entre Karrantza y Bilbao, necesarias para acometer cualquier mejora y para el que se habría establecido un Plan Alternativo de Transporte.

Sin embargo, y ante la falta de concreción de actuaciones dirigidas a evitar el desmoronamiento del servicio de transporte por ferrocarril en dicha línea, el anuncio desde dicho Ministerio de la recuperación de frecuencias en la línea de ferrocarril Santander-Bilbao -3 al día en cada sentido, sin perjuicio de otra matutina de Karrantza a Bilbao, y otra de Marrón a Santander-, no puede ser tomado, ni como signo de recuperación de la normalidad en dicho servicio, como si la de la frecuencia fuera la única cuestión por resolver, ni el parámetro con el que se debe valorar su calidad y, por ello, la incidencia en la calidad de vida de los habitantes de dichas zonas.

Partamos de una premisa: esa línea es el principal medio público para que su población pueda acceder a servicios, medios económicos y oportunidades y, por ello, para que, manteniendo unas condiciones mínimas que garanticen una existencia digna y provechosa, puedan optar por seguir viviendo donde hoy residen.

Y sucede que hoy día el servicio en esa línea y en sus dos trayectos principales, Karrantza-Bilbao y Marrón-Santander es, no solo malo, sino lamentable, y que por ello camina en sentido inverso al de evitar el vaciado de las poblaciones de entornos naturales y rurales, y por ello al del interés general.

Dicha mejora, que debiera ser inscrita en el marco de “hacer de la movilidad un derecho, un elemento de cohesión social y de crecimiento económico” -que como principio inspirador de cualquier actuación en la materia consta en los antecedentes de la consulta previa del anteproyecto de ley de movilidad sostenible y financiación del transporte-, refleja bien la inmensa contradicción en que se sitúa la actuación de dicho Ministerio y sus organismos dependientes, como consecuencia del abandono de una línea que, básicamente, es un tren de cercanías para ámbitos rurales de los dos territorios concernidos, Bizkaia y Santander, Enkarterri y la Cantabria rural, y es, por tanto, la principal herramienta desde el punto de vista de su sostenibilidad social, económica y humana, para dotar de contenido el derecho de sus ciudadanos a un medio público de transporte sostenible; por no decir el único.

Dicho tren, inaugurado en 1896, tarda hoy entre Karrantza y Bilbao entre 71 minutos, y 81 minutos entre dicha población y Santander, que es lo mismo que tardaba en 1910 y más de los 58 que tardaba el 2002 en el primer tramo; si bien lo habitual son los retrasos de 40 minutos en una dirección y 30 en la otra salvo que, como en muchas ocasiones, el servicio se suspenda por fallos diversos en la infraestructura. Pero ni siquiera esa es la principal cuestión. No hay ni inversión ni mantenimiento, y los medios son inexistentes y obsoletos. En muchos lugares no hay tornos ni interventores ni canceladoras que permitan comprobar ni la seguridad ni la información ni el número real de usuarios, con lo que incluso el dato de su demanda está falsificado, y por ello también el de la necesidad de frecuencias. Instalaciones abandonadas, trenes viejos, averiados con frecuencia, con líneas interrumpidas, porque la vía o los equipos se encuentra en mal estado, teniendo que acudir con frecuencia a transbordos y por tanto a mayores retrasos.

Si bien los problemas que más preocupan son los de seguridad, de accesibilidad o de información a los usuarios. Consta el paso de algún tren, que atraviesa una carretera con las barreras del paso a nivel levantadas, porque a veces no funcionan; o también que algún tren de Santander a Bilbao se diera media vuelta por problemas en la vía, sin que se diera ningún aviso a los usuarios, que se vieron atrapados en dirección contraria y tuvieron que aporrear la puerta del conductor para saber lo que pasaba.

Además, todas esas deficiencias vulneran los parámetros de calidad exigibles en el Contrato entre ese Ministerio y Renfe Viajeros, SME. SA., cuyo cumplimiento se supone que el Gobierno debe garantizar y el MITMA vigilar, y son el exponente más grave del abandono de la línea que, más allá del mal

servicio y deficiente gestión, provoca la expulsión de esos usuarios, no solo del uso de esa línea, sino también del territorio.

Nos consta, además, que como consecuencia de todas esas deficiencias y tantas otras que cabría añadir por sus usuarios, se creó en junio de 2020 la "Plataforma en defensa del tren Santander-Bilbao", con objeto de denunciar dichas deficiencias y exigir las soluciones pertinentes, a la que pretendemos acompañar con esta iniciativa. De hecho y como consecuencia de su actividad son muchas las instituciones que se han pronunciado en favor de sus pretensiones, y en especial los ayuntamientos de las zonas afectadas que, de forma unánime, han aprobado mociones dirigidas a exigir soluciones, y no meras reparaciones o parches.

En consecuencia, urge comprometer al Gobierno a la adopción de cuantas iniciativas resultan necesarias para dotar a dicha línea ferroviaria de prestaciones y características, necesarias para que puedan ser entendidas como homologables a las exigidas con carácter general, y que permitirían a la población de dicho territorio acceder a servicios y oportunidades, de las que actualmente carecen por las deficiencias del servicio.

Por todo ello, el grupo parlamentario Vasco, EAJ-PNV y a través de esta PROPOSICION NO DE LEY, insta al Gobierno a:

1. Aumentar el número de frecuencias y mejorar los tiempos de viaje, a fin de posibilitar acceder, primero y en un breve plazo, a los tiempos alcanzados en los objetivos del Contrato suscrito entre el operador y el titular de la infraestructura el año 2002 (58 minutos en el tramo Karrantza-Bilbao, con 10 paradas intermedias, y 81 minutos en el tramo Karrantza-Santander, con 13 paradas intermedias), para, en segundo lugar, señalar objetivos más ambiciosos tanto en cuanto a frecuencias, como en cuanto a tiempos de viaje.
2. Concretar y detallar el destino de los 85 millones en inversiones a realizar en dicha línea, en el período 2021-2025, entre los que deberá figurar inversiones en:
  - a. Acondicionamiento de estaciones y apeaderos, y en especial las medidas dirigidas a facilitar la accesibilidad para todos los usuarios.
  - b. Sistemas de información a los viajeros.

- c. Adaptación de los sistemas de emisión y compra de billetes, así como la coordinación y compatibilidad con las de otros sistemas públicos de viajeros.
  - d. Eliminación y/o adaptación de pasos a nivel.
3. Adaptación de la infraestructura y superestructura viaria, para lo que se precisa:
- a. Mantenimiento de la catenaria, señalización y elementos de comunicación, así como la renovación de elementos de vía.
  - b. Mantenimiento preventivo y renovación de la flota de trenes; adquisición de material móvil, con sistemas de basculación en los trenes de viajeros.
  - c. Mantenimiento regular de trincheras, túneles, puentes y taludes.
  - d. Eliminación de limitaciones temporales de velocidad.
  - e. Introducción del eje de ancho variable en trenes de mercancías de ancho métrico
  - f. Conexión de la línea con centros intermodales y de transporte de mercancías (Puerto de Bilbao, Polígonos industriales, etc).
4. La inmediata finalización de la electrificación de los tramos aún pendientes de dicha mejora, como requisito para poder acceder al resto de mejoras, y, entre ellas:
- a. Posibilitar la circulación inmediata de trenes eléctricos en los tramos ya habilitados, y en especial en los tramos Aranguren-Karrantza y Orejo-Karrantza.
  - b. Desdoblamiento de vía en los tramos Zaramillo-Aranguren, Nueva montaña-Maliaño y Astillero-Orejo.
5. Aumentar el personal de servicio, de mantenimiento, interventores o personal de estaciones.

Congreso de los Diputados, 18 de octubre de 2021.

EL PORTAVOZ

AITOR ESTEBAN BRAVO