

“MOCIÓN DE LOS GRUPOS POLITICOS Y DIPUTADOS NO ADSCRITOS DE LA EXCMA. DIPUTACIÓN PROVINCIAL INSTANDO AL GOBIERNO DE ESPAÑA A LA REVITALIZACIÓN URGENTE DEL FERROCARRIL EN SORIA”

ANTECEDENTES

*Las medidas actuales que afectan a los tiempos y horarios de viaje de la línea ferroviaria Soria-Torralba han empeorado los estándares de calidad y la competitividad del servicio público de trenes de media distancia que debe ser un eje vertebrador de la provincia de Soria y un elemento fundamental para el desarrollo socioeconómico de las zonas rurales. El servicio ferroviario entre Soria y Madrid experimentó desde el pasado 7 de febrero un empeoramiento con el establecimiento de nuevos horarios que alargan los tiempos de viaje situándolos en unas 3 horas para cubrir la distancia entre Soria y Madrid. Además, se implantó una nueva frecuencia con salida de Soria a las 19:06 con un mayor número de paradas en el Corredor del Henares y llegando a Madrid a las 22:06, sustituyendo el anterior servicio con salida de Soria a las 17:32 y que permitía llegar antes a Madrid y facilitar la conexión con otros medios de transporte. Renfe justifica tal cambio de horarios y el alargamiento de los tiempos de viaje argumentando que así se minimizarían los retrasos provocados por la situación de la infraestructura, especialmente en los tramos que aún siguen sin renovar en la línea Torralba-Soria (aproximadamente 45 kilómetros). Mientras que la inversión en ferrocarril ha dejado cifras millonarias en la Comunidad en los últimos años con la apertura de más de 250 kilómetros de líneas de Alta Velocidad en Castilla y León sólo en 2015 e inversiones de miles de millones de euros como los 1.620 destinados a la línea León-Palencia, en Soria se ha vivido un vacío en inversiones en el tren en la actual legislatura.*

*El 45% del Presupuesto del Ministerio de Fomento se ha destinado a infraestructuras de Alta Velocidad con la llegada de estos trenes a siete capitales más. Una situación que contrasta con la situación de Soria donde no se ha dado continuidad a las inversiones de la primera fase de modernización de la Soria-Torralba con la imposibilidad de mejorar la vía y completar su modernización y su consiguiente traducción en tiempos durante esta legislatura. La renovación de la línea Soria-Torralba comenzó en el año 2007 y a día de hoy todavía permanece sin finalizar, quedando 46 kilómetros sin renovar y sin visos claros de que vaya a hacerse a corto o medio plazo. Entre los problemas que tiene el servicio, destacan las diferentes limitaciones de velocidad a lo largo de la línea (30 kilómetros limitados a 80 km/h por el estado de la infraestructura y aproximadamente 2 kilómetros en los que la velocidad debe reducirse a 50 km/h entre Soria y Matamala) que ocasionaban retrasos habituales y que desde el pasado 7 de Febrero se han asumido dentro de los horarios comerciales. Tales horarios no hacen más que manifestar el estado actual de la infraestructura, que impide tiempos de viaje competitivos. Además de todo lo expuesto, cualquier retraso o incidencia, por leve que sea, agrava aún más la situación, alargando a más de 3 horas los tiempos de viaje y generando múltiples molestias. Es verdad que el empleo actual de los trenes de la serie 599 ha minimizado las incidencias generadas por el material móvil, pero ocasionalmente se emplean trenes de las series 598 y 594 generando retrasos e incidencias, especialmente este último modelo, como la acontecida el pasado día 8 de Enero en la que un tren de esta serie se quedó inútil debido a un problema de*

*frenos en Almazán y generó un retraso de más de dos horas viéndose afectadas 55 personas en un día de especial afluencia de viajeros.*

*Para los grupos representados en la Diputación Provincial, debe ser de justicia social lograr que el servicio público de trenes sea competitivo y atractivo para los viajeros garantizando el desarrollo de los territorios que deben cumplir las comunicaciones y favoreciendo la igualdad entre los mismos. Una situación que pasa por renovar la línea reduciendo los tiempos, mejorando las frecuencias, garantizando la comodidad de los usuarios y ajustando los precios. Otra de las mejoras que contribuirían a hacer más atractivo el servicio es la reanudación de los trenes que finalizaban su recorrido en Arcos de Jalón, algo que no supondría ningún gasto extraordinario ya que esos trenes finalizan sus recorridos en Sigüenza y Ariza y la solución pasaría por prolongarlos hasta Arcos de Jalón. Hay que recordar que debido a la supresión de estos trenes, los vecinos y vecinas de Arcos de Jalón han visto eliminadas sus posibilidades de ir y volver a Madrid en el mismo día en un servicio público.*

*La singularidad de la provincia de Soria hace por tanto que el servicio ferroviario no tenga que ser valorado únicamente en términos de rentabilidad económica, sino que se debe primar la rentabilidad social de un servicio como éste que permita a la sociedad soriana contar con trenes del siglo XXI.*

*Por otra parte, el mapa ferroviario actual impide una cohesión territorial por ferrocarril al finalizar la línea en Soria, cuando podría vertebrar la provincia de Norte a Sur mediante su prolongación a Castejón, cerrada al tráfico de viajeros en Noviembre de 1996. Dicha prolongación podría generar un tráfico interesante de viajeros y mercancías hacia Pamplona, Logroño y Zaragoza entre otros destinos que darían un mayor sentido a la línea actual Torralba-Soria, al polígono industrial y centro logístico de Valcorba y a la posible estación intermodal de la capital soriana.*

*Por todo ello, los grupos de la Diputación Provincial, someten a votación la siguiente MOCIÓN para ser aprobada y en la que se insta al Gobierno de España a:*

- 1. La finalización urgente de los trabajos de renovación en la totalidad de la línea Soria-Torralba que garantice la seguridad y mejores tiempos de viaje en la actualidad entre Soria y Madrid*
- 2. La implantación de nuevas frecuencias entre Madrid y Soria incluyendo un servicio directo o, al menos, semidirecto que permita rebajar los tiempos y realizar el trayecto con mayor comodidad adaptándose a las necesidades de los usuarios de Soria. Dicho servicio podría implantarse en torno a las 15:30-16:00, complementando los existentes actualmente a primera hora de la mañana y última de la tarde en ambos sentidos.*
- 3. Recuperar la parada facultativa en Coscurita y establecer también parada facultativa en Torralba, al menos en dos de los trenes diarios, para favorecer posibles conexiones con servicios regionales con*

*destino o procedentes de Zaragoza que también efectúan parada en dicha estación.*

- 4. Fomentar el uso del tren con alguna medida tarifaria que pueda atraer nuevos clientes, así como usar en todos los servicios el material móvil de la serie 599, más fiable que otras series de material diesel. Actualmente se emplea esta serie, excepto en el servicio adicional de los fines de semana, con salida los viernes de Madrid y regreso los domingos, en los que se emplean los trenes serie 598 y últimamente 594.*
- 5. Solicitar al Ministerio de Fomento un completo estudio de la línea Torralba-Soria-Castejón con el objetivo de revitalizar el tramo Torralba-Soria con mejores tiempos de viaje y reabrir de forma inmediata el tramo Soria-Castejón, posibilitando así nuevas conexiones que sirvan para recuperar el tráfico ferroviario de mercancías y el servicio de viajeros hacia otros destinos desde Soria. Esta medida se considera fundamental para dar sentido al ferrocarril soriano y generar nuevas frecuencias tanto con Madrid como con Zaragoza y Pamplona. En dicho estudio deben contemplarse las rectificaciones de trazado necesarias e incluso una posible electrificación de todo el trazado para hacerla competitiva desde unas inversiones que se consideran razonables frente al coste que generaría una conexión en Alta Velocidad.*
- 6. Señalizar lumínica y acústicamente algunos de los pasos a nivel situados en su recorrido, planteándose la implantación de barreras o la eliminación de aquellos especialmente peligrosos.*
- 7. Recuperar los trenes que finalizaban su recorrido en Arcos de Jalón para mejorar la comunicación ferroviaria de la localidad, sus trece pedanías y toda la zona sur de la provincia, solicitando la obtención de la declaración como obligación de servicio público del servicio ferroviario 17403 y 17404.”*

*El servicio ferroviario está llamado a jugar un papel fundamental en nuestra provincia y supone una tarjeta de presentación para todos los visitantes que deseen conocer nuestra tierra, especialmente este año en el que se celebrarán los eventos de Numancia 2017. Su mantenimiento debe ir destinado a fortalecer su imagen y utilidad social, con independencia de su rentabilidad económica. Soria se ha quedado fuera del mapa de la Alta Velocidad, pero no debe quedarse fuera del mapa ferroviario convencional en parámetros propios del siglo XXI.*