



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI, CATALUNYA EN COMÚ PODEM Y AGRUPACIÓN SOCIALISTA GOMERA), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

A instancias de la plataforma Pueblos con Tren, que defiende la línea de ferrocarril Madrid-Cuenca- Valencia, presentamos las siguientes preguntas:

Las necesidades de movilidad de la población de Camporrobles, requiere de un tren a primera hora de la mañana para desplazarse a Utiel, Requena y Valencia, Para asistencia sanitaria, rehabilitación, trámites administrativos, Servicios Sociales, Hacienda, comercios de pueblos vecinos, centros de estudios y demás. Dichas necesidades no son atendidas por los trenes de medias distancias, dado su origen de llegada desde Madrid y su parada en Camporrobles sea a las 11:09 AM, y futuras actuaciones en la línea hacen prever que aun sea retrasado hasta las 12:30 AM, ambas horas inviables para cualquier gestión de los ciudadanos. Se necesitan unos horarios que sean acordes con las necesidades de los vecinos y usuarios.

Es necesario incluir a Camporrobles en el núcleo de cercanías, prolongando su recorrido algunos trenes desde Utiel, fin del núcleo de cercanía Valencia. Actuaciones similares ya han llevado a cabo entre Castellón- Vinaròs y Xàtiva - L'Alcudia, Moixent.

La ampliación de la línea C3 Valencia- Utiel, hasta Camporrobles, es necesaria, y podría pasar, sin ningún gasto adicional de envergadura de 3 circulaciones de MD diarias por sentido, antes de la pandemia, y 2 antes de su cierre temporal, a 6 y 7 por sentido, incorporando 3 conexiones que en la actualidad llegan hasta Utiel, prolongando su recorrido hasta Camporrobles. Pero, ello es posible si no siguen desmantelando la estación de Camporrobles, que en los últimos años ha visto como quedaba inutilizada una de sus tres vías de servicio, de la que se han desmantelado carriles y traviesas, así como los cambios de agujas. También es imprescindible el personal de circulación

en la estación, ya que desde el 1 de enero de 2020 ya no presta servicio en ella, nada más que en ocasiones esporádicas.

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

Expediente:

Mientras se acomete la ampliación de la C3, de manera inmediata, se podría acometer la ampliación provisional de los trenes que efectúan su salida de Valencia a las 11,07h, 14,50h, y 18,42h prolongando su recorrido hasta Camporrobles, llegando a las 14,05h, 17,15h, y 21,19h. De la misma manera, uno de los dos trenes que permanecen en Utiel toda la noche, el que sale de Utiel a las 6,55H puede desplazarse sin servicio de Utiel a Camporrobles a las 6h para iniciar servicio desde allí a las 6,30h manteniendo sus horarios actuales.

Así mismo los trenes que llegan a Camporrobles pueden salir nuevamente de allí a las 14,50h, 17,20h y 21,11h, para llegar tanto a Utiel, como a Valencia en su mismo horario actual, sin ninguna modificación en las mallas.

Esta ampliación, insistimos, se podría realizar sin modificar horarios, ni harían falta más vehículos, solamente optimizando el tiempo en que el material está parado en Utiel, pero, podría ampliarse en algunas franjas en caso de disponer de otro vehículo y más personal de Renfe.

Sería conveniente, también, prolongar el sistema de bloqueo de liberación automática en vía única (BLAU), hasta Camporrobles, para homogeneizar la línea C3 y aumentar, tanto la seguridad, capacidad y la fiabilidad.

INVERSIONES

La vía entre Utiel- Camporrobles presenta un estado deficiente debido a la falta de mantenimiento, limitando su velocidad, esto en la actualidad no representa un peligro alguno para la seguridad, la orografía del terreno no es complicada, está exenta de trincheras o túneles, nada que ver con el resto de trazado hasta Cuenca. Los actuales trabajos de renovación y mantenimiento del tramo Utiel- Camporrobles, se podrían realizar en horario nocturno, tal y como se venía haciendo antes de la suspensión del servicio, simplemente con la apertura de las estaciones de Utiel y Cuenca en horario de 22:00 a 6:00, permitiendo liberar así la vía para restituir el servicio. Aún con ello, la reparación de la vía se podría realizar de 9:30 a 16:30, horario que no habría ningún servicio circulando. Se ha comprobado presencialmente que en Utiel hay miles de traviesas de hormigón que están en buen uso, con esas traviesas se podrían realizar las inversiones para mejorar el estado de la línea hasta Camporrobles.

La vía entre Utiel y Camporrobles tiene traviesas de madera junto a traviesas de hormigón bloque, pero todas en mal estado, además de un anclaje defectuoso por los tirafondos, por lo que solo se puede circular a 60Km/h, y una limitación temporal de velocidad, debido a un puente, en la que se circula a 30Km/h. Las traviesas que hay en Utiel son suficientes para sustituir los 20km que separa Camporrobles de Utiel, pero, hay mas traviesas en perfecto uso que se están sustituyendo de la línea entre Valencia y Castelló.

También habría que sustituir el carril de 45kg/m por el de 54Kg/m, que es el que está implantado en toda la red española, además de sustituir el bloqueo manual (Bloqueo Telefónico) ya en desuso, y menos seguro, por el Bloqueo de liberación automática, BLAU.

La estación de Camporrobles se encuentra en un estado perfecto de conservación y mantenimiento, teniendo una sala amplia, aseos, máquina expendedora de billetes y personal laboral.

Por todo ello se pregunta al Gobierno, si piensa atender y estudiar esta propuesta.



SENADO
XIV LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL

ENTRADA 93067

15/04/2021 11:52

Expediente:

684/038701

PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO DE IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÉS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI, CATALUNYA EN COMÚ PODEM Y AGRUPACIÓN SOCIALISTA GOMERA), presenta la siguiente corrección a la pregunta con respuesta escrita con número de expediente 684/038701:

A instancias de la plataforma Pueblos con Tren, que defiende la línea de ferrocarril Madrid-Cuenca- Valencia, presentamos las siguientes preguntas:

INTRODUCCION

La línea ferroviaria de Valencia a Aranjuez, históricamente, ha vertebrado las comarcas de interior de La Comunitat Valenciana y Cuenca, en este crucial momento, en que el interior de la península sufre una acuciante despoblación, el mantenimiento de esta vía de comunicación es importantísima para las poblaciones que atraviesa, aunque paradójicamente no se han realizado inversiones, ni rehabilitaciones en las últimas tres décadas.

El estado de la infraestructura es bastante irregular, y contrasta el aceptable estado entre Valencia y Utiel, fruto de las inversiones en la línea C3 de cercanías de Valencia, con el deplorable estado en que se encuentra esta infraestructura entre Utiel y Cuenca, donde solo se puede circular a 60Km/h, y en algunos tramos a tan solo 20 y 30Km/h. Entre Cuenca y Aranjuez, el estado de la infraestructura, el estado es algo mejor, pero sigue siendo de deterioro.

Además, uno de los grandes problemas, además de los enunciados, es que los trenes no paran en los apeaderos, o al menos, no todos los trenes, esta por implantar la fórmula de la *¿parada facultativa¿*, que daría el máximo servicio a todas las estaciones y apeaderos sin coste adicional, tal como se establece en otras líneas, sobre todo, de Teruel a Zaragoza.

Valencia- Utiel

Esta línea es de vía única, sin electrificación, con carriles (54kg/m), las traviesas (monobloc de hormigón) y el balasto en buenas condiciones, y un sistema de bloqueo automático (BLAU), que le permite cierta agilidad en la gestión.

Aun así, creemos que hay cinco medidas urgentes, para tomar por fases.

Fase 1.- La apertura del túnel que comunica Sant Isidre y Valencia Nord, que permitiría no dar un rodeo por VFSL, cambiando el sentido de la marcha y retrasando el tiempo de viaje en 15 minutos

Fase 2.- Habilitar, aprovechando la doble vía construida hasta Xirivella y ejecutar al mismo tiempo la doble vía hasta Aldaia que permitiría reducir el tiempo del trayecto e incrementar el servicio casi en un 50%.

Fase 3.- Electrificar el trayecto de Valencia a Bunyol.

Fase 4.- Duplicar el trayecto desde Valencia a Bunyol.

Fase 5.- Electrificar el trayecto Bunyol- Utiel- Camporrobles, ampliando el BLAU hasta Camporrobles.

Utiel- Cuenca

En la actualidad se encuentra cerrada desde el 8 de enero, debido a desperfectos por la tormenta Filomena, aunque esos desperfectos ya fueron solucionados unos días después. Hoy, el problema es el mal estado y la falta de inversión en décadas.

La situación de este tramo es lamentable en sus 120Km de distancia, donde los trenes tardan más de dos horas en recorrerlos, tiene traviesas de madera junto a traviesas de hormigón ¿bibloque¿, todas en mal estado, además de un anclaje defectuoso, por lo que solo se puede circular a 60Km/h, con limitaciones de velocidad a 20Km/h y 30Km/h. Evidentemente es vía única, sin electrificar, y el Bloqueo es telefónico, o sea, manual, además con unos cantones muy considerables, que rondan una hora de trayecto para poder hacer un cruce, con los grandes inconvenientes y retrasos que ello conlleva, y más, si se cerraran las estaciones de Camporrobles y Carboneras de Guadazaón, las demás ya fueron cerradas hace décadas y las estaciones convertidas en apeaderos, algunos de ellos, con una sola parada al día.

Para este tramo, es imprescindible una rehabilitación integral, que permita circular a velocidades entre 120- 160 Km/h, cambiando el balasto, las traviesas y los carriles, así como el sistema de bloqueo.

Solamente con las traviesas que hay almacenadas desde hace décadas en Utiel, serían suficientes para sustituir los 20km que separan Camporrobles de Utiel, pero, hay más traviesas en perfecto uso que se están sustituyendo de la línea entre Valencia y Castelló, que podrían sustituir al menos hasta Cuenca.

También habría que sustituir, como decíamos, el carril de 45kg/m por el de 54Kg/m, que es el que está implantado en toda la red española, las traviesas de madera y ¿bibloque¿, por las ¿monobloc¿, además de sustituir el bloqueo manual (Bloqueo Telefónico) ya en desuso, y menos seguro, por el Bloqueo de liberación automática, BLAU.

La ampliación de la línea C3 Valencia- Utiel, hasta Camporrobles, es necesaria, y podría pasar, sin ningún gasto adicional de envergadura, de 3 circulaciones de MD diarias por sentido, antes de la pandemia, y 2 antes de su cierre temporal, a 6 y 7 por sentido, incorporando 3 conexiones que en la actualidad llegan hasta Utiel, prolongando su recorrido hasta Camporrobles. Pero, ello es posible si no siguen desmantelando la estación de Camporrobles, que en los últimos años ha visto como quedaba inutilizada una de sus tres vías de servicio, de la que se han retirado carriles y traviesas, así como los cambios de agujas. También es imprescindible el personal de circulación en la estación, ya que desde el 1 de enero de 2020 ya que solo presta servicio en ella, en

ocasiones esporádicas.

SENADO
LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA

Expediente:

Mientras se acomete la ampliación de la C3, de manera inmediata, se podría acometer la ampliación provisional de los trenes que efectúan su salida de Valencia a las 11,07h, 14,50h, y 18,42h prolongando su recorrido hasta Camporrobles, llegando a las 14,05h, 17,15h, y 21,19h. De la misma manera, uno de los dos trenes que permanecen en Utiel toda la noche, el que sale de Utiel a las 6,55H puede desplazarse sin servicio de Utiel a Camporrobles a las 6h para iniciar servicio desde allí a las 6,30h manteniendo sus horarios actuales.

Así mismo los trenes que llegan a Camporrobles pueden salir nuevamente de allí a las 14,50h, 17,20h y 21,11h, para llegar tanto a Utiel, como a Valencia en su mismo horario actual, sin ninguna modificación en las mallas.

Esta ampliación, insistimos, se podría realizar sin modificar horarios, ni harían falta más vehículos, solamente optimizando el tiempo en que el material está parado en Utiel, pero, podría ampliarse en algunas franjas en caso de disponer de otro vehículo y más personal de Renfe.

Pero, con una una pretensión mayor, se podría prolongar el tren que llega a Utiel a las 8,30h, para que saliera de Camporrobles a las 9h, dando un servicio imprescindible a esta población, por el horario, sobre todo en lo relativo a servicios médicos. En este caso, si habría que modificar en 30 minutos el horario de salida actual de Utiel, pero totalmente asumible.

Por todo ello, instamos al Gobierno a tomar medidas urgentes, y le realizamos las siguientes preguntas.

1. ¿En qué fecha está prevista la reapertura del servicio ferroviario entre Utiel y Cuenca?
2. ¿Dada la viabilidad, cuando piensa el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, prolongar la Línea C3 hasta Camporrobles, e integrarla en la red de cercanías de Valencia?
3. ¿Tiene previsto Adif la rehabilitación de la línea férrea Utiel- Aranjuez?
4. ¿Cuándo piensa el Ministerio volver a la frecuencia de trenes en esta línea?
5. ¿Cuándo piensan implantar las ¿paradas facultativas¿ en todos los apeaderos y a todos los trenes, para tener una oferta algo más amplia en las poblaciones más pequeñas?