

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

Jon Iñarritu García, diputado de EH BILDU, integrada en el Grupo Parlamentario Mixto, de conformidad con lo previsto en el artículo 185 del Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes **PREGUNTAS AL GOBIERNO CON SOLICITUD DE RESPUESTA POR ESCRITO**.

En diciembre de 2018, se publicó la licitación "Servicios para la redacción del Estudio Funcional para el incremento de la longitud de apartaderos y de la capacidad de la línea entre el Puerto de Bilbao y Miranda de Ebro". En su Pliego de Cláusulas Administrativas, en "Disposiciones Generales sobre el Contrato./ 1. Objeto de contrato./ Descripción de los trabajos a realizar:/ Recopilación de información referente a:/", entre otros, se establecen los siguientes puntos: Tráficos actuales: Número de trenes, tipología, características básicas, velocidades, flexibilidad

- El escenario predecible de tráfico en el año horizonte será aportado por ADIF

De igual forma, en noviembre de 2015 se publicó en el BOE el "Estudio Informativo. Variante Sur Ferroviaria Bilbao. Fase 1", en el que se aporta datos de tráfico actuales a la fecha de trenes de mercancías (Anexo 01. Antecedentes y Situación actual. Pág. 15) de:

- 63 trenes semanales con origen/destino en Puerto de Bilbao,

- 24 trenes semanales con origen/destino en ACB- Arcelor Mittal Sestao;

Lo que suma un total de 87 trenes semanales en la línea C1 (Santurtzi- Bilbao) y una media diaria de 12,4 trenes.

En el citado Estudio Informativo en el que se presentan tres alternativas de trazado, concluyendo como la más idónea la conexión Serantes- Olabeaga, se plantea una infraestructura con una capacidad diaria de hasta 72 trenes a un 70 % de saturación. Sin embargo, en el extenso documento y anexos, no se incluye ningún apartado referente al "escenario predecible de tráfico".

Por ello, deseo conocer:

1.-¿En base a qué datos justifica el Ministerio de Fomento la necesidad de una nueva infraestructura que suponga un incremento del tráfico de mercancías de hasta un 577%?

2.- El coste de construcción de esta nueva infraestructura se fijó en 310 millones de euros, pero ¿se ha hecho una previsión del coste anual de mantenimiento? En caso afirmativo, ¿cuál sería el importe anual?

Dado que la implantación de esa nueva infraestructura, cortocircuitaría la conexión directa de ACB- Arcelor Mittal Sestao, que supone el 27,6 % del tráfico de mercancías a fecha del Estudio Informativo, al Puerto de Bilbao, ¿esta Administración ha informado a su dirección de este hecho? ¿Se han contemplado los posibles perjuicios económicos de esta empresa, teniendo en cuenta la delicada situación económica y laboral de la Margen Izquierda de Bizkaia

Congreso de los Diputados, a 28 de mayo de 2019

Diputado de EH Bildu