

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

D. ODÓN ELORZA GONZÁLEZ, Diputado por Gipuzkoa, **D. CESAR JOAQUÍN RAMOS ESTEBAN** Diputado por Cáceres y **D. JOSÉ ZARAGOZA ALONSO**, Diputado por Barcelona, pertenecientes al Grupo Parlamentario Socialista del Congreso, al amparo de lo establecido en el Art. 185 y siguientes del vigente Reglamento del Congreso de los Diputados, presentan la siguiente pregunta sobre “**el estado de la conexión ferroviaria transfronteriza entre San Sebastián y Bayona**”, para que les sea contestada por escrito.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Las ciudades de San Sebastián y Bayona forman parte de un Corredor Transfronterizo de gran actividad en el ámbito de la Eurociudad Vasca. Sin embargo, la ausencia de una conexión ferroviaria entre ellas pone de manifiesto la necesidad de la puesta en servicio de un sistema de transporte público que cumpla los criterios de movilidad sostenible y eficiencia.

Desaparecidas hace años las viejas fronteras entre Francia y España, la existencia de anchos de vías diferentes en cada país constituyen una anomalía en el siglo XXI que se va a resolver en breve con la colocación de un tercer raíl, en la actual vía convencional entre San Sebastián e Irún, como parte de las obras ferroviarias de la Y vasca y su conexión con la red del AVE.

Por otra parte, debemos contribuir a hacer frente a la crisis climática mediante un transporte sostenible, con un tren que comunique de modo competitivo y en ancho estándar la capital de Gipuzkoa con el País Vasco Francés.

En este escenario, las ciudades nucleares de San Sebastián y Bayona son los extremos de una conurbación muy activa, estando situadas a una distancia de 54 km y próximas a otras poblaciones de gran interés. La Eurociudad Vasca agrupa a 600.000 personas que se comunican mediante el uso del automóvil y se enfrentan a problemas de congestión estacional y saturación del tráfico privado, en parte debida al volumen de camiones que transitan por la autopista.

Los colapsos se producen sobre todo en verano, en los peajes de la autopista AP1, en especial en la antigua frontera de Irún-Behobia y en los puntos de peaje. Por otra parte, existen dificultades de acceso, aparcamiento y circulación en las ciudades de Biarritz, Irún, Donostia/San Sebastián y Bayona con incremento de los niveles de contaminación ambiental.

El gran número de personas que cruza con frecuencia de un Estado a otro en su coche, por razones comerciales, laborales, culturales o turísticas, justifica la necesidad de disponer de un tren transfronterizo entre San Sebastián y Bayona que sea competitivo, regular, sin transbordos, con 6-7 paradas, espacio reservado para llevar bicis y frecuencias diferentes según la época del año.

Esta oferta ferroviaria -que no requiere una nueva inversión en infraestructuras- supondría una alternativa de movilidad coherente con el objetivo de reducir las emisiones de gases contaminantes de los vehículos y contribuiría a combatir el cambio climático. La actual opción ferroviaria obliga a hacer transbordo y a esperar en la Estación de Hendaya y, con mucha suerte, emplear dos o tres horas para hacer el trayecto.

La demanda institucional de un tren transfronterizo Bayona-San Sebastián se planteó en el Congreso en 2013 y será posible con el final de unas largas y molestas obras que realiza ADIF en la vía convencional del viejo trazado entre Astigarraga e Irún.

Dichas obras van con un retraso de cuatro años, con prolongados cortes de circulación que afectan a los servicios de Cercanías Renfe entre Irún y Brincola. El objetivo es disponer de doble ancho de vía en el tramo Astigarraga-Donostia/San Sebastián-Irún. Esa actuación incluye la colocación en las nuevas traviesas de un tercer raíl o hilo para salvar así el diferente ancho de vía que existe en Francia y España, así como mejoras del gálibo en túneles como el de Gaintxurizketa, suavizar curvas y mejoras de seguridad.

El 20 de febrero de 2019, el autor de esta Pregunta presentó a la Comisión de Fomento del Congreso la siguiente propuesta que fue aprobada por unanimidad: "Gestionar por parte del Gobierno de España ante el Gobierno de Francia, y con la implicación del Gobierno Vasco y el Consejo Regional de Nueva Aquitania, el análisis de los problemas técnicos, administrativos y comerciales y la propuesta de soluciones que permitan la puesta en servicio de un tren transfronterizo que conecte las localidades situadas en los extremos del territorio de la Eurociudad Vasca, Bayona y Donostia/San Sebastián".

Por otra parte, ante una Pregunta que formulé el 19 de mayo de 2021, el Gobierno respondió, con fecha 17 de junio de 2021, que "el Ministerio considera positivo el establecimiento de un servicio ferroviario directo entre las ciudades de Bayona y Donostia/San Sebastián, que preste servicio también a localidades intermedias, en la medida en que mejoraría notablemente la oferta de transporte público, resolviendo

algunos de los problemas existentes, y potenciaría la movilidad sostenible en este corredor transfronterizo”

En base a las anteriores consideraciones, se formula la siguiente PREGUNTA:

1. ¿Qué gestiones ha realizado el Gobierno de España con el Gobierno de Francia, en este último año, para concretar las bases de un Convenio que permita la puesta en servicio de un tren transfronterizo entre Donostia/San Sebastián y Bayona?
2. ¿Ha mantenido conversaciones el Gobierno de España con el Gobierno Vasco para colaborar y trabajar conjuntamente en esta operación?
3. ¿Conocido el interés del Gobierno en el proyecto, qué contactos se han producido entre ADIF y RENFE con los organismos homólogos franceses para tratar específicamente el asunto y hacer avanzar las actuaciones?
4. ¿Qué estudios y propuestas han realizado tanto ADIF como Renfe para solventar los problemas técnicos, económicos, administrativos, jurídicos y comerciales existentes y que quedaron reflejados en la Respuesta a la Pregunta parlamentaria que dio el Gobierno con fecha 17 de junio de 2021?
5. ¿Qué pasos se han dado al día de hoy para resolver los problemas de interoperabilidad de la infraestructura y del material rodante, cuestiones que requieren también la colaboración activa y el acuerdo de los dos Estados, Francia y España?
6. ¿Cómo se encuentran los trámites para que el nuevo servicio ferroviario transfronterizo pueda ser declarado Obligación de Servicio Público en ambos estados?
7. ¿Qué avances se han producido para solucionar el problema de la red de electrificación que es diferente en ambos países pero que se puede solventar adaptando y homologando las locomotoras con sistema bitensión? ¿Así mismo, qué pasos se han dado para resolver aspectos relacionados con las instalaciones de seguridad de la circulación y del tratamiento de los andenes?
8. ¿Si en opinión del Gobierno, lo más apropiado y lo más eficaz sería aprovechar los cauces de participación y colaboración ya existentes entre las distintas

administraciones y las entidades ferroviarias de España y Francia, en el seno de la Agrupación Europea de Interés Económico (AEIE) Vitoria/Gasteiz - Dax, constituida por ADIF y RFF (Red Ferroviaria Francesa, actualmente SNCF-Reseau), qué reuniones y avances se han producido con el fin de analizar las alternativas y actuaciones necesarias para la puesta en servicio de este tren transfronterizo que conecte las localidades de Bayona y Donostia/San Sebastián?

9. ¿Se ha explorado la posibilidad de que este proyecto pueda obtener ayudas de los Fondos Europeos al tratarse de una actuación de fomento de la movilidad sostenible con la mejora del transporte ferroviario en el corredor transfronterizo hispano-francés de la Eurociudad Vasca que forma parte de la Europa Atlántica?

En el Congreso de los Diputados, a 8 de junio de 2022

EL DIPUTADO
ODÓN ELORZA GONZÁLEZ

EL DIPUTADO
CESAR J. RAMOS ESTEBAN

EL DIPUTADO Y PORTAVOZ ADJUNTO DEL GRUPO PARLAMENTARIO SOCIALISTA
JOSÉ ZARAGOZA ALONSO