



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/58354

28/08/2022

152225

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

Con en relación con la construcción de los 30 km entre Bedous (Francia) y la frontera española, se entiende que Su Señoría debería dirigirse al Administrador de Infraestructuras francés. Lo mismo en relación con la integración del ferrocarril en las ciudades de oporto y Lisboa, que sería al administrador portugués.

Con respecto a Madrid y Santiago de Compostela, se indica que en Madrid se están desarrollando diversas actuaciones para incrementar la capacidad de las estaciones de Madrid-Chamartín Clara Campoamor y Puerta de Atocha. Asimismo, recientemente se han iniciado las obras del nuevo edificio de Santiago de Compostela.

Con en relación con la nueva conexión para tráficos de Alta Velocidad al Aeropuerto de Adolfo Suárez Madrid-Barajas desde la estación de Madrid-Chamartín-Clara Campoamor, se informa que el proyecto contempla la conexión de la red de Alta Velocidad -en ancho estándar, 1.435 mm- con la terminal 4 de Barajas, el principal aeropuerto internacional español; una actuación totalmente compatible con el mantenimiento de los servicios de Cercanías existentes, que circulan en ancho convencional -1.668 mm-. Los trenes de Alta Velocidad podrán cubrir la distancia entre Chamartín y el aeropuerto en poco más de 10 minutos, evitando transbordos.

Esta infraestructura beneficiará, de forma directa, a todos los tráficos del corredor norte-noroeste y de Levante, que tienen su cabecera en Chamartín, y, gracias al túnel para trenes de alta velocidad recientemente puesto en servicio entre Chamartín y Puerta de Atocha, también con las circulaciones procedentes del sur y, en un futuro - mediante un enlace en construcción-, del corredor de Barcelona.

De este modo, ADIF AV impulsa la intermodalidad entre el ferrocarril y el transporte aéreo en la capital, y apuesta por la creación de sinergias entre ambos modos, que permitan profundizar en la descarbonización del transporte al propiciar el uso del



ferrocarril en los desplazamientos de corto radio. Esto es posible gracias a una red de alta velocidad que ya roza los 4.000 km, con unos elevados índices de fiabilidad y en un contexto de liberalización que acerca los servicios de Alta Velocidad a un mayor número de personas, en tiempos y condiciones muy competitivos.

Los servicios ferroviarios nocturnos de tren-hotel por lo que se interesa Su Señoría forman parte de los servicios comerciales. Este tipo de servicios no reciben ningún tipo de aportación pública, por lo que deben ser sostenibles por sí mismos, de forma que se asegure su viabilidad.

Actualmente, las redes ferroviarias de altas prestaciones permiten que exista una oferta muy competitiva de trenes diurnos, con mayores niveles de eficiencia, tiempos de viaje y confort, que resultan más atractivos para los clientes y que garantizan la movilidad en el conjunto del país.

Madrid, 05 de octubre de 2022



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 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:

RENFE- TREN- NOCTURNO- EUROPE- ON- RAIL: en el informe - Hop on the train: A Rail Renaissance for Europe: How the 2021 European Year of Rail can support the European Green Deal and a sustainable recovery- que se puede descargar aquí <https://acortar.link/KtBDe8> y que traducido viene a decir: Súbete al tren: un renacimiento ferroviario para Europa. Cómo el Año Europeo del Ferrocarril 2021 puede apoyar el Pacto Verde Europeo y una recuperación sostenible realizado por - Europe on Rail- que es una red de organizaciones sin ánimo de lucro de Polonia, Alemania, Francia, España y Bruselas. La red busca generar apoyo para un renacimiento ferroviario en Europa y para las respectivas medidas políticas para impulsar el transporte ferroviario transfronterizo de pasajeros. Por parte de España ECODES participó a través de Monica Vidal (Ecodes) y entre las cosas que se plantea para España dice lo siguiente traducido:

¿Qué puede hacer España para impulsar ¿Servicios ferroviarios europeos?

1.- Renovar, actualizar y finalizar proyectos transfronterizos conexiones entre España, Portugal y Francia

Las conexiones transfronterizas entre España y sus países vecinos necesitan una actualización urgente para permitir viajes de pasajeros fluidos, rápidos y convenientes entre las principales ciudades del sur de Europa. En el País Vasco, las líneas ferroviarias entre Hendaya e Irún debe renovarse rápidamente para evitar escalas innecesarias y garantizar la integración de la red francesa de alta velocidad (París- Burdeos- Hendaya) con la línea de alta velocidad española en construcción entre Donostia/Bilbao y Vittoria (conocida como la Y Vasca) y luego hacia Madrid y otras ciudades españolas.

En los Pirineos Centrales, la línea histórica entre Pau (Nouvelle Aquitaine) y Zaragoza (Aragón) a través de la monumental estación de Canfranc Internacional, debe relanzarse construyendo los 30 km que faltan entre Bedous (Francia) y Canfranc (España). Esta obra final aumentará la conectividad de mercancías y pasajeros, mejorará la seguridad transfronteriza e impulsará la economía de regiones aisladas altamente dependiente del turismo, la agricultura y la industria.

En la vertiente atlántica, las ciudades de Lisboa y Madrid, así como Santiago de Compostela (Galicia) y Oporto, necesitan integrarse en un sistema de alto rendimiento red, basada en la mejora de vías férreas obsoletas. Esta conexión sería asegurar la mejor cohesión y conexión de las ciudades y regiones geográficamente remotas y periféricas con el resto de las capitales europeas.

2 Relanzamiento de servicios de trenes nocturnos y líneas convencionales de larga distancia

La mayor parte de los trenes nocturnos y convencionales entre las principales ciudades del sur de Europa (como Madrid- París, Barcelona- París, Madrid- Barcelona, Madrid- Lisboa) han sido abandonados en la última década debido a la agresiva y competencia desleal de las compañías aéreas de bajo coste y los autobuses de larga distancia. Sin embargo, la crisis climática está empujando a los ciudadanos hacia un transporte bajo en carbono como el ferrocarril.

Los ciudadanos españoles merecen trenes nocturnos asequibles y de largo recorrido renovados trenes que les permiten ahorrar tiempo, carbono y dinero, evitando costosas hoteles nocturnos en origen y destino. El relanzamiento de las líneas de trenes interregionales es también una forma de apoyar un turismo seguro, inclusivo y sostenible en el Mediterráneo países dramáticamente afectados por la crisis de Covid y los bloqueos relacionados.

3 Incrementar el uso de la red abriendo el mercado y nivelar el campo de juego

España tiene la red de alta velocidad más larga de Europa (2.675 km) pero es la que menos usado, con solo 13 mil millones de pasajeros- kilómetros en 2018. A modo de comparación: Francia transportó 49 mil millones de pasajeros- km en una red de alta velocidad de casi igual longitud (2.548 km). Al observar los trenes de pasajeros y de carga juntos, La intensidad de uso de la red ferroviaria española (34 trenes diarios por km de ruta) también es muy bajo en comparación con el resto de Europa (146 en los Países Bajos, 96 en el Reino Unido, 78 en Alemania, 43 en Francia).

Como gran parte de la infraestructura de alta velocidad ha sido financiada por la UE, el mal comportamiento del ferrocarril en España es claramente un uso ineficiente del dinero público eso debe resolverse mediante una regulación e incentivos apropiados. La nueva ley

para la movilidad sostenible en ciernes es una oportunidad única para revertir esas tendencias negativas y corregir las trampas históricas. La apertura de la red a nuevos los operadores ferroviarios previstos en 2021 también deberían contribuir a aumentar el número

de pasajeros sin construir ninguna nueva infraestructura. Finalmente, las reglas de los operadores de transporte deben ser justos entre el aire, la carretera y el tren,

integrando las externalidades ambientales y sociales e incentivar alternativas más limpias.

Se pregunta al Gobierno:

1. ¿Qué piensa de cada una de estas recomendaciones para España de la organización Europe on Rail y cómo las piensa implementar?
2. ¿Para cuándo está previsto que se construyan los 30 km que faltan para unir por tren Bedous (Francia) y Canfranc (España) y se potencia Aragón?
3. ¿Cómo se va a mejorar la integración del tren de las ciudades de Lisboa y Madrid así como Santiago de Compostela y Oporto?
4. ¿Se va a potenciar el tren en detrimento del avión que contamina más?
5. ¿Es necesario que el AVE llegue a la T4 de AENA en Barajas siendo que hay un Cercanías cada 15 minutos que es gratis para viajeros de Renfe en conexión?
6. ¿Por qué no se unen las terminales T123 y T4 de AENA con un tren eléctrico como hacen los aeropuertos de Europa o la misma AENA con el APM entre el T4 y T4S en vez de gastar en transporte entre terminales por autobús que cuesta casi 10MM?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 28/08/2022 06:45 Ref.Electrónica: 144108 -