

**A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS**

**Doña María Sandra Julià Julià, Diputada del Grupo Parlamentario de Ciudadanos, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y siguientes, del vigente Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta, para la que se solicita respuesta por escrito sobre la línea de AVE en la provincia de Castellón.**

Congreso de los Diputados, 30 de Junio de 2017

**EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El tercer carril tiene un elevado coste de implantación, del orden de 3 millones de euros por kilómetro, frente a los 0,5 del cambio de ancho o los 6-30 según la topografía y la densidad de población de una línea nueva. Además de instalar el tercer carril, exige cambiar todas las traviesas, los aparatos de vía, modificar las estaciones incluidos algunos andenes, necesita nuevas vías de apartado, modificar la electrificación y cambiar toda la señalización. En vías amortizadas que necesitan renovación, como en el entorno de Nules (Castellón), el sobrecoste de implementar el tercer carril está en torno a un 40 % sobre una renovación normal.

Cuando se instala el tercer carril en una sola de las vías en una vía doble por motivos económicos se reduce sustancialmente la capacidad, porque la vía de ancho queda como una vía única y todos los trenes en sentido normal estorban cuando va uno en sentido contrario.

El tercer carril tiene limitaciones tecnológicas que impiden la circulación de trenes a alta velocidad. Hasta ahora no se ha conseguido que los trenes circulen a más de 160 km/h por los aparatos de vía (cada 6-10 km) y deben reducir su velocidad hasta 60 km/h al paso por los cambiadores de hilo (cada 30-60 km). Entre Valencia y Castellón se circulaba a 200 km/h. Es muy improbable que se pueda circular a más de 160 km/h por lo que se incrementarán los tiempos de viaje.

El tercer carril complica y encarece mucho las labores de mantenimiento y dificulta la explotación, especialmente en situaciones degradadas y el ratio de incidencias/accidentes por kilómetro es muy superior al de una vía convencional.

El tercer carril no resuelve el problema de la tensión de la electrificación, que es de 3 kV en las líneas convencionales y de 25 kV en las de alta velocidad. Si bien la tecnología de ancho variable es compleja y limitada a los sistemas Talgo y Caf, los trenes bitensión son sencillos y habituales en todo el mundo. Aun así, debido a una inexplicable falta de planificación, son sólo un 10 % de los trenes de viajeros y un 5 % de las locomotoras de mercancías son bitensión. Por mucho que se instale tercer carril, solo podrán circular por él los trenes bitensión o los trenes normales que tengan la tensión de la vía (sólo los trenes AVE más antiguos podrán llegar por el tercer carril a Castellón).

En relación a lo anterior, se formulan las siguientes preguntas:

1. ¿Por qué se decidió instalar el tercer carril en la provincia de Castellón?
2. ¿Ante los problemas de servicio que ya se están produciendo qué medidas va a tomar el Gobierno?
3. ¿Van a dejar que nuestra industria y viajeros se vean afectados con un defectuoso servicio o van a reconvertir la vía en doble asumiendo su falta de previsión y no utilidad del tercer carril en Castellón provincia?
4. ¿Qué protocolo o sistemas de seguridad han implantado en el tercer carril en la provincia de Castellón?



María Sandra Julià Julià  
Diputada del Grupo Parlamentario Ciudadanos