

A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

ISIDRO MANUEL MARTÍNEZ OBLANCA, diputado de FORO, de conformidad con lo previsto en el Reglamento del Congreso de los Diputados, presenta las siguientes PREGUNTAS AL GOBIERNO, con ruego de RESPUESTA POR ESCRITO:

Exposición de Motivos

El próximo mes de marzo se cumplirán 9 años de la inauguración de la estación de León cuyas características de “fondo de saco” en la conexión ferroviaria penaliza desde entonces el tiempo del trayecto en la línea Madrid-Asturias, dentro del corredor Norte-Noroeste.

En lo que se ha dado en llamar la “Asturias, marcha atrás”, el modelo de la estación término leonesa obligó desde su puesta en servicio en 2011 a la realización de maniobras de retroceso en los trenes, problema generado por el entonces gobierno de Rodríguez Zapatero al cancelar los Convenios Ferroviarios de Integración Urbana de Valladolid, León y San Andrés de Rabanedo y al desclasificar la línea León-Asturias como alta velocidad negándole el ancho estándar UIC.

Para corregir el disparate ferroviario inaugurado por el entonces ministro de Fomento José Blanco (PSOE) el gobierno de Mariano Rajoy (PP) licitó en diciembre de 2015 el proyecto de una nueva estación cuyas obras fueron adjudicadas en abril de 2016 con un plazo de ejecución de 24 meses que se cumplió el mes de mayo del pasado 2018.

Año y medio después, cuando está a punto de finalizar 2019, las obras de la estación leonesa continúan acumulando retrasos y sobrecostes y varias veces al día los trenes Alvia reproducen la maniobra “marcha atrás” con la que se penaliza en 25 minutos el transporte ferroviario en una línea de alta velocidad.

Recientemente, para mayor desbarajuste, los medios informativos leoneses dieron a conocer que en las obras complementarias a la integración ferroviaria existe en la zona de Trobajo del Camino un desajuste en los cálculos para la sujeción de la catenaria del AVE hacia Asturias lo que impedirá la homologación de la línea a las características de la alta velocidad.

En todo caso, cabe señalar que la construcción de la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid- Palencia- León-Asturias y las colosales inversiones ejecutadas en la misma deberían tener el objetivo de homologar toda la línea de alta velocidad con el resto de las líneas de alta velocidad españolas, mediante

doble vía de ancho europeo que permitan asegurar tiempos por debajo de 2 h 30' entre Madrid y Oviedo.

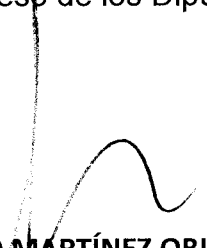
Asimismo, resulta de imposible justificación la acumulación de retrasos para la puesta en servicio de la nueva estación de León y la supresión del denominado fondo de saco, sin olvidar que en esa misma línea están pendientes de acondicionamiento los tramos ferroviarios pendientes entre Valladolid, Palencia y León para que cumplan los requisitos europeos de alta velocidad ferroviaria.

A la vista de las consideraciones anteriores, el diputado de FORO, Isidro Martínez Oblanca, formula al Gobierno de España las siguientes preguntas de las que desea obtener respuesta por escrito.

Preguntas

- 1.- ¿Qué motivos han impedido cumplir los plazos para la puesta en servicio hace más de un año la nueva estación ferroviaria de León, evitar el actual fondo de saco y restablecer el trazado que se modificó en 2011?
- 2.- ¿Cuándo tiene previsto el Administrador de Infraestructuras ferroviarias (ADIF) la puesta en servicio de la nueva estación de León?
- 3.- A fecha actualizada, ¿a cuánto ascienden los sobrecostes por las diferentes modificaciones del proyecto de nueva estación adjudicado en 2016?
- 4.- ¿Cómo piensa el ADIF acometer la homologación como línea de alta velocidad tras los problemas derivados del clamoroso error de cálculo en Trobajo del Camino? ¿Qué tiempo se necesitará para realizar las obras y cuánto costarán?

Congreso de los Diputado, 10 de diciembre de 2019


D. ISIDRO MARTÍNEZ OBLANCA
Diputado de FORO