

## A LA MESA DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

**D. Celso DELGADO ARCE y Dña. Ana Belén VÁZQUEZ BLANCO**, Diputados por Ourense, pertenecientes al Grupo Parlamentario Popular en el Congreso, al amparo de lo dispuesto en el artículo 185 y ss. del Reglamento de la Cámara, presentan la siguiente **pregunta al Gobierno, de la que desean obtener respuesta por escrito.**

En diciembre de 2021 fue inaugurado el último tramo de la LAV de acceso a Galicia (Pedralba de la Pradería-Taboadela), quedando sin tráfico de viajeros la línea convencional 822 “Bifurcación Valorio-A Coruña (hasta Taboadela)”.

Adif-AV debe proceder a realizar la adaptación del túnel de Padornelo, ubicado en esa misma línea, para que sea apto para la circulación de trenes de AV, dotándolo de vía de ancho estándar, electrificación y elementos diversos de control y seguridad, según contrato adjudicado en 2010 “Pedralba-Túnel de Padornelo (Vía Izqda.)”

Al igual que ha sucedido en las vías convencionales de Madrid a Sevilla, Barcelona, Málaga, Valencia, Alicante, Valladolid y León, ciudades que ya cuentan con LAV, Adif mantiene dichas líneas en servicio, tanto para que puedan ser utilizadas por circulaciones de viajeros “regionales” como, sobre todo, para la circulación ágil de mercancías y, llegado el caso, servir como respaldo ante eventuales incidencias en las LAV que transcurren en rutas mejoradas paralelas.

Recientemente, la contestación del MITMA a una pregunta de estos diputados en relación al posible alargamiento de algunas estaciones de la LC 822, para facilitar la circulación de trenes de mercancías de 750 m. de longitud, eludió afrontar una respuesta clara sobre el futuro uso de esta línea para tráfico de mercancías, alegando la prioridad de la línea vía León y Palencia.

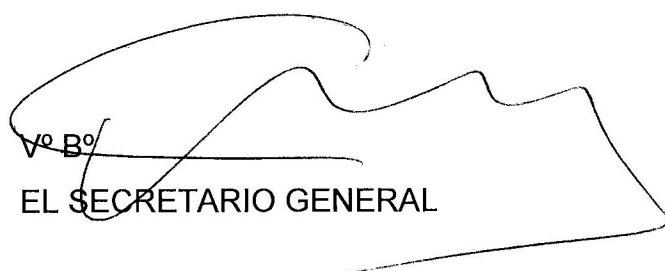
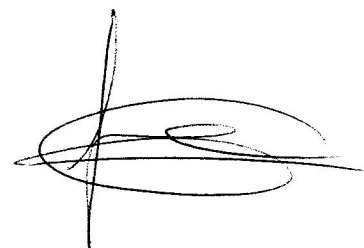
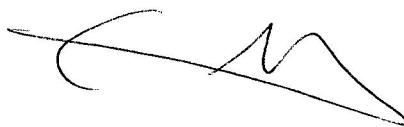
Sin embargo la vía directa Ourense-Zamora-Medina, ya liberada de la circulación de trenes de viajeros, además de reducir la distancia al Corredor Atlántico en 80 km (en Medina) e igualarla a 419 km en Venta de Baños, ahorra 160 km en las circulaciones hacia el centro, sur y este de España.

Dispone de perfiles suaves de un máximo de 16 milésimas, permite el establecimiento de Autopista ferroviaria dada lo generoso de los gálibos de los túneles (construidos para vía doble) y la circulación de trenes de 750 en tracción única. Inaugurada en 1957, se halla en perfectas condiciones de mantenimiento como prueba el ser en la actualidad la ruta de los 8 a 12 circulaciones diarias de los trenes Alvia que comunican Madrid con Galicia.

Los puertos y centros logísticos de Galicia precisan de esta infraestructura para su competitividad, y la Comunidad Autónoma no debe quedar en el grave riesgo de aislamiento, lo que fácilmente sucedería (como ha acontecido estos últimos años) de contar con un único corredor Meseta-Galicia.

¿Qué previsiones tienen el Ministerio de Transportes y Adif, sobre el mantenimiento y explotación de la línea Taboadela-Zamora-Medina del Campo, una vez que, inaugurada la LAV de Pedralba a Taboadela, dejó de soportar el tráfico de viajeros Galicia-Meseta?

Madrid, 03 de mayo de 2022



Vº Bº  
EL SECRETARIO GENERAL

Fdo:  
LOS DIPUTADOS