



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/31359 a 184/31361

28/11/2025

91410 a 91412

AUTOR/A: BERMÚDEZ DE CASTRO FERNÁNDEZ, José Antonio (GP); MARTÍN GARCÍA, Pedro Samuel (GP); MORO ALMARAZ, María Jesús (GP)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que la velocidad máxima del tramo en cuestión es como máximo 140 km/h, por lo tanto, no se ve afectada por los Pasos a Nivel porque no llega a 155 km/h, y estas velocidades no variarán con la electrificación de la vía ya que las obras de electrificación no llevan aparejadas un incremento de la velocidad del tramo.

El trayecto ferroviario entre Salamanca y Fuentes de Oñoro, de aproximadamente 105 kilómetros, era recorrido antes de la electrificación por los trenes Trenhotel Lusitania (Madrid–Lisboa) y Surexpreso (Irún–Lisboa), con una velocidad media estimada de aproximadamente 75 km/h.

Una vez finalicen las obras de electrificación de este tramo, y conforme a los procedimientos habituales en la puesta en servicio de nueva infraestructura, la información relativa a horarios y tiempos de viaje será comunicada por Renfe en el momento oportuno, con antelación suficiente para los usuarios.

Respecto al tipo de material rodante previsto en la relación Medina del Campo–Salamanca–Fuentes de Oñoro, se señala que la asignación de trenes en los servicios de Renfe Operadora se realiza conforme a criterios homogéneos para toda la flota, atendiendo a:

- Criterios comerciales, relacionados con las características del producto, adecuación de la oferta a la demanda e igualdad de condiciones entre servicios comparables.



- Criterios técnicos, vinculados a la compatibilidad con la infraestructura, así como a la ubicación y distancia respecto a las bases de mantenimiento.
- Criterios de eficiencia medioambiental y económica, buscando la utilización más racional y eficaz de los recursos disponibles.

En consecuencia, la asignación de vehículos se determinará en cada momento atendiendo a la opción más eficiente y adecuada, dentro de los estándares habituales de calidad del servicio.

Finalmente, se informa de que el Trenhotel era parte de los servicios comerciales de Renfe, no formando actualmente parte de su cartera de productos. Como es conocido, 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. Esto cobra mayor importancia, si cabe, tras la entrada de la competencia tras la liberalización del sector del ferrocarril.

Los usuarios de estos servicios tienen a su disposición trenes diurnos, con mayor confort y mejores tiempos de viaje, lo que hizo que la demanda y el aprovechamiento de este tipo de trenes disminuyeran mucho en los últimos años de operación.

En función de lo anterior y atendiendo a las características particulares de este producto, se informa de que, en estos momentos, no existe ninguna previsión respecto a su reposición.

Madrid, 09 de febrero de 2026