

# DIARIO DE CASTILLA Y LEÓN

DEL SIGLO XXI

## SAREB

Medina de Pomar lidera la nueva oferta de inmuebles

El municipio burgalés de Medina de Pomar lidera, con 66 inmuebles, las viviendas que oferta la Sareb (169). Le siguen Puebla de Lillo (16) y Arroyo (10). **PÁG. 4**



## FUENTES DE OÑORO

Dos jóvenes fallecen al colisionar su coche contra un camión **PÁG. 5**

## CAZA

Decepción por un mediocre inicio de la media veda

Decepción en el inicio de la media veda. La temporada de caza arrancó ayer con menos codornices de las esperadas pero con mucho avistamiento de crías. **PÁGINA 6**

# La máxima velocidad del AVE entre León y Valladolid depende ya sólo de Renfe

● Adif terminó en julio las últimas pruebas para lanzar la alta velocidad «en su totalidad» después de tres años de la inauguración de la línea ● La gestora no concreta la fecha de su puesta en marcha

E. L. V. VALLADOLID

La velocidad afecta al tiempo de viaje hasta convertir el AVE entre León y Valladolid en el más lento que recorre el tendido de vías de alta velocidad de España. Un curso de 85 kilómetros del recorrido es el que aprieta a los trenes para que no puedan circular por encima de 200 kilómetros por hora. Una situación que podría tener los días contados. O no.

Adif confirmó a este periódico que el pasado mes de julio terminó con todas las pruebas necesarias para que se pueda viajar a 300 kilómetros por hora, lo que supondría un ahorro de 10 minutos. Un acelerón que no se sabe cuándo se producirá, ya que Renfe no quiso concretar la fecha de su puesta en marcha. Tras el 'positivo' del sistema por parte de la operadora de infraestructura, la gestora del servicio tiene que llevar a cabo las simulaciones comerciales y formar a los maquinistas de los trenes AVE, Alvia y Avant.

Este lanzamiento «en su totalidad» parecía inminente, ya que hace unos meses las partes implicadas fijaron el horizonte en los meses de verano, si bien todo hace apuntar que no será así y los viajeros de este tramo tendrán que seguir con el desajuste.

Viajar a más 300 kilómetros por hora entre León y Valladolid no será posible hasta que no se compruebe que el cambio del sistema Asfa a ERTMS nivel 2 –el de mayor categoría del sistema de la alta velocidad española que permite alcanzar los 350 kilómetros por hora– funciona, lo que también redundará en una reducción de los tiempos de viaje entre Madrid y Oviedo. El visto bueno final lo tendrá que dar la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria.

El montaje de esta doble vía garantizará el mejor servicio de alta velocidad en el eje integral vertebrador norte. Cabe recordar que esta línea se inauguró el 29 de



Llegada del primer AVE a la estación de León. BRUNO MORENO

## Majo urge a terminar los trabajos «lo antes posible»

Cendón asegura que la puesta en marcha del sistema es «inminente» y supondrá «un beneficio importante» para los usuarios leoneses del AVE

E. L. V. VALLADOLID

El presidente del PP de León, Juan Martínez Majo, instó a continuar con el proyecto que inició el anterior ministro de Fomento, Íñigo de la Serna. «Está todo preparado para beneficiar a los leoneses pero también a los asturianos», aseguró para, a continuación, comentar que espera que Renfe acabe con los trabajos «lo antes posible».

Se mostró «prudente» y «moderado», eso sí, sostuvo que los

septiembre de 2015 tras una inversión de 1.620 millones de euros. Tardó ocho años en hacerse efectiva. Los recortes de la crisis

tiempos corren y espera que la gestora del servicio lo ponga en marcha «rápido».

El presidente del PSOE de León, Alfonso Javier Cendón, informó de que el sistema estará listo «de forma inminente», ya que lo único que falta es su homologación, un asunto en el que los técnicos llevan trabajando desde hace algunos meses, apuntó. Cuando las pruebas concluyan, la línea AVE entre León y Valladolid beneficiará «de manera importante»

económica fueron los que condenaron a este corredor a ser de vía única. Por ello, cambiar esta situación en un proyecto sin prece-

a los leoneses, pero también a todos los usuarios de este servicio de alta velocidad.

Una aportación histórica para la ciudad que sus repercusiones se dejan notar en todos los ámbitos, no obstante, aún no se puede circular a 300 kilómetros por hora para equiparar el trayecto a los del resto de España. Una decisión tomada en su día por las estrecheces provocadas por la crisis económica que ha convertido a esta vía única en la más lenta del país.

dentos en España, salvo en un pequeño recorrido de la línea Zaragoza-Huesca, se está complicando más de lo previsto. Sólo hace

falta echar un vistazo al mapa del AVE en España y darse cuenta de que otros proyectos a los que también había que dar el pistoletazo de salida al servicio del ERTMS lo hicieron en menos de un año, como es el caso de Alicante.

La línea entre León y Valladolid sólo cuenta con la doble vía entre las bifurcaciones de Las Pajareras (kilómetro 187,3) y Cerrato (el 223,5) y entre las de Las Barrenas (260) y Vilecha (en el 338,2), con el objetivo fundamental de permitir el cruce de trenes y agilizar la circulación.

España ha invertido en los últimos años mucho dinero en infraestructuras de tren de alta velocidad y posee el segundo entramado más grande del mundo, sólo superado por China. Sin embargo, el esfuerzo no ha dado sus frutos y el suspenso se lo ha puesto el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea. Sobrecostes en las obras, falta de pasajeros, así como una velocidad muy inferior a la prevista son las denuncias que los auditores europeos han recogido en sus informes. Un mosaico ineficaz sin un plan realista a largo plazo.

En concreto, reconocen que la velocidad entre León y Madrid alcanza sólo el 39% de la que fue concebida para soportar. «Una velocidad media tan inferior a la velocidad de diseño plantea interrogantes sobre la buena gestión financiera», apuntan los auditores para, a continuación, añadir que la conexión también implica un sobrecoste del 33,3%, cinco puntos inferior a la línea Madrid-Barcelona y siete inferior al Eje Atlántico.

No hay que olvidar que de media el precio de la construcción y la puesta en marcha de un kilómetro de AVE en España es de 14 millones de euros. Un coste importante que da lugar a diferencias fundamentales que, sobre todo, redundan en beneficios para los ciudadanos.