



Resumen de Prensa

lunes, 22 de abril de 2024

VALLADOLID

Adif reconoce en su informe que no hay un estudio sobre el soterramiento

El gestor ferroviario asegura que ya no está vigente el documento firmado por la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en 2006 • Fija, además, de 5 a 6 años para el fin de la integración pero el convenio lo amplía hasta 2033

JOSÉ JAVIER ÁLAMO VALLADOLID
Adif reconoce en su informe que no hay un estudio sobre el soterramiento en Valladolid. El documento emitido por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias refleja que el análisis informativo realizado en 2006 ya no está «vigente». Además, Adif señala que el estudio informativo «desarrolla una solución de integración en superficie». Ese informe elaborado hace 18 años contemplaba el proyecto ferroviario para la ciudad con integración urbana y el realizado ahora por Adif indica que sería necesario «redactar un nuevo estudio informativo» y realizar una «nueva tramitación de la declaración de impacto ambiental». Casi dos décadas más tarde también ha perdido vigencia y requiere una nueva gestión para recibir luz verde. Adif solicita tanto el nuevo estudio como la tramitación y así aparece reflejado en la página 38 de su extenso informe.

El Ayuntamiento de Valladolid se muestra crítico con este informe porque considera que los técnicos que lo han realizado lo han hecho de forma teórica. El alcalde, Jesús Julio Carnero, observa que el Ministerio utiliza «parámetros desequilibrados distintos para medir cuestiones iguales» en el caso de la valoración de la integración y del soterramiento y demanda un «criterio homogéneo».

El convenio que firmaron Adif, la Junta de Castilla y León y el Ayuntamiento de Valladolid en 2017, que sustituyó al anterior de 2006, se prolongaba hasta 2033 e incluía el dinero que debían aportar el gestor ferroviario, el Gobierno autonómico y el Consistorio vallisoletano, los tres integrantes de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad (SVAV). Ese apartado incluía el dinero a abonar en cada uno de los ejercicios. Los acuerdos que suscribieron el 20 de noviembre de 2017 fueron publicados en el Boletín Oficial del Estado el 25 de enero de 2018. Han transcurrido seis años y lo primero que se debe tener en cuenta es el elevado incremento de las materias primas. Muchas de las obras previstas no se han ejecutado y la valoración económica cambia ahora de forma sustancial. Ese convenio firmado por la SVAV incluía de forma sorprendente que la nueva estación de autobuses de Valladolid debía ser soterrada. Resulta llamativo que el proyecto de la remodelación y ampliación del complejo de trenes y buses fije esa diferencia. La terminal ferro-

Dificultades

- La ejecución del recinto entre pantallas de la estación soterrada requiere desviar los tráficoes en ambas cabeceras y ejecutar una **estación provisional** al sur de la actual, que permita dar el servicio ferroviario durante la ejecución de las obras. La estación provisional se sitúa en los terrenos de los talleres de RENFE y dispone de seis vías, tres de ancho estándar y tres de ancho convencional.
- Necesidad de un nuevo Estudio Informativo.** El Estudio Informativo vigente desarrolla una solución de integración en superficie.
- Imposibilidad de cortar el tráfico** durante las obras. Valladolid es punto de paso de las LAV al norte de España y de la línea Madrid-Irún por lo que no es posible plantear un corte de tráfico.
- Movimientos de tierras elevados** en zona urbana.

5.2. Cronograma resumen global

Al margen de las dificultades técnicas de obra en un soterramiento de estas características, el desarrollo de esta solución presenta también **condicionantes de tipo administrativo**, en lo referente a la tramitación de estudios, proyecto y obra.

Al no estar ya vigente el Estudio Informativo de 2006 que contemplaba la solución soterrada, sería necesario redactar un nuevo Estudio Informativo y realizar una nueva tramitación de DIA.

En cuanto a los plazos, se ha estimado una duración de **redacción y tramitación del Estudio Informativo hasta la aprobación definitiva del expediente en 48 meses, más 6 meses desde la orden de estudio, licitación y adjudicación** hasta el inicio efectivo de los trabajos.

Estimando **30 meses para redacción y aprobación de proyectos constructivos, y 9 meses para licitación de las obras**, sería necesario un **plazo de unos 8-9 años de proceso técnico-administrativo hasta el inicio de las obras.**

Como referencia, los **plazos que se consumieron en el Estudio Informativo del Proyecto de Acondicionamiento de Red Arterial Ferroviaria de Valladolid y su Integración Urbana (2006)** fueron:

- Inicio: julio 2000
- Inicio de la Información pública y oficial: diciembre 2002 (29 meses)
- Declaración de Impacto Ambiental: abril 2005 (57 meses desde origen, 28 meses desde Información Pública)
- Aprobación: agosto 2006 (73 meses desde inicio, incluidos Estudios Informativos Complementarios)

viaria se mantendrá en superficie y la de transporte por carretera será «subterránea».

El gestor ferroviario hace referencia asimismo a las dificultades a la hora de realizar las obras por la «imposibilidad de cortar el tráfico». «Valladolid es punto de paso de las Líneas de Alta Velocidad (LAV) al norte de España y de la línea Madrid-Irún por lo que no es posible plantear un corte de tráfico». El administrador ferroviario hace alusiones a todo ello en la página 10 del anexo Análisis de Soterramientos.

El Ayuntamiento de Valladolid y analizó el estudio elaborado por los técnicos de Adif pero exigió una «segunda opinión», para lo que propuso que la Sociedad Valladolid Alta Velocidad encargue otro informe «independiente» sobre este proyecto al que no renuncian.

Tras la reunión del Consejo de Administración de la Sociedad Valladolid Alta Velocidad, el alcalde de Valladolid insistió en abrir un «periodo de reflexión» sobre el estudio presentado por el ministro de Transportes y Movilidad. Asimismo, el alcalde de Valladolid indicó que el Ayuntamiento encargará el estudio si la Sociedad Valladolid Alta Velocidad mantiene su negativa a pedir otro informe so-

bre las posibilidades del soterramiento. Carnero señaló en varias ocasiones que el gestor ferroviario no cree en el soterramiento.

El informe de Adif fija un plazo de 5 a 6 años para el fin de la integración aunque el convenio de la SVAV de 2017 lo amplía hasta 2033, lo que supone el doble de tiempo. El debate sigue abierto. El alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero, insiste en que el soterramiento es posible. Considera que es la gran obra que necesita la ciudad y así lo indicó en multitud de ocasiones durante la campaña electoral previa al 28 de mayo de 2023. El primer edil antes de las votaciones era Óscar Puente, actual ministro de Transportes y Movilidad Sostenible. Su criterio difiere del que defiende Carnero. El PSOE apuesta por la integración ferroviaria e insiste en que el soterramiento no es viable. El PP lo ve de forma totalmente distinta. Carnero considera que la inversión no llegará a los 1,570 millones de euros a los que hace referencia Puente y asegura que si ha sido posible realizarlo en otras ciudades de España y del extranjero también lo es aquí.

Valladolid dio el visto bueno al proyecto de integración ferroviaria cuando estaba Puente en la Alcaldía pero nadie garantiza que el

tren seguirá en superficie a su paso por Valladolid. De hecho, Carnero ha señalado en varias ocasiones que la integración ferroviaria puede incluir el soterramiento. Y no tiene prisa. El actual equipo de Gobierno del Consistorio vallisoletano contempla que el PP llegue a Moncloa y en ese caso el panorama podría ser totalmente diferente. El Ministerio de Transportes con Puente a la cabeza no realizará aportación alguna para soterrar las vías. En ese caso, la esperanza de Carnero está puesta en un cambio de Gobierno. Sabe que en la actualidad puede contar con la aportación de la Junta pero no del Ministerio.

Frente a quienes le reprochan que se ejecuten soterramientos en lugares como Murcia o el que se va a empezar en Montcada i Reixac, Puente dijo que en el primer caso «no es comparable al hacerse con muro pantalla» y respecto al municipio barcelonés señaló que es «un sitio muy peligroso y se pensó que era la mejor solución».

Los plazos para cerrar el proyecto si continúa adelante la integración ferroviaria en superficie tampoco están claros. El ministro eleva a 1,570 millones de euros el coste de la operación, frente a los 350 de la integración, en un plazo en-

«EL ESTUDIO VIGENTE DESARROLLA UNA SOLUCIÓN EN SUPERFICIE». Adif refleja que el estudio vigente desarrolla una solución de integración en superficie y hace referencia asimismo a la imposibilidad de cortar el tráfico durante las obras.

«SERÍA NECESARIO REDACTAR UN NUEVO ESTUDIO». El informe del gestor ferroviario indica que ya no está vigente el documento que firmó la Sociedad Valladolid Alta Velocidad en el convenio alcanzado en 2006 y así lo refleja: «Sería necesario redactar un nuevo estudio». Adif añade en el informe que también se requiere «una nueva tramitación» de la declaración de impacto ambiental.

tre 17 y 19 años, pero el periodo para culminar las obras que dejarán el tren en superficie ya no se aprecia con tanta claridad. Aunque se fijó inicialmente en un plazo entre 5 y 6 años en la rueda de prensa que ofreció en Valladolid el pasado 23 de febrero, Puente apuntó que será mayor y dejó en el aire que pueda cumplirse ese horizonte temporal previsto para la integración dado que sólo se han hecho 3 de los 17 pasos y túneles previstos, y calculó que las obras se alargarán una década.

Esa diferencia de criterio que sigue existiendo quedó patente en Valladolid en la rueda de prensa del 23 de febrero. El ministro dijo que meter el tren bajo tierra por la ciudad es imposible y que la integración en superficie es lo realista y en un plazo razonable. El debate que sigue abierto entre Carnero y Puente alcanzó otra dimensión cuando el expresidente edil de Valladolid le dijo a su sucesor en la Alcaldía que mientras sea ministro no habrá soterramiento. El titular de Transportes le dijo al alcalde que deberá decidir si quiere continuar con la integración o disolver la Sociedad Valladolid Alta Velocidad.

Los argumentos de Puente para continuar con la integración ferroviaria y descartar el soterramiento se vieron reforzados por las manifestaciones realizadas por la directora de proyectos de Adif, Montserrat Rayo, quien señaló en Valladolid en la rueda de prensa del 23 de febrero que el soterramiento mediante muros pantalla está descartado por riesgo de inundaciones y por su mayor afectación del tráfico ferroviario. La responsable de proyectos de Adif habló también de los problemas que entrañaría la construcción de un túnel con tuneladora, la opción que siempre se manejó. Rayo advirtió que para el soterramiento, con una longitud de 5,9 kilómetros, habría que «partir de cero», recordó que Valladolid tendrá una tercera vía, lo que complica la intervención, pero sobre todo insistió en la dificultad por falta de espacio para la operación con tunelador.

El informe de Adif incluye los plazos del proyecto, lo que retrasa aún más la ejecución. Estima una duración de redacción y tramitación del estudio hasta la aprobación definitiva del expediente en 48 meses, a los que hay que añadir otros 6 meses desde la orden de estudio, licitación y adjudicación hasta que se inicien los trabajos.

ACTUALIDAD ECONÓMICA

DINERO FRESCO. El informe europeo sitúa a España y Chipre como líderes en elevar la contribución de empresas y trabajadores sin sostener las pensiones

España, con la mayor subida de cotizaciones en la UE hasta 2045

La combinación de tres datos que lidera España en la Unión Europea muestra la magnitud del gran problema que no resuelve, ni de lejos, el Gobierno de coalición, pese a todos los discursos oficiales. Primer dato: España será el campeón del gasto en pensiones en los próximos 20 años. Segundo: también es líder en intentar tapan el agujero subiendo las cotizaciones a empresas y trabajadores. Y las eleva pese a que -tercer dato- se mantiene también el lamentable número uno del paro de la UE.

Según el informe de envejecimiento, *Ageing Report*, publicado el viernes por la Comisión Europea, no sólo España es el país que más gasto en pensiones va a afrontar con respecto al Producto Interior Bruto en los próximos 20 años, al alcanzar el 16,9% en 2045 tras dos reformas del Gobierno de Pedro Sánchez a propuesta del anterior ministro, José Luis Escrivá. Aflora también que es la gran economía del euro que más se va a apoyar en subir los ingresos para intentar -en vano- sostener el sistema.

España es, junto a Chipre, el país en que más se van a elevar las «contribuciones con respecto al PIB» en los próximos 20 años, según el informe europeo. Lo hace algo más Chipre (un 1,7% frente al 1,5% de España), pero éste no es comparable, por-



CARLOS SEGOVIA

que parte de una base muy inferior. Las cotizaciones pasarán en España de pasar un 12,9% del PIB en 2022 a un 14,4% en 2045, según el informe. En Chipre, desde un 8,2% a un 9,9%. En gran contraste, la media de la Eurozona

es de una subida de cuatro décimas de las contribuciones en ese período (10,2 a 10,6 del PIB) y la de la UE, de apenas dos (9,8 a 10).

Sólo en España, Portugal y Finlandia las cotizaciones que se reclaman a empresas y trabajadores superarán en 2045 el 14% de su PIB y, de los tres, la mayor escalada se produce en la cuarta economía del euro. No servirá para equilibrar el sistema, porque el gasto se dispara hasta cerca del 17%. En 2070 el escenario es algo más suave e incluso otros países presentan más subidas de cotizaciones, pero el déficit continuará.

Apoyarse tanto en los ingresos para intentar tapan el agujero es contraproducente para el empleo, porque encarece la contratación, según han advertido una mayoría de servicios de estudios. El último, el del Fondo Monetario Internacional (FMI) este mismo mes. En él augura que el paro no bajará del 11% en España en los próximos años con lo que no ve posible lamentablemente la promesa de «pleno empleo» de Nadia Calviño de la campaña electoral de 2023 y



José Luis Escrivá y Carlos Cuervo en una presentación en la etapa de ambos en la AIREF. EFE

mantiene al país como campeón del paro de la UE.

El hecho de que el país líder del desempleo sea el que más sube la cuota fiscal sobre el empleo suena a suicida. Según el FMI, para equilibrar las pensiones «hay que evitar recurrir en exceso a la opción de último recurso de aumentar los tipos de cotización, lo que elevaría los costes laborales y podría afectar al empleo».

En apenas seis meses ha subido un dato oficial en 20.000 millones

Escrivá comunicó un 13,6% de gasto. La UE y Cuerpo lo elevan al 15,1%

El drama es cómo conciliar el derecho de los trabajadores a disfrutar de una pensión digna, tras décadas de esfuerzo, con la sostenibilidad del sistema y cuadrar las cuentas. Ante tal reto, es muy inquietante que los datos oficiales del Gobierno hayan quedado desautorizados en meses.

El pasado octubre el Gobierno remitió a Bruselas su informe *Proyecciones del gasto público en pensiones* en cumplimiento de uno de los compromisos para conseguir fondos europeos. Concluye así: «El promedio del nivel del gasto en pensiones sobre PIB en el período 2022-2050 cae hasta el 13,6%». Es decir, muy lejos del 15% que se menciona en la reforma como listón para activar un mecanismo de ajuste de emergencia que exija Bruselas como red de seguridad del sistema. Según aquel informe de Escrivá, ese mecanismo, que empuja a subir aún más las cotizaciones a partir de 2025, no iba a ser necesario.

Sin embargo, en apenas seis meses esas cifras se desmoronan en el citado informe de la UE sobre envejecimiento del viernes que con jda-

del propio Ministerio de Economía apuesta que «el gasto con respecto al PIB en el período 2022-2050 será del 15,4%». Es decir, no sólo desborda en unos 20.000 millones anuales el 13,6% comunicado a Bruselas, sino incluso el 15% que, como peor escenario, se incluyó en la reforma. Eso apunta a iniciar un ajuste ya en 2025, recién nacida la fallida reforma.

La reacción de los titulares de Economía, Carlos Cuervo, y de Seguridad Social, Elma Saiz, es relativizar. Ya no hablan del 13,6% -como si nunca se hubiera comunicado a la UE-, sino del listón del 15% y aseguran que esperan *convencer* a la Autoridad Fiscal (ver comentario adjunto) para que certifique que no hay desborde y se pueda evitar un impopular ajuste ya en esta legislatura. O sea, ganar tiempo como siempre. Mientras, subirán las cotizaciones el cuádruple que la media del euro y sin que ni eso sirva para tapan el agujero.



Siga a Carlos Segovia en Twitter: @carlossegovia, carlos.segovia@elmundo.es

lunes, 22 de abril de 2024



domingo, 21 de abril de 2024

Adif alerta de posibles sobrecostes en varias partidas en caso de soterrar las vías

El precio global se ha calculado partiendo del proyecto básico de 2007 actualizado, pero hay muchos parámetros que pueden variar por lo inusual del proyecto

ANTONIO G. ENCINAS



VALLADOLID. La memoria económica de Adif sobre el coste de un soterramiento de tres vías —no dos, como se preveía en el proyecto básico de 2007— incluye varias partidas en las que, a priori, ya alerta de la posibilidad de sobrecostes. Lo hace basándose en dos premisas. La primera, que un proyecto similar aún no se ha hecho de modo detallado, por lo que determinados trabajos pueden requerir elementos diferentes a los que se han presupuestado. Y la segunda, que algunos precios están en revisión.

Así, estima la obra civil en un coste de ejecución material de 915 millones de euros. Que no es el precio total, sino lo que supondría, sin más, el acopio y el tajo. El presupuesto básico de licitación, es decir, el precio por el que se saca a concurso una obra, asciende a 1.426 millones en cuanto a la obra civil. Y a eso se añaden otros 137 millones de la estación y edificios aledaños, un coste que también se da en el caso de la integración, así como los 32 millones de la electrificación y el sistema de control.

En el caso de las partidas que pueden variar por cuestiones prácticas, Adif explica que en un proyecto básico como este no se cuenta con un «predimensionamiento estructural detallado» de las pantallas o de las losas. Y eso se da en los tramos excavados entre pantallas, en la zona de la estación subterránea y en los pozos de ataque. Algo similar ocurre con los metros cuadrados de excavación de pantalla. Subpartidas que suman 94 millones de euros de presupuesto en el capítulo destinado a los túneles. Y alerta Adif: «Podría ser necesario realizarlas —las pantallas y las losas— de mayor espesor» o «de mayores dimensiones», lo que podría «aumentar los costes en este apartado».

De hecho, el administrador de infraestructuras se cura en salud con el acero necesario para las diferentes estructuras de hormigón. «Se estima una cuantía media de 155 kilos de acero por metro cúbico de hormigón», explica en el capítulo de tramos en

LAS CUENTAS DEL SOTERRAMIENTO

Cifras en euros Fuente: Adif

| PARTIDA | Presupuesto | | Subpartida | Precio (ejecución material) | ALERTA |
|---|--------------------|----------------------|--------------------------------------|-----------------------------|---|
| | ejecución material | básico de licitación | | | |
| Obras de tierra | 22.125.642 | 34.482.371 | Esponjamiento | | Factor previsto de 1,3. Se toma el menor previsto. Si resulta mayor, incrementaría el coste |
| | | | Transporte de tierras | 13.570.000 | Distancia de transporte. Previsto para 2 mill. de m3 están a distancia menor de 15 km. Al ser 3 millones de metros cúbicos, puede incrementarse distancia y precio |
| | | | Excavación mecánica | 4.030.000 | Se ha tomado precio de 2,65 euros/m3 (dato de base de macroprecios funcionales de Adif). En la base de precios actual es de entre 4,65 y 4,88 euros/m3 |
| Drenaje | 2.456.109 | 3.827.797 | | | |
| Superestructura | 60.122.287 | 93.699.382 | | | |
| Estructuras | 3.790.700 | 5.907.730 | Desmontaje Arco Ladrillo | 1.000.000 | El coste de desmontaje y traslado podría ser mayor, dependiendo del informe arqueológico y las exigencias que fije para el desmontaje, traslado y nuevo montaje |
| Túneles | 685.646.755 | 1.068.566.755 | Tramos entre pantallas | 49.100.000 | |
| | | | | 8.510.000 | Precio del m2 de excavación de 100 cm. de espesor y 30 m. de profundidad. «El desarrollo a nivel constructivo podría hacer necesario realizarlas de mayor espesor dadas las mayores dimensiones respecto al proyecto básico, pudiendo aumentar los costes |
| | | | | 8.290.000 | m3 de hormigón con precio intermedio entre 112 y 118 euros/m3, pero «no se cuenta con predimensionamiento estructural», por lo que podría incrementarse. Prevé mismo hormigón para pantallas, losas, bóvedas... |
| | | | | 27.150.000 | Acero en barras para armar hormigón. Se estiman 155 Kg/m3 de hormigón. Es un valor superior a los 130 kilos habituales para «contemplar posibles incrementos de espesor en la estructura» |
| | | | Estructuras del túnel con tuneladora | 373.750.000 | Coste de tuneladora 100 millones y posible venta posterior por un 10% de su valor tras finalizar las obras. |
| | | | | 341.140.000 | Túnel con tuneladora tipo escudo |
| | | | | 5.290.000 | Arrastre de la tuneladora a través de la estación |
| | | | | 3.000.000 | Mantenimiento del escudo de la tuneladora |
| | | | | 11.420.000 | Tratamientos del terreno |
| | | | | 10.960.000 | Instalaciones de seguridad |
| Estaciones | 17.797.310 | 27.736.752 | | | Estación provisional (edificio y andenes), estación de la Universidad (edificio y andenes) y andenes de la estación de Campo Grande soterrados. |
| Inst. ferroviarias | 1.094.307 | 1.705.456 | | | |
| Rep. ferroviarias | 16.280.786 | 25.373.279 | | | |
| Repos. de servid. y serv.2 | 181.454 | 3.399.752 | | | |
| Obras complementarias | 3.317.811 | 5.170.742 | | | |
| Integración ambiental | 819.194 | 1.276.697 | | | |
| Varios | 81.563.235 | 127.114.670 | | | Se ha considerado un 10% de los capítulos anteriores, de modo análogo al proyecto básico de 2007. |
| Seguridad y salud | 17.943.911 | 27.965.226 | | | Un 2% de los capítulos anteriores, igual que en el proyecto básico de 2007. |
| Electrificación y CMS de túnel y estación | | 20.000.000 | | | Las ratios utilizadas están en proceso de revisión. «Es muy probable que el importe de este capítulo se incrementara al desarrollarse en futuros anteproyectos de mayor detalle». |
| Estación | | 137.000.000 | | | No se ha desarrollado en detalle, se parte del anteproyecto de redacción en superficie. Parte del coste se incluye en las partidas anteriores. Hay elementos comunes en ambas opciones. «Las instalaciones de una estación soterrada tienen un coste superior», advierte Adif |

Si hubiera soterramiento, sería preciso el desmontaje y traslado del Arco de Ladrillo monumental

tre pantallas, «valor de cuantía superior a los 130 kilos actuales» para prever «posibles incrementos de espesor en la estructura al realizar el dimensionamiento estructural». Es decir, que asume que esa variación sería una realidad si se elaborara el proyecto definitivo. Y solo el acero necesario para estas subpartidas suma

280 millones de euros.

También puede variar el coeficiente de esponjamiento del terreno, explican. El valor habitual «oscila entre 1,20 y 1,40», así que Adif marca el del proyecto entre 1,30 «para el [sector] cuaternario fluvial y 1,37 para el terciario». Y añade que «de resultar un coeficiente mayor, supondría un incremento económico». En la memoria económica del soterramiento que Adif envió al Ayuntamiento opta, en varias ocasiones, por un punto intermedio. Ocurre algo similar en el transporte de tierras excavadas. Utiliza la distancia de 15 kilómetros hasta los vertederos que marca-

La electrificación de la vía también es un capítulo dudoso, aunque en este caso afectaría también al proyecto de integración

ba el proyecto de 2007. Pero advierte: ahora serían tres millones de metros cúbicos en lugar de dos, por lo que «es previsible que las distancias de 15 kilómetros consideradas en esta valoración sean insuficientes». O lo que es igual: a mayor distancia, mayor precio.

En cuanto a los precios sin ac-

tualizar, aunque utiliza las propias bases de datos de Adif, señala que la excavación por medios mecánicos, presupuestada en 4 millones, utiliza un importe para la valoración de 2,65 euros por metro cúbico. Un precio que sale de la base de macroprecios de Adif para «estudios funcionales». Sin embargo, en la base de precios vigente ya se está pagando el metro cúbico entre 4,56 y 4,88 euros el metro cúbico. Eso supondría pasar de 4 millones a 7.

El Arco, un millón

Si hubiera soterramiento, sería preciso el desmontaje y traslado del Arco de Ladrillo monumen-

tal. Otra incógnita presupuestaria. Adif calcula un millón de euros. Pero advierte: «El coste podría ser mayor dependiendo del informe arqueológico y las exigencias que este imponga para desmontaje, traslado y nuevo montaje». En caso de integración ferroviaria, se intervendría para estabilizarlo antes de acometer el túnel que supliría al viaducto.

La electrificación de la vía también es un capítulo dudoso, aunque en este caso afectaría también al proyecto de integración. Los precios «están en un proceso de revisión para actualizarlos y ajustarlos al mercado», explica.

Y en cuanto a la estación, más dudas. Parte de la obra necesaria —obra civil de la caverna, playa de vías y andenes soterrados— va incluida en el presupuesto del propio soterramiento. Como «no se ha desarrollado en detalle una solución soterrada», parten de la solución en superficie en la que Adif trabaja actualmente y cuyo proyecto definitivo debería estar listo a final de año. Así, se incluyen en la cuenta los elementos comunes a ambos proyectos, integración y soterramiento. Es decir, edificios, aparcamiento subterráneo, reurbanización de la plaza y reforma del edificio histórico: 107 millones de euros. Y añade el Administrador de Infraestructuras: «Las instalaciones de una estación soterrada tienen un coste superior». Aunque se ahorra la estructura sobre vías (13 millones), la superficie sería mayor «al disponer de un vestíbulo soterrado entre el nivel de superficie y el nivel soterrado». Hay que recordar que la cota a la que se ubicarían las vías se sitúa 15 metros bajo el nivel del suelo.

Para otras partidas, Adif parte del presupuesto del proyecto básico de 2007. Por ejemplo, cuando reserva un 10% para el capítulo de «varios» o un 2% para «seguridad y salud».

Con todos estos cálculos, en algunos casos de la obra civil detallados a un nivel más propio de proyectos más avanzados, Adif cifra en 1.570 millones de euros el coste del soterramiento incluida la estación, pero de sus advertencias se colige que, antes de empezar, ese presupuesto ya aumentaría solo con los costes necesarios en la obra civil.



La pasarela hacia La Farola, con la máquina picando la solera aldeaña mientras se completa el tramo de acera hasta el paso a nivel. J. SANZ

Urbanizan el último tramo de acera pendiente en Las Norias desde 2007

Conecta el paso elevado hacia el camino de la Esperanza con el nuevo parque de la Ciudad de la Comunicación a través del paso a nivel de Ariza

A. G. E.

VALLADOLID. Es el entorno de uno de los dos pasos a nivel que sobreviven en la traza urbana de Valladolid, en la línea de Ariza que utiliza Renault para sus convoyes cargados de coches. En

Daniel del Olmo está el primero. En el meollo de la Ciudad de la Comunicación, entre bloques recién estrenados, un parque novísimo y edificios en construcción, está el segundo. Desemboca en el paso elevado que conecta ese entorno con el Camino de la Esperanza. El paso elevado zigzagueante y con rampas en el que Alberto Núñez Feijóo, Al-

fonso Fernández Mañueco y Jesús Julio Carnero se hicieron una foto en la apertura de la campaña electoral municipal de 2023, cuando prometieron que si gobernaba el PP en España habría soterramiento en Valladolid.

Es una zona a medio hacer, porque se sitúa junto al parque de Las Norias y porque esa vía, que poco más adelante entronca con el haz de vías que desemboca en la estación, quedará anulada a finales de año, si se cumplen las previsiones.

A un lado del paso a nivel de Ariza hay un tramo de acera que se ensancha conforme se acerca a la zona recién urbanizada de la Ciudad de la Comunicación para prolongarse hacia el parque. Al otro lado de la pequeña vía industrial, de camino al paso elevado, había un trozo de camino sobre el que se había echado brea pero que no tenía acera. El único paso válido para los pe-

tones era la pequeña acera del otro lado, apenas 80 centímetros de camino. Unos metros antes del paso elevado había un tramo de acera ancha sin continuidad por ninguno de los dos lados, ni hacia el paso a nivel ni hacia el paso elevado. Una anomalía que ha empezado a corregirse con la urbanización de esos dos tramos huérfanos de embaldosado.

Ya se han colocado los bordillos y los operarios trabajaban esta semana en el proceso de nivelar la tierra, previo a la colocación de las baldosas que completarán el tramo acerado entre ambos puntos. Son apenas 55 metros que hasta ahora presentaban un aspecto de abandono, con apenas un poco de asfalto sin señalizar.

A finales de semana comenzaron a picar el cemento a los pies del paso elevado. Un paso que, de cualquier modo, tiene

los días contados si la integración ferroviaria continúa. En ese punto está previsto un paso peatonal y de bicicletas bajo las vías, para comunicar el triángulo que forman las calles Domingo Martínez-Gabillondo-Irún con el parque de las Norias. Una nueva estructura que permitirá desmontar el zigzag metálico, mucho más incómodo y largo para los peatones y muy poco práctico para quienes deseen cruzar con la bicicleta, que se ven obligados a desmontar.

El paso a nivel será historia cuando la vía de Ariza se anule, algo que previsiblemente debería ocurrir a finales de este año o principios de 2025, cuando entre en funcionamiento el tramo que une la vía procedente de Renault con la variante de mercancías. En el cronograma de la integración ferroviaria los tres pasos de Ariza empezarán a construirse, como muy tarde, en el último trimestre de 2025, teniendo en cuenta que la licitación de la obra se prolongaría nueve meses y que el proyecto definitivo ya está redactado.

Un tramo olvidado

En diciembre de 2007 comenzó a construirse la pasarela que une ambos lados de la vía. Una anchura de 50 metros para la que hay que emplear más de 500 metros de rampas que van y vienen en pendiente para salvar el obstáculo ferroviario. Poco antes, en marzo de ese año, se había inaugurado con fiesta a todo trapo el parque de Las Norias. Más de 4 hectáreas verdes jalonadas por restos de edificios y máquinas industriales que pronto comenzó a sufrir señales de abandono y vandalismo. Desconectado del resto de la ciudad, escondido entre vías y con la Ciudad de la Comunicación sin desarrollar, se convertía en una zona con potencial futuro pero sin presente.

Ahora, con la próxima desaparición de la vía de servicio de Renault y las nuevas promociones en la zona y en los Cuarteles junto a Farnesio y carretera de Madrid, vuelve a tener posibilidades de desarrollo. Por de pronto, la acera inexistente durante 17 años está cerca de completar su trazado entre una vía y el siguiente paso ferroviario.

El choque de trenes de Puente con Ouigo pone en evidencia los problemas del retraso del AVE a París

La liberalización de la alta velocidad rechina al ministro, que critica los bajos precios de la competencia con un tinte político por Francia

EDURNE MARTÍNEZ

MADRID. La alta velocidad ferroviaria había sido hasta ahora competencia única de Renfe. Con sus trenes AVE llegan a 26 grandes ciudades españolas tras una inversión millonaria de más de 30 años por parte de Adif, la gestora pública de infraestructuras ferroviarias, es decir, a través de dinero público. Y esta es la razón fundamental esgrimida por el ministro de Transportes, Óscar Puente, a la hora de poner en duda el modelo «insostenible» de precios tan bajos de las nuevas competidoras: la italiana Iryo y, sobre todo, la francesa Ouigo.

Esta compañía privada en España —pero cuyo principal accionista es el grupo estatal francés SNFC— lleva a cabo un modelo 'low cost' en aquellos países donde entra a operar con promociones de lanzamiento muy agresivas —la última, 10.000 billetes a solo un euro en su recién estrenado trayecto entre Madrid y Valladolid— y precios generalmente bajos. Su objetivo es llenar tanto sus trenes, que son a doble altura con capacidad para 500 personas por viaje, que les salga rentable la ruta. Y —según la operadora— lo están consiguiendo.

Su reto es terminar este año en equilibrio financiero, es decir, salir de números rojos y empezar a ser una empresa rentable. «Desde el mismo momento que Ouigo entre a operar en el corredor de Madrid-Andalucía, seremos rentables», aseguró el director comercial de la compañía, Federico Pareja, durante la inauguración de su nueva ruta esta misma semana. «Este es un servicio privado, estamos en España para largo y buscamos la rentabilidad», añadió la directora de Ouigo en España, Héliène Valenzuela.

El profesor de Economía y Empresa de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC), Eduard Álvarez, lo explica en los mismos términos: «Ni a los franceses ni a los italianos les interesa inyectar dinero en trenes en España que no van a ser rentables». Por ello, si en unos años dan pérdidas, cerrarán y se irán, pero las previsiones de demanda en el sector ferroviario «son de mucho crecimiento» por la concienciación medioambiental de los viajeros, la limitación de vuelos de corto radio que empieza a ex-

Número de viajeros de trenes de alta velocidad



Fuente: CNMC

GRAFICO R.C.

ALTA VELOCIDAD

36%

incrementó la alta velocidad su volumen de pasajeros en febrero respecto al año pasado, que ya fue récord. Un aumento «casi inasumible» para cualquier negocio, aseguró el ministro de Transportes en la presentación de los nuevos trenes Avril de Renfe.

Fuentes del sector consultadas por este periódico indican que hasta este momento Renfe no ha estado bien preparado para salir al exterior. Salir a operar en un país extranjero es muy complicado en el sector ferroviario por los costes fijos y las trabas en materia de infraestructuras que hay que superar, y el sistema de Renfe tiene aún «grandes ineficiencias», aseguran.

Demasiada distancia

«Cada país tiene un sistema operativo propio y el español y el francés aún no son compatibles», explica Álvarez, que considera que España y Francia no se han ocupado nunca de conectar bien sus grandes capitales por un problema sobre todo de distancia que hace ineficaz el transporte en tren. «Hay problemas técnicos pero también falta de interés porque el retorno de las inversiones es muy complicado», señala.

Y es que la concentración de población en Francia vive en el norte, en París y alrededores, urbes muy lejanas a España donde el avión es —y seguirá siendo pese a la llegada de la alta velocidad— una opción «mucho más potente», comenta el profesor experto en infraestructuras. Con la llegada de la alta velocidad a París se ganarán una o dos horas respecto al viaje actual, «pero seguirán siendo unas cinco horas de viaje», estima el profesor, que concluye que España está «muy desconectada» del centro de Europa y esto «sigue penalizando».

Hasta ahora a los franceses les ha ido mejor conectar París con Bruselas o Londres. Para ellos han sido trayectos de alta velocidad «muy rentables» por población y por el interés turístico y profesional de los tres polos. En cambio, cruzar hasta España y los 12.000 kilómetros que separan la capital francesa de la española, además de una orografía que exige inversiones elevadas que no se sabe si van a recuperarse, no ha tenido la atención política necesaria, explica Álvarez.



Un tren de la operadora francesa Ouigo al lado de un AVE de Renfe en la estación de Madrid-Atocha. AFP

panarse por Europa y la evidente bajada de precios del tren.

En Ouigo lamentan que el ministro les acuse de estar subvencionados por el Estado francés y apuntan a Renfe como la única que realmente recibe dinero público para operar líneas que tiene en exclusividad por las OSP (obligación de servicio público), aunque reconocen en privado que las críticas les están ayudando a crecer, tanto en conocimiento de su marca como en ventas.

«Lo único malo que ha dicho Puente de nosotros es que tenemos precios bajos. Cualquier usuario que escuche eso entra en nuestra web a descubrirlo», señalan fuentes de la compañía, que incluso ha comenzado a medir cómo aumenta la notoriedad de marca cuando el ministro Puente habla de ellos en algún acto público.

Pero los precios tan competitivos no es el verdadero origen del problema. La conectividad

España-París por alta velocidad está retrasándose mucho más de lo previsto inicialmente. Desde el lado español, el Gobierno critica la ineficacia de la Administración francesa, con procesos burocráticos que están aplazando la puesta en marcha del servicio. Desde el lado francés, argumentan la dificultad técnica de avalar los sistemas de seguridad de los trenes españoles, con unas especificidades muy concretas.

lunes, 22 de abril de 2024



sábado, 20 de abril de 2024

El futuro paso de Arco de Ladrillo separará los vehículos de los peatones en dos alturas

La obra, cuyo proyecto definitivo debería acabar en junio, incluirá el refuerzo de la arcada monumental para evitar que le afecten los trabajos

ANTONIO G. ENCINAS



VALLADOLID. El proyecto definitivo del doble paso de Arco de Ladrillo, para vehículos y para peatones y ciclistas, está ya muy cerca de recibirse. Debería estar listo justo antes del verano. En ese momento, la sociedad Valladolid Alta Velocidad licitaría las obras y en cuanto se adjudiquen, comenzaría el tajo. Según el cronograma inicial de la integración ferroviaria, el plazo de licitación de la obra es de nueve meses, pero la voluntad del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible que dirige Óscar Puente es acelerar el proceso al máximo. Si este calendario se cumpliera, el tajo podría comenzar en la primavera del año próximo.

El nuevo paso será más ancho que el actual. Tendrá 5 metros de «anchura total útil», define el proyecto, frente a los 3,90 de los que ahora disponen los peatones y los ciclistas, que deben desmontar obligatoriamente de la bici para cruzar el túnel. En la nueva conexión entre ambos lados de las vías, de 22 metros de longitud, habrá un espacio de 2,5 metros reservado para las bicicletas y otros 2,5 metros para los peatones.

Estará conectado en cierto modo con el paso de vehículos porque se utilizará para su construcción un cajón hincado, similar a lo que se ha hecho en Panaderos o en Padre Claret, de 19,5 metros de ancho y 6,55 metros de altura, de modo que no exista ningún problema de gálibo. Una parte de ese cajón se destinará al paso de peatones y otra, al de vehículos. Pero presentarán una diferencia relevante: los coches y autobuses circularán 3,5 metros por debajo de los peatones, con un espacio bien diferenciado para ambos propósitos. «El nuevo itinerario peatonal y ciclista estará independizado del tráfico de vehículos para minimizar las molestias de ruido y humo que se puedan producir».

Mayor luminosidad

Según la idea de Adif, este cajón común provocará «una ganancia de espacio público y luz natural y soleamiento para las áreas peato-



El viaducto de Arco de Ladrillo visto desde la calle Puente Colgante, en una imagen de archivo. HENAR SASTRE

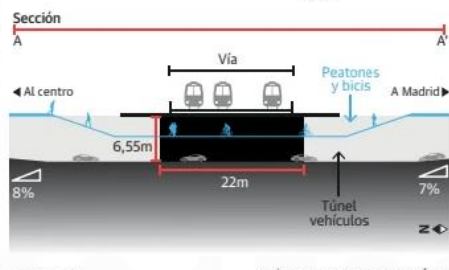
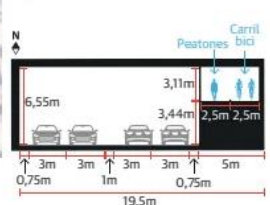
Así será el paso bajo las vías

■ Vehículos ■ Peatones y bicis ■ Área del túnel de vehículos



El cajón

El paso bajo el ferrocarril se ejecutará con un cajón hincado. A través de él discurrirán los pasos viario y el peatonal y ciclista, de manera separada.



Fuente: ADIF

GRÁFICO: FRANCISCO GONZÁLEZ

nales y los edificios adyacentes». Hay que tener en cuenta que ahora la estructura del viaducto, con catorce pilares de hormigón y una altura máxima equivalente a un tercer piso, 'sombrea' toda la zona inferior, especialmente la entrada y la salida del paso peatonal. El viaducto actual tiene 13 metros de anchura para los cuatro carriles con que cuenta y una longitud de 235 metros. El paso proyectado bajo las vías será algo más corto, de 174 metros, suficientes para salvar las calles Recondo y Puente Colgante y con unas pendientes del 7% por el lado sur y del 8% por el lado norte -Paseo del Hospital Militar-.

Pendientes más suaves, evidentemente, para los peatones, ya que deben cumplir la normativa de accesibilidad.

Los redactores del proyecto alaban la «humanización» del espacio que se liberará con la supresión del viaducto. Es difícil percibir el cambio con el hormigón de cuerpo presente.

Ese espacio quedará diáfano, lo que permitirá, argumenta Adif, que desaparezcan «las interrupciones visuales y los obstáculos a la seguridad que suponen las pilonas del viaducto». De ese modo, añade, «las fachadas comerciales se vuelven a apreciar, vuelven a ser un reclamo» y eso se

Salvar el monumento

Los 147.276 ladrillos macizos del Arco de Ladrillo tienen que preservarse por su carácter de bien protegido, pero los trabajos de demolición del viaducto y de construcción del paso subterráneo pueden perjudicar su equilibrio. Por eso, Adif señala que durante las obras se construirá una estructura de estabilización para evitar que sufra daños. «Será necesaria la instalación de prismas para el control to-

pográfico del monumento, la realización de un refuerzo de la cimentación mediante micropilotes, la instalación de una estructura metálica de protección y la instalación y testado de los cordones de pretensado». Una obra encaminada a proteger el que se considera la primera construcción ferroviaria de Valladolid, dos años anterior a que hicieran aparición las vías en la ciudad y coetáneo de El Norte de Castilla (nacido en 1854).

Sábado 20.04.24
EL NORTE DE CASTILLA

VALLADOLID | 3

añade «al incremento de espacio por ejemplo para terrazas de restauración», lo que beneficiará la actividad comercial y social en la zona.

Eso en ese lado de la vía, porque en el otro habrá que reorganizar el espacio por el que discurre el tráfico y el que ocupan los coches que ahora aparcen bajo el viaducto, subidos incluso a los pequeños trozos de acera de los pilares de hormigón, inútiles para el paso de personas. Casi una treintena de coches aparcen a diario en ese lugar. Sin el paso elevado, esa franja de terreno que ocupa, casi cinco mil metros cuadrados, sufrirá inevitablemente un cambio de cara.

Obras incompatibles

La obra de Arco de Ladrillo es clave dentro del proceso de integración ferroviaria. Por su cercanía a la estación y por la combinación con la obra de la nueva estación de tren en superficie, cuyo proyecto definitivo también está en redacción, suponen su incompatibilidad con un soterramiento. Si dentro de un tiempo se soterra, habría que demoler este nuevo paso. Es por esto que la Plataforma del Soterramiento ha pedido que se paralice la construcción de este nuevo paso y la destrucción del viaducto actual, que se encuentra en pésimas condiciones de conservación. Este mismo jueves la Plataforma convocó una concentración a los pies del paso elevado a la que acudió en torno un centenar de personas.

Otro de los puntos en los que hace énfasis el proyecto de Adif es la preservación del arco de ladrillo monumental que le da nombre al entorno. Un arco cuya visión tapa ahora el viaducto y que, recuerdan, «es de mediados del siglo XIX» y se encuentra recogido en el «catálogo de bienes protegidos de Valladolid».

La reorganización ferroviaria incrementa las conexiones con Asturias, Sevilla y Málaga

Renfe inaugura una ruta de Madrid a Logroño con paradas en Burgos, Miranda y Valladolid y añade una frecuencia de Salamanca a la capital de España

A. G. E.

VALLADOLID. Los primeros treinta trenes Talgo 106 Avril ya están aquí, y eso provoca una primera reorganización del tráfico ferroviario de pasajeros en España. Un gran cambio que se desarrollará por fases porque tendrá mucha incidencia en Madrid, donde las obras de Chamartín obligan a avanzar con lentitud. Acabarán en julio, así que el despliegue de nuevas frecuencias se hará en tres momentos a lo largo de este 2024: entre mayo y junio, una vez acabados los trabajos de Chamartín y en noviembre.

Aunque en este caso no se incluye ninguna línea con nacimiento en Valladolid, sí que el despliegue afecta a algunos trayectos que tendrán parada en la estación Campo Grande. Así, la primera fase permitirá viajar a Asturias en los nuevos Avril procedentes de Madrid. Todas las frecuencias entre ambas ciudades tendrán parada comercial en Valladolid. En mayo, Madrid pasará a tener disponibles más conexiones por Avlo (de bajo coste) con Málaga y Sevilla, lo que aumenta las posibilidades de combinación para los pasajeros de la línea Valladolid-Madrid. Algo similar ocurrirá en junio cuando los Alvia S730 circulen entre Madrid y Badajoz, y también cuando



Oscar Puente, con el mapa de las nuevas frecuencias que se implantarán hasta final de año. **SERGIO PÉREZ / EFE**

se añade, justo a tiempo para el verano, una nueva frecuencia en una línea tan demandada como la Madrid-Cádiz.

Ese aumento de las posibilidades de conexión de Valladolid con el crecimiento de Madrid se volverá a dar en el mes de noviembre. A partir de ese momento Madrid dispondrá de nuevos trayectos hacia Algeciras y Almería, en este caso por Granada. Y un Alvia S120.5 viajará desde la capital de España a Logroño previo paso por Valladolid, Burgos y Miranda de Ebro.

A todas estas posibilidades se

suma, para Castilla y León, un trayecto muy demandado, que es la recuperación de la cuarta frecuencia entre Salamanca y Madrid. Oscar Puente, ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, se había comprometido a

Puente recordó que España no incorporaba ni un solo tren de alta velocidad desde 2010; ahora sumará 30

recuperarla en cuanto hubiera «nuevo material rodante disponible» y su palabra se convertirá en realidad en el mes de julio con la llegada de un Alvia S121.

«Lo esperaban de manera intensa en Salamanca, no puede ser ahora pero será en julio, cuando acaben las obras de Chamartín», explicó. Incluso avanzó que Renfe y el Ministerio tienen en mente «la posibilidad de una quinta frecuencia», aunque de nuevo habrá que esperar a que «más material se incorpore a la flota», algo que ya está en marcha.

Más trenes

Y es que Puente recordó que España no incorporaba ni un solo tren a su red ferroviaria desde 2008, en lo tocante a cercanías, y desde 2010, en cuanto a alta velocidad. Década y media sin nuevos trenes a pesar de que en ese lapso se han incorporado a la red de alta velocidad ciudades como Palencia, León, Burgos, Alicante, Murcia o Valencia.

«Eso ha tenido un impacto importante, porque con ese material se prestan muchos más servicios que entonces. Y ahora se da el primer paso para cambiar esa dinámica», explicó el ministro de Transportes. «Los nuevos trenes Talgo 106 Avril supondrán la reorganización de material ferroviario y nos va a permitir prestar servicios en otros territorios. Son 30 trenes, aunque no todos vienen a operar en España, diez de ellos van a nuestra operativa en Francia si logramos que nos permitan llegar con nuestros trenes a París».

Para comprender el calibre de la reorganización, además de la implantación directa de trayectos a Galicia y Asturias, en esta primera reestructuración se implica a otras nueve comunidades: Extremadura, Madrid, Castilla La Mancha, Castilla y León, Andalucía, Cataluña, la Comunidad Valenciana, La Rioja y Aragón.

VALLADOLID

Castilla y León suma dos Alvia en las líneas de Burgos y Salamanca a Madrid

● Puente anuncia la recuperación en julio del cuarto Alvia a Salamanca y la incorporación a partir de noviembre de un nuevo servicio a Burgos y Miranda; ambos con paradas en la provincia de Valladolid

VALLADOLID

El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, anunció que Renfe recuperará a partir de julio, cuando terminen las actuales obras de la estación de Madrid Chamartín-Clara Campoamor, la cuarta frecuencia entre Salamanca y Madrid, con un tren Alvia, de la Serie 121 de Talgo, lo que según los cálculos de la operadora añadirá 2.800 plazas adicionales a la semana. Cabe destacar que este tren pasa por la estación de Medina del Campo. Además desarrolló en la misma rueda de prensa que Burgos contará con una nueva línea de Alvia con destino Madrid, que también pasa por Valladolid, concretamente por la estación de Campo Grande. Por lo tanto, Castilla y León suma dos nuevas frecuencias en total hacia la capital de España.

Puente compareció este viernes para informar sobre actuaciones de servicio público ferroviario tras la llegada de los nuevos trenes S-106, los Avril de Talgo a Asturias y Galicia, lo que provoca un «efecto dominó o mariposa», que conlleve la prestación de nuevos servicios y líneas en nueve comunidades autónomas, entre ellas Castilla y León, según informa Ical.

En la segunda fase de esta reasignación de trenes, se prevé la llegada de un Alvia, con un tren S-121 de Talgo, a la línea entre Salamanca y Madrid, algo que Óscar Puente reconoció esperar «de manera muy intensa» y que explicó no puede producirse «ahoras» porque no existen surcos disponibles por la reforma de Chamartín, que han reducido la capacidad de circulación en un 25% desde este mes de abril.

Asimismo, el ministro de Transportes expresó el «mensaje claro» de que estudiarán la incorporación



El ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente, durante su intervención. ICAL.

de la quinta frecuencia pero cuando dispongan de «otro material», que se incorpore a la flota de Renfe. Esto, precisó Óscar Puente, se producirá algo «más adelante», dentro de una redistribución de trenes que se acometerá en tres fases.

Además, Óscar Puente explicó que desde 2008 no se incorporaba ningún tren nuevo al servicio de Cercanías de España y desde 2010 a la larga distancia. Esto, señaló, ha tenido efectos «importantes» para la prestación del servicio ferroviario, porque con ese material se está prestando en la actualidad muchos más servicios que entonces por la extensión de la red de alta velocidad a nuevas ciuda-

des. «El material ya no daba más de sí», dijo, lo que ha provocado que en Salamanca no hayan podido prestar el servicio que la ciudadanía «merece».

Por otra parte, el ministro anunció la apertura en la tercera fase, es decir, a partir de noviembre, habrá una nueva conexión directa entre Madrid y Logroño (La Rioja), por Burgos y Miranda de Ebro, lo que permitirá también viajar entre los dos municipios burgaleses y la capital riojana. Renfe prevé incorporar un tren Talgo de la S-120,5, lo que supondrá 3.200 plazas adicionales a la semana.

En conjunto, la reorganización del material rodante de Renfe añadirá nuevos servicios o mejorará

otros en Castilla y León, Castilla-La Mancha, Extremadura, Madrid, Andalucía, Cataluña, la Comunidad Valenciana, La Rioja y Aragón.

Todo ello, explicaron Óscar Puente y el presidente de Renfe, Raúl Blanco, se produce por la incorporación a partir del 21 de mayo de los primeros trenes Avril, de la Serie 106 de Talgo, en los corredores entre Madrid, Galicia y Asturias, con paso por Castilla y León. A las 11.00 horas, tras 24 horas, se han vendido casi 30.000 billetes -16.000 para destinos gallegos y 12.000 para el Principado-. De los 30 trenes que entregará la compañía, 20 se utilizarán para el servicio en España y

diez más para Francia. Además, el próximo año llegarán los nuevos trenes S-107 y los primeros Cercanías para Madrid y Cataluña.

Hasta el mes de julio, Renfe prevé que lleguen hasta 30 Avril, de los que cuatro se reservarán para pruebas de convoyes de doble composición y en Francia y 26 para la operativa española.

Además, el ministro también desarrolló la incorporación de una nueva conexión directa para el trayecto Madrid-Burgos-Miranda de Ebro-Logroño, que supondrá la incorporación de 3.200 nuevas plazas adicionales.

Puente informó de nuevas frecuencias en el servicio público ferroviario y ha detallado que previsiblemente esta nueva línea que conectará Logroño con Madrid vía Miranda de Ebro a partir de noviembre con un «tren directo y con material moderno».

En la comparecencia el ministro ha detallado que por el momento se desconocen las frecuencias, horarios y precios, algo que se comunicará cuando se ponga en marcha el servicio, no obstante si ha dejado claro que los usuarios no tendrán que hacer trasbordo en Miranda al tratarse de una conexión directa, según informa Europa Press.

«No implica que los viajeros cambien de tren, ahora existe la posibilidad de ir de Madrid a Logroño vía Miranda, pero hay que bajarse del tren y esperar a que pase otro para llegar a Logroño», ha explicado Puente, quien ha detallado que ahora será una conexión directa que supondrá un «ahorro evidente de tiempo».

Esto implica además que Valladolid añada en su lista de trenes esta última nueva conexión ya que la Línea Madrid-Burgos-Miranda PASA A PÁGINA SIGUIENTE

VIENE DE PÁGINA ANTERIOR de Ebro-Logroño pasa por la ciudad vallisoletana.

Por último, Puente también anunció una rebaja de 13 minutos en el viaje desde Salamanca a Madrid desde este lunes, 22 de abril. El cambio deja el mejor tiempo de viaje del Alvia a la capital de España en una hora y 38 minutos, de acuerdo a la nueva programación de horarios que recoge la web de Renfe, consultada por Ical.

En ese sentido, el ministro de Transporte subrayó que a partir del próximo lunes el viaje de Salamanca a Madrid en los trenes Alvia se recorta en 13 minutos. De esta forma, señaló que Renfe reajusta el servicio para facilitar a los salmantinos llegar antes a Madrid, sin variar los horarios. «El compromiso con la conectividad de Castilla y León es claro», apostilló Oscar Puente.

De esta forma, además de los servicios de Media Distancia, los Alvia de lunes a viernes entre Salamanca y Madrid partirán a las 06.25 horas para llegar a la estación de Madrid Chamartín. Clara Campoamor a las 08.05 horas (una hora y 40 minutos), a las 14.33 horas para alcanzar la capital española a las 16.17 horas (una hora y 44 minutos) y a las 19.00 horas, con llegada a Chamartín a las 20.38 horas (una hora y 38 minutos).

Además, los sábados y domingos, las salidas previstas son a las 07.30, con llegada a las 09.12 horas (una hora y 42 minutos), a las 14.33 horas, con llegada a las 16.17 horas (una hora y 44 minutos), y a las 19.00 horas, con llegada a las 20.30 horas (una hora y 38 minutos).

En sentido inverso, desde Chamartín a la terminal Vialia de Salamanca, de lunes a viernes, los trenes Alvia saldrán a las 10.14 horas por lo que llegarán a destino a las 12.05 horas (una hora y 51 minutos); a las 14.46 horas, con llegada a las 16.45 horas (una hora y 59 minutos) y a las 21.30 horas, con llegada a las 23.15 horas (una hora y 45 minutos).

Finalmente, los sábados y domingos, las salidas previstas desde Madrid son a las 10.14 horas, con llegada a Salamanca a las 12.05 horas (una hora y 51 minutos); a las 14.46 horas, con llegada a las 16.45 horas (una hora y 59 minutos) y a las 21.30 horas, con llegada a las 23.15 horas (una hora y 45 minutos).

El ministro de Transportes y el presidente de Renfe, Raúl Blanco, explicaron que a partir de julio, cuando terminen esta fase de las obras de ampliación de la estación de Chamartín, se repondrá la cuarta frecuencia entre Salamanca y Madrid con la incorporación de un tren de la Serie 121, lo que supondrá 2.800 plazas adicionales a la semana.



Puesta en marcha del servicio de Ouigo en la línea Valladolid-Segovia-Madrid. ICAI.

Ouigo no cesa en su desafío contra Puente

La compañía francesa presume del inicio de sus viajes entre Valladolid, Segovia y Madrid con la oferta de 10.000 billetes a un euro y la ocupación de sus trenes al 90%

FELIPE RAMOS/
RAÚL RUANO VALLADOLID

Ouigo da comienzo a sus trayectos en Castilla y León, el pasado viernes se ha puesto en marcha el primer servicio del AVE 'low cost' en la línea Valladolid-Segovia-Madrid. Un arranque que ha venido acompañado de una oferta de 10.000 billetes a un euro durante dos semanas en el citado corredor. Un inicio del que la compañía francesa no sólo reivindica sino del que alardea con su oferta de 10.000 billetes a 1 euro. Lo que es un desafío claro y directo al ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Oscar Puente, después de que éste les acusara de «dumping» por sus bajos precios. Declaraciones del ministro de Transportes con los billetes a 9 euros, en su oferta inicial. La respuesta de Ouigo, de 9 euros a 1.

Un capítulo más en el cruce de acusaciones y reproches entre el ministro y la empresa. El titular de Transportes aseguró que la compañía no tenía otra opción que bajar los precios y llegó a amenazar con acudir a la CNMC (Comisión Nacional de Mercados y la Competencia) por sus «prácticas profundamente desleales». Ouigo, lejos de quedarse atrás, reacciona y durante 14 días ofrece billetes a un euro, cuando su tarifa general era de nueve.

Este es el último apartado de una historia que perdurará en el tiempo. «Es la primera vez que nos re-

prochan tener precios bajos», señaló la directora general de Ouigo en España, Héléne Valenzuela, sobre una de las críticas de Puente. Unas palabras que encontraron respuesta en el ministro a raíz de los 1.000 millones de euros en concepto de tasas que la entidad francesa pagará a Adif. «Lo tendré muy en cuenta en la próxima reunión en la que nos pidáis que os rebajemos el canon que abonáis a Adif. Está claro, por la respuesta, que podéis pagarlo».

El titular de Transportes lamentó anteriormente que Ouigo vende billetes «muy por debajo del coste» y eso, a juicio del ministro, va a «arrastrar a Renfe a unos resultados muy malos en los corredores que eran altamente rentables».

Pese a este cruce de declaraciones, Valenzuela quiso rebajar la tensión en el acto de inauguración de la línea. Si bien, dejó claro que su empresa no hace dumping: «Ni dumping ni subvenciones. Eso no existe». La directora general apuntó que están «en contacto con todas las autoridades» y que le gustaría «acoger al ministro pronto» en los trenes de Ouigo. Afirmó en reiteradas ocasiones que mantienen «contacto con el ministerio». «No entro a valorar las declaraciones (de Puente), hay política y hay negocio, nosotros hacemos negocio», señaló quitando importancia a las palabras del miembro del Gobierno de España.

Después de las acusaciones mutuas, el AVE 'low cost' de Ouigo ha comenzado a operar en Valladolid y Segovia con el objetivo de conseguir el 90% de las plazas ocupadas. Una puesta en marcha que llega con un desafío al ministro después de que les acusara de vender billetes «muy por debajo del coste». Billetes de tren de alta velocidad al precio de un café.

Por su parte, Puente respondió el mismo viernes a Ouigo que en el momento en el que se publiquen sus resultados se podrá conocer si la empresa se dirige hacia el equilibrio económico, puesto que la operadora aseguró el jueves desde Valladolid que esperan alcanzar ese objetivo este año con el despliegue de servicios. «Estamos deseando conocer las cuentas. Creo que van a tardar», mantuvo a pesar de que señaló ya están en la obligación de hacerlo.

Asimismo, Puente contrapuso el modelo de «servicio público» y «vertebración del país» de Renfe con el de Ouigo, que este viernes inicia sus circulaciones entre Valladolid, Segovia, Madrid, Albacete y Alicante. Además, señaló que en el caso de la operadora española la «rentabilidad es fundamental», pero es quien comunica los territorios españoles, incluidas las zonas con poca población, informa Ical.

«No tengo ninguna valoración que hacer. Yo creo que la valoración la pueden hacer hoy ustedes

mismos. No hace falta que yo contribuya», dijo en respuesta a los periodistas en la sede del Ministerio en el que explicó la reasignación de trenes que se acometerá este año.

En la misma línea, el presidente de Renfe, Raúl Blanco, defendió la «voluntad de liderazgo» de la operadora española, así como su capacidad de «cohesión» y «vertebración» de todo el territorio del país. Además, señaló que la empresa cada vez que dispone de material rodante opta por reasignarlo para atender la demanda.

Sin embargo, el inicio de las actividades de Ouigo en Castilla y León fue un éxito. De hecho, la empresa francesa asegura que el primer tren salido desde la estación de Campo Grande de Valladolid tuvo una ocupación del 90%.

Por su parte, los usuarios celebran la competencia entre empresas ya que «siempre es buena para los usuarios». De esta manera, fueron muchos los viajeros que decidieron entrenar el servicio de alta velocidad de Ouigo con la citada promoción de billetes a un euro.

Por ello, los usuarios ven beneficiosa la lucha de precios entre Renfe y Ouigo ya que ponen al alcance de todas las carteras viajes en tren de alta velocidad y amplían la disponibilidad de billetes y opciones diferentes para viajar, como es el caso de la ya descrita línea Valladolid-Segovia-Madrid.

VALLADOLID

La estación de autobuses estará en obras 18 meses para su reforma

● La Junta saca a licitación por 242.000 euros la redacción del proyecto para la rehabilitación integral de la terminal ● La empresa que se alce con el contrato dispondrá de tres meses para elaborar la propuesta

LAURA G. ESTRADA VALLADOLID
La estación de autobuses de Valladolid permanecerá 18 meses en obras para su completa transformación. Este plazo de un año y medio es el que calcula la Junta de Castilla y León que necesitarán para «modernizar la imagen de la estación, adaptar el servicio al viajero a los tiempos actuales y mejorar la explotación de los espacios comerciales y oficinas», en este recinto construido en 1972 que adolece de numerosos *achaques*.

Esta misma semana el presidente del Ejecutivo autonómico, Alfonso Fernández Mañueco, anunció que acometerán la demandada renovación y avanzó que el desembolso estimado será de 4,5 millones de euros. Para precisar esa cifra y definir con detalle todas las actuaciones previstas, acaban de sacar a licitación la redacción del proyecto por el que se registrará después de las obras, y en él reflejan que el proceso se dilatará durante los 18 meses mencionados.

Habrà que esperar, en todo caso, para activar el pulsador de inicio y ver señales de obra en el recinto, porque aún restan varios trámites administrativos. Lo primero será elegir a la empresa de urbanismo y arquitectura que se encargue de redactar el proyecto definitivo, una vez que la Junta de Castilla y León encargó –por 18.000 euros– al estudio Úrbaq un informe previo de necesidades.

A partir de ese informe inicial en el que se constataba la necesidad de llevar a cabo una rehabilitación en el inmueble, ahora toca contratar el proyecto definitivo y la asistencia técnica a la dirección de obras, que es precisamente el paso en el que están inmersos. Según el expediente de licitación que acaba de lanzar la Junta a través de Somacyl –la Sociedad Pública de Infraestructuras y Medio Ambiente de Castilla y León, Somacyl–, el coste de estos trabajos se calcula en 242.000 euros (IVA incluido).

El plazo de recepción de ofertas se cierra el 7 de mayo y, a mediados de ese mismo mes, comenzarán las reuniones de la mesa de contratación para elegir la propuesta ganadora. Si los tiempos administrativos no se dilatan, este verano se conocerá el nombre de la empresa que se alce con este contrato, con un margen de tres meses para elaborar el proyecto.

Esto implica que, como mínimo, hasta el otoño no podrá comenzar la ejecución de los trabajos de rehabilitación integral, no sólo porque hay que esperar al mencionado pro-



Recreación exterior de la estación de autobuses de Valladolid tras las obras de remodelación. JCYL

yecto definitivo, sino porque las obras en sí también tendrán que salir a licitación y ha de resolverse ese expediente que aún no ha arrancado.

Así que los vallisoletanos todavía van a tardar en ver actividad, aunque al menos la burocracia ya está en marcha, con una hoja de ruta que divide la intervención en seis objetivos: la rehabilitación del conjunto arquitectónico, la mejora de la confortabilidad y el servicio a los viajeros, la mejora de la eficiencia energética, la mejora de las condiciones de habitabilidad y salubri-

dad, la redistribución de espacios y adecuación de usos y la gestión centralizada de los sistemas de control.

La rehabilitación del conjunto abarca la renovación de la imagen exterior, la eliminación de las vallas publicitarias, la ordenación de rótulos en los locales comerciales o la ocultación de los equipos de climatización y el cableado de la fachada. También se aplicará un tratamiento en la medianera con el edificio de viviendas de la calle Puente Colgante, según refleja la propuesta inicial de intervención.

En el capítulo de confortabi-

lidad se incluye el cierre de las darsenas, la ejecución de cortavientos en los accesos al edificio de viajeros, la renovación de toda la iluminación y de los techos, así como la instalación de nueva señalética y mobiliario.

Respecto a la eficiencia energética, las mejoras a implementar pasan por la ejecución de la envolvente térmica, la renovación de la carpintería exterior, la climatización del pasillo de acceso a los autobuses y la instalación de paneles fotovoltaicos en la cubierta.

En el apartado de habitabilidad

y salubridad se incluyen como tareas la renovación de pavimentos y techos en el pasillo de acceso a la darsena y también la renovación de los aseos, uno de los espacios más decadentes de la estación. Tanto, que en verano del año pasado se llevaron a cabo unas obras de mejora, a modo de remiendo, para atajar el mal estado en el que se encontraba el área de caballeros.

En cuanto al epígrafe centrado en la redistribución de espacios y adecuación de usos, la propuesta de intervención sobre la que se asentará el proyecto definitivo incluye la creación de un nuevo módulo de aseos para la terminal de viajeros, la reordenación y homogeneización de los espacios comerciales y publicitarios, o el cambio del pavimento interior de la terminal.

Además, con la futura reforma se eliminará el acceso para viandantes por la puerta que utilizan los autobuses –ahora ya hay una señal que prohíbe el paso de peatones– y se ordenarán los flujos de viajeros salientes y entrantes a la estación, según contempla el estudio inicial.

Por último, entre las novedades que se van a implementar destaca la instalación de «un sistema inteligente de transportes», de manera que los usuarios podrán conocer en los paneles informativos el estado real de cada ruta, según explicó el presidente de Castilla y León el lunes, cuando realizó el anuncio de las obras en la estación, acompañado del alcalde de Valladolid, Jesús Julio Carnero, y de la consejera de Movilidad y Transformación Digital, María Corral.

El Ayuntamiento lanza un concurso de ideas para remodelar San Pablo, Las Brígidas y San Miguel

VALLADOLID

El concejal de Urbanismo y Vivienda del Ayuntamiento de Valladolid, Ignacio Zarandona, aseguró este viernes que el concurso de ideas que quiere poner en marcha el Consistorio para revitalizar y remodelar las plazas de San Pablo, Las Brígidas y San Miguel, así como su entorno, se abrirá a finales de verano con la previsión de que antes de fin de año se conozcan las propuestas ganadoras y que las obras puedan arrancar en 2025.

Zarandona mantuvo una reunión este viernes con asociaciones y personas relacionadas con el ámbito de la historia de la ciudad para presen-

tarles el proyecto, denominado 'Repensar las plazas', y también para recoger sus aportaciones para incluir las en el concurso de ideas.

Este mecanismo, como defendió el edil 'popular', es «la mejor manera de poder reunir un montón de aportaciones» y de «ejercicios de pensamiento de equipos profesionales» y así el Ayuntamiento plantea elaborar en los próximos meses una memoria descriptiva «de lo que se busca» para plantearla de inicio a los posibles proponentes, informa Europa Press.

El objetivo es «realzar el carácter histórico de la ciudad y promover un

proyecto urbano integrado y ordenado, más humano y cercano al ciudadano, generando espacios de encuentro que promuevan el valor de la palabra y la cohesión social, además de poner en valor su propia identidad y potenciar el atractivo turístico de Valladolid».

El concurso, según la previsión de Zarandona, se lanzará «a finales del verano» y se dará «un tiempo razonable para que los equipos de arquitectos, de historiadores, de quienes colaboran» tengan «tiempo suficiente para aportar ideas» antes de finales de año y en ese momento se pueda comenzar a elegir «el mejor de

los proyectos». Las actuaciones urbanísticas comenzarían ya en 2025, pues Zarandona recordó que el presupuesto de este año no incluye partida para este proyecto.

El concejal, arquitecto de profesión, presentó a los participantes en la reunión un documento en el que se plantean las ideas de base para estas actuaciones, que como explicó, más que una remodelación de «infraestructuras» es una actuación en las «superestructuras» para lograr que las plazas se acomoden «a unos nuevos condicionantes que tienen que ser el de reunión de la gente» y de estar «a gusto».



Ángeles Armisén, presidenta de la Diputación de Palencia junto a Alfonso Fernández-Mañueco. ICAL

Mañueco: «Castilla y León es una de las cinco comunidades más innovadoras del país»

El presidente de la Junta insiste en que las nuevas tecnologías no deben sustituir a las personas, sino ayudar a facilitar sus vidas

VALLADOLID

El presidente de la Junta, Alfonso Fernández Mañueco, destacó la apuesta de Castilla y León por la innovación y las nuevas tecnologías. De hecho, insistió en que es una de las cinco comunidades autónomas más innovadoras de toda España y se marcó, como reto de cara al futuro, conseguir que la región se sitúe a la vanguardia tecnológica del país.

«Aprovechamos la Inteligencia Ar-

tificial (IA) para prestar servicios de última generación como, por ejemplo, la implantación de tratamientos médicos que permitan luchar contra enfermedades cardíacas o cerebrovasculares», aseguró Fernández Mañueco al tiempo que insistió en que las nuevas tecnologías juegan un papel clave a la hora de mejorar la calidad de vida de las personas mayores o dependientes. «Gracias a ello, Castilla y León se caracteriza por ser una región líder y re-

ferente en la prestación de servicios sociales», recoge Ical.

El presidente de la Junta reconoció que la sociedad avanza a un ritmo vertiginoso y los avances son, a veces, «difíciles de digerir». «Las renovaciones son constantes y vivimos en una realidad compleja llena de mitos capaz de dejar sin aliento a los más expertos». Sin embargo, insistió en que la tecnología no debe nunca sustituir a las personas. «Hay que tener claro que

la IA tiene que ayudar pero nunca reemplazar a los profesionales que son absolutamente imprescindibles», remarcó refiriéndose a los periodistas de la Comunidad. Un sector, el de los medios de comunicación, que aprovechó para poner en valor durante la clausura del XVIII Congreso de Editores. CLABE, que se ha celebrado en el Centro Cultural Provincial de Palencia. «Deben ser los profesionales los que entrenen a la máquina para seguir divulgando la realidad con rigor, veracidad y compromiso». Fernández Mañueco aseguró además, que la libertad de información de calidad forma parte del ADN de Castilla y León y, prueba de ello, es la existencia de cabeceras centenarias en todas las provincias de la región.

En ese sentido, líder del ejecutivo reconoció los desafíos a los que se enfrenta el periodismo en la actualidad ya que se trata de «una de las actividades más sujeta a las innovaciones». «Es una profesión que requiere de una formación continua para abrirse paso hacia nuevos caminos», dijo Fernández Mañueco al tiempo que aseguró que la automatización puede contribuir a agilizar la labor diaria de la prensa. «Puede facilitar las tareas más complejas o gestionar datos para extraer los que son realmente veraces y más, en un momento en el que existe una avalancha de información».

Dieciocho expertos y periodistas se dieron cita en el Centro Cultural de Palencia para abordar los efectos que puede tener la Inteligencia Artificial (IA) en el futuro de los medios de comunicación. Lo hicieron en el marco del XVIII Congreso de Editores en el que se celebraron, en total, cuatro ponencias. Además, y a modo de inauguración, el periodista palentino Isaias Lafuente fue reconocido con el Premio Luis María Rivas de Periodismo, creado por Club Abierto de Editores (CLABE) y la Asociación de la Prensa de Palencia. Este galardón, diseñado por la artista palentina Victoria París, reconoció la trayectoria periodística y el compromiso con la ciudadanía de Lafuente.