

Valladolid e Iberia

La “U” de Olmedo

Valladolid e Iberia La “U” de Olmedo

José Pérez Ríos

Catedrático de Universidad

Académico “*International Academy for Systems and Cybernetics Sciences (IASCYS)*”

Consejo de Directores “*World Organization of Systems and Cybernetics (WOSC)*”

Fellow “*Cybernetic Society*” (CybSoc)

rios@uva.es

<https://x.com/COPENSI>

<https://www.linkedin.com/in/jose-perez-rios-35456013/>

Valladolid e Iberia

(Una nueva era)

- 1. Iberia de noche**
- 2. Macrorregión RESOE**
- 3. Alta velocidad**
- 4. Acciones para el cambio (Capítulo 1)**
- 5. El milagro**
- 6. El proyecto**
- 7. Licitación**
- 8. Arrancan las obras**
- 9. Futuro (Capítulo 2)**

Valladolid e Iberia

(Una nueva era)

- 1. Iberia de noche**
- 2. Macrorregión RESOE**
- 3. Alta velocidad**
- 4. Acciones para el cambio (Capítulo 1)**
- 5. El milagro**
- 6. El proyecto**
- 7. Licitación**
- 8. Arrancan las obras**
- 9. Futuro (Capítulo 2)**

1. IBERIA DE NOCHE



España de noche vista desde el espacio



Iberia apagada (lunes 28 abril 2025)

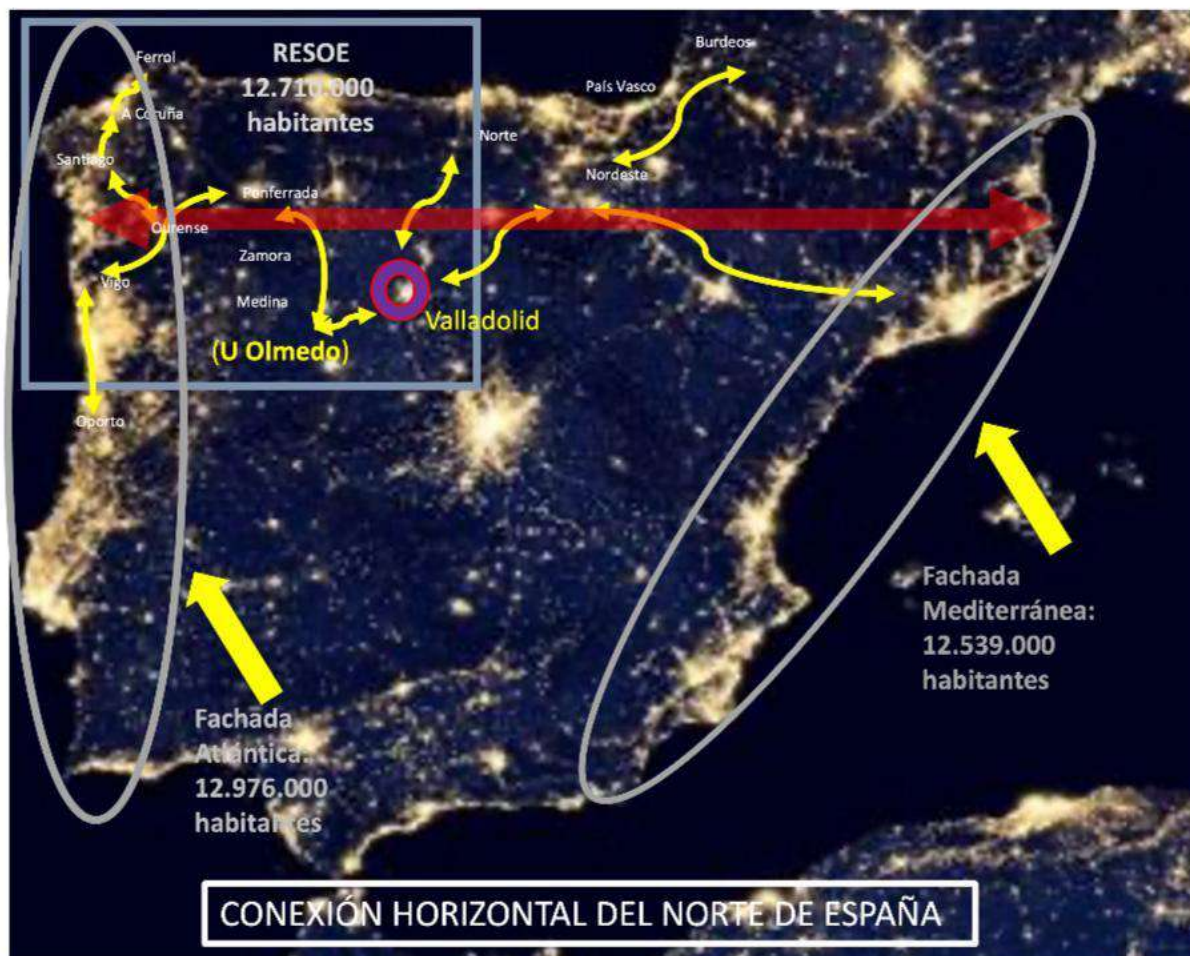


Figura 1: España de noche vista desde el espacio. Valladolid y tamaños de población aproximados de la RESOE, fachadas atlántica y mediterránea de la península ibérica.

Arco “Atlántico”

(Ninguna ciudad atlántica española)



2. Macrorregión RESOE

Regiones del Sudoeste Europeo

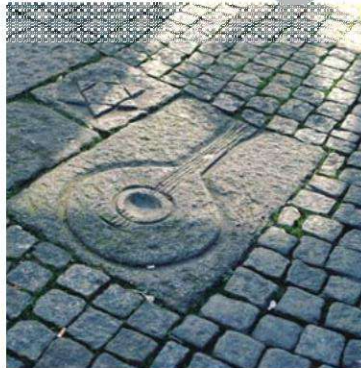
Macrorregión RESOE

12,7 millones de habitantes

2010



macrorregión RESOE



Regiones del Sudoeste Europeo

Castilla y León · Galicia

Norte de Portugal · Asturias

Centro de Portugal · Cantabria

Macrorregión RESOE

12,7 millones de habitantes



Macrorregión RESOE

12,7 millones de habitantes

Datos básicos de la macrorregión RESOE

31,6% de la **extensión** de la Península Ibérica,
4,3% de la extensión UE

22,3% de la **población** de la Península Ibérica,
2,5% de la población UE

EXTENSIÓN (km²)	189.207
CASTILLA Y LEÓN	94.226
GALICIA	29.574
NORTE DE PORTUGAL	21.285
ASTURIAS	10.602
CENTRO DE PORTUGAL	28.199
CANTABRIA	5.321
POBLACIÓN (hab.)	12.710.980
CASTILLA Y LEÓN	2.447.519
GALICIA	2.718.525
NORTE DE PORTUGAL	3.664.195
ASTURIAS	1.042.608
CENTRO DE PORTUGAL	2.256.364
CANTABRIA	581.769



Macrorregión RESOE

Memorandos de entendimiento

Iniciativas planteadas para potenciar la colaboración entre diversas comunidades autónomas españolas y regiones del norte de Portugal.

La primera fue el **17 de septiembre de 2010**, en la que se acuerda crear la macro-región **RESOE** ((Regiones del Sudoeste Europeo) formada por **Castilla y León, Galicia y el Norte de Portugal** firmando el memorando de entendimiento los presidentes de Galicia (D. Alberto Núñez Feijoo), de Castilla y León (D. Juan Vicente Herrera Campos) y el presidente de la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de la Región Norte de Portugal (D. Carlos Cardoso Lage). Posteriormente la macro-región se amplía con la incorporación del **Principado de Asturias y la Región Centro de Portugal** el **9 de mayo de 2014** y con la de **Cantabria** el **14 de mayo de 2017**

Macrorregión RESOE

(Galicia, Castilla y León y Región Norte de Portugal)



MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO PARA LA CREACIÓN DE LA MACRORREGIÓN "RESOE"

En Valladolid, a 17 de septiembre de 2010.

REUNIDOS

De una parte, el Excmo. Sr. D. Alberto Núñez Feijóo, Presidente de la Xunta de Galicia, nombrado por Real Decreto 630/2009, de 17 de abril, y en virtud de las facultades conferidas por los artículos 15 del Estatuto de Autonomía de Galicia y 24 de la Ley 1/1983, de 22 de febrero, de normas reguladoras de la Xunta y de su Presidencia.

De otra parte, el Excmo. Sr. D. Juan Vicente Herrera Campo, Presidente de la Junta de Castilla y León, nombrado por Real Decreto 864/2007, de 28 de junio, en virtud de las facultades conferidas por los artículos 27.1 del Estatuto de Autonomía de Castilla y León y el 8.5 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León.

Y de otra parte, el Excmo. Sr. D. Carlos Cardoso Lagé, Presidente de la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de la Región Norte de Portugal, creada por Decreto Ley nº 207/2006 de 27 de octubre, nombrado por despacho nº 2666/2010 de 10 de febrero, publicado en el Diário da República 2ª serie, nº 28.

Macrorregión RESOE

(Galicia, Castilla y León y Región Norte de Portugal)



Macrorregión RESOE

(Se unen Asturias y Región Centro de Portugal)



PAS

MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO POR EL QUE SE ADHIEREN A LA MACRORREGIÓN DEL SUDOESTE EUROPEO "RESOE" EL PRINCIPADO DE ASTURIAS Y LA COMISIÓN DE COORDINACIÓN Y DESARROLLO DE LA REGIÓN CENTRO

En Oporto, a 9 de mayo de 2014

REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Alberto Núñez Feijóo, Presidente de la Xunta de Galicia, nombrado por Real Decreto 1617/2012, de 29 de noviembre, y en virtud de las facultades conferidas por los artículos 15 del Estatuto de Autonomía de Galicia y 24 de la Ley 1/1983, de 22 de febrero, de normas reguladoras de la Xunta y de su Presidencia;

el Excmo. Sr. D. Juan Vicente Herrero Campo, Presidente de la Junta de Castilla y León, nombrado por Real Decreto 875/2011, de 24 de junio, de conformidad con lo dispuesto de los artículos 152.1 de la Constitución, y 26.2 del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, y el 6.5 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León;

el Excmo. Sr. D. Javier Fernández Fernández, Presidente del Principado de Asturias, nombrado por Real Decreto 835/2012, de 24 de mayo y en virtud de las facultades conferidas por los artículos 32.2 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias y 15 de la Ley del Principado de Asturias 6/1984, de 5 de julio, del Presidente y del Consejo de Gobierno;

el Excmo. Sr. D. Emílio Ferreira das Santos Gomes, Presidente de la Comisión de Coordinación y

MEMORANDO DE ENTENDIMENTO DA ADESAO À MACRO REGIÃO DO SUDOESTE EUROPEU "RESOE", DO PRINCIPADO DE ASTURIAS E DA COMISSÃO DE COORDENAÇÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL DO CENTRO

Porto, em 9 de Maio de 2014

REUNIDOS

O Exmo. Senhor Alberto Núñez Feijóo, Presidente da Xunta de Galicia, nomeado por Real Decreto 1617/2012, de 29 de novembro, e pelas competências conferidas pelos artigos n.º15 do Estatuto de Autonomia de Galicia e pelo n.º24 da Lei 1/1983, de 22 de fevereiro, das normas reguladoras da Xunta e da sua Presidência;

o Exmo. Senhor Juan Vicente Herrero Campo, Presidente da Junta de Castilla y León, nomeado por Real Decreto 875/2011, de 24 de junho, em conformidade com o disposto nos artigos n.º152.1 da Constituição, pelo n.º26.2 do Estatuto de Autonomia de Castilla y León, e pelo n.º6.5 da Lei 3/2001, de 3 de julho, do Governo e da Administração da Comunidade de Castilla y León;

o Exmo. Senhor Javier Fernández Fernández, Presidente do Principado de Asturias, nomeado pelo Real Decreto 835/2012, de 24 de maio e pelas competências conferidas pelos artigos n.º32.2 do Estatuto de Autonomia do Principado de Asturias e pelo n.º15 da Lei do Principado de Asturias 6/1984, de 5 de julho, do Presidente e do Conselho de Governo;

o Exmo. Senhor Emílio Ferreira das Santos Gomes, Presidente da Comissão de Coordenação e

Macrorregión RESOE

(Se une Cantabria)



XUNTA
DE GALICIA



Junta de
Castilla y León



CCDRN
Comissão de Coordenação e
Desenvolvimento Regional do Norte



GOBIERNO DEL
PRINCIPADO DE ASTURIAS



GOBIERNO
de
CANTABRIA

MEMORANDO DE ENTENDIMIENTO POR EL QUE SE ADHIERE LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE CANTABRIA A LA MACRORREGIÓN DEL SUROESTE DE EUROPA “RESOE”

En Vigo, a 14 de marzo de 2017

REUNIDOS

El Excmo. Sr. D. Alberto Núñez Feijóo, Presidente de la Xunta de Galicia, nombrado por Real Decreto 423/2016, de 11 de noviembre, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 152.1 de la Constitución y 15.2 del Estatuto de Autonomía de Galicia;

el Excmo. Sr. D. Juan Vicente Herrera Campo, Presidente de la Junta de Castilla y León, nombrado por Real Decreto 617/2015, de 3 de julio, de conformidad con lo dispuesto en los artículos 152.1 de la Constitución, y 26.2 del Estatuto de Autonomía de Castilla y León, y el 6.5 de la Ley 3/2001, de 3 de julio, del Gobierno y de la Administración de la Comunidad de Castilla y León;

el Excmo. Sr. D. Fernando Guimarães Freire de Sousa, Presidente de la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte, nombrado por Despacho nº 8787-B/2016 de 7 de julio de 2016, del Gabinete del Ministro do Planeamento e Infraestruturas;

el Excmo. Sr. D. Javier Fernández Fernández, Presidente del Principado de Asturias, nombrado por Real Decreto 704/2015, de 22 de julio y en virtud de las facultades conferidas por los artículos 32.2 del Estatuto de Autonomía del Principado de Asturias y 15 de la Ley del Principado de Asturias 6/1984, de 5 de julio, del Presidente y del Consejo de Gobierno;

la Excm. Sra. Dña. Ana Maria Pereira Abrunhosa Trigueiros de Aragão, Presidente de la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Centro, designada por Despacho nº 6756/2014, de 23 de maio de 2014, del Ministro Adjunto e do Desenvolvimento Regional y del Ministro do Ambiente, Ordenamento do Território e Energia; y,

el Excmo. Sr. D. Miguel Ángel Revilla Roiz, Presidente del Gobierno de Cantabria, nombrado por Decreto 627/2015, de 6 de julio, por el que se nombra Presidente de la Comunidad Autónoma de Cantabria.

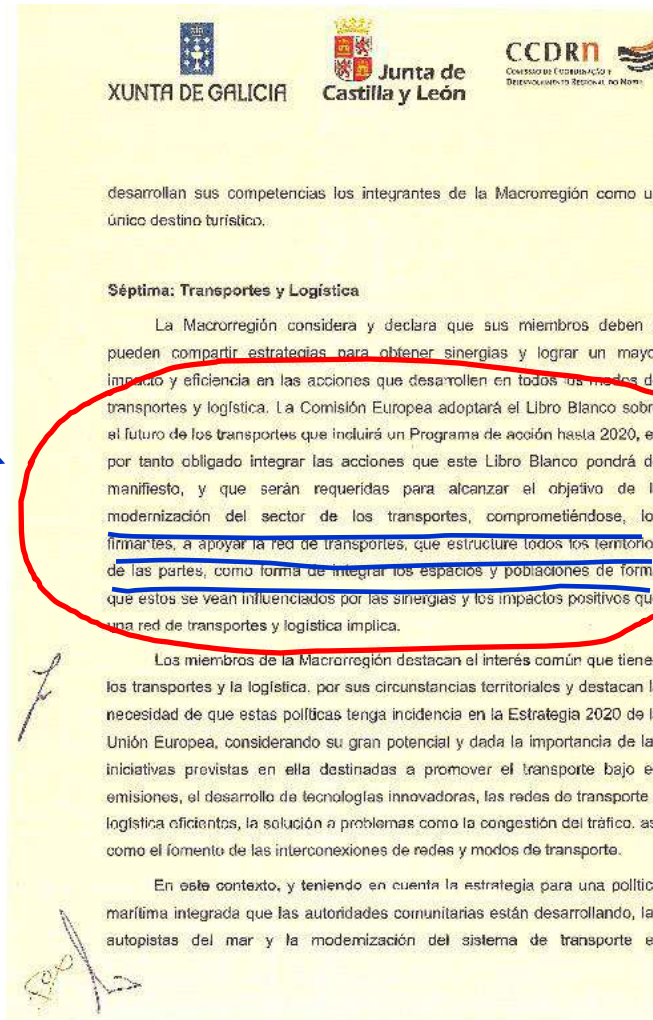
MANIFIESTAN

El 17 de septiembre de 2010, se suscribió el memorando de Entendimiento para la Creación de la Macrorregión “RESOE” (en adelante el Memorando de 2010), integrada por la Comunidad Autónoma de Galicia, la Comissão de Coordenação e Desenvolvimento Regional do Norte y la Comunidad de Castilla y León, y teniendo como objetivos fundamentales el refuerzo de la alianza político institucional entre dichas regiones, la puesta en común de intereses compartidos, el aumento del poder negociador frente a las instituciones nacionales e instancias europeas de cara al periodo 2014-2020, y el aumento de las perspectivas y oportunidades a favor de las personas y de los territorios.

Macrorregión RESOE

(Énfasis en red de transportes)

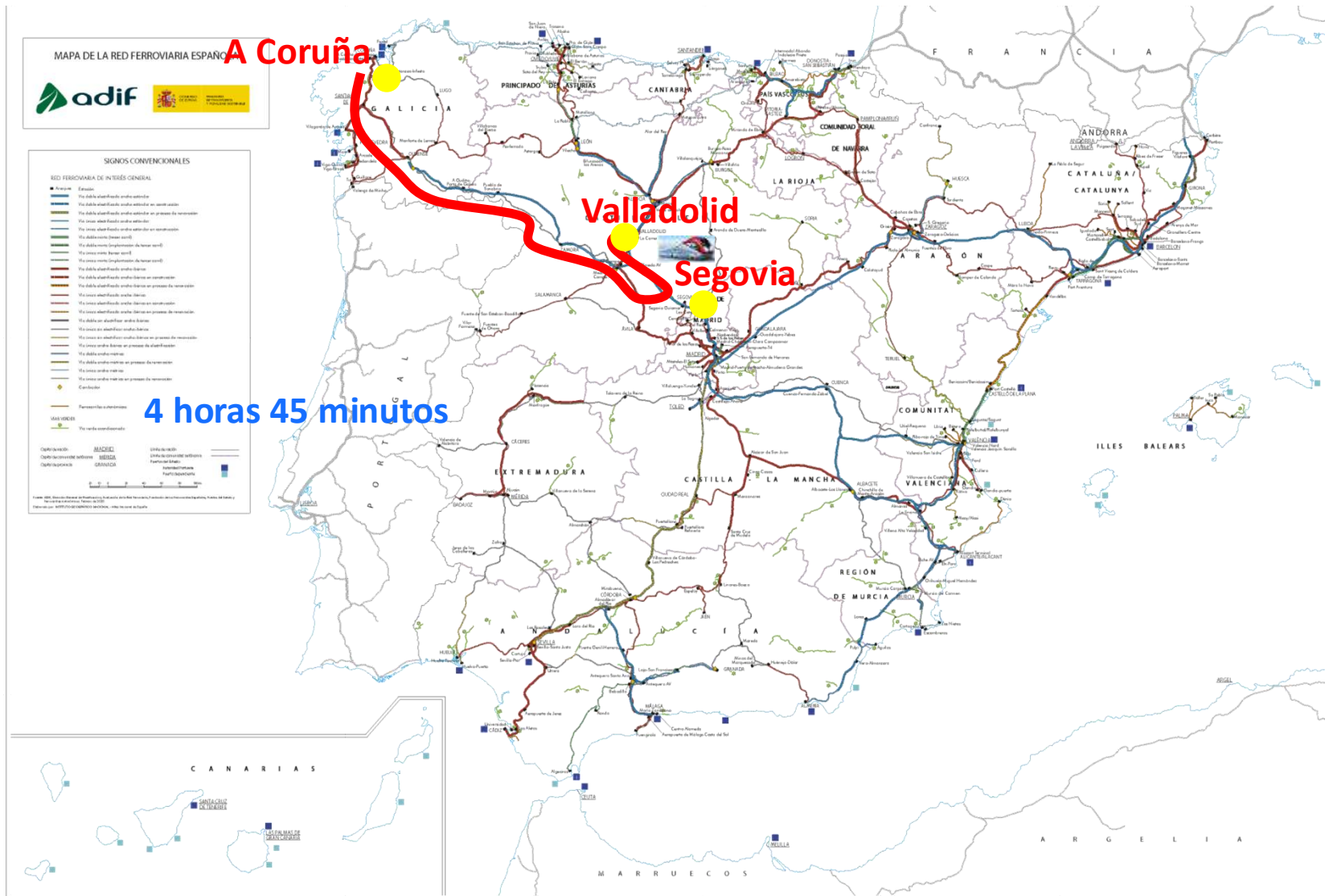
Red de transportes



**Ejemplo de comunicación por ferrocarril
(Valladolid- A Coruña)
(Antes de la “U” de Olmedo)**

3. “ALTA VELOCIDAD (más bien baja)”

“De cómo hay que ir al sur para ir al norte”



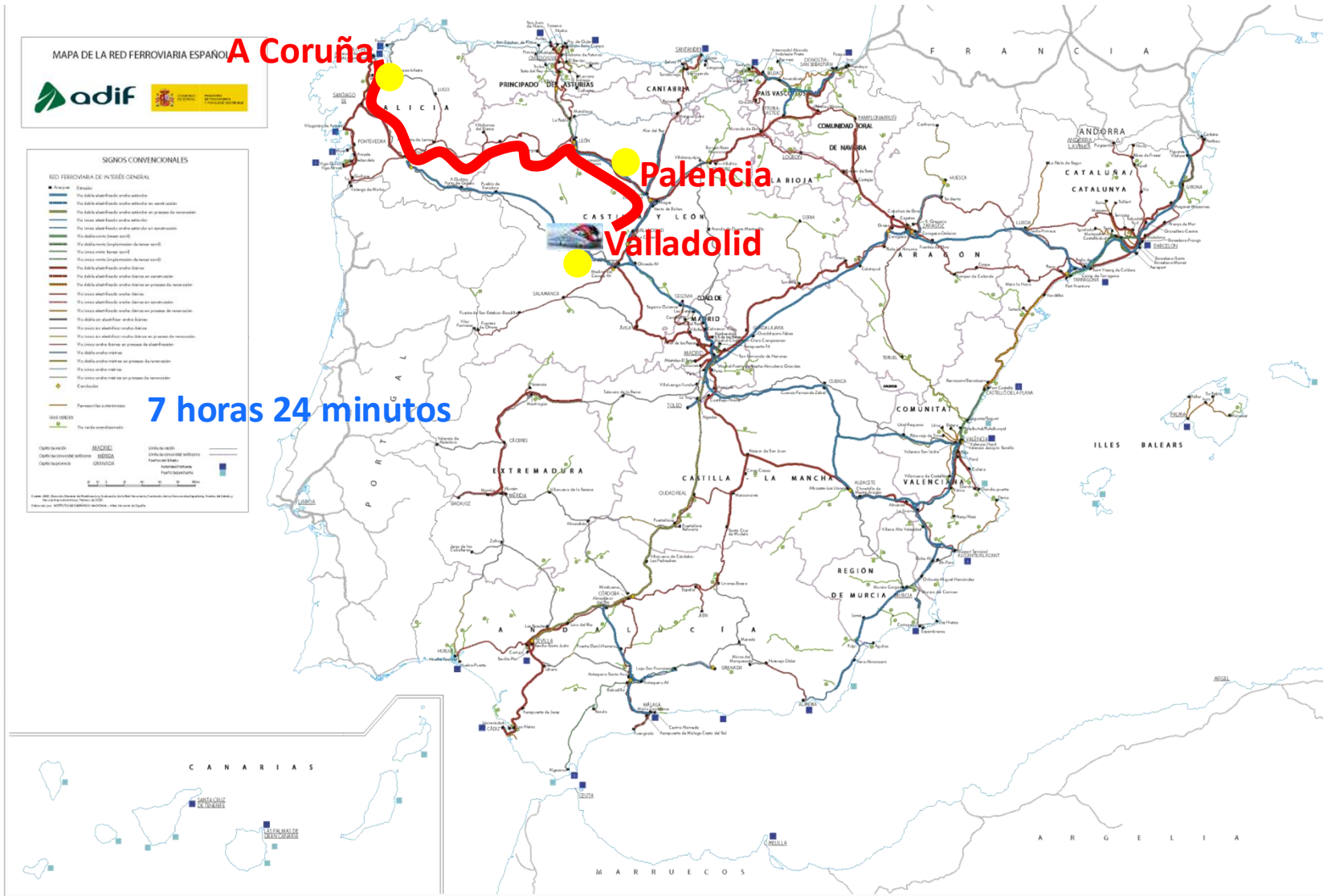
Opción I

“De cómo hay que ir aún mucho más al sur para ir al norte”



Opción II

“De cómo hacer un recorrido literario/cultural para ir al norte”



Opción III

A Coruña

Valladolid

Medina del Campo

(?) horas (?) minutos

∞

- Taxi ?
- "Lanzadera" ???
- Sherpa (😓)

Opción IV

4. ACCIONES PARA EL CAMBIO

De Santiago a Valladolid a toda velocidad

JOSÉ PÉREZ RÍOS

CATEDRÁTICO DE ORGANIZACIÓN DE EMPRESAS, UNIVERSIDAD DE VALLADOLID

«¿Qué se ha hecho realmente en la práctica de lo comprometido en el campo de los transportes en el memorando de 2010? Casi siete años después de su firma, seguimos viajando de Santiago a Valladolid en tren a toda velocidad: 58,7 Km/hora»

El 17 de septiembre de 2010 Castilla y León, Galicia y el Norte de Portugal firmaron el memorando de creación de la macro-región R5-SOE (Región del Sudoeste Europeo). Posteriormente la macro-región se amplía con la incorporación del Principado de Asturias, Región Centro de Portugal (2014) y Cantabria (2017).

La importancia de esta macro-región, con 12,7 millones de habitantes y una extensión de 189.200 kilómetros cuadrados, es obvia. Hemos de considerar además la riqueza de su patrimonio cultural, paisajístico, artístico, gastronómico, la enorme variedad de recursos naturales y excepcional situación geográfica (cuadrante noroccidente de la península ibérica), así como la diversidad de su actividad económica (sectores de la automoción, alimentación, moda, madera, energías renovables como la eólica, hidráulica, biomasa o solar, pesca, etc.). Todo ello unido a que muchos de estos recursos son poco vulnerables a la globalización al ser difícilmente «deslocalizables».

Dicho esto, los diversos memorandos sobre actuaciones en campos como economía e industria, educación, universidades e investigación, laboral, medio ambiente, cultura y turismo, transporte y logística, etcétera, tienen su lógica. Sin embargo, desafortunadamente en los transportes. En el memorando del 2010 se dice: «...comprometiéndose, los firmantes, a apoyar la red de transportes, que estructura los territorios de las partes, como forma de integrar los espacios y poblaciones».

A modo de ejemplo de esta integración mencionamos simplemente el caso de la comunicación por ferrocarril entre las dos capitales de las dos comunidades firmantes del memorando fundadora (Galicia y Castilla y León): Santiago de Compostela y Valladolid. Todos somos conscientes de las enormes ventajas que este tipo de transporte proporciona en relación con la alternativa del coche o el autobús. Sin embargo, actualmente el viaje en tren (siguiendo la opción más rápida disponible) se hace en cuatro fases.

La primera (Santiago-Medina del Campo) con salida de Santiago a las 7:48 y aprovechando la parte disponible de AVE, llegada a Medina (esta-

ción AVE) a las 12:00, es decir, algo más de cuatro horas. A partir de ahí, segunda fase, viaje en autobús (tradicionalmente, «tanza» hasta la estación tradicional de Medina. Tercera fase: espera en la estación de casi tres horas, y sin una simple cafetería durante años, para tomar el enlace Medina-Valladolid. Cuarta fase, viaje a Valladolid con llegada a las 15:16. Por lo tanto, para comer los apocóritas de los 40 kilómetros que separan las dos capitales de las comunidades autónomas más importantes en población y tamaño del cuadrante noroccidente español se necesitan siete horas y media. Esto arroja una velocidad media de 58,7 kilómetros por hora.

Llegados a este punto, creo pertinente traer a colación una reflexión frecuente en dirección de organizaciones. Se trata de comparar lo que una organización es/hace con lo que dice que pretende ser/hacer. Esto permite juzgar la eficacia de la misma según el ajuste entre ambos aspectos. Si aplicamos este criterio a la rapidez del viaje en tren desde la capital de Galicia a la capital de Castilla y León (siete horas y media), ¿cuál sería el propósito que podríamos inferir para dicho sistema de transporte? Algunas de las respuestas entrarían en el apartado humorístico como podrían ser: «discurrir esta ruta a las de alta velocidad europea, como el Transiberiano o el Transatlántico», o tal vez «favorecer el hábito de la lectura (siete horas y media pueden dar mucho de ello)», etc. Lo cierto es que cuesta trabajo encontrar una justificación razonable para semejante despropósito de duración del viaje.

Una propuesta sugerencia: ¿por qué no se reduce ese tiempo con acciones que prácticamente no tienen un coste importante como es introducir alguno de los múltiples trenes que unen Medina y Valladolid para que la espera de tres horas se pueda reducir considerablemente? No se trata de inversiones multimillonarias sino simplemente de acomodar el horario. ¿Qué se ha hecho realmente en la práctica de lo comprometido en el campo de los transportes en el memorando de 2010? Casi siete años después de su firma seguimos viajando de Santiago a Valladolid en tren a toda velocidad: 58,7 kilómetros por hora. No parece que sea una buena forma de integrar los espacios y las poblaciones.



JOSÉ PÉREZ RÍOS

EDITORIALES

A cuenta de todos

La publicación de la lista de grandes deudores tiene efectos tan positivos que quizás habría que plantearse ampliarla

La publicación de la lista de los grandes deudores de Hacienda tiene efectos tan positivos para el erario que aconseja generalizar la transparencia sobre cuantías irrazonables se establecen entre personas físicas y jurídicas y las distintas administraciones públicas, una más en el mundo de las obligaciones contractuales. Parece lógico deducir que una parte de la regularización de las deudas y de los deudores por sanciones que han ido apareciendo en tan eminente listado se debe a la notoriedad que han alcanzado tales elusiones. Aunque, sorprendentemente, ello no discada a otros actores de pasar a formar parte de la lista de monjes fiscales. Hay personas y empresas que llegan a considerarse su absoluta deuda con Hacienda, con la Seguridad Social o con la tributación vía tasas a las distintas administraciones como reflejo de una actividad económica a tener en cuenta; como si la notoriedad fuese la consecuencia inevitable de un gran volumen de negocio. Por eso no basta con que Hacienda publique el listado de quienes incurren en una deuda tributaria por encima del millón de euros como advertencia para que la aborren totalmente o pacten un compromiso de liquidación de la misma. Es necesario que el aviso alcance a los proveedores y a los clientes de las compañías que permanecen en la lista de monjes. No solo porque resulta imprescindible introducir una variable ética básica —la del cumplimiento de los deberes fiscales— para el desarrollo de una economía que se atenga a los valores democráticos. Ocurre además que aquella persona física o jurídica que soporta sus obligaciones tributarias actúa con un comportamiento inadmisible según las reglas del mercado, y demuestra que la viabilidad o la rentabilidad de su negocio están sujetas a la deuda que mantiene con el erario. Pueden darse situaciones excepcionales y, por eso mismo, transitorias en cuanto a un volumen de deuda con Hacienda que lleve a su publicación en puertas de un compromiso de pago aplazado; o de coyunturas que aconsejen diferir el cumplimiento de obligaciones tributarias. Pero todos esos casos han de ser documentados de antemano en un comportamiento ético con Hacienda. La publicación de la lista de los grandes deudores fiscales será verdaderamente justa en tanto que sea eficaz. A partir de ahí es cuando convendría plantearse en qué momento el ejercicio de la total transparencia fiscal, al margen de la cuantía deudada, podría banalizar el problema o servir de solución.

Contra el yihadismo

«Los imanes apuntan a que el yihadismo de Madrid se encaminaba hacia la planificación de un atentado terrorista en la capital. Esta afirmación aparece recogida en el auto de prisión de Rachid El Omari, dictado ayer por el juez de la Audiencia Nacional Ismael Muñoz. El Omari fue detenido el miércoles junto a otras dos personas. Ayer mismo otros hombres, de 40 años, origen marroquí y nacionalidad danesa, también fue apresado en Melilla. Estas actuaciones policíacas ponen de manifiesto el trabajo incesante de las fuerzas de seguridad del Estado, que, a través del Centro de Inteligencia Antiterrorista, permanece vigilante y atento a cualquier sistema de vinculación a los yihadistas y a sus conexiones a través de Internet. La movilidad de los sospechosos y la residencia de su actividad, que se manifiesta en forma de atentados frecuentes en todo el espacio europeo, obligan a mantener vigilantes a esas fuerzas antiterroristas, conectadas internacionalmente con el resto de países occidentales y en cooperación con muchos de los países de origen de los propios yihadistas. La seguridad absoluta no existe, pero es una deuda mayor cuando, como en España, se dispone de un dispositivo inabarcable y eficaz para detectar y desactivar a los terroristas».

El Norte de Castilla

DIARIO INDEPENDIENTE FUNDADO EN 1854

Nació como El Norte de Castilla en 1854 de la unión de El Camero de Castilla y El Arriero

Director General: Ángel de las Heras González. Director: Carlos F. Aguirre

Subdirectores: José Ignacio Focás (Información) y Carmen Díaz (Digital)

Secciones: Opinión y Cultura (José María Gilaberto), Deportes (Eloy de la Paz)

Edición y Fér de Sanabria (Francisco García Páez), Valladolid y Provincia (Diego Sánchez)

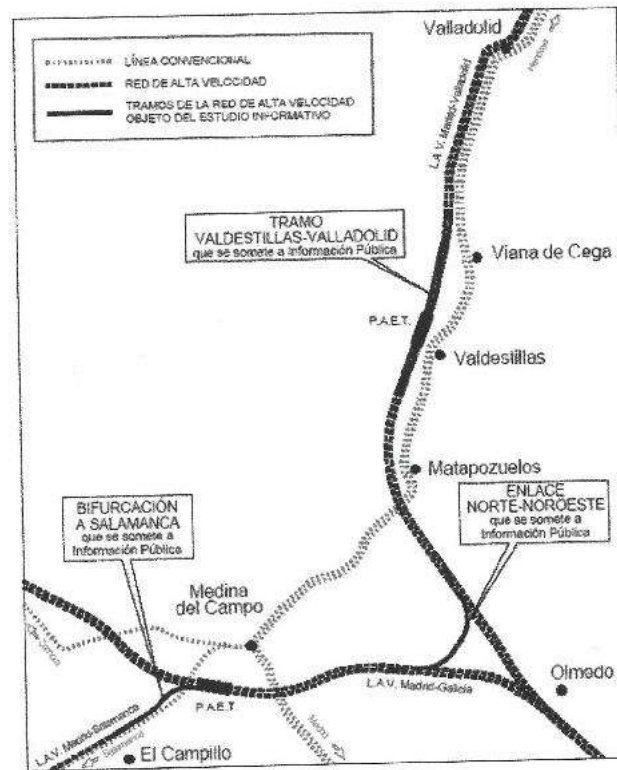
Castilla y León (Diego Sánchez), Economía (Francisco J. Bermejo)

Deportes (Diego Sánchez), Internacional y Mundo (Francisco J. Bermejo)

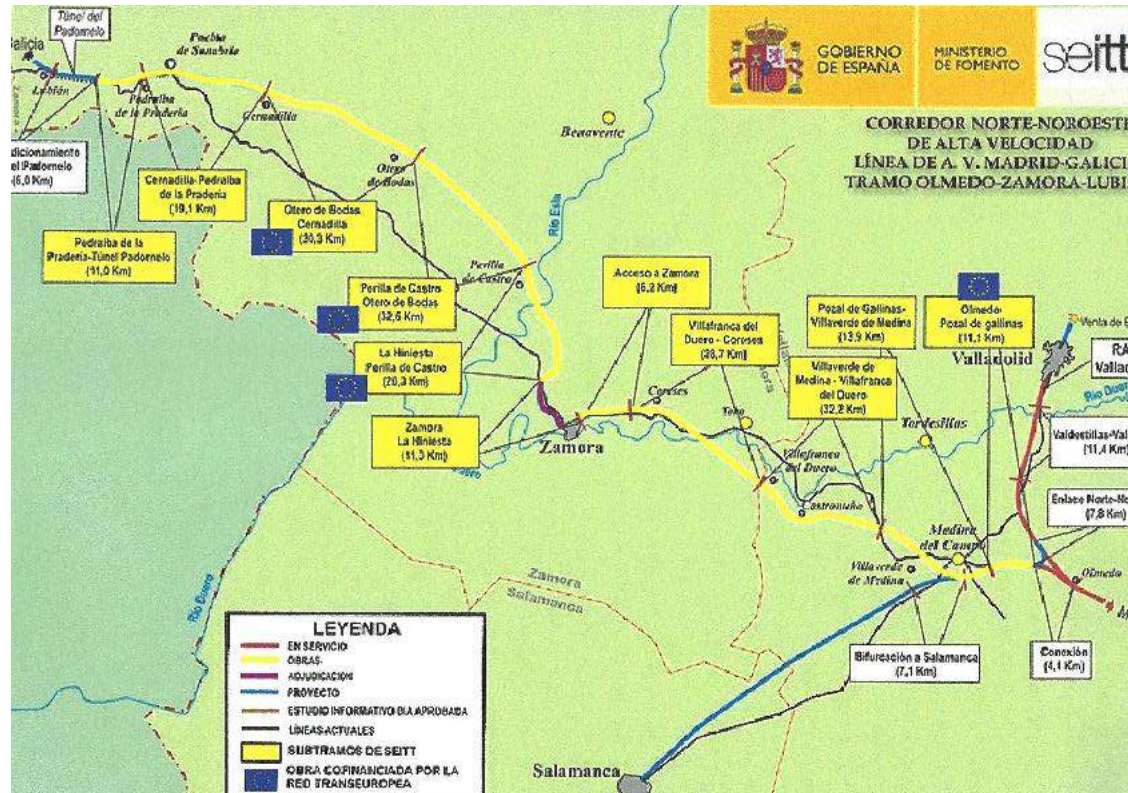
Arte (Diego Sánchez)

Publicación: Lunes, Martes, Miércoles, Jueves, Viernes, Sábado y Domingo

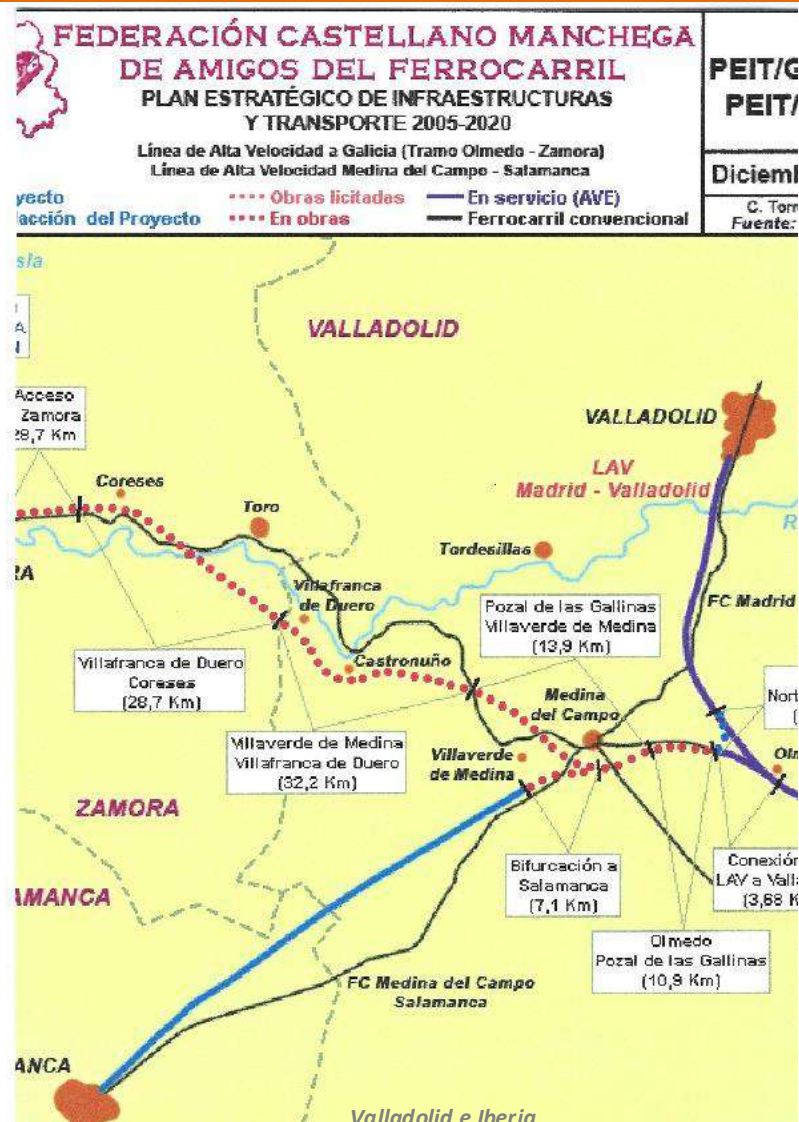
Hallazgo



Hallazgo



Hallazgo



5. Información al alcalde de VA (Oscar Puente)
(Se produce el milagro)
11 Octubre 2019

Primera acción

(25 Octubre 2019)

25 Octubre 2019

En menos de dos semanas se pone en marcha el proceso de activación del proyecto.



VALLADOLID:

NODO DE COMUNICACIÓN Y ENLACE PARA EL NORTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

José Pérez Ríos

Catedrático de Organización de Empresas

Académico de la International Academy of Systems and Cybernetic Sciences (IASCYS)

«The new frontier of humanity is, at the end of the XXth century, not so much scientific or technological development as an understanding of the complex social systems...»
(FORRESTER, 1986).

«La nueva frontera de la humanidad, a finales del siglo XX, no es tanto el desarrollo científico o tecnológico como la comprensión de los sistemas sociales complejos...» (FORRESTER, 1986)

I. INTRODUCCIÓN

El motivo de escribir estas reflexiones sobre el estado de las comunicaciones entre Valladolid y Galicia surge del interés mostrado por el historiador Celso Almuíña, presidente del Ateneo de Valladolid, para que recoja en un documento los aspectos de interés para la comunicación entre Valladolid y Galicia. He de señalar que estas reflexiones se refieren fundamentalmente a la comunicación por tren y en concreto a la posibilidad de realizarla utilizando las líneas de AVE disponibles. Mucho del contenido de este artículo fue presentado con motivo de la Semana Cultural, el 20 de noviembre de 2019 en la Casa de Galicia en la conferencia que titulé *Valladolid y Galicia: ¿comunicadas?* En este documento trataré de mostrar la importancia que tiene la comunicación, sobre todo por tren, no solamente entre Valladolid y Galicia sino, y muy especialmente, entre dos territorios de gran extensión de la península ibérica que son el noroeste de la península (incluyendo el norte de Portugal) y el norte/nordeste de España. En este «corredor» ferroviario de alta velocidad a Valladolid le correspondería el papel de nodo conector, dado que esta ciudad también está enlazada por AVE con Madrid y el Sur de España.

II. EL PAPEL DE VALLADOLID EN EL CUADRANTE N.O. DE LA PENÍNSULA IBÉRICA

Antes de comentar el estado de la cuestión en el presente haré una referencia a algunos acuerdos firmados por varias de las comunidades situadas en el noroeste de la península ibérica.

Desde el año 2010 son varias las iniciativas que se han planteado para potenciar la colaboración entre diversas comunidades autónomas españolas y regiones del norte de Portugal. La primera de ellas tuvo lugar el 17 de septiembre de 2010, fecha en la que se acuerda crear la macro-región RESOE ((Regiones del Sudoeste Europeo) formada por Castilla y León, Galicia y el Norte de Portugal firmando el memorando de entendimiento los presidentes de Galicia (D. Alberto Núñez Feijoo), de Castilla y León (D. Juan Vicente Herrera Campos) y el presidente de la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de la Región Norte de Portugal (D. Carlos Cardoso Lage). Posteriormente la macro-región se amplía con la incorporación del Principado de Asturias y la Región Centro de Portugal el 9 de mayo de 2014 y con la de Cantabria el 14 de mayo de 2017 (<https://eucyl.jcyl.es/web/es/cooperacion-portugal/macrorregion-resoe.html>).

Valladolid: nodo de enlace para el Norte de la Península Ibérica

JOSÉ PÉREZ RÍOS

Catedrático de Organización de Empresas
Académico de la International Academy of Systems and Cybernetic Sciences (IASCYS)

INTRODUCCIÓN

El motivo de escribir estas reflexiones sobre el papel de Valladolid para la comunicación entre el Noroeste y el Norte y Nordeste de España es poner de manifiesto la posibilidad de facilitar la conexión rápida entre las dos mitades del Norte de la península ibérica terminando así con su muy deficiente comunicación secular. Me referiré fundamentalmente a la comunicación por tren y en concreto utilizando las líneas de AVE.

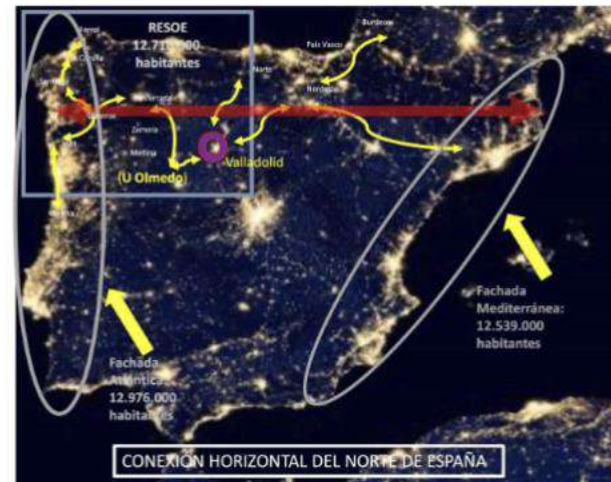
En este documento trataré de mostrar la importancia que tiene la comunicación, sobre todo por tren, entre los territorios de todo el Norte de la península ibérica. En este 'corredor' ferroviario de alta velocidad Valladolid pasaría a ser un muy importante nodo conector, dado que esta ciudad también está enlazada por AVE con Madrid y el Sur de España.

VALLADOLID COMO CONECTOR DEL NORTE DE LA PENÍNSULA IBÉRICA.

Comenzaré haciendo referencia a algunos acuerdos firmados por varias de las comunidades situadas en el Noroeste de la península ibérica. Desde el año 2010 son varias las iniciativas que se han planteado para potenciar la colaboración entre diversas comunidades autónomas españolas y regiones

del Norte de Portugal. La primera de ellas tuvo lugar el 17 de septiembre de 2010, fecha en la que se acuerda crear la macro-región RESOE (Regiones del Sudoeste Europeo) formada por Castilla y León, Galicia y el Norte de Portugal firmando el memorando de entendimiento los presidentes de Galicia (D. Alberto Núñez Feijóo), de Castilla y León (D. Juan Vicente Herrera Campos) y el presidente de la Comisión de Coordinación y Desarrollo Regional de la Región Norte de Portugal (D. Carlos Cardoso Lage). Posteriormente la macro-región se amplía con la incorporación del Principado de Asturias y la Región Centro de Portugal el 9 de mayo de 2014 y con la de Cantabria el 14 de mayo de 2017 (<https://eucyl.jcyl.es/web/es/cooperacion-portugal/macorregion-resoe.html>).

Hago estas observaciones para subrayar la importancia que tiene esta macro-región habitada por más de 12 millones de personas y con una extensión de 189.200 kilómetros cuadrados dentro de la península ibérica (ver figura 1). La importancia de su patrimonio cultural, paisajístico, artístico, gastronómico, unido a la enorme variedad de recursos naturales, dada su excepcional situación geográfica, abarcando ampliamente el cuadrante Noroeste de la península ibérica bañado por aguas del Atlántico y del Cantábrico, así como la diversidad en su actividad económica (sectores de la automoción, alimentario,



España de noche vista desde el espacio. Valladolid y tamaños de población aproximados de la RESOE, fachadas atlántica y mediterránea de la península ibérica.

moda, madera, energías renovables como la eólica, hidráulica, biomasa o solar, pesca, etc.), permiten calificar a esta macro-región como enormemente importante. Si consideramos la variedad señalada y la relacionamos con las amenazas generadas por la 'globalización' es interesante señalar que muchos de los recursos que atesora son poco vulnerables ya que muchos de ellos no son susceptibles de 'des-localización'. La riqueza agrícola, ganadera, pesquera, vinícola, cultural, paisajística y la gran abundancia de espacio físico, tan diverso y hermoso, no es 'des-localizable'.

Remitiéndonos a las grandes líneas de actuación acordadas para la macro-región RESOE firmadas, me detendré en la referida

a Transportes, que decía expresamente en el memorando de 2010: '[...] comprometiéndose, los firmantes, a apoyar la red de transportes, que estructure todos los territorios de las partes, como forma de integrar los espacios y poblaciones de forma que estos se vean influenciados por las sinergias y los impactos positivos que una red de transportes y logística implica'.

Detengámonos a explorar este aspecto relacionado con el transporte en particular por ferrocarril. Para ello tomaremos como ejemplo la comunicación entre dos de las capitales más importantes de Galicia y Castilla y León como son A Coruña y Valladolid.



Detalles de la 'U' de Olmedo

LAS COMUNICACIONES POR FERROCARRIL ENTRE VALLADOLID Y GALICIA.

Empezaré por decir que hoy no es posible desplazarse en tren, en un tiempo razonable, desde Valladolid, al Noroeste, bien sea hacia A Coruña o Santiago de Compostela sin tener que hacer transbordo en otra estación. Consultada la web de Renfe vemos que la opción más rápida existente, utilizando la alta velocidad, implica desplazarnos en primer lugar hacia el Sur (Segovia) y allí cambiar de tren y tomar el que procedente de Madrid se dirige a A Coruña y viceversa. Los tiempos mínimos son para la ida (tres trenes al día) Valladolid-Coruña, 7 horas con 14 minutos y para el retorno Coruña-Valladolid (2 trenes al día) 4 horas y 54 minutos. Dado que la distancia es de aproximadamente 440KM ello da una velocidad media de 60,8 Km/h y 89,8 Km/h respectivamente. Podemos decir que es una "alta" velocidad un poco "baja". Existe otra alternativa que consiste en cambiar de tren en Medina del Campo (Para más detalles sobre esta opción, mucho más lenta y prácticamente inservible, consúltese el artículo que publiqué en El Norte de Castilla

el 14 de junio de 2017 titulado 'De Santiago a Valladolid a toda velocidad').

A la vista de estos datos está claro que la conexión entre Valladolid y el Noroeste de España en alta velocidad no existe ni tampoco entre el Noroeste y el Norte y Nordeste de España. El diseño radial de la alta velocidad requiere pasar por Madrid casi necesariamente. Pero ¿es posible solucionar esta carencia? La respuesta es sí.

Veámosla.

IV. SOLUCIÓN EN MARCHA.

La solución pasa por conectar los dos ramales de AVE que procedentes de Madrid, se bifurcan en Olmedo, uno hacia Galicia y otro hacia Valladolid y el Nordeste. En la figura 2 se muestra la conexión entre esos dos ramales propuesta en 2010 y cuyo proyecto ha sido retomado afortunadamente (Véase el artículo publicado en el Día de Valladolid el 19 de noviembre de 2019: <https://www.eldiadevalladolid.com/noticia/ze883558c-956a-306e135be45430f9a913/201910/puente-pide-a-adif-que-recupere-en-olmedo-la-conexion-en-u>) a iniciativa del entonces alcalde de Valladolid Oscar Puentes, que supo



solución y la trasladó con éxito, en 2019, a las autoridades de las instituciones del estado pertinentes (ADIF, RENFE, Ministerio de Transporte etc.). Se trata de una intervención relativamente pequeña, que implica la construcción de 8 km de nueva vía con una inversión de 30 millones de

El éxito de la gestión aludida se ha traducido en la aprobación del proyecto y publicación en el BOE del 11 de abril de 2023 en la que se somete a información pública dicha intervención y se señalan las propiedades afectadas para llevarla a cabo. El hecho es recogido por la prensa y publicado (entre otros medios) por el Día de Valladolid el 11 de abril de 2023.

Lo realmente notable de esta pequeña intervención es que facilitará la conexión de los dos Nortes de la península ibérica: facilitará la comunicación de Galicia, Norte de Portugal y Oeste de Castilla y León con la parte oriental de Castilla y León y el País Vasco. A partir de ahí se puede extender el enlace más hacia el este e incluso el suroeste de Francia. Es obvio que la comunicación facilitada lo será en los dos sentidos: del Noroeste hacia el Nordeste y viceversa. V. Conclusión.

Las implicaciones estratégicas de semejante apertura histórica en la comunicación de estos

dos enormes espacios de la península ibérica están por ver, pero creemos que abrirán una nueva era. Ya no será necesario utilizar el enlace por Madrid para realizar dicha conexión, como sucede en el presente, si pretendemos realizar el trayecto en alta velocidad. Además de acortar espectacularmente los tiempos de viaje, otra ventaja muy relevante es la comodidad al no existir transbordos. Se podría realizar el recorrido completo de origen a destino sin tener que cambiar de tren.

Además de los beneficios directos mencionados existen otros indirectos que podrían ser activados como consecuencia de la conversión de Valladolid en nodo de comunicación y enlace entre los dos Nortes de la península ibérica. El aeropuerto de Villanueva en Valladolid podría adquirir una importancia estratégica hoy prácticamente imposible.

La excelente acogida del proyecto por el entonces alcalde de Valladolid Oscar Puentes ha permitido convertir en realidad su ejecución, y confiamos ver, en un plazo aproximado de tres años, conectadas esas dos partes de España (el Noroeste y el Norte/Nordeste). El hecho de que la conexión se realice en Valladolid abre un horizonte de posibilidades y efectos sinérgicos de gran alcance.



Nota de prensa y BOE del 11/04/2023

Tan solo 8 kilómetros de vía para unir el AVE con el País Vasco y Cataluña

El ADIF rescata un ramal que se sacrificó por la crisis y que es fundamental para conectar la línea gallega con Valladolid y con el norte y el este de España

PABLO GONZÁLEZ
REDACCIÓN / LA VOZ

Ni siquiera en el diseño de las modernas líneas de alta velocidad se ha podido prescindir del peso histórico de la España radial. La implantación territorial de la nueva red ferroviaria también fue planteada desde la lógica centralista, donde todos los caminos llevan a Madrid. Este hecho es especialmente patente en la línea gallega, donde en su entronque con la conexión entre Madrid y Valladolid se sacrificó por la crisis un ramal de 8 kilómetros en dirección norte, crucial para conectar con la capital castellano-leonesa y, desde allí, tener un acceso directo a la futura línea de alta velocidad que conectará con el País Vasco y Francia. También es una buena alternativa para enlazar con el este, con Cataluña, sin utilizar la deteriorada línea entre Monforte y León.

El ingeniero Antonio García cree que en la relación con Barcelona «podrían ahorrarse hasta tres horas de viaje» utilizando trenes de ancho variable con una obra muy simple. «Los recorridos transversales, fuera de la radialidad, siguen interesando muy poco. Todo lo que no tenga parada en Madrid se relega», explica. Xosé Carlos Fernández coincide con este análisis, pero aporta «las presiones ejercidas desde León para que esa ciudad siga siendo un punto relevante en materia ferroviaria, absorbiendo los tráficos transversales de Galicia».

No obstante, este anacronismo, que los trenes gallegos se vean obligados a circular siempre hacia el sur cuando llegan al enlace de Olmedo (Valladolid), tiene los días contados. Fuentes del ADIF confirman que en breve sacarán a contratación el proyecto del enlace de Olmedo, que actualiza el proyecto redactado en el 2012 y

Conexión desde Valladolid



Principales conexiones con Valladolid

Representación esquemática de las principales rutas



que se relegó con los recortes por la crisis financiera.

Este baipás, explican estas fuentes, permitirá conectar las líneas de alta velocidad en servicio Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia «mediante un ra-

mal directo de enlace en el entorno de Olmedo, de modo que los tráficos puedan circular directamente en la red de alta velocidad entre la estación de Valladolid-Campo Grande y Galicia, a través de Zamora, evitando

el recorrido adicional hasta Madrid, y disminuyendo, por tanto, los tiempos de viajes».

El propio ADIF admite que esta obra mínima, presupuestada en un máximo de 30 millones de euros, servirá para potenciar «los tráficos de alta velocidad entre el norte-nordeste y el noroeste peninsular, permitiendo que un tren que provenga de Palencia, León o Asturias, así como de Burgos, País Vasco o Barcelona, pueda, a través del ramal, acceder a la línea Madrid-Galicia, y viceversa».

Esta actuación estaba ya recogida en un estudio informativo sobre el enlace entre las dos líneas que fue aprobado en el 2005, pero la conexión no se ha tomado en serio hasta ahora. En una primera fase se pretende desarrollar la solución del ramal en vía única con conexiones a nivel. «En una fase posterior, si los posibles estudios de detalle de capacidad, demanda y rentabilidad que puedan desarrollarse así lo determinan, se podría realizar en una segunda fase la ampliación a vía doble, completando así la solución del estudio informativo», explican en el administrador ferroviario.

El proyecto desarrollará estructuras como la pérgola sobre la carretera CL-602 de unos 70 metros, así como un viaducto para el cruce sobre el río Adaja de unos 220 metros que se construirá en doble vía, para evitar nuevas perturbaciones medioambientales durante la posible ejecución de la segunda fase, y en cumplimiento de la declaración de impacto ambiental que sigue vigente. La actuación contemplará además los dos tramos adyacentes al viaducto para vía doble, de modo que, en caso de proyectarse y ejecutarse en el futuro en una segunda fase, no exista ninguna actuación en el entorno del río. El ADIF calcula que las obras durarán entre 24 y 30 meses.

Ethe pide con por l de re

REDACCIÓN

La cons ras e M quez, h secretar portes, reclam o, en su ria de l portes j explicu partos» neratio de recu sión Eu ge de la departa Luis Ált tos fonc relacio como la de Alfo de los ti pese a i reunió nas hab ciar pre

Una a rec cadá mari costá

A. MAH

Un ho se enco costa di en A Ce siete di causas mento amigos de vist ron su « Llamar a los ec Avisarc hija, qu gar y a dores a en med tensión

FERROCARRIL LUGO-OURENSE

Expropiaciones para mejorar la línea

El ADIF ha comenzado ya el proceso de expropiaciones para mejorar la línea ferroviaria entre Ourense, Monforte y Lugo, con el objeto de que pueda ser una conexión de calidad con la red de alta velocidad. Así, el administrador ferroviario ha abierto la información pública del proceso

expropiatorio de las obras para mejorar elementos de la infraestructura en los municipios ourensanos de A Peroxa y Coles. En esta zona, los trabajos se centrarán en la realización de explanaciones para mejoras puntuales en el trazado y en la reforma de los puentes ferroviarios.

4 Mayo 2021

Conexión desde Valladolid



4 Mayo 2021

Principales conexiones con Valladolid

Representación esquemática de las principales rutas



Fuente: Adif

LA VOZ

El Día de Valladolid

domingo, 3 de diciembre de 2023

Este tramo conectará el AVE de Galicia y el noreste. Adif ultima "en paralelo" proyecto y trámites ambientales para una vía de ocho kilómetros que podría rondar los 45 millones



Bypass de Olmedo para unir las líneas de AVE Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia. - Foto: Ical

Diario de Burgos

A Galicia en 3 horas con la variante de Olmedo

L.M. / Burgos

- sábado, 20 de enero de 2024

Transportes sacará en breve a licitación la obra del bypass entre la LAV Madrid-Burgos y la Madrid-Ourense.

Costará 32 millones y tardará 30 meses



Desde Rosa Manzano ahora mismo solo se puede ir por línea de alta velocidad a Valladolid, Madrid, Palencia y León. - Foto: Miguel Ángel Valdivielso

La construcción de líneas de alta velocidad ferroviaria supone inversiones mastodónticas. La LAV Venta de Baños-Burgos, por ejemplo, conllevó un desembolso de 759 millones, mientras que la Variante de Pajares, última en entrar en servicio, se disparó hasta los 4.000. Estas obras que ejecuta el Estado ayudan, no obstante, a vertebrar territorios y mejorar de forma considerable la movilidad de los ciudadanos.

Lejos de estas cantidades faraónicas, la conocida como 'U' de Olmedo, con un presupuesto que 'apenas' ronda los 32 millones, permitirá conectar las líneas de alta velocidad Madrid-Burgos y Madrid-Galicia a la altura de esta localidad vallisoletana. Dicho de otro modo, avalorará que los trenes que provengan del norte de España puedan, a través de este bypass de nueva creación, acceder al ramal en dirección Galicia.

Del mismo modo, los convoyes que circulen por la LAV desde el este de la Península podrán girar hacia el norte y seguir su camino a Burgos o País Vasco. Esta variante permitirá que los burgaleses puedan llegar hasta Ourense -vía Zamora- en menos de 3 horas. Desde esta capital el viaje hasta Santiago de Compostela dura apenas 38 minutos (los mismos que entre Burgos y Valladolid), mientras que para llegar a A Coruña habría que emplear media hora más.

20 Enero 2024

Adif prevé que Valladolid gane un millón y medio de pasajeros en los próximos 25 años

El Ministerio envía al alcalde las 102 páginas donde detalla desde el nivel freático al tráfico ferroviario de Campo Grande en 2050

ANTONIO G. ENCINAS



VALLADOLID. Son 102 páginas centradas únicamente en el estudio del soterramiento ferroviario en Valladolid. Sin la integración, como se presentó el pasado día 23 de febrero. Con anexos sobre la funcionalidad, la futura demanda de la estación de Valladolid y una comparativa con otros soterramientos en marcha. Es la documentación que ha pedido el alcalde, Jesús Julio Carnero, que de nuevo la solicitó por carta este lunes. Ha incluido la petición de conocer los nombres de los 16 ingenieros y los 10 arquitectos que han participado en este informe elaborado por el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif). Y ha insistido en que pedirá una «segunda opinión» porque considera que este estudio «es de parte». Oscar Puente, ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, anunciaba ayer públicamente que ya le ha remitido la memoria del estudio y sus anexos.

El informe, extenso y prolijo en detalles, abunda en las dificultades de un proyecto que, calcula, no vería la luz antes de un horizonte de «17 a 19 años», siempre y cuando no hubiera ningún retraso económico o técnico. Con todo, lo más relevante es la proyección de tráfico que prevé para Valladolid y el modo en que un soterramiento restringiría un hipotético desarrollo futuro de la ciudad como eje troncal ferroviario del norte de España, durante y, sobre todo, después de las obras.

No es el mismo proyecto de 2007

Hay una expresión que se repite a lo largo del informe de Adif. «Es un eje troncal de la red de alta velocidad». Y Valladolid se encuentra en el centro de ese eje. El esquema a medio plazo, con obras ya completadas y otras en pleno tajo, muestra a Valladolid en el punto a partir del cual se dividen tres grandes ramales. Uno, hacia Asturias (Avilés, Gijón, Oviedo), con paso por León y Palencia. Otro, hacia Santander, y un tercero, por Burgos, hacia Vi-

toria y, desde ahí, con la conocida como «Y vasca», bifurcada hacia Bilbao y San Sebastián. A esto hay que añadir una obra pequeña pero clave: la U de Olmedo. Será la que posibilite recibir el tráfico procedente de Galicia y, sin que llegue a Madrid, redirigiendo vía Valladolid hacia el resto del norte de España. «Es una pequeña obra que permitirá los viajes entre Galicia, Euzkadi o Cataluña sin tener que pasar por Madrid», anunciaba en su momento Oscar Puente. Eso tráfico no se contempla siquiera en las previsiones de este informe.

«El estudio informativo de 2006 y el proyecto básico de 2007 definían un soterramiento [...] para dos vías de ancho estándar», explica Adif. Ahora mismo, sin embargo, «se encuentra en licitación [...] la duplicación [desde la estación] al norte de la segunda vía de ancho estándar», válida para albergar tráfico de alta velocidad, como ya ocurre en la entrada desde el sur.

Aunque en el informe se asegura que las tres vías son suficientes como para acoger todo el tráfico previsto en el futuro, la directora de proyectos de Adif, Montse Rallo, habló en su presentación de que la infraestructura nacería «saturada desde el minuto 1». La liberalización del mercado de alta velocidad, con la entrada de Iryo y Ouigo, además de Avio (línea de bajo coste de Renfe), ha cambiado en poco tiempo las previsiones de tráfico. Por lo que en Adif ya aventuran que una cuarta vía, en un futuro próximo, no es en absoluto descartable. Y eso sí es incompatible con un soterramiento, aunque sea de tres vías, que es el único que podría acometerse por el espacio necesario. Son inevitables, explica el informe, dos túneles de 12 metros.

Los ingenieros de Adif buscan en el informe soluciones como utilizar dos vías de ancho mixto, de manera que puedan circular por ellas trenes de alta velocidad y de media distancia. En este caso, el sistema de electrificación necesario dejaría fuera de juego a «los trenes que solo se alimentan con tensión de 25 kVCA», cuyo número respecto al total de convoyes «es significativo». Y añaden que «el riesgo de incidencias es mayor». Algo que no se contempla, insiste, «en un eje troncal» como este.

El incremento del tráfico de alta velocidad es el quid de todo. Más allá de la técnica, el futuro de Valladolid como centro de distribución de todo el tráfico de pasajeros del norte de España convierte el soterramiento en un tapón. No solo por los plazos, sino por la imposibilidad de incrementar en el futuro la capacidad con una ter-

Esquema de la alta y media velocidad en el norte de la península



Esquema de los trabajos de soterramiento



Fuente: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

cera vía de alta velocidad.

Si de 2002 a 2024 las necesidades que se planteaban han quedado obsoletas, mucho más puede ocurrir en las próximas dos décadas, en las que se desarrollaría el soterramiento. El ejemplo más claro está en lo ocurrido con la previsión de tráfico de pasajeros que se realizaba para el estudio de 2007. En ese tiempo se había liberalizado el mercado ferroviario y se han implantado bonificaciones al transporte público. Eso ha hecho que las cifras tuvieran que actualizarse. Para 2035 se estimaban 1,4 servicios hacia País Vasco y Francia y ya se calcula que el número será de 22. Madrid-Cantabria pasa de 5 a 6. Y en un horizonte de 2050, el primer eje dispondrá de 24 servicios por sentido y día y el de Cantabria, de 8.

En los viajes de media distancia,

sumará otro medio millón de pasajeros. Así, Valladolid será lugar de paso o destino de casi cinco millones de personas (4,97).

Ser un eje troncal y de conexión con País Vasco y Francia tendrá incidencia en el tamaño de los trenes que operarán en Valladolid. La mayor parte de los servicios que circularán hacia Vitoria lo harán «con ramas acopladas» y alcanzarán los 400 metros de longitud, así como «el 20%» de los que utilicen la línea Madrid-Sevilla-Valladolid, con 214 metros de largo. Una estación soterrada obligaría a variar la distribución de los trenes en los andenes.

Y matiza el informe: «Toda los trenes efectuarán parada comercial en Valladolid Campo Grande».

Lo mismo con los que circulen por la vía de ancho ibérico. Que incluya la recuperación del tren hotel Hendaya-Valladolid-Lisboa.

Los grandes riesgos del soterramiento

El nivel freático de Valladolid es muy alto. El estudio contempla dos acuíferos, el cuaternario, a 5-6 metros de la superficie, y el terciario. Eso es lo que lleva a descartar soluciones como excavar el túnel en trinchera, con dos pantallas a los lados, como se ha hecho en Murcia. El efecto barrera desplazaría las aguas subterráneas «y puede provocar inestabilidades en los edificios y la inundación de sótanos interiores». El informe de Adif contempla incluso utilizar el mismo método que en la Puerta del Sol de Madrid, el conocido como Método Alemán. «Es la caverna de andenes más grande del mundo excavada en suelos», con 207 metros de largo, 20 de ancho y 15 de alto. «Supone un importante desafío técnico que posicionó a la ingeniería española en primera línea mundial». Lo descarta en Valladolid porque «no se puede trasladar a todo un corredor soterrado como es el de Valladolid». Añade que «no existen experiencias» y que el «elevadísimo coste» de esta opción es «prácticamente imposible de producir».

Otras opciones de construcción como un doble túnel de dos vías «que permitiría la ampliación futura de la capacidad con una cuarta vía de alta velocidad» o incluso tres túneles más pequeños de una sola vía se desaconsejan porque hay riesgo cierto para los edificios residenciales. Los dos túneles necesitarían un espacio de 30 metros, «con lo que los emboquillados necesitan 42 metros» para aljar las dos tuneladoras. «Afectaría al viario y a algunas edificaciones residenciales próximas que debían ser expropiadas». Especialmente en Arco de Ladrillo, don-

La obra implicaría utilizar 76.000 camiones para extraer la tierra, es decir una media de 210 cada día durante 18 meses

cia, se explica que servicios como el Palencia-Valladolid-Medina del Campo, «establecido como una experiencia piloto durante tres años», se quieren consolidar.

Por la estación de Valladolid pasaron en 2023 un total de 3,56 millones de pasajeros. En larga distancia, los trenes hacia País Vasco, Alicante, Asturias, Cataluña y otros «Madrid no figura», sumaron 250.094 viajeros. Para 2035 esa cifra alcanzaría los 634.000. Y en 2050 se prevén 726.000. Sin contar el incremento calculado en Madrid, que

INVERSIÓN. Adif destinará 40 millones de euros a la construcción de esta conexión

La «U de Olmedo», un importante enlace de 8,2 kilómetros

VALLADOLID

A todos estos proyectos se suma también la conocida como «U de Olmedo», cuyos trabajos ya están en marcha.

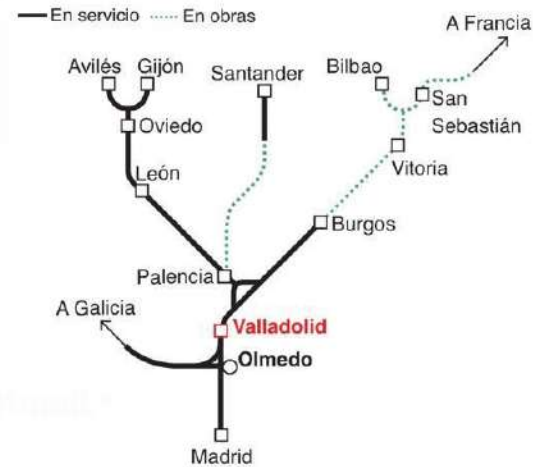
Adif destinará 40 millones de euros a la construcción de este baipás, un enlace de 8,2 kilómetros entre la Línea de Alta Velocidad (LAV) Madrid-Valladolid y la Línea de Alta Velocidad a Galicia, que hará posibles los viajes transversales de alta velocidad por la mitad norte de España sin nece-

sidad de pasar por Madrid, generando así nuevas relaciones en tiempos competitivos.

De esta forma, se conectará el Oeste peninsular, Galicia y Asturias con el Norte de España, Euzkadi y Navarra, y con el Este, Aragón y Cataluña.

Para la construcción del baipás se aprovechará la 'V' que dibuja la bifurcación de la LAV Olmedo-Zamora-Galicia, a partir de la LAV Madrid-Segovia-Valladolid: partirá de la LAV a Galicia para,

Esquema de la alta y media velocidad en el norte de la península



Este baipás permitirá viajes transversales de alta velocidad por la mitad norte de España sin pasar por Madrid

tras discurrir por los términos de La Zarza, Olmedo y Hornillos de Eresma, enlazar con la LAV Madrid-Valladolid.

Esta conexión se realizará mediante un trazado recto con extremos en curva para su conexión con cada una de las dos líneas. En su tramo central se construirá un viaducto para cruzar el río Adaja.

También se ejecutará una pérgola sobre la carretera CL-602. En una primera fase, el baipás contará con vía única, si bien, en función del proyecto previsto, quedará preparado para tender la segunda vía.

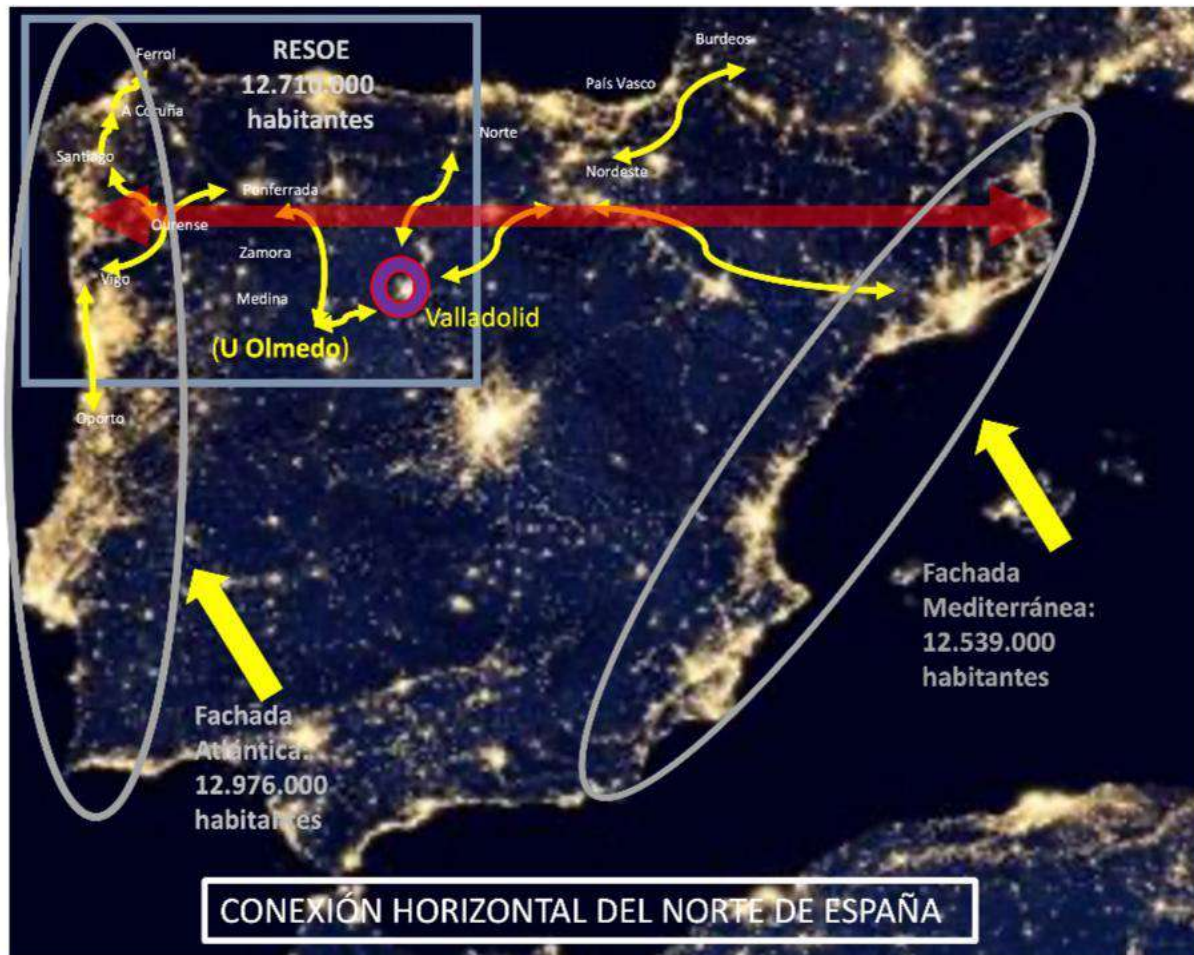


Figura 1: España de noche vista desde el espacio. Valladolid y tamaños de población aproximados de la RESOE, fachadas atlántica y mediterránea de la península ibérica.

6. EL PROYECTO

(Adjudicación y ejecución)



Conexión entre las LAV Madrid-Valladolid y Olmedo-Zamora-Galicia

Adif AV adjudica la redacción del proyecto de construcción del bypass de Olmedo (Valladolid)

- El ramal, de 8 km de longitud, permitirá los tráficos de alta velocidad entre el Noroeste y Norte/Noreste peninsular sin necesidad de pasar por Madrid
- Esta conexión reducirá los tiempos de viaje en las relaciones ferroviarias transversales, mejorando la calidad del servicio y aumentando su competitividad

Valladolid, 25 de febrero de 2022 (Adif AV).

Adif AV ha aprobado la adjudicación de un contrato de servicios de consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción de plataforma de la conexión de las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia en el entorno de Olmedo (Valladolid), en su fase 1.

El proyecto permitirá conectar dichas líneas de alta velocidad mediante un ramal directo de enlace (bypass) en el entorno de Olmedo (Valladolid), de modo que los tráficos puedan circular directamente en la red de alta velocidad entre la estación de Valladolid-Campo Grande y Galicia, a través de Zamora, evitando el recorrido adicional hasta Madrid, y disminuyendo por tanto los tiempos de viaje actuales en la relación Valladolid-Olmedo-Zamora-Galicia.

Esta actuación posibilita además potenciar los tráficos de alta velocidad entre el Norte/Noreste y el Noroeste peninsular, permitiendo que un tren que provenga de Palencia, León o Asturias, así como de Burgos, País Vasco o Barcelona, pueda, a través del ramal, acceder a la LAV Madrid-Galicia, y viceversa.

25 Febrero 2022

Nota de prensa



Nota de prensa

El contrato de redacción del proyecto ha sido adjudicado a la UTE formada por las empresas Urci Consultores y TRN Taryet por 705.292,33 euros (IVA incluido).

Características del proyecto

La redacción del proyecto constructivo del ramal de Olmedo actualiza el proyecto redactado en 2012 y desarrolla el Estudio Informativo "Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia", aprobado en 2005.

En la primera etapa (Fase 1), se proyecta una solución del ramal en vía única con conexiones a nivel. Una fase posterior (Fase 2, no objeto de este contrato) contemplaría, si los estudios de detalle de capacidad, demanda y rentabilidad que puedan desarrollarse así lo determinan, la ampliación a vía doble, completando así la solución del Estudio Informativo.

El proyecto en su fase 1 desarrollará una plataforma en vía única que discurre por los términos municipales de La Zarza, Olmedo y Hornillos de Eresma, en la provincia de Valladolid, con una longitud de 8 km.

Se inicia con un desvío situado en el tramo de la LAV Olmedo-Medina-Zamora-Ourense comprendido entre las bifurcaciones de Medina y Medina del Campo AV, que permite velocidades de 350 km/h por la vía principal y 220 km/h por la desviada, continuando hasta atravesar el río Adaja para conectar, finalmente, con la LAV Madrid-Valladolid mediante otro desvío situado entre aproximadamente los puntos kilométricos 143/500 y 144/100 de ésta.

El proyecto desarrollará como estructuras principales:

- Pérgola sobre la carretera CL-602, de unos 55 m de longitud.
- Viaducto para el cruce sobre el río Adaja, de unos 220 m.



Nota de prensa

- Cinco pasos superiores y tres inferiores para la reposición de viales existentes, dos de los cuales corresponden a las vías pecuarias Cañada de Plasencia y Cordel de Vallés Miguel.
- Alrededor de 20 obras para el drenaje transversal, en su mayoría marcos rectangulares de hormigón armado.
- Reposición de servicios de abastecimiento, electricidad, gas y telefonía que se ven afectados por el trazado.

Hay que destacar que el viaducto sobre el río Adaja se realizará para doble vía, al objeto de evitar nuevas perturbaciones medioambientales durante la posible ejecución de la segunda fase, en cumplimiento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

La actuación contemplará además los dos tramos adyacentes al viaducto para vía doble, de modo que, en caso de proyectarse y ejecutarse a futuro dicha segunda fase, no exista ninguna actuación en el entorno del río.

El presupuesto de las obras de plataforma está estimado en unos 25-30 millones de euros, con un plazo de ejecución de 30 meses (24 para la plataforma y 6 para el montaje de vías y energía).

Fondos europeos

Este contrato podrá ser cofinanciado por el mecanismo "Conectar Europa" de la Unión Europea (CEF).

"Una manera de hacer Europa"

DIARIO DE VALLADOLID

Opinión

Editorial

La 'U' de Olmedo, un paso de gigante en la estrategia ferroviaria regional

1 Agosto 2024



Infografía de un viaducto de la 'U' de Olmedo tal como aparece en el proyecto.E. M.

01.08.2024 | 06:30

Actualizado: 01.08.2024 | 06:30

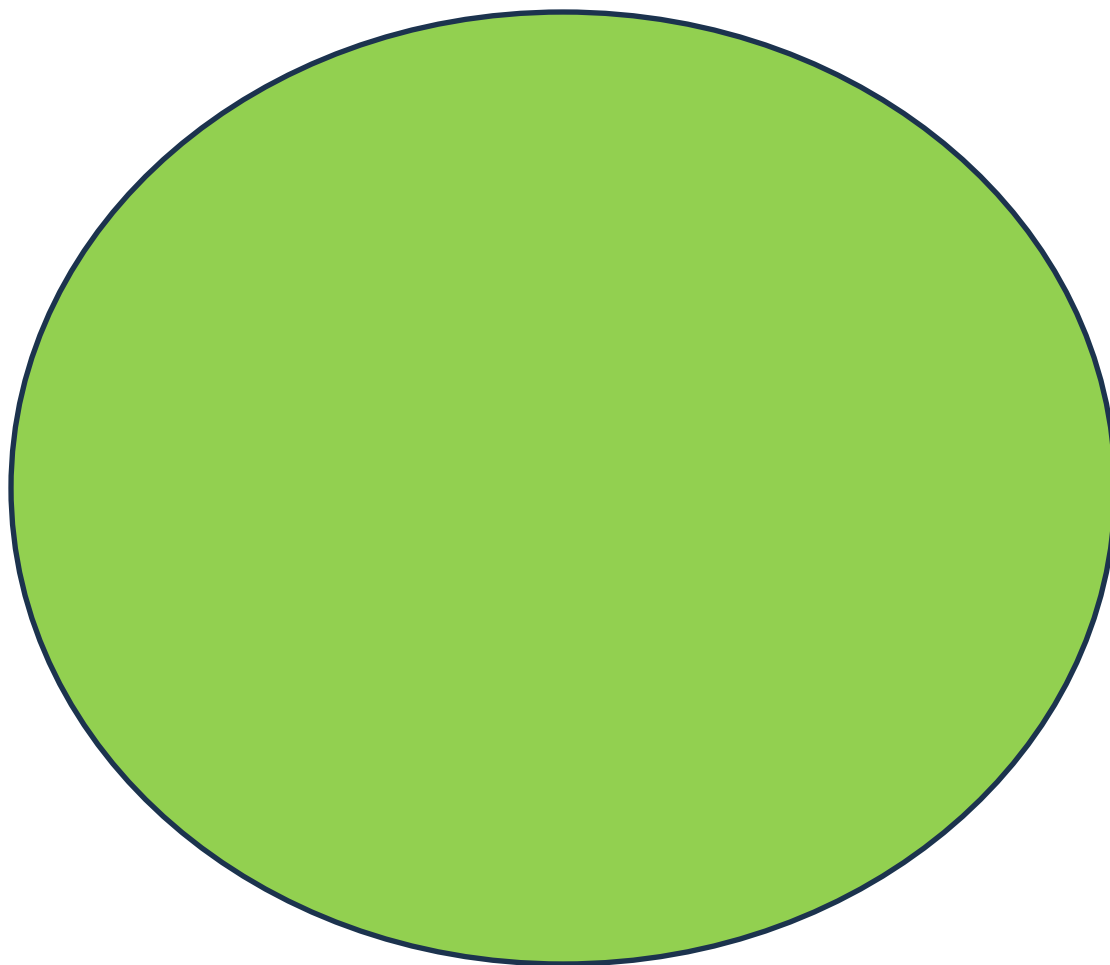
La conocida como 'U' de Olmedo, una obra que estaba echando telarañas en un cajón ministerial, marcará un antes y un después en el tejido ferroviario de Castilla y León. Una obra de coste ridículo para lo que son las inversiones de Alta Velocidad, apenas 40 millones, que permitirá convertir a Valladolid en un nodo esencial de la red ferroviaria actual. Pero especialmente la futura. Apenas ocho kilómetros en la que, una vez encajonada por la crisis, ningún ministro había reparado en ella, servirá para conectar el AVE gallego con el norte y el noreste, asumiendo gran parte del tráfico que ahora está obligado a transitar por Madrid. Un enlace que pondrá en primera línea a Valladolid, pero que refuerza a León, Palencia y Burgos, que ahora carecen de conexión con Galicia por AVE, a no ser por Madrid, y eso ya es ineficaz.

La resurrección del proyecto, que dormía el sueño de la desidia ministerial, es obra de Óscar Puente. Pero no del actual Óscar Puente ministro. De Óscar Puente alcalde de Valladolid, que se encargó de dar la lata a sus antecesores para que rescataran una obra tan escasamente cara como elevadamente efectiva para elevar notablemente el posicionamiento de Castilla y León en el tráfico ferroviario. Las low cost privadas, ansían este enlace para seguir desplegando sus trenes por el norte y el noroeste. Y eso es progreso, desarrollo y atractivo para Castilla y León. Se mire por donde se mire.

Apenas tres años y pico después de que el entonces alcalde de Valladolid, aliado con Galicia, muy interesada en la U de Olmedo también, reflatase el proyecto este empezará a ser una realidad. Se han hecho las cosas en tiempo récord. La actualización del diseño a los nuevos estándares de la Alta Velocidad. **Ya está adjudicada la obra en 40 millones.** Comenzará, previsiblemente, a finales de verano. Se alargará 24 meses, siguiendo los intempestivos plazos que ahora los técnicos ministeriales otorgan a las obras. Dos años para 8 kilómetros son un exceso se mire por donde se mire. Y sólo hay que mirar que plazos se usaban hace 20 años para hacer autovías tan complejas como la A-6 a su paso por Piedrafita, plagado de viaductos y túneles. Nunca la política fue tan ágil y nunca los técnicos tan densos.

En cualquier caso en 2026, a la vuelta de la esquina, Castilla y León entera estará conectada con el AVE gallego. Y el AVE gallego con el norte y el noroeste, presente y futuro, a través de Castilla y León. Castilla y León gana terreno ferroviario a Madrid, el lugar que ahora mismo irradia todo el tránsito nacional de Alta Velocidad. Ganamos futuro.

PRENSA



GALICIA.-Adjudicada por 705.292 euros la redacción del proyecto de construcción del bypass de Olmedo de la línea Madrid-Galicia

VALLADOLID, 25 Feb. (EUROPA PRESS) -

Adif AV ha aprobado la adjudicación de un contrato de servicios de consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción de plataforma de la conexión de las líneas de Alta Velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia en el entorno de Olmedo (Valladolid), en su fase 1.

Según informa Adif a través de un comunicado de prensa recogido por Europa Press, el contrato de redacción del proyecto ha sido adjudicado a la UTE formada por las empresas Urci Consultores y TRN Taryet por 705.292,33 euros (IVA incluido).

El proyecto permitirá conectar dichas líneas de alta velocidad mediante un ramal directo de enlace (bypass) en el entorno de Olmedo (Valladolid), "de modo que los tráficos puedan circular directamente en la red de alta velocidad entre la estación de Valladolid-Campo Grande y Galicia, a través de Zamora, evitando el recorrido adicional hasta Madrid, y disminuyendo por tanto los tiempos de viaje actuales en la relación Valladolid-Olmedo-Zamora-Galicia", precisa Adif.

Esta actuación posibilitará, además, potenciar los tráficos de alta velocidad entre el Norte/Noreste y el Noroeste peninsular y permitirá que un tren que provenga de Palencia, León o Asturias, así como de Burgos, País Vasco o Barcelona, pueda acceder a través del ramal a la LAV Madrid-Galicia y viceversa.

Según precisan las mismas fuentes, la redacción del proyecto constructivo del ramal de Olmedo actualiza el proyecto redactado en 2012 y desarrolla el Estudio Informativo "Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia", aprobado en 2005.

En la primera etapa (Fase 1), se proyecta una solución del ramal en vía única con conexiones a nivel y una fase posterior (Fase 2, no objeto de este contrato) contemplaría, "si los estudios de detalle de capacidad, demanda y rentabilidad que puedan desarrollarse así lo determinan", la ampliación a vía doble, completando así la solución del Estudio Informativo.



La redacción del proyecto del 'bypass' de Olmedo se adjudica por 705.292 euros

Adif busca con esta obra conectar las líneas de alta velocidad de Madrid, Valladolid, Zamora y Galicia

EL NORTE

VALLADOLID. La empresa pública que gestiona las instalaciones ferroviarias Adif AV ha aprobado la adjudicación de un contrato de servicios de consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción de plataforma de la conexión de las líneas de Alta Velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia en el entorno de Olmedo en su fase 1.

Según informa Adif a través de un comunicado de prensa recogido por Europa Press, el contrato de redacción del proyecto ha sido adjudicado a la UTE formada por las empresas Urei Consultores y TRN Turpe por 705.292,33 euros IVA incluido.

El proyecto permitirá conectar dichas líneas de alta velocidad mediante un ramal directo de enlace (bypass) en el entorno de Olmedo (Valladolid), así como que los tráficos puedan circular directamente en la red de alta velocidad entre la estación de Valladolid-Campo Grande y Galicia, a través de Zamora, evitando el recorrido adicional hasta Madrid, y ahorrando por tanto los tiempos de viaje actuales en la relación Valladolid-Olmedo-Zamora-Galicia, precisan desde Adif.



El proyecto prevé levantar una pérgola de 55 metros, un viaducto de 220 y 8 pasos inferiores y superiores

Esta actuación permitirá además potenciar los tráficos de alta velocidad entre el Norte y Noroeste y el Noroeste peninsular y permitirá que un tren que provenga de Salamanca, León y Asturias salga como de Burgos, Pinar Viejo y Barcelona, pueda acceder a través del ramal a la alta velocidad Madrid-Galicia y viceversa.

Según precisan las mismas fuentes de Adif, la redacción del proyecto constructivo del ramal de Olmedo actualiza el proyecto redactado en 2012 y desarrolla el estudio informativo 'Corredor norte-noroeste de alta velocidad,



Andenes de la estación de trenes de Olmedo. FRAN JIMÉNEZ

Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia, aprobado en 2006'.

En la primera etapa (fase 1), se proyecta una solución del ramal en vía única con conexiones a nivel y una fase posterior (fase 2), que es el objeto de este contrato. Como se indica en los estudios de detalle de capacidad, demanda y rentabilidad que pueden desarrollarse así lo determinan, la ampliación a vía doble, completando así la solución del estudio informativo. De este modo, el proyecto en su fase 1 desarrollará una plataforma en vía única que

diseñe por los terrenos municipales de La Zalsa, Olmedo y Hornillos de Eresma, en la provincia de Valladolid, con una longitud de 8 kilómetros.

Se inicia con un desvío situado en el tramo de la alta velocidad Olmedo-Medina-Zamora-Orense comprendido entre las bifurcaciones de Medina y Medina del Campo AV, que permite velocidades de 350 km/h por la vía principal y 220 km/h por la desvío, continuando hasta alcanzar el río Adaja para conectar finalmente con la LAV Madrid-Valladolid mediante otro desvío

situado entre aproximadamente los puntos kilométricos 143/600 y 144/100 de esta.

El proyecto desarrollará como estructuras principales una pérgola sobre la carretera CL-602 de unos 55 metros de longitud, un viaducto para el cruce sobre el río Adaja de unos 220 metros y cinco puentes superiores y tres inferiores para la reposición de vias existentes, dos de los cuales corresponden a las vías pecuarias Cañada de Plasencia y Cordel de Valles Miguel. También prevé el desvío de 20 obras para el cruce transversal.



Primer paso para la conexión por AVE de Galicia con el resto del norte peninsular

REDACCIÓN. LA VOZ

Viajar desde Galicia a León, al País Vasco o a Barcelona en alta velocidad ferroviaria requiere, por lógico que parezca, pasar antes por Madrid. Es la servidumbre de la concepción centralista del sistema de comunicaciones español, que tampoco eludió el diseño de la alta velocidad. Sin embargo, una obra de ocho kilómetros en el entorno de Olmedo (Valladolid) puede solventar en parte ese problema al permitir el enlace de la línea hacia Madrid con otras hacia León, Burgos o el País Vasco.

Ese ramal, ya previsto hace años, se descartó con los recortes que acompañaron a la crisis del 2007. El primer paso en el largo trámite para su recuperación se completó esta semana con la adjudicación de un contrato de servicios de consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción de la conexión de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia en el entorno de Olmedo (Valladolid), en su fase I. El contrato de redacción del proyecto ha sido adjudicado a la UTE formada por las empresas Urci Consultores y TRN Taryet por 705.292,33 euros.

Esta obra permitirá conectar dichas líneas mediante un ramal directo de enlace en el entorno de Olmedo, de modo que los trenes

puedan circular directamente en la red de alta velocidad entre la estación de Valladolid-Campo Grande y Galicia, a través de Zamora, evitando el recorrido adicional hasta Madrid, y disminuyendo por tanto los tiempos de viaje actuales en la relación Valladolid-Olmedo-Zamora-Galicia.

Hasta actuación posibilita además potenciar los tráficos de alta velocidad entre el norte/nordeste y el noroeste peninsular, permitiendo que un tren que provenga de Palencia, León o Asturias, así como de Burgos, el País Vasco o Barcelona, pueda, a través del ramal, acceder a la LAV Madrid-Galicia, y viceversa, según ADIF.

Ampliación a vía doble

Una fase posterior, que no es objeto de este contrato, contemplaría, si los estudios de detalle de capacidad, demanda y rentabilidad que puedan desarrollarse así lo determinan, la ampliación a vía doble, completando así la solución del estudio informativo. El presupuesto de las obras de plataforma está estimado entre 25 y 30 millones de euros, con un plazo de ejecución de 30 meses O4 para la plataforma y 6 para el montaje de vías y energía).

Aunque la envergadura de la obra no es excesiva, sí conlleva la construcción de un viaducto sobre el río Adaja.



VÍCTOR P. CURRÁS

Una de las mayores losas que cargaba la red de Alta Velocidad en España era su radialidad. Durante años, y a la espera de que las grandes obras de las nuevas líneas acabaran, la gran mayoría de servicios que exprimían estas velocidades eran con origen o destino en Madrid. Para ello, el gestor ferroviario tiene una solución clara y barata.

Adif adjudicó ayer la redacción del proyecto del futuro *by-pass* de Olmedo, una obra de tan solo 8 kilómetros pero que resultará clave para la conexión del norte peninsular y los corredores europeos de transporte. Esta vía servirá para conectar las líneas de Alta Velocidad de Galicia y País Vasco al sur de Valladolid a partir del 2027, permitiendo velocidades constantes superiores a los 220 km/h.

La redacción del proyecto, con un presupuesto de 705.292,33 euros, contempla un sencillo enlace en forma de U para evitar transbordos e inversiones de marcha. A su vez, actualiza el proyecto redactado en 2012 y desarrolla el *Estudio Informativo Corredor norte-noroeste de alta velocidad Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia*, aprobado en 2005. Sin embargo, con motivo de la crisis económica se dejó en un cajón durante años, impidiendo que pudiera estar listo antes de la llegada del AVE a Galicia.

Nueva línea

Actualmente, un tren entre Ourense y Burgos tarda más de cinco horas y media en los servicios directos que circulan por Monforte y León. Está previsto que este mismo año se inaugure la nueva línea de Alta Velocidad desde Venta de Baños —operativa desde 2015— hasta la capital burgalesa. De esta forma, el tiempo con el *rodeo* por Zamora y Valladolid quedará en el futuro en unas dos horas y media.

En el horizonte de cinco años vista que se maneja, su puesta en marcha quedaría muy cerca de la llegada de la Alta Velocidad al País Vasco. La hora y cuarto actual has-



PEQUEÑA OBRA DE GRAN IMPACTO

1 Fin de la radialidad desde Madrid

★ Gracias a estas actuaciones, Adif comienza a 'mallar' su red y ofrecer nuevas rutas que maximicen el uso de las líneas construidas.

2 Nuevos servicios transversales

★ La unión, que incorpora a Valladolid, sustituirá al corredor actual por Monforte y León por el que circulaban los Arco, Trenhotel y Alvia.

3 Seis horas menos de viaje hasta Bilbao

★ El mejor tiempo entre A Coruña y Bilbao, transbordo en Miranda incluido, supera las 10 horas. El objetivo es dejarlo en unas 4.30 h.

Un tren Alvia circula por Santiago.

Luz verde a la obra que dejará Bilbao a 4.30 horas en tren de A Coruña

Adif adjudica el contrato para la construcción del ramal de ocho kilómetros que conectará dos líneas de AVE ► Se abrirá en 2027

ta Vitoria-Gasteiz quedará reducida a unos 30 minutos.

Una mejora progresiva de los tiempos que, sumado a todas las anteriores y con la culminación de la Y vasca en el 2030, dejará el viaje de A Coruña a Bilbao en cuatro horas y treinta minutos —frente a las más de diez actuales— y a la frontera francesa en Irún, en menos de cinco horas.

Todos estos tiempos son teniendo en cuenta la llegada de nuevos trenes más veloces o la construcción de la variante exterior de Ourense o la activación del ERTMS.

Esta relación era cubierta hasta la irrupción de la pandemia por los

trenes Arco e Intercity que tenían sus cabeceras en A Coruña y Vigo por el lado gallego y Bilbao e Irún en el vasco. Sin embargo, actualmente se sirve con enlaces en Miranda de Ebro al Alvia que viaja de Galicia a Barcelona.

Desde el punto de vista técnico no supone un gran reto. El trazado en la llanura castellana contará con un viaducto de 220 metros sobre el Río Adaja y otro de tipo pérgola sobre la carretera CL-602, además de cinco pasos superiores y tres inferiores para no alterar los movimientos en la zona. La actuación contemplará además los dos tramos adyacentes al viaducto para vía do-

ble, de modo que pueda ser ampliado sin problema en un futuro.

El presupuesto de las obras de plataforma es de menos de 30 millones con un plazo de ejecución de 30 meses: 24 para la plataforma y seis para el montaje de vías y energía. A ellos habría que sumar otros seis de pruebas.

El concepto no será ninguna novedad para los viajeros, que desde el verano pasado utilizan un ramal similar al sur de Santiago de Compostela. El *by-pass* de Conxo, de un kilómetro de longitud, permite optimizar las rutas del Alvia a Madrid al conectar el Eje Atlántico con la línea de Ourense.



VÍCTOR P. CURRÁS

Una de las mayores losas que cargaba la red de Alta Velocidad en España era su radialidad. Durante años, y a la espera de que las grandes obras de las nuevas líneas acabaran, la gran mayoría de servicios que exprimían estas velocidades eran con origen o destino en Madrid. Para ello, el gestor ferroviario tiene una solución clara y barata.

Adif adjudicó este viernes la redacción del proyecto del futuro *by-pass* de Olmedo, una obra de tan solo 8 kilómetros pero que resultará clave para la conexión del norte peninsular y los corredores europeos de transporte. Esta vía servirá para conectar las líneas de Alta Velocidad de Galicia y País Vasco al sur de Valladolid a partir del 2027, permitiendo velocidades constantes superiores a los 220 km/h.

El la redacción del proyecto, con un presupuesto de 705.292,33 euros, contempla un sencillo enlace en forma de U para evitar transbordos e inversiones de marcha. A su vez, actualiza el proyecto redactado en 2012 y desarrolla el Estudio Informativo "Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia", aprobado en 2005. Sin embargo, con motivo de la crisis económica se dejó en un cajón durante años, impidiendo que pudiera estar listo antes de la llegada del AVE a Galicia.

Actualmente, un tren entre Ourense y Burgos tarda más de cinco horas y media en los servicios directos que circulan por Monforte y León. Está previsto que este mismo año se inaugure la nueva línea de Alta Velocidad desde Venta de Baños -operativa desde 2015- hasta la capital burgalesa. De esta forma, el tiempo con el "rodeo" por Zamora y Valladolid quedará en el futuro en unas dos horas y media.

En el horizonte de cinco años vista que se maneja, su puesta en marcha quedaría muy cerca de la llegada de la Alta Velocidad al País Vasco. La hora y cuarto actual hasta Vitoria-Gasteiz quedará reducida a unos 30 minutos.



Luz verde al "by-pass" que dejará Francia a 5 horas de Vigo en tren

Adif adjudica el contrato para la construcción del ramal de 8 kilómetros que conectará dos líneas de AVE ► Se abrirá en 2027

Una mejora progresiva de los tiempos que, sumado a todas las anteriores y con la culminación de la Y vasca en el 2030, dejará el viaje de Vigo a Bilbao en cuatro horas y cuarenta minutos frente a las casi once actuales y a la frontera francesa en Irún, en cinco horas exactas.

Todos estos tiempos son teniendo en cuenta la llegada de nuevos trenes más veloces, la construcción de la variante exterior de Ourense o la activación del ERTMS, por lo que se reducirán aún más con la construcción de la variante de Cerdedo entre Vigo y Ourense.

Esta relación era cubierta hasta la irrupción de la pandemia por los

trenes Arco e Intercity que tenían sus cabeceras en Vigo y A Coruña por el lado gallego y Bilbao e Irún en el vasco. Sin embargo, actualmente se sirve con enlaces en Miranda de Ebro al Alvia que viaja de Galicia a Barcelona.

Desde el punto de vista técnico no supone un gran reto. El trazado en la llanura castellana contará con un viaducto de 220 metros sobre el Río Adaja y otro de tipo pérgola sobre la carretera CL-602, además de cinco pasos superiores y tres inferiores para no alterar los movimientos en la zona. La actuación contemplará además los dos tramos adyacentes al viaducto para vía do-

ble, de modo que pueda ser ampliado sin problema en un futuro.

El presupuesto de las obras de plataforma es de menos de 30 millones con un plazo de ejecución de 30 meses: 24 para la plataforma y 6 para el montaje de vías y energía. A ellos habría que sumar otros seis de pruebas.

El concepto no será ninguna novedad para los viajeros vigueses, que desde el verano pasado utilizan un ramal similar al sur de Santiago de Compostela. El *by-pass* de Conxo, de un kilómetro de longitud, permite optimizar las rutas del Alvia a Madrid al conectar el Eje Atlántico con la línea de Ourense.

En marcha la "pequeña" conexión que dejará Francia a cinco horas en tren de Vigo

Adif adjudica la redacción de los 8 kilómetros by-pass de Olmedo, que conectará al sur de Valladolid las líneas de Alta Velocidad de Galicia y País Vasco

Víctor P. Currás Vigo | 25-02-22 |



El by-pass de Olmedo reducirá los tiempos hacia País Vasco y Francia

Una de las mayores losas que cargaba la **red de Alta Velocidad** en España era su **radialidad**. Durante años, y a la espera de que las grandes obras de las nuevas líneas finalizaran, la gran mayoría de servicios que **aprovechaban** estas velocidades eran con **origen o destino en Madrid**.

Sin embargo, el gestor ferroviario contaba con una **solución** para **optimizar** el uso de las líneas con el **menor coste posible**: la construcción de enlaces en todos los sentidos en ellas. Una solución que, tan solo dos meses después de la inauguración de la línea completa hasta Ourense, avanza en la construcción de la primera de ellas que **beneficiará directamente a Galicia**.



Impulso a la conexión de Castilla y León con la Alta Velocidad a Galicia

● Adif adjudica los servicios de consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto de bypass de Olmedo, aunque las obras, con un plazo previsto de 30 meses, no estarán terminadas, al menos, hasta 2026

F. MARTÍN VALLABRIL
La construcción del bypass ferroviario de Olmedo, una ramal de 8 kilómetros que conectará las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia para evitar que el tráfico del AVE entre el noroeste y el norte-noreste del país tengan que pasar por la capital de España, da un paso más, en un largo proceso que se remonta a 2018, con la adjudicación de la redacción del proyecto.

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif, anunció ayer la concesión del contrato de servicios y consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto de construcción de la plataforma, que conectará ambas líneas, a la Unión Temporal de Empresas formada por Urci Consultores y TRN Taryet por un importe de 705.292 euros.

La U' de Olmedo, como se conoce esta infraestructura por la forma que tiene el trazado, discurrirá por los términos municipales de La Zorra, Olmedo y Hornillos de Eresma y contará, como elemento más llamativo, con un viaducto preparado para admitir doble vía de 220 metros sobre el río Adaja.

La conexión consistirá de un ramal de vía única, aunque Adif deja abierta la puerta a un ampliación a doble trazado en el caso de que lo aconsejen la demanda y los estudios que se realizarán en una segunda fase para analizar la rentabilidad.

La nota emitida por Adif no recoge, sin embargo, un calendario para el comienzo y el final de las obras. Lo más que se apunta en el comunicado es que los trabajos tendrán una duración estimada de 30 meses, 24 para construir la plataforma y 6 para montar las vías. Dado que antes habrán que adjudicar las obras, parece claro que la actuación se alargará, al menos, hasta 2025 o 2026.

Este pequeño tramo de vía, con un coste estimado entre 25 y 30 me-

llones de euros, supondrá, sin embargo, una mejora drástica para desplazarse en alta velocidad hacia la cornisa norte, desde Galicia al País Vasco, incluso a Cataluña, sin tener que pasar por Madrid y convertirse a Valladolid en un modo ferroviario estratégico.

La génesis del proyecto, que Adif elaboró en 2012 y que ahora actualiza, está en el peculiar trazado ferroviario de alta velocidad del norte y el noreste del país, que obliga, o poco menos, a pasar por Madrid. Valladolid no tiene conexión ferroviaria directa con Galicia y el usuario que quiera viajar en AVE al noroeste de España tiene que pasar por Madrid y desde allí conectar con la comunidad gallega.

La línea de Alta Velocidad de Madrid hacia el noroeste y el norte se divide a la altura de Olmedo, en un desvío en forma de U. Un ramal se dirige a Galicia, previo paso por Medina del Campo, y el otro recorre la vía hacia Valladolid y Palencia, desde donde sale una conexión a León y Asturias. El AVE solo llega a la capital leonesa y a partir de aquí se circula en Atria y otra se dirige a Burgos y el País Vasco.

De la misma manera, si un usuario de Galicia quiere trasladarse al País Vasco sin bajarse del tren tiene que ir hasta Madrid dado que no hay posibilidad de conectar con Valladolid o con Palencia.

Para evitar este rodeo y conectar por tren de una manera más racional el noroeste de la Península con el norte, incluso con Cataluña, sin tener que pasar por Madrid, ya en 2012 se pensó en construir un 'bypass' a la altura de Olmedo que uniera el ramal que va a Galicia y el que discurre hacia Valladolid. El proyecto de la U' de Olmedo se elaboró, pero la crisis obligó a aparcarlo.

El alcalde de Valladolid, Óscar Puente, conocedor de lo que supondría para la capital el enlace de Olmedo, planteó la recupera-



FUENTE: Adif EL MUNDO DE CASTILLA Y LEÓN

ción del proyecto en una reunión mantenida en enero de 2020 con el secretario de Estado de Infraestructuras, Transportes y Vivienda, Pedro Saura, y la entonces presidenta de Adif, Isabel Pardo. En aquella reunión, Adif trasladó su compromiso de estudiar la recuperación del proyecto y actualizarlo para analizar su rentabilidad económica.

Puente subrayó entonces la opción estratégica que tiene la capital vallisoletana como centro para conectar el noroeste de España y el corredor atlántico, incluida la parte portuguesa, con el norte del

país e hizo hincapié en la repercusión enorme que tendría la construcción del bypass.

El alcalde se mostró convencido de que el 'bypass' será una cuestión fundamental para Valladolid y todo el noroeste de España y cambiaría enormemente las posibilidades de conexión con Galicia, y añadió que el proyecto sería rentable para el operador y le amortizaría en tres años con un canon anual de 10 millones de euros.

En una visita realizada a Valladolid en diciembre de 2020 el entonces ministro de Transportes,

Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Abalón, manifestó su apoyo a la construcción del bypass de Olmedo por ser «necesario, absolutamente razonable, racional y útil».

Además de razonable y necesaria, Abalón añadió que la construcción de la variante es «lógica», dijo que permitirá «ganar otros trámites» y «facilitará mucho el transporte». Tan lógico que admitió que «no tiene sentido» que haya que dar una vuelta considerable y pasar por Madrid para trasladarse en tren cuando hay una solución más práctica.

Con el enlace que se construirá en Olmedo, se podrá circular en AVE desde la estación Campo Grande de Valladolid hasta Galicia, con paso por Zamora, sin tener que pasar por Madrid.

De la misma manera, con la nueva conexión el AVE procedente de Palencia, León o Asturias, Burgos, País Vasco o Barcelona podrá acceder a la línea Madrid-Galicia y viceversa. Será un cambio muy sustancial y todo con la construcción de un tramo de ocho kilómetros.

El nuevo enlace requerirá la construcción de una pérgola de unos 56 metros de longitud sobre la carretera CL-602, contará con cinco pasos superiores y tres inferiores para la reposición de viaductos existentes, dos de ellos las vías pecuarias Cañada de Plasencia y Cerdal de Valles Miguel, y obligará a realizar 20 obras para el drenaje transversal.

La plataforma de vía única empezará con un desvío situado en el tramo de la línea de AVE de Olmedo-Medina-Zamora-Ourense comprendido entre las bifurcaciones de Medina y Medina del Campo AN, que permite velocidades de 150 por hora por la vía principal y 220 por el tramo desviado. El enlace atravesará el río Adaja por el viaducto para conectar con la línea de alta velocidad Madrid-Valladolid.



► 26 Febrero, 2022

Una conexión esencial para enlazar con el AVE a Galicia

LLEVABA AÑOS, DEMASIADOS, en el cajón del Ministerio, tantos que le ha dado tiempo a cambiar de nombre, de Fomento a Transportes. El enlace, bypass o la 'U' de Olmedo en Valladolid, que desampolvaba el alcalde de la capital vallisoletana, Óscar Puente, recibe ahora su primer impulso, aquel que tiene que ver con la redacción del proyecto.

Y no es cuestión baladí porque se trata de dar el primer paso para poner en marcha una infraestructura que, una vez finalizada, será esencial para Valladolid y el conjunto de Castilla y León ya que permitirá la conexión con el AVE a Galicia sin tener que pasar por Madrid. Todo un avance no sólo para Castilla y León, ya que a través de este nuevo nudo ferroviario en Valladolid, todo el norte, Asturias, Cantabria y País Vasco, una vez que se encuentren concluida la Alta Velocidad des-

de Burgos, que aún sigue sin darse una fecha concreta, contarán con una conexión directa con el AVE hacia Galicia, sin el tener que pasar inexorablemente por Madrid, como sucede hasta, con lo que supondrá de ahorro de tiempo.

Este nuevo enlace convertirá a Valladolid en el nudo ferroviario del noroeste. La La 'U' de Olmedo, como se conoce esta infraestructura por la forma que tiene el trazado, discurrirá por los términos municipales de La Zarza, Olmedo y Hornillos de Eresma y contará, como elemento más llamativo, con un viaducto preparado para admitir doble vía de 220 metros sobre el río Adaja.

La conexión constará de un ramal de vía única, aunque Adif deja abierta la puerta a un ampliación a doble trazado en el caso de que lo aconsejen la demanda y los estudios que se realizarán en una se-

gunda fase para analizar la rentabilidad.

Lo que no recoge el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias es un calendario para el comienzo y el final de las obras. Lo más que se apunta en el comunicado es que los trabajos tendrán una duración estimada de 30 meses, 24 para construir la plataforma y 6 para montar las vías. Dado que antes habrá que adjudicar las obras, parece claro que la actuación se alargará, al menos, hasta 2025 o 2026.

Y es ahí donde debe incidirse. En la necesidad de agilizar lo más que se pueda la realización de una infraestructura esencial, vital para la conexión del norte con el AVE gallego. Una conexión, además, que ya viene con retraso, el de todo el tiempo que llevaba olvidada en un cajón del Ministerio. Pero es que, además, no se trata de una gran infraestructuras con demasiadas complicaciones orográficas, más allá de ese viaducto sobre el río Adaja. Un trazado de apenas ocho, para el que no se exige un macroproyecto, que resultará esencial para la conexión de Castilla y León y del Norte con el AVE hacia Galicia.



► 26 Febrero, 2022

Adif da paso al nuevo orden del tren del noroeste

◆ Adjudica el proyecto de la «U de Olmedo» que acaba con la posición estratégica de León

L. URDIALES | LEÓN
 ■ Adif da otro paso gigante y esclarecedor sobre la apuesta estructural. Inversión concentrada. El monumento a la centralidad ferroviaria en Olmedo, la célebre U de Olmedo, que va a diluir cualquier posición estratégica territorial que podía quedarle al nodo de León, dispone de más de 0,7 millones para redactar el proyecto. Ahí acabará la expectativa del noroeste de representar algo más que frecuencias de ida y vuelta en el mapa del ferrocarril español. Adif ha decidido concentrar en la provincia de Valladolid todos los argumentos estructurales; incluidos los que ofrece como capital de la periferia noroeste, que luego ubica fuera de este perímetro. En pleno centro peninsular se acomete una variante de ferrocarril que se empleará para unir las vías de alta velocidad del norte, la que llega hasta León y deberá ampliarse hasta más allá de Pajares, y la traza recién estrenada, que lleva el AVE a Galicia, por Zamora. La U de Olmedo, por la descripción gráfica de la construcción prevista, que abre una válvula de paso a las circulaciones para desviar el paso hacia Barcelona y Bilbao, sin llegar a tocar la vía de Madrid, cada vez más saturada por el efecto contagio de la disposición radial.

En la descripción de los beneficios, el propio Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, hace alusión a cómo los trenes que «proviengan» de León puedan acceder a la vía de la Línea de Alta Velocidad a Galicia. Aunque el propósito tiene más calado, el relato elegido confirma la involución del enclave ferroviario leonés, que desde la iniciativa de los trenes del Norte dispuso de otra vía para llegar a Galicia. Ese cauce, cada vez más endémico y abandonado, especialmente desde el pasado mes de diciembre con la apertura de la línea por la provincia zamorana, recibirá otro empujón ha-

Fuera del noroeste
 El proyecto de la válvula de la centralidad ferroviaria se ejecutará con 30 millones

cia el abismo cuando sea una realidad la ejecución de la plataforma del bypass de Olmedo, donde Adif prevé invertir hasta 30 millones de euros. Con 8 kilómetros de rail se solventa. En poco más de dos años estaría concluida la actuación del



Las movilizaciones de los viernes en Trobajo. (FERNANDO OTERO)

Viernes en el muro de Trobajo

Un viernes en Trobajo es día contra el suplico que sufre a diario la localidad; cuando se gritan y se ven en voz alta las pancartas que ondean en los edificios de la periferia urbana de León. «Soterrar, yaa. Lo pido la localidad más habitada de este cinturón urbano que se niega a permanecer partida en dos por la brecha de un tren que se cose con pasos elevados. Los últimos movimientos políticos en torno al soterramiento no terminan de convencer a los vecinos, que ven cada día obras en la pasarela azul.

proyecto que ahora se va a redactar. En ese círculo de oro del ferrocarril español, se solapan los avances; la U de Olme-

El nuevo mapa
 En poco más de 20 kilómetros, confluirán los proyectos estrella de mercancías y viajeros

do casi se podrá atisbar en un día despejado desde la plataforma logística e intermodal que avanza a pasos agigantados en Medina del Campo, donde germina el mayor emplazamiento de mercancías vinculadas a un muelle ferroviario al norte de

la capital de España. Fuera del noroeste, también, se hornea un proyecto con el que durante años la política engatusó a los territorios del noroeste, incluido León, que esperaba asentar sobre este tipo de negocios un aliento económico para soportar la endémica pérdida de empleo y población.

En una distancia de poco más de veinte kilómetros se solventarán más de 50 millones de inversión del Gobierno central para definir el ordenamiento del ferrocarril del futuro; el nodo del noroeste, para viajeros y mercancías, fuera del noroeste. Además de la variante de Valladolid, se une al festival de millones, otros 20 que ha aprobado la Junta para acompañar el desarrollo industrial del próximo enclave medinense.

DIARIO DE VALLADOLID

Primer impulso a la conexión de Valladolid con el AVE a Galicia

Adif adjudica en más de 705.000 euros la redacción del proyecto de construcción del 'bypass' de Olmedo, la conocida como 'U' de Olmedo



Estación Campo Grande de Valladolid. – ICAL

F. R. L. | VALLADOLID25 DE FEBRERO DE 2022

Rescatado por el alcalde de Valladolid, Óscar Puente, de un cajón del Ministerio de Fomento, hoy de Transportes, la conocida como 'U' de Olmedo, el enlace de apenas ocho kilómetros que permitirá la conexión de Valladolid con el AVE a Galicia, recibe el primer impulso para su construcción. En cuanto a lo que será el coste de la obras, el presupuesto de las obras de plataforma está **estimado en unos 25 y 30 millones de euros, con un plazo de ejecución de 30 meses** (24 para la plataforma y seis para el montaje de vías y energía). El contrato,, además, podrá ser cofinanciado por el mecanismo 'Conectar Europa' de la Unión Europea (CEF).



Valladolid será un nudo estratégico del AVE con una inversión de 40M€

Adif, según detalla en la nota de prensa que acaba de remitir, acaba de **aprobar la adjudicación por 705.292 euros de un contrato de servicios de consultoría y asistencia técnica para la redacción del proyecto** de construcción de plataforma de la conexión de las Líneas de Alta Velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Olmedo-Zamora-Galicia en el entorno de la localidad vallisoletana de Olmedo, en su fase 1. El proyecto permitirá conectar estas líneas de alta velocidad mediante un ramal directo de enlace, el conocido 'bypass' en el entorno de Olmedo, lo que permitirá que los tráficos puedan circular directamente en la red de alta velocidad entre la estación de Valladolid-Campo

Grande y Galicia, a través de Zamora, evitando el recorrido adicional hasta Madrid, y disminuyendo por tanto los tiempos de viaje actuales en la relación Valladolid-Olmedo-Zamora-Galicia. En estos momentos, la única forma que un vallisoletano tiene para desplazarse a Galicia a través de la nueva línea de Alta Velocidad por Zamora, pasa por desplazarse a Medina del Campo. Con esta nueva infraestructura que ahora se rescata se evitará este desplazamiento o el de tener que ir hasta Madrid y podrá hacerse directamente desde la estación de Campo Grande.

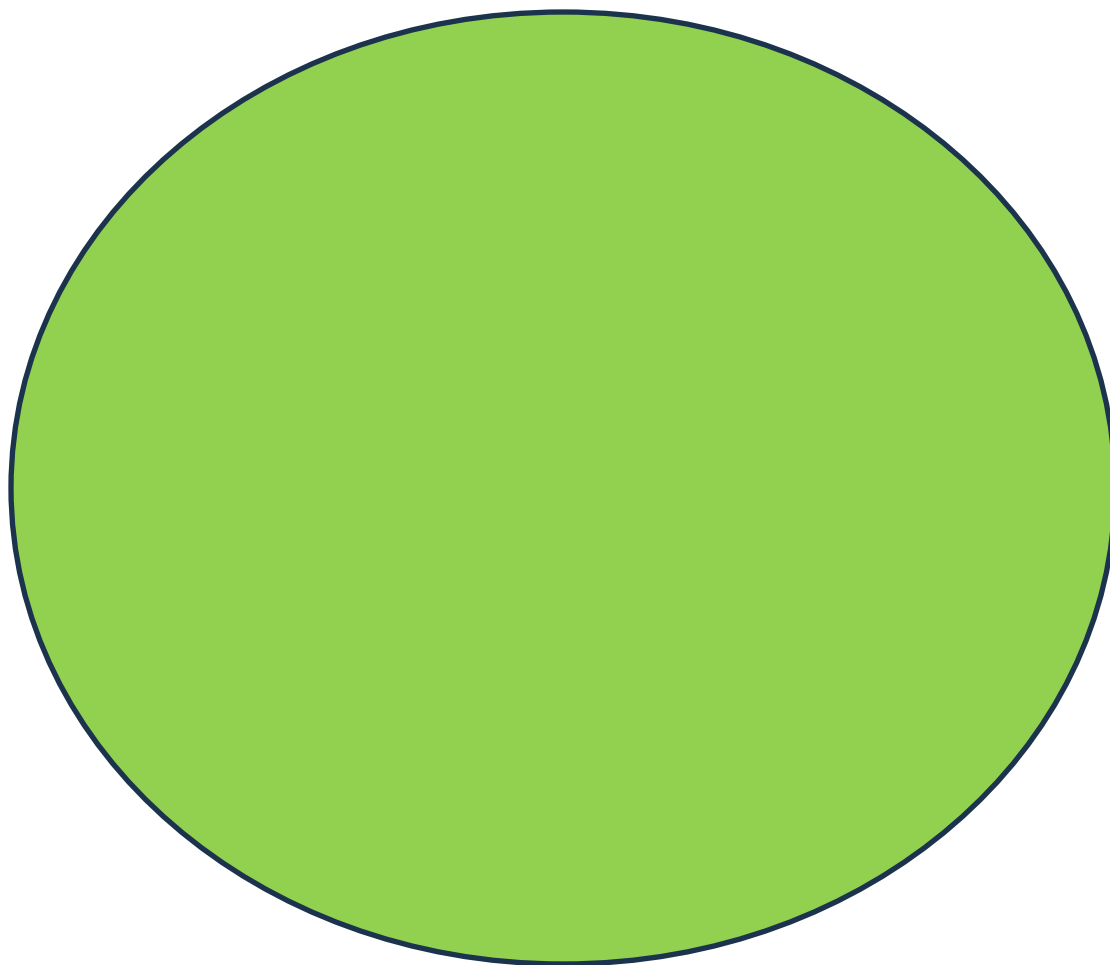


Plano Ramal (bypass) de Olmedo (Valladolid)

Esta actuación posibilita además potenciar los tráficos de alta velocidad entre el Norte/Noreste y el Noroeste peninsular, permitiendo que un tren que provenga de Palencia, León o Asturias, así como de Burgos, País Vasco o Barcelona, pueda, a través del ramal, acceder a la LAV Madrid-Galicia, y viceversa. El contrato de redacción del proyecto ha sido adjudicado a la UTE formada por las empresas Urci Consultores y TRN Taryet. a redacción del proyecto constructivo del ramal de Olmedo actualiza el proyecto redactado en 2012 y desarrolla el estudio informativo 'Corredor norte-noroeste de alta velocidad. Enlaces de las líneas de alta velocidad Madrid-Valladolid y Madrid-Galicia', aprobado en 2005.

En la primera etapa, se proyecta una solución del ramal en vía única con conexiones a nivel. Una fase posterior, la fase 2, que no es objeto de este contrato, contemplaría, si los estudios de detalle de capacidad, demanda y rentabilidad que puedan desarrollarse así lo determinan, la ampliación a vía doble, completando así la solución del Estudio Informativo. El proyecto en su fase 1 desarrollará una plataforma en vía única que discurre por los términos municipales de La Zarza, Olmedo y Hornillos de Eresma, en la provincia de Valladolid, con una longitud de ocho kilómetros.

Se inicia con un desvío situado en el tramo de la LAV Olmedo-Medina-Zamora-Ourense comprendido entre las bifurcaciones de Medina y Medina del Campo AV, que permite velocidades de 350 km/h por la vía principal y 220 kilómetros a la hora por la desviada, continuando hasta atravesar el río Adaja para conectar, finalmente, con la LAV Madrid-Valladolid mediante otro desvío situado entre aproximadamente los puntos kilométricos 143/500 y 144/100 de ésta.



7. LICITACIÓN

Construcción de la U de Olmedo

Marzo 2024



Oscar Puente
@oscar_puente_

Autorizamos la licitación por 38,4M€ de la construcción de la U de Olmedo, una obra que permitirá viajar entre Galicia, Euskadi o Cataluña sin pasar por Madrid. Más allá del radial, impulsamos un modelo en malla de la red ferroviaria para garantizar la cohesión de España.



8. ARRANCAN LAS OBRAS

Enero 2025

Arrancan las obras de la conexión del AVE a Galicia con Valladolid



8:12 p. m. · 23 ene. 2025

20,1 mil Visualizaciones

EL DIA DE VALLADOLID

Actualizado: 22.01.2025 | 22:40

Arrancan las obras de la conexión del AVE a Galicia con Valladolid

Comienzan las cimentaciones de los pasos superiores y el movimiento de tierras de la U de Olmedo, un ramal de 8,2 kilómetros que estará listo en dos años



Obra del viaducto de la U de Olmedo en Valladolid.E. M.

Santiago G. del Campo

El ritmo de las obras del baipás que conectará los corredores norte y noroeste del AVE, más conocido con el nombre de **'U de Olmedo'**, es un claro ejemplo de lo rápido que se puede ejecutar un proyecto cuando hay voluntad política. La infraestructura, que permitirá, por ejemplo, **conectar en AVE Valladolid y Galicia**, y que **hará posibles los viajes transversales en alta velocidad por la mitad norte del país sin necesidad de pasar por Madrid**, podría estar **acabada en los dos años que marca el pliego de licitación**, después de un concurso público también muy rápido. A ellos habrá que añadir el tiempo que se tarde en electrificar y señalizar la vía.

Apenas seis meses después de la adjudicación, acordada el pasado 1 de agosto de 2024 con una inversión de 40 millones de euros, la empresa encargada ya ha realizado movimientos de terreno, desbroces y acometido la cimentación de varias estructuras, entre ellas las de drenaje para el paso de aguas bajo la plataforma ferroviaria y la preparación del suelo para acometer el paso superior del punto kilométrico 6,1.

«Las obras ya están en marcha, se trabaja ya en cimentaciones de pasos superiores, en obra de drenaje, y ya se hicieron el desbroce y el talado de las zonas por las que tiene que atravesar la traza, así como los estudios geotécnicos y todo lo referido a la topografía» explicaron ayer, en

22 Enero 2025

respuesta a este periódico, fuentes del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif). «Se han concluido todos los trabajos previos».



Maquinaria en la construcción de la U de Olmedo.ICAL

Se trata de una infraestructura de 8,2 kilómetros. «La estructura más importante es un viaducto sobre el río Adaja, de unos 220 metros de longitud, y hay una pérgola sobre la carretera 602 que tiene unos 56 metros, y además se construyen cuatro pasos superiores y uno inferior, en esos 8 kilómetros», detalla la misma fuente.

Las obras marcha, por ahora, según lo previsto y no se prevé ninguna desviación sobre el presupuesto inicial, si bien **«es muy pronto todavía para hablar de desviaciones, cuando la intervención acaba de comenzar»**, apuntan. Tampoco se prevé, por ahora, ningún retraso en ese plazo de **ejecución de 24 meses**, tan solo dos años, cuando hay obras de esta envergadura que se prolongan una década, si bien después de esta intervención habrá que ejecutar la electrificación y señalización, entre otras, una actuación que fácilmente llevará dos ejercicios más.



Obra de desbroce en la 'U de Olmedo' de Valladolid.E. M.

La voluntad política de la 'U de Olmedo' tiene nombre y apellidos: Óscar Puente. Se trata de un proyecto que el ahora ministro de Transportes y Movilidad Sostenible **recuperó «de un cajón»** en su etapa como alcalde de Valladolid, tal y como él mismo relató en su día. Ahora lo impulsa desde su Ministerio. Supondrá –con una intervención muy sencilla y de muy bajo presupuesto, en comparación con el resultado que se espera obtener–, **un enlace directo entre las líneas Madrid-Segovia-Valladolid y Madrid-Zamora-Galicia.**

Fue el pasado 1 de agosto cuando el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, a través de Adif Alta Velocidad (Adif AV), adjudicó por 40 millones de euros (IVA incluido) las obras de construcción del baipás de Olmedo, un enlace de 8,2 km entre la Línea de Alta Velocidad (LAV)

Madrid-Valladolid y la LAV a Galicia, que hará posibles los viajes transversales en alta velocidad por la mitad norte del país. Conectará directamente por alta velocidad no solo Galicia con Valladolid, sino también Galicia con otras capitales de Castilla y León así como con Asturias, Cantabria, País Vasco, Navarra, Aragón y Cataluña.

La actuación comprende la plataforma de la nueva conexión, incluyendo los movimientos de terreno y las estructuras. En posteriores licitaciones se abordará el montaje de vía y los sistemas de electrificación, señalización y comunicaciones.

Bifurcación

Para la construcción del baipás se aprovechará la 'V' que dibuja la bifurcación de la LAV Olmedo-Zamora-Galicia, a partir de la LAV Madrid-Segovia-Valladolid: partirá de la LAV a Galicia para, tras discurrir por los términos de La Zarza, Olmedo y Hornillos de Eresma, enlazar con la LAV Madrid-Valladolid, según explicó el Ministerio de Transportes.

La conexión se realizará mediante un trazado recto con extremos en curva para su conexión con cada una de las dos líneas, asemejándose a una 'U'. En su tramo central se construirá un viaducto para cruzar el río Adaja. También se ejecutará una pérgola sobre la carretera CL-602. En una primera fase, el baipás contará con vía única, si bien quedará preparado para tender la segunda vía.



Otra imagen del estado de las obras de la 'U de Olmedo'. E. M.

La actuación, adjudicada a Vías y Construcciones, se completa con la construcción de cuatro pasos superiores y un paso inferior para garantizar la permeabilidad en la zona, drenajes y cerramientos. «La conexión representará un nuevo hito en el impulso a la transversalidad de la red de alta velocidad que, con más de 4.000 kilómetros de longitud, es la mayor de Europa, permitiendo el viaje por la mitad norte del país sin necesidad de pasar por Madrid», añadió la misma fuente.

El baipás de Olmedo se suma a las infraestructuras que Adif AV tiene en servicio o en construcción para completar la transversalidad de la alta velocidad. En julio de 2022, se puso en operación el túnel de alta velocidad bajo el centro de Madrid, que canaliza la circulación entre la mitad norte del país y el Levante, sin necesidad de cambiar de tren en la capital. Asimismo, avanza en la conexión entre la LAV Madrid-Barcelona y la LAV a Levante, en el entorno de Getafe (Madrid), que posibilitará trayectos transversales hacia el norte desde Barcelona y el noreste.

Estas actuaciones «refuerzan la vertebración y cohesión territorial, a través de un medio de transporte sostenible. Asimismo, contribuyen a los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) 9 (infraestructuras fiables, sostenibles y de calidad), 7 (sostenibilidad) y 8 (desarrollo económico y generación de empleo)», detalló el Ministerio. Esta actuación podrá ser cofinanciada por el Mecanismo Conectar Europa de la Unión Europea (CEF).

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) Alta Velocidad ultima la redacción de su proyecto de construcción y, "en paralelo", trabaja para completar la tramitación ambiental de la denominada 'U' de Olmedo, la infraestructura de ocho kilómetros que permitirá conectar las líneas a Valladolid y Galicia, permitiendo viajes "transversales" entre el norte y el este peninsular -Asturias, León, Palencia, Burgos, País Vasco o Barcelona-.

Fuentes ferroviarias consultadas por Ical explicaron que Adif Alta Velocidad afronta las últimas fases para tener sobre la mesa el proyecto terminado, para posteriormente aprobarlo. También tiene que rematar la tramitación ambiental de esta actuación en las siguientes semanas. Entonces, la empresa tendrá el camino despejado para proceder a la licitación del contrato de obras de este 'bypass'.

Adif Alta Velocidad envió en primavera al Diario Oficial de la Unión Europea un anuncio indicativo sobre esta obra, en concreto, sobre la primera fase, en el que situaba el presupuesto estimado en unos 37,12 millones de euros (sin IVA), por lo que la factura, con impuestos, sería de unos 45 millones. Además, señalaba que necesitaría 24 meses para ejecutar el proyecto y que la licitación vería la luz el 31 de diciembre de este año.

Esta obra ha tenido como uno de sus principales defensores al entonces alcalde de Valladolid y ahora ministro de Transportes y Movilidad Sostenible, Óscar Puente. Su impulso llevó a Adif a encargar en abril del pasado año por 777.267,47 euros (IVA incluido) la redacción del proyecto, con un plazo de ejecución de 36 meses, 12 para elaborar el informe y 24 para el seguimiento, una vez licitada las obras o aprobada la actuación.

De momento, ya se han superado los 12 meses iniciales para elaborar el proyecto, tras la formalización del contrato de consultoría y asesoría el día 29 de marzo de 2022. De hecho, se está finalizando el proyecto, que todavía tiene que ser aprobado y ver despejada la parte ambiental, para que Adif Alta Velocidad lance la licitación de esta inversión, que en una primera etapa tendrá vía única, si bien en un futuro no se descarta la construcción de la segunda.

El nuevo ramal, según la información consultada, tendrá una longitud de ocho kilómetros, a través de los términos municipales de La Zarza, Olmedo y Hornillos de Eresma, en la provincia de Valladolid. Esta infraestructura parte desde la línea de alta velocidad a Galicia a la altura de Medina del Campo y, tras sortear el río Adaja, enlaza con la de Madrid-Valladolid. Entre otras infraestructuras singulares, comprende un viaducto de 220 metros sobre el río y una pérgola de 55 metros sobre la carretera CL-602.

Adif destaca que permitirá que los trenes puedan circular directamente en Alta Velocidad entre la estación Campo Grande de la ciudad de Valladolid y Galicia, a través de Zamora. Sin embargo, estima que este ramal posibilitará también, según la empresa pública, "potenciar" los tráficos de Alta Velocidad entre el norte-noreste y el noroeste peninsular, permitiendo que un tren que provenga de Palencia, León o Asturias, así como de Burgos, País Vasco o Barcelona, pueda acceder a la línea Madrid-Galicia, y viceversa.

Con ello, la red radial de alta velocidad se romperá, con lo que Madrid dejará de ser punto obligado de paso para viajar a Galicia o al este del país. Esta actuación se suma a la construcción de varios tramos del AVE a Cantabria en la provincia de Palencia, así como a los proyectos para duplicar las vías de alta velocidad entre Valladolid y León.

9. FUTURO

(Capítulo 2: AVE +Aeropuerto)

Aeropuertos

(¿Qué hace bien Oporto?)

El aeropuerto de Oporto crece más que el de Lisboa y roza los 16 millones de pasajeros

Ofrece 122 destinos y reclama su ampliación ante la llegada de la alta velocidad ferroviaria a la propia terminal

17 ene 2025 . Actualizado a las 14:12 h.

El aeropuerto de Oporto aún no ha encontrado límite a su crecimiento. La segunda terminal aérea portuguesa no ha parado de incrementar su tráfico de pasajeros en lo que va de siglo (paréntesis de la pandemia al margen) y acaba de cerrar el 2024 con un **nuevo récord que establece su volumen de viajeros en prácticamente 16 millones de usuarios**. Exactamente fueron **15,93 millones las personas que pasaron por la terminal del Sá Carneiro en los últimos doce meses**, 725.006 más que en el año precedente.

Los datos ofrecidos por la gestora de los aeropuertos lusos subraya el crecimiento de la pista de Oporto por encima del resto de terminales continentales del país, superando incluso el índice de crecimiento del Humberto Delgado de Lisboa. Frente a un incremento del 4,3 % que registró el aeropuerto de la capital de Portugal, el portuense lo hizo en un 4,8 %. También la evolución es mucho mejor respecto al escenario previo a la pandemia, dado que el de Oporto crece ahora un 22 % en **comparación con los datos del 2019**, y el de Lisboa lo hace en nueve puntos menos.

Los últimos cálculos oficializados por la dirección del Sá Carneiro apuntaban que el 11 % de sus pasajeros proceden o se dirigen a Galicia, porcentaje que significaría ahora que **el aeropuerto de Oporto da servicio a 1,75 millones de gallegos** y viajeros que tienen a la comunidad autónoma como referencia de llegada o partida.

El Sá Carneiro cuenta con 122 rutas, siendo notable la cobertura de destinos que ofrece en países como Francia y Reino Unido, aumentando en los últimos años su radio de acción con la conexión a aeropuertos como Boston, Casablanca, Luanda, Marrakech, Montreal, Newark, Nueva York, Reikiavik, Río de Janeiro, Tel Aviv o Toronto, entre otros.

El aeropuerto de la segunda ciudad portuguesa ha alcanzado el nivel de tráfico máximo de su plan de expansión, aunque una serie de obras realizadas en los últimos años han servido para aumentar la capacidad de su pista y poder gestionar el paso de 20 millones de usuarios al año. El presidente de la organización **Turismo do Norte**, Luis Pedro Martins, arrancó este año reclamando la realización de un proyecto para acometer una drástica ampliación del Sá Carneiro, y evitar así sumirse en décadas de discusiones como viene ocurriendo con el caso de Lisboa, una terminal totalmente insuficiente para atender a los más de 35 millones de pasajeros anuales recién alcanzados.

El dirigente del sector turístico del norte del país vecino asegura que el aeropuerto de Oporto cuenta con la ventaja de **poder llegar a mover 40 millones de pasajeros sin cambiar de emplazamiento, y encajar en su superficie, además, la estación de la alta velocidad ferroviaria prevista para el año 2032, dentro de la línea en la que quedarán conectado todo el eje atlántico, desde Lisboa a A Coruña**.

Pasajeros:

Barajas: 70 millones

Lisboa: 31 millones

Oporto:

3,1 millones en 2005

7,0 millones en 2014

16,0 millones en 2025

Villanubla: 192.000

Población:

- Madrid: 7,3 millones
(area Metropolitana): 7,3 millones

- Oporto: 232.000
(area Metropolitana): 1,7 millones

- Lisboa: 545.000
(area Metropolitana): 2,9 millones

- Valladolid: 304.000
(Area M.: 414.000)
23 municipios

Introducción

6 | A FONDO | Domingo, 21 de enero del 2018 | La Voz de Galicia

EL RENACER AL OTRO LADO DE LA «RAIA»

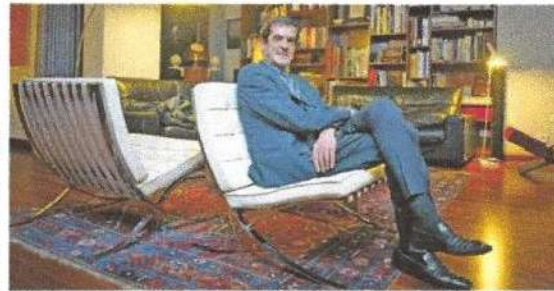
RUI MOREIRA PRESIDENTE DE LA CÁMARA MUNICIPAL DE OPORTO

«El AVE de Oporto es Vigo, y a la vez el aeropuerto de Vigo tiene que ser Oporto»

El alcalde habla de su modelo de ciudad y de cómo el norte de Portugal y Galicia han de estrechar relaciones

La Voz Portugal
MANUEL GONZÁLEZ
VÍCTOR VILLALBA (FOTO)

La luz abandona Oporto siempre no en invierno. Son pocos más de las nueve de la noche de un martes. No circulan muchos coches por la puntera residencial de la avenida de Boavista. Rui Moreira (Oporto, 1956) recibe en su casa del mismo modo que su ciudad se abre a los extranjeros, que quieren convertirse en habitantes de la urbe invista. Y de la misma forma que tiende la mano del «norte



Rui Moreira, independiente, es un gran amante del arte, como se observa en su casa de ambiente de artista de bohemio.

21 Enero 2018

político, precisa de una ciudad confortable e interesante. Hay dos tipos de ciudades: las que son capaces de entender ese cambio y las que no. Entonces (que qué resulta importante: la cultura). Porque es el consenso de esta nueva sociedad. En la que va a cambiar ese modo de participar en la ciudad. No vamos a ser su los más ricos, sino que tenemos la mejor industria, no somos los más pobres, no somos los más pobres... (Algo enmudece). Cultura. Es un poco lo que en España llaman la llamada de Albaladejo. «Y han señalado al genio y les ha dado un premio, pero ha quedado de queificación, ese es el proceso de transformación en el que el barrio de las plazas a la población local. «Es el momento de la ciudad. En el 2013, según con tres años de poder del socialdemócrata Póli Aporado por los socialistas, fue proclamado presidente de la Cámara Municipal. El año pasado repitió su victoria, ya con mayoría absoluta. Sobre una mesa azul colocada frente a él, una estatua donde conviven libros, catálogos de arte y un cuadro de Tati, reposa una foto de un niño que él mismo pintó. Pero que el niño con el que apuñala la su segunda infancia su idea de ciudad. «No hay duda de que Oporto ha dado un vuelco...» «Estamos volviendo a la urbe del XIX, donde el espacio social de comunicación era la plaza. No nos contentamos con la información que nos llega por la televisión o los periódicos, queremos participar, producir la información y comunicarla. Esta transformación coincide con «cambios

es que la persona que llegan sean ciudadanos que se integran totalmente, que participen activamente, que vivan aquí... No estoy interesado en que sea una ciudad de vacaciones. No vemos la República Portuguesa. La idea de gentrificación es una idea absurda de una izquierda reaccionaria que habla cada vez más de un fenómeno que no existe. «Hay mucha gente que durante la crisis se fue. ¿Está regresando? «Está viniendo en el campo de la salud y de los ciudadanos primarios. Pero fundamentalmente, en el terreno de las nuevas tecnologías. Las empresas de ese sector descubrieron que es más fácil venir a Oporto que contratar ingenieros de aquí. «Brevemente. Porque además pagan impuestos en la ciudad. «Cuando hablo con empresas que quieren contratar ingenieros aquí les digo: «Precedentes llevamos a Londres, donde tienen pagaderos 3.000 o 4.000 euros. «Para los ciudadanos no hay fronteras. Me siento mejor en Sanxerxo que en el Algarve. «Hay abierto diálogo con Feijóo. Con el alcalde de Vigo, no, porque quiere tenerlo todo. «Hay abierto diálogo con Feijóo. Con el alcalde de Vigo, no, porque quiere tenerlo todo. Está perdiendo. Siempre es un poco aburrido. «Las sinergias pueden ser un arma de doble filo. «Claro. Tenemos que construir. Nosotros seguimos construyéndolas con A Coruña porque está a una distancia comoda

bra, pero además no queremos ir. ¿Quieren venir a Oporto? Pagan la mitad. Las oficinas son más baratas, la gente está contenta, pero también es una ciudad interesante para todos los hijos. Volvemos a lo de la ciudad confortable segura. (La conversación surge temas diversos. Para de la idea de ciudad al arte comentando obras como las de Julio Saraceni que cuelgan de una de las paredes del salón. Y cómo se desemboca en Galicia. En lo interesante que sería colaborar en materia de infraestructuras). Hay veinte años en el momento de la primera infraestructura en Santiago, el segundo Vito el tercer Vito el cuarto. A Coruña. Oporto tiene más posibilidades que la red de Barcelona. ¿Por qué? Porque fue una inversión muy interesante. Hay vuelos a todo el mundo y en menos de una hora de distancia. Transmision, capacidad increíble, porque cuando el AVE. No tenemos el AVE de Galicia porque tenemos el AVE de Galicia. Galicia está aquí al lado. Tenemos que hacer una línea de alta velocidad. «Colaborar? «Dicho AVE a Galicia, porque la gente quiere. «Con Feijóo, sí. Con el alcalde de Vigo, no. Porque quiere tenerlo todo. Está perdiendo. Siempre es un poco aburrido. «Las sinergias pueden ser un arma de doble filo. «Claro. Tenemos que construir. Nosotros seguimos construyéndolas con A Coruña porque está a una distancia comoda

Cuando la competencia está una distancia comoda (dos horas y media, o tres, no tiene problema. Cuando estás a una distancia muy pequeña, así lo es, y puedes decir que me gusta. Pero el AVE. El Gobierno y seguía continúa hablando de En Oporto nosotros decimos que no. Porque lo tenemos en V. El AVE. Precisa absolutamente de la presión de los portugueses que viven en el norte, que a 2.5 millones. Nosotros vemos que decir que el AVE de Oporto es Vito y que el aeropuerto Vigo tiene que ser Oporto, pero que el aeropuerto de Vigo, y lo que es un problema político para mí, no existe, no son condiciones. Ahora vamos a crear sobre los dos países. «Y es un puerto fantástico, con un conculción natural que Oporto tiene. Porque de Oporto, Galicia es un puerto fantástico. «¿Son complementarios? «Sí. Prevedo en grande de Portugal, no, como Valencia, los dos han son un puerto porque están a una hora de distancia. No es nada. «¿Cree que el AVE de Oporto es un arma de doble filo? «Sí. Prevedo en grande de Portugal, no, como Valencia, los dos han son un puerto porque están a una hora de distancia. No es nada. «¿Cree que el AVE de Oporto es un arma de doble filo? «Sí. Prevedo en grande de Portugal, no, como Valencia, los dos han son un puerto porque están a una hora de distancia. No es nada.

21 Enero 2018

«El AVE de Oporto es Vigo, y a la vez el aeropuerto de Vigo tiene que ser Oporto»
MARÍA CEDRÓN
INTERNACIONAL

María Cedrón / Vitor Mejuto

El alcalde habla de su modelo de ciudad y de cómo el norte de Portugal y Galicia han de estrechar relaciones

21 ene 2018 . Actualizado a las 13:30 h.

La luz abandona Oporto temprano en invierno. Son poco más de las nueve de la noche de un martes. No circulan muchos coches por la parte más residencial de la avenida de Boavista. **Rui Moreira (Oporto, 1956)** recibe en su casa del mismo modo que su ciudad se abre a los extranjeros que quieren convertirse en habitantes de la urbe invicta. Y de la misma forma que tiende la mano del «norte de Portugal» a Galicia para estrechar una relación de la que, insiste, solo pueden salir beneficiados ambos territorios. Porque «hoy no sabes dónde está la frontera». «Tenemos que construir sinergias».

Nacido en el seno de una familia dedicada a los negocios, los diversos cargos que, más allá de su relación con el sector del transporte marítimo o el inmobiliario, ocupó en universidades e instituciones públicas lo convirtieron en una persona muy popular. Por no hablar de sus triunfos como regatista o su fama como comentarista futbolístico. Dio el salto a la política como independiente porque quería vivir en una ciudad «confortable e interesante». Contra todo pronóstico, en el 2013 acabó con trece años de poder del socialdemócrata PSD. Apoyado por los socialistas, fue **proclamado presidente de la Cámara Municipal**. El año pasado **repitió victoria, ya con mayoría absoluta**. Sobre una mesa auxiliar colocada frente a una estantería donde conviven libros, catálogos de arte y un cuadro de Dalí, reposa una foto de un mitin que dio en campaña. Pero quizá el martillo con el que apuntaló su segundo triunfo fue su idea de ciudad.

-No hay duda de que Oporto ha dado un vuelco...

-Estamos volviendo a la urbe del XIX, donde el espacio social de comunicación era la plaza. Ya no nos contentamos con la información que nos llega por la televisión o el periódico, queremos participar, producir la información y comunicarla. Esta transformación conlleva un cambio político, precisas de una ciudad confortable e interesante. Hay dos tipos de ciudades: las que son capaces de entender ese cambio y las que no. Entonces ¿por qué resulta importante la cultura? Porque es el cimiento de esta nueva sociedad. Es la que va a cambiar ese modo de participar en la ciudad. No vamos a ser ya los más ricos ni los que tenemos la mejor industria, no somos los más jóvenes, no somos los más guapos... ¿Qué tenemos? Cultura. Es un poco lo que en España llaman la lámpara de Aladino.

-Y han soltado al genio y les ha traído turismo, pero hay quien habla de gentrificación, ese proceso de transformación en el que el turismo desplaza a la población local.

-Ese dramatismo ligado al turismo es una conversación aburrida. Oporto siempre fue una urbe gentrificada. Por ingleses, alemanes, franceses. Luego, en el siglo XX, por los portugueses que regresaron de Brasil... Pero la peor gentrificación fue en los años

setenta, ochenta y noventa, cuando la ciudad perdió 150.000 habitantes. Los que se quedaron fue porque no podían irse.

-¿La emigración es la peor gentrificación?

-Claro. En el 2007 o el 2008 esto era una ciudad fantasma. No había actividad cultural, el centro histórico estaba abandonado. Era como un Donuts. En el centro no había nada. Puedes preguntarme si no me gustaría que quienes repueblan la ciudad fueran de Oporto. Pues claro, pero...

-Pero no hay natalidad suficiente.

-Exacto. Por tanto, lo importante es que las personas que llegan sean ciudadanos que se integren totalmente, que participen activamente, que vivan aquí... No estoy interesado en que sea una ciudad de vacaciones. No somos la República Dominicana. La idea de gentrificación es una idea aburrida de una izquierda reaccionaria que habla cada vez más de un fenómeno que no existe.

-Hay mucha gente que durante la crisis se fue. ¿Está regresando?

-Está volviendo en el campo de la salud y de los cuidados primarios. Pero, fundamentalmente, en el terreno de las nuevas tecnologías. Las empresas de ese sector descubrieron que es más fácil venir a Oporto que contratar ingenieros de aquí.

-Interesante. Porque además pagan impuestos en la ciudad.

-Cuando hablo con empresas que quieren contratar ingenieros aquí les digo: «¿Pretendes llevar ingenieros a Londres, donde tienes que pagarles 3.000 o 4.000 libras, pero además no quieren ir? ¿Quieres venir a Oporto? Pagas la mitad, las oficinas son más baratas, la gente está contenta, pero también es una ciudad interesante para ti o tus hijos». Volvemos a lo de la ciudad confortable, segura. [La conversación surca temas diversos. Pasa de la idea de ciudad al arte comentando obras como las de Julião Sarmento que cuelgan de una de las paredes del salón. Y, cómo no, desemboca en Galicia. En lo interesante que sería colaborar en materia de infraestructuras]. Hace veinte años en el noroeste peninsular el primer aeropuerto era Santiago; el segundo, Vigo; el tercero, Oporto; el cuarto, A Coruña. Hoy Oporto tiene más pasajeros que los tres de Galicia juntos. ¿Por qué? Porque fue una inversión muy interesante. Hay vuelos a todo el mundo y estamos a una hora de distancia. Tenemos una oportunidad increíble, porque vosotros tenéis el AVE. No queremos el tren rápido porque tenemos el AVE de España. Galicia está aquí al lado. Tenemos que buscar una forma de completar.

-¿Colaborar?

-Decir AVE a Galicia, aeropuerto en Oporto.

-¿Y hay abierto diálogo?

-Con Feijoo, sí. Con el alcalde de Vigo, no. Porque quiere tenerlo todo. Está perdiendo. Entonces es un poco aburrido.

-Las sinergias pueden ir en ambas direcciones.

-Claro. Tenemos que construirlas. Nosotros seguimos construyéndolas con A Coruña porque está a una distancia cómoda. Cuando la competencia está a una distancia

cómoda (dos horas y media, o tres), no tienes problema. Cuando estás a una distancia muy pequeña, no lo es. Soy partidario de decir que no queremos el AVE. El Gobierno portugués continúa hablando de él. En Oporto nosotros decimos que no. Porque lo tenemos en Vigo. El AVE precisa absolutamente de la presión de los portugueses que viven en el norte, que son 2,5 millones. Nosotros tenemos que decir que el AVE de Oporto es Vigo, y que el aeropuerto de Vigo tiene que ser Oporto, porque el aeropuerto de Vigo, y esto sé que es un problema político para mí, no existe, no tienes condiciones. Ahora vamos a precisar sobre los dos puertos. Vigo es un puerto fantástico, con unas condiciones naturales que Oporto no tiene porque el puerto de Leixões es un puerto artificial.

-¿Son complementarios?

-Sí. Pensando en grandes puertos, como Valencia, los dos juntos son un puerto porque están a una hora de distancia. No es nada.

-¿Habría que afianzar más todas esas sinergias?

-Hoy los productos gallegos son conocidos en Portugal, y para nosotros, consumidores del norte, es normal comer y beber productos que llegan de Galicia. Para los gallegos, también. Los ciudadanos han entendido que no hay fronteras, los políticos, que las hay. Creo que esta euronregión es más de los ciudadanos que de los proyectos políticos. Me siento mejor en Sanxenxo que en el Algarve.



Imagen de los andenes de la estación de Oriente, de Lisboa, ciudad que será el centro de la alta velocidad portuguesa. BRAIS SUÁREZ

Madrid y Lisboa se alían para que la alta velocidad portuguesa no priorice Galicia

Ayuso y el alcalde lisboeta presionan para impulsar la conexión entre capitales

PABLO GONZÁLEZ
REDACCIÓN / LA VOZ

Casi todas las líneas de alta velocidad en España se organizan de forma radial con Madrid como centro. Tal vez creje auténtico entre A Coruña y Vigo y el corredor mediterráneo sean las únicas conexiones que se escapen de esta fuerza centripeta, un diseño inspirado en Francia y que se ha venido cocinando desde la llegada de los Borbones, que querían convertir Madrid en otro París, en el inicio y el fin de todos los caminos. En los días previos a la licitación del primer tramo de la línea de alta velocidad Lisboa-Oporto, un trazado que tendría continuidad hacia Galicia, hubo una cierta concertación entre la presidenta de la Comunidad de Madrid, Isabel Díaz Ayuso, y el alcalde de Lisboa, Carlos Moedas, para reivindicar la prioridad de la conexión entre capitales ibéricas frente a la del norte, un viraje para vertebrar el país vecino a través de sus dos principales ciudades que desde sus inicios adoptó el Ejecutivo socialista de António Costa. Incluso llegaron a dar más relevancia al fe-

rrrocarril con Salamanca que con Madrid. La derecha lusa (PSD, en la familia popular europea como el PP) optó por apoyar la licitación para evitar la pérdida de los proyectos, pero teniendo claro que si hay que priorizar una línea sería la que comunicaría las capitales española y portuguesa.

El principal valedor de esta tesis es el alcalde lisboeta. «Es incomprensible que la alta velocidad no se inicie uniendo las dos capitales de la Península», dijo Moedas, que en cualquier caso no niega la necesidad de la línea del norte. Ayuso, por su parte, tiene esta conexión en el cenit de sus reivindicaciones en infraestructuras, junto con la mejora de la red de cercanías y la ampliación del aeropuerto de Barajas. Ambos políticos llegaron a defender juntos esta tesis en un encuentro reciente.

El diputado del BNG en el Congreso, Néstor Rego, se refirió esta semana directamente, durante la comparecencia parlamentaria del ministro Óscar Puente, a la consolidación de una suerte de lobi de la derecha hispano-lusa con el objeto de presionar para que Madrid-Lisboa sea la prioridad, en detrimento



Isabel Díaz Ayuso reclama al Gobierno que impulse la conexión Madrid-Lisboa



El alcalde de Lisboa, Carlos Moedas, prefiere antes el tren a Madrid que a Oporto

to de la alternativa gallega. A favor de esta conexión estarían los avances en el lado español con la alta velocidad extremeña, aunque también en la vertiente gallega hay una línea entre Vigo y A Coruña. También en Portugal, el tramo que conectaría con Extremadura, entre Elvas y Évora, es el único que está en ejecución.

Al margen de las reservas identitarias lusas por el miedo a que el ferrocarril contribuya a convertir Portugal en un satélite de España, los estudios de demanda demuestran que la potencialidad para atraer viajeros del eje entre Oporto y Lisboa es «diez veces

superior», aseguró el secretario de Estado de Infraestructuras de Portugal, Frederico Francisco. Los sondeos registran que habría cerca de 12 millones de pasajeros anuales para Oporto-Lisboa frente a un millón y medio entre la capital lusa y Madrid. El flujo económico y de personas en la frontera con Galicia es muy superior a otros enlaces fronterizos, sin mencionar los importantes lazos culturales.

La opción que tomó en su momento el Gobierno de Costa fue en clave estratégica. No solo se trata de vertebrar el país a través de sus principales ciudades. También pesó el objetivo de convertir el aeropuerto de Sà Carneiro, en Oporto, en la referencia para las conexiones internacionales para todo el noroeste de España, en detrimento de otros hubs aeroportuarios como Madrid. Es por tanto la opción más estudiada en las coordenadas relativas a la rentabilidad social de la infraestructura. En cualquier caso, las elecciones nacionales de marzo marcarán el rumbo de estos proyectos en los próximos años, pues dependerán de quién gobierne el país vecino.

28 Enero 2024

Oporto se lanza a captar viajeros coruñeses a destinos norteamericanos

Oferta ir a Estados Unidos y Canadá evitando el vuelo A Coruña-Madrid. El ida y vuelta a Montreal se lanza a 388 euros, Miami a 439 y Orlando a 565

CARLOS PUNZÓN
REDACCIÓN / LA VOZ

Air Canadá desplegó ayer en A Coruña, en un acto con agencias de viaje y mayoristas, su apuesta por el aeropuerto de Oporto con la ruta a Montreal que estrenará el 5 de junio. Ya lo había hecho en Vigo hace un mes, dando contenido a la estrategia del Sá Carneiro de captar aún más viajeros en Galicia con las posibilidades que, a mayores de sus vuelos a destinos europeos, africanos y la puerta abierta con Estambul hacia Asia, va incrementando progresivamente en América y, en concreto, en favor del norte de dicho continente.

El aeropuerto de Oporto trata de atraer a los viajeros gallegos que desde A Coruña o las otras dos terminales aéreas de la comunidad siguen considerando Madrid-Barajas como nudo indispensable de distribución de sus vuelos al resto del mundo. El Sá Carneiro oferta eludir ese trayecto interno (A Coruña-Madrid) con sus vuelos directos desde Oporto a Boston, Newark (Nueva York), Toronto y ahora Montreal, como para Latinoamérica hace con las plazas brasileñas de Campinas, Río de Janeiro, São Paulo y Recife. Dichos aeropuertos tienen en su mayoría consideración de nudos de notable distribución internacional en su propio continente y fuera de él, baza que no hace más que jugar en favor de la captación en Galicia de viajeros que tratan de llegar a destinos inalcanzables desde la comunidad, incluso con dos escalas.

Air Canadá pulsó ayer esa tecla de la conectividad directa, o más cómoda, en la presentación que



Interior de la clase internacional de un avión de Air Canadá, aerolínea que se estrena en Oporto en junio.

realizaron sus directivos en un encuentro organizado en A Coruña por la Asociación Corporativa de Agencias de Viajes Especializadas (Acave). Para incentivar su arranque en Oporto, la aerolínea de bandera canadiense ha trasladado en forma de oferta de lanzamiento a su tabla de precios un ejemplo de lo que permitirán los vuelos que tres veces por semana partirán del Sá Carneiro, con el mismo número de frecuencias en sentido contrario.

Desde hoy y hasta el 10 de mayo será posible adquirir a través de las agencias de viaje billetes a Montreal por 388 euros ida y vuelta, con tasas aeroportuarias incluidas. Pero además, también volar con escala en dicha pista a Toronto por 382 euros o a Vancouver por 720. La oferta traspasa

sus fronteras y se adentra en territorio estadounidense al rebajar hasta 439 euros los vuelos de ida y vuelta por persona a Miami, por 511 a Washington y 656 a Orlando, epicentro del universo Disney. La promoción rige para los vuelos contratados del 8 al 30 de junio y del 25 de agosto al 30 de septiembre.

Comparación de precios

Desde Madrid, el vuelo a Toronto se vendía ayer entre 518 y 738 euros, importe al que habría que sumar el del vuelo a Barajas desde A Coruña. En el caso de la capital de Estados Unidos, los precios para este verano oscilan desde Madrid entre 620 y 698, y para Miami lo hacen entre 679 y 705, con varios de estos ejemplos con escalas intermedias añadidas.

Seattle, Los Ángeles, Chicago o Boston son otros de los destinos estadounidenses que Air Canadá cubre desde Montreal y que ahora acerca la pista lusa.

Los responsables de la aerolínea añadieron ayer en A Coruña otro acicate para que los viajeros gallegos utilicen el aeropuerto portugués para volar a Estados Unidos con parada en Montreal: el equipaje se factura de manera directa al destino final, en lugar de tener que ser verificado en una escala intermedia ya dentro de Estados Unidos, junto a la autorización electrónica obligatoria, la denominada ESTA. Eso sí, para cualquier conexión en Canadá habrá que contar previamente con el permiso canadiense ETA, que se otorga en 24 horas y por unos siete dólares.

1 Mayo 2025

RUI ALVES DIRECTOR DEL AEROPUERTO DE OPORTO

«El mercado gallego es absolutamente fundamental para el Sá Carneiro»

Cree que cuando llegue la alta velocidad podrá servir a toda la eurorregión

BRAIS SUÁREZ
OPORTO / E. LA VOZ

En el 2004, el aeropuerto Francisco Sá Carneiro, de Oporto, completaba una ambiciosa reforma y alcanzaba un tráfico cercano a los tres millones de pasajeros anuales. En constante remodelación, ahora supera las cien rutas y ya roza los 16 millones de pasajeros, que lo sitúan como la mayor terminal del noroeste peninsular. Y Galicia es su área de influencia directa. Desde el ventanal del despacho de su director, Rui Alves, se observa que apenas pasa un minuto entre cada despegue y aterrizaje. Es un buen lugar para hablar con él del «fantástico cambio» que ha experimentado el aeródromo desde que, allá por 1987, comenzó su carrera profesional en esas instalaciones: «Tras la reforma del 2004 lo siguiente fue atraer aerolíneas y aumentar el área de influencia. Hubo una gran revolución a partir del 2013, cuando Vinci [grupo francés] se hace con la gestión y se empiezan a generar sinergias con sus aeropuertos. El último ejemplo es la ruta a Cabo Verde».

El Sá Carneiro, añade, tiene los tres elementos para que un aeropuerto crezca: «Más tráfico de negocios, más tráfico de visitas de familiares y amigos, y turismo. Aumentan muchísimo las llegadas, pero la región también tiene mayor poder adquisitivo y crecen las salidas. Esto se aplica a la ciudad, la región Norte y Galicia».

—¿Y qué representa para ustedes el mercado gallego?

—Es absolutamente fundamental. Nuestros estudios apuntan a que entre el 5 y el 10 % de los pasajeros declaran que tienen como destino Galicia. Cuando les decimos a las compañías aéreas que estamos al lado de Vigo, ellas lo aprecian, y por eso siempre hacemos la promoción, incluyendo el norte de Portugal y Galicia.

—¿Es el crecimiento del aeropuerto lo que aumenta el turismo o fue la demanda turística lo que permitió semejante salto?

—Van de la mano. Es muy interesante para un turista llegar aquí y poder visitar varios puntos, incluyendo Galicia, con los caminos de Santiago como gran atractivo. Nuestros estudios de mercado indican que el Camino atrae a pasajeros de fuera de Europa, como surecoreanos y australianos que buscan turismo religioso, unido a Fátima o Braga. Nos gusta atraer todo ese tráfico, porque en términos de negocio no



Rui Alves en su despacho del Sá Carneiro, desde donde observa las llegadas y salidas de aviones. BRAIS SUÁREZ

«Es interesante para un turista llegar aquí y poder ir a lugares como Galicia»

«Un amplio mercado de bajo coste no impide crecer en lo demás»

«Ryanair fue un gran impulso desde el 2015. Es exigente y hace una gran apuesta por Oporto»

hay frontera, tratamos a todos por igual. Un aeropuerto de este nivel permite atraer compañías aéreas con un plan ambicioso de incentivos.

—¿En qué consisten los incentivos? ¿Tienen financiación pública para nuevas rutas?

—Es un plan para cualquier compañía que cumpla los criterios, con financiación de Vinci-ANA [el gestor aeroportuario]. Son incentivos por volumen de pasajeros transportados en las nuevas rutas o por nuevas compañías. Necesitan apoyos al principio, pero dejamos de estimular lo que tiene potencial comprobado. Por su parte, el Estado y Turismo de Portugal hacen el esfuerzo de promocionar las rutas. Esto se suma a una buena infraestructura, una región con potencial, eventos internacionales... Y las aerolíneas muestran interés.

—Ryanair supone un tercio de su tráfico. ¿Hay dependencia de ellos y del bajo coste?

—Fue un gran impulso desde el 2015 y su papel es fundamental. Son exigentes, muy profesionales y realizan una gran apuesta por Oporto: tienen un hangar de mantenimiento y construyen otro porque saben que este es uno de sus grandes destinos en su red europea. Luego vinieron Transavia, Easyjet, Vueling, Wizzair... Pero no solo bajo coste. Otras compañías entendieron el potencial y pasamos a tener muchas más frecuencias de AF, Iberia o KLM. Entre el 2019 y el 2024 crecimos en tráfico interno un 10 % y en el internacional un 23,4 %.

Ya aumentan más los pasajeros que los movimientos de aeronaves, porque estas son más grandes y van más llenas, lo que hace las rutas muy rentables y atrae a más compañías.

—¿Cómo diversificarán la oferta?

—Un amplio mercado de bajo coste no impide el crecimiento de lo demás, con más destinos y segmentos. Tenemos estudios que muestran potencial para más rutas. El año pasado, con casi 16 millones de pasajeros, superamos en un 5 % el año anterior. Para este verano ya hemos anunciado 12 nuevas rutas, seis de ellas internacionales. Crecemos con muchas compañías. Eso es importante. Una vez conectados con las grandes ciudades europeas, el objetivo es hacerlo con América, Oriente Próximo y el sur de Asia.

—Turismo de Portugal pretende

atraer visitantes con mayor poder adquisitivo, en vez de más turismo. ¿El aeropuerto acompaña ese proceso?

—Claro, cuando haces un viaje internacional, vienes para más tiempo, con otro poder adquisitivo. Naturalmente, importa el crecimiento del mercado estadounidense, Canadá, Brasil... Y con Turkish, que tiene 15 vuelos semanales a Estambul, queremos llegar a pasajeros de India, Extremo Oriente, países del golfo, Australia... Elevará el nivel de gasto de ese tipo de turista, que visitará la ciudad, pero también la región y Galicia. Para ellos son distancias muy cortas.

—La movilidad regional cambiará mucho durante la próxima década con la alta velocidad ferroviaria, y el Sá Carneiro tendrá una estación...

—Será una de las paradas más importantes y nos permitirá conectar la eurorregión [Galicia-norte de Portugal] fácilmente. Toda la región tendrá muy fácil despegar desde aquí, y los pasajeros que lleguen también podrán moverse por toda la zona.

—¿Cuáles son sus socios más importantes en la región para perfilar su estrategia?

—Servimos a la región y trabajar en conjunto es esencial. Estoy en la dirección de la Asociación de Turismo, con la que cooperamos para atraer nuevos mercados y hacer promoción. Tenemos un consejo consultivo con la industria, turismo, universidades, el área metropolitana... Y nos complementamos con los otros aeropuertos portugueses y los de la propia Vinci.

«No cerramos la puerta, pero apenas hay contacto con los aeródromos de Galicia»

El director del Sá Carneiro habla de la importancia de trabajar en conjunto.

—¿Hay diálogo con los aeropuertos gallegos?

—Últimamente no ha habido. No cerramos la puerta, pero apenas hay contacto.

—Este verano se espera su plan maestro de inversión hasta el 2026, ¿qué es lo fundamental?

—Debemos marcar la visión. En general invertimos constantemente, con mejoras en lo visible y lo invisible. Por ejemplo, hemos invertido 50 millones en la pista y hay obras todas las noches durante 15 meses. También acabamos de lanzar la web store.ana.pt, para reservar y pagar servicios extras. Nos preparamos para un salto de capacidad importante.

—¿Cabe pensar en una nueva pista para evitar colapsos como los de Lisboa? ¿Cuál es su margen de crecimiento?

—El objetivo es siempre satisfacer la demanda de la región, incluyendo Galicia, y las nuevas tecnologías nos permiten ampliar capacidad sin perder calidad. Invertiremos en biometría para agilizar el embarque y ser más eficientes. Venimos de implementar un sistema nacional de IA para mayor eficiencia en la rotación de naves estacionadas. Aún se pueden reducir las separaciones en la aproximación, trabajar en salidas de pista... Pero una segunda pista no tiene mucho sentido; hay mucho margen y ni siquiera sabemos si todo seguirá creciendo tanto. Ahora tenemos 24 movimientos por hora, frente a los cerca de 40 de Lisboa. Su saturación nos ha permitido captar líneas como la de Ethiopian a Adís Abeba.

—Teniendo en cuenta que habrá nuevas conexiones ferroviarias entre España y Lisboa, ¿qué papel juega el tráfico de mercancías?

—Es un aeropuerto esencialmente de pasajeros. Hay algún tráfico de mercancías, importante, pero que no ha crecido mucho. Ahora tenemos una terminal de carga, otra exclusiva de UPS, DHL, ha hecho una fuerte expansión. FedEx ya opera. Siendo una región exportadora, es importante tener estas instalaciones y todas las conexiones que pasen por aquí generarán más tráfico.

Alves no lo sabe, pero su confianza en el aeropuerto está a punto de ser testada: «Parece que se acaba de ir la luz. Tenemos generadores, pero voy a ver qué pasa...». La entrevista acaba abruptamente y lo demás es historia. Mientras que Lisboa tuvo afectaciones en un 50 % de los vuelos, en Oporto la cifra se redujo al 15 %.

4 Mayo 2025

VALLADOLID

Y EL

FUTURO

- Gran **nodo de comunicación** que facilitará la comunicación horizontal del Norte de España (e Iberia).
- Posibilidad de convertirse en **la gran ciudad del norte interior de Iberia**
- Posibilidad de convertir al aeropuerto de Villanubla en el **aeropuerto internacional de Castilla y León**.
- Valladolid: ¿**ciudad integradora** en Castilla y León?
- **Castilla y León** comunidad autónoma con **gigantesco patrimonio**:
 - Material (edificios, lugares etc.)
 - Inmaterial (gastronomía, tradiciones, historia, música, etc.)
 - Paisajístico
 - Energético, económico, etc
 - Región del mundo con mayor número de lugares patrimonio de la humanidad
 - ...



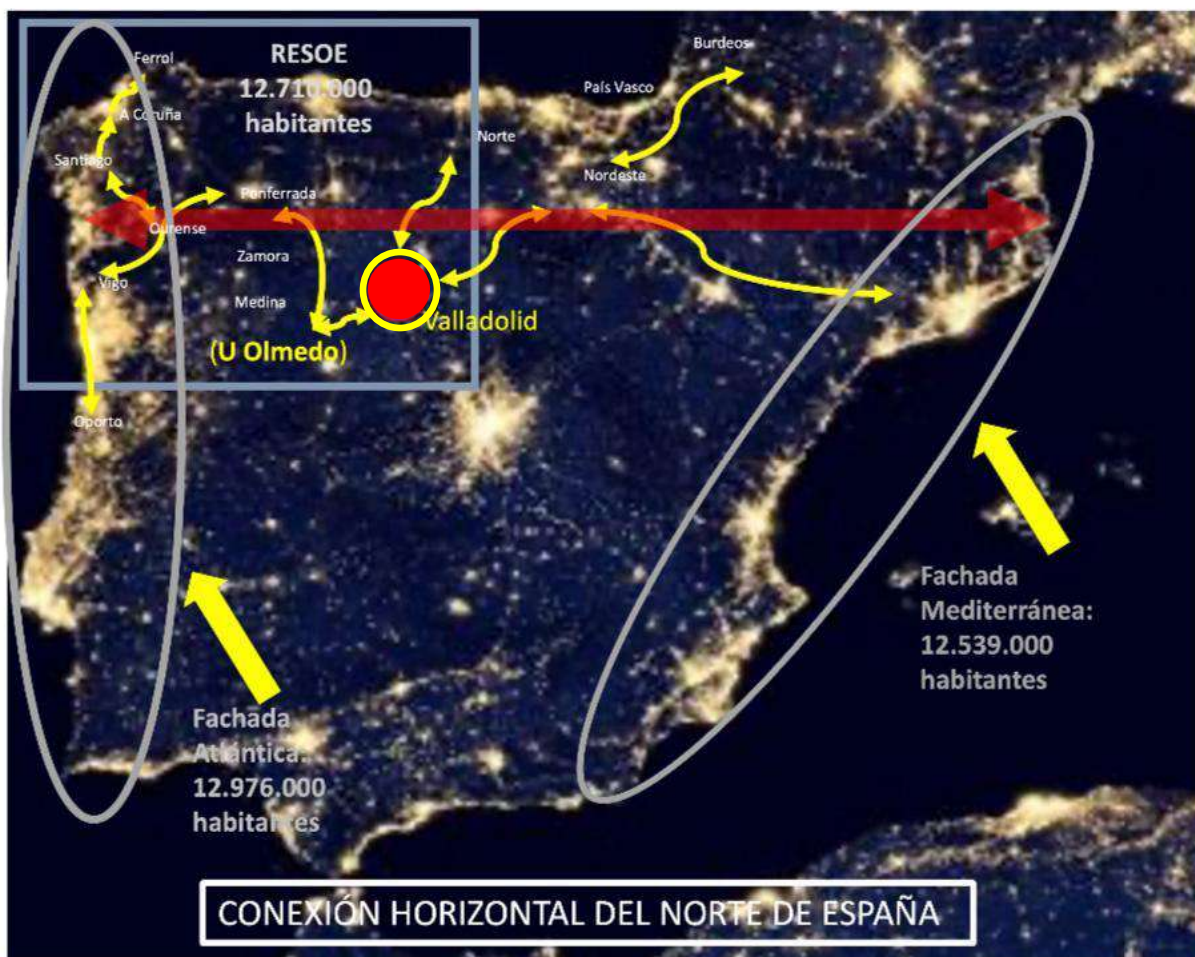


Figura 1: España de noche vista desde el espacio. Valladolid y tamaños de población aproximados de la RESOE, fachadas atlántica y mediterránea de la península ibérica.

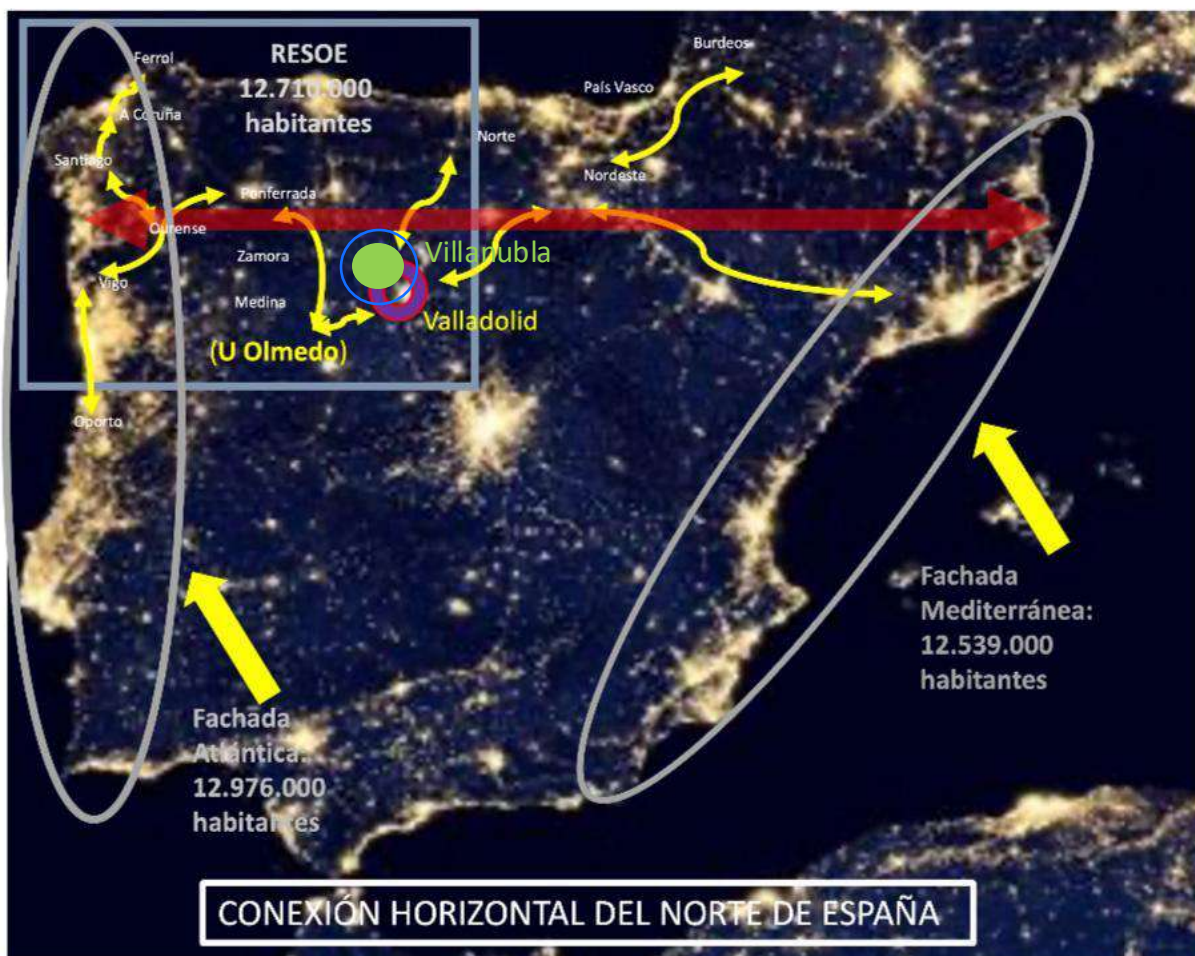
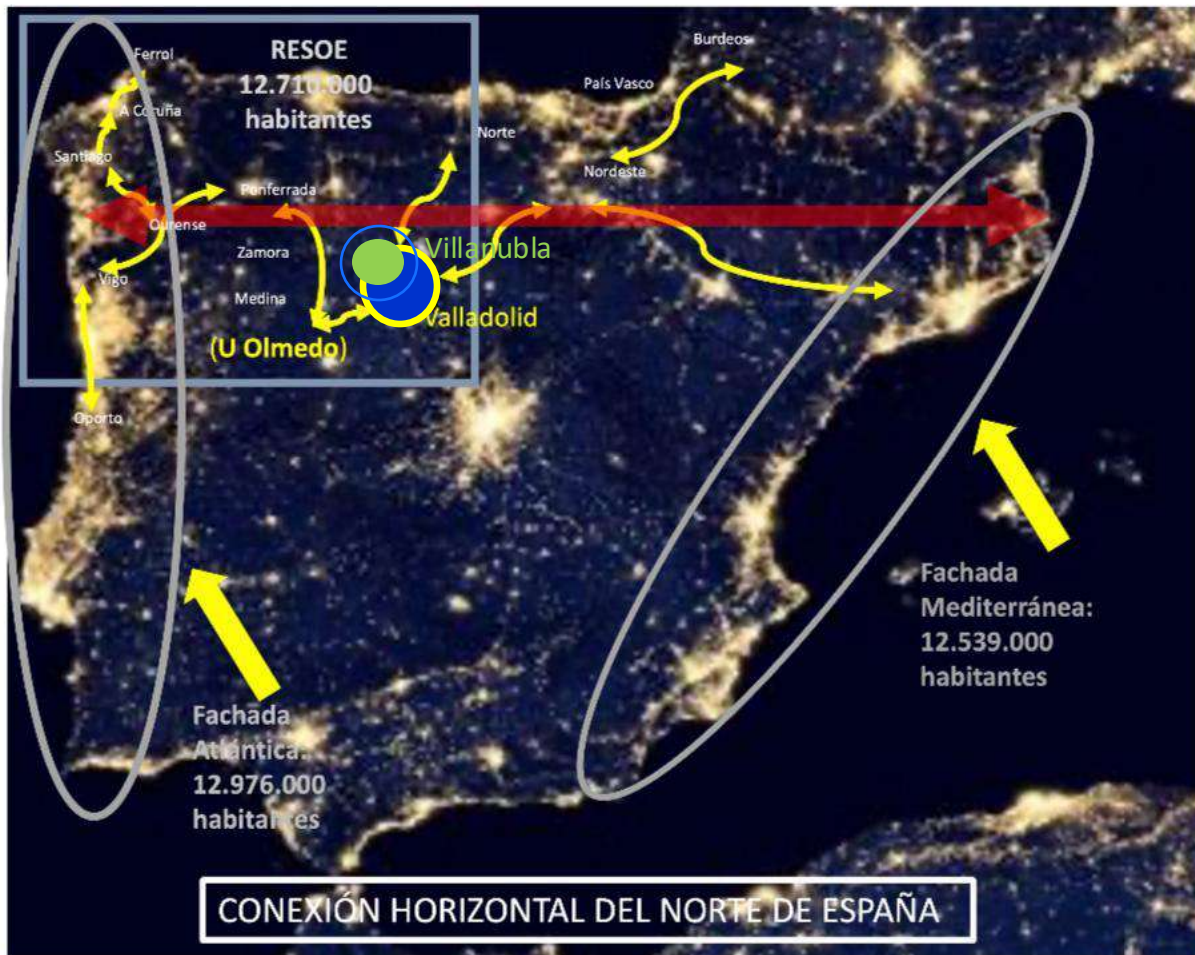


Figura 1: España de noche vista desde el espacio. Valladolid y tamaños de población aproximados de la RESOE, fachadas atlántica y mediterránea de la península ibérica.



FUTURO: Valladolid, la gran ciudad del norte interior de España y el gran nodo conector de comunicaciones por AVE y avión.

Valladolid e Iberia

La “U” de Olmedo

Valladolid e Iberia La “U” de Olmedo

José Pérez Ríos

Catedrático de Universidad

Académico “*International Academy for Systems and Cybernetics Sciences (IASCYS)*”

Consejo de Directores “*World Organization of Systems and Cybernetics (WOSC)*”

Fellow “*Cybernetic Society*” (CybSoc)

rios@uva.es

<https://x.com/COPENSI>

<https://www.linkedin.com/in/jose-perez-rios-35456013/>