

Alta velocidad en Valladolid. Una oportunidad de futuro

El pasado miércoles 23 de noviembre tuvo lugar la primera jornada técnica organizada por el Foro Valladolid Alta Velocidad, que bajo la denominación “Una oportunidad de futuro” permitió conocer, las distintas experiencias relacionadas con la llegada del tren de alta velocidad a otras ciudades españolas.

La inauguración de la jornada contó con la participación de D. Francisco Ledesma García, en representación del Foro, y del Consejero de Fomento de la Junta de Castilla y León, D. Antonio Silván, que destacó durante su intervención la importancia y la oportunidad de este tipo de encuentros, aplaudiendo la iniciativa del Foro y la especial significación de esta obra no sólo para la ciudad, sino también para el conjunto de la región castellano-leonesa.

“Es una oportunidad histórica y de futuro que va a marcar un antes y un después para la ciudad”, dijo, a la que están llamados a colaborar todas las Administraciones, todas las asociaciones sociales, empresariales y vecinales así como el conjunto de ciudadanos a título individual por cuanto el diseño de ciudad que se consiga, será determinante para la mejora de la calidad de vida de todos.

La jornada propiamente dicha constó de dos partes diferenciadas, que no variaron sustancialmente sobre lo previsto, salvo la presencia del Subdirector General de Planes y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, D. Eduardo Molina, y del Concejal de Urbanismo, Vivienda e Infraestructuras del Aytº de Valladolid, D. José Antonio García de Coca, que no pudieron intervenir por compromisos anteriores y excusaron su asistencia.

De la mano de D^a Cecilia Ribalaygua conocimos, con una excelente presentación, las experiencias y los efectos hasta ahora estudiados en lo que ha supuesto la llegada del tren de alta velocidad a Ciudad Real, Puertollano y Córdoba. El trabajo fruto de una intensa campaña de seguimiento e investigación planteaba las similitudes y diferencias que respecto al caso francés se han detectado en la zona.

Una ponencia estructurada en tres partes, nos permitió situarnos ante una realidad cuyos efectos a largo y corto plazo fue desgranando la ponente concluyendo que los efectos a largo plazo todavía no son fácilmente evaluables, hace falta al menos una década más para su análisis pero sin embargo los efectos más inmediatos han permitido valorar positivamente su incidencia en la movilidad de las personas, que ha mejorado notablemente, los impactos sobre la actividad empresarial, que están directamente condicionados por las estrategias locales que se ofrezcan a los empresarios y que en el caso de Ciudad Real ha supuesto simultáneamente a la llegada del tren, su consolidación como capital administrativa, su dotación Universitaria, un cambio relativo respecto a su comunicación en la red nacional de transporte (antes quedaba fuera de las grandes líneas de autovía y ferrocarril) y una mejora en las relaciones con Madrid que según los usos pasa en algunos casos por ser ciudad foco o en otros ciudad satélite de la capital.

A continuación, D^a Pilar Sancho, Directora Técnica de la sociedad Zaragoza Alta Velocidad, con una habilidad y entusiasmo que contagiaron al auditorio, retomando parte de las ideas ya expuestas, coincidiendo con su predecesora, destacó la especial transcendencia que las estrategias locales tienen para definir el desarrollo de la ciudad con las nuevas ofertas de todo tipo.

La medida de la distancia, en una reflexión en voz alta, que se hace por tiempo y no por espacio, le sirvió para situarnos ante la experiencia que Zaragoza esta viviendo en la actualidad. Estar mas cerca en el tiempo no es suficiente hay que completar la accesibilidad interna de la ciudad, que necesita también dinamizarse desde un punto de vista físico, social y económico que fije la población al territorio, marco mas amplio que la simple ciudad de acogida del tren, sin por ello renunciar a los valores intrínsecos que el pasado otorga a cada una de ellas, donde, dijo, “hasta la despoblación en algunos casos puede ser una ventaja”.

El tren de alta velocidad no crea en sí mismo nada nuevo, pero estimula los procesos de renovación urbana, elimina barreras y necesita de la iniciativa empresarial. El tren de alta velocidad es un medio de transporte seguro y sostenible que debe proyectarse no solo a la ciudad que lo acoge si no al territorio próximo, por ello hay que diseñar una serie de proyectos que consigan las sinergias oportunas, no se puede ir por libre, buscando apoyos de los demás para reforzar las potencialidades propias, espacios naturales, casco histórico, o incluso abriendo como lo están haciendo en Zaragoza sus cuatro ríos a la ciudad. Similitud aplicable directamente al caso de Valladolid.

La exposición profusamente ilustrada con diapositivas, dio un repaso a las intervenciones que están en marcha actualmente, manteniendo las estaciones en el mismo lugar, soterrando un tramo de la red de vías y dejando preparado para hacerse en un futuro lo que resta y transformando los terrenos liberados y las sinergias conseguidas, merced a cinco actuaciones complementarias entre sí como son la **Expo 2008 “Agua y desarrollo sostenible”**, La plataforma logística **PlaZa** en una zona de acción de 635 has, la actuación **Rios**, que actúa en los cuatro cursos fluviales y las intervenciones en las zonas junto a las estaciones del Portillo **AC 19** y de la estación intermodal **AC 44**.

Con la experiencia de Bilbao Ría 2000 análoga a las vividas en Zaragoza y a la que se va a producir en Valladolid, da comienzo la tercera de las intervenciones previstas en la jornada.

D. Pablo Otaola expuso el proceso de transformación surgido en Bilbao y su alfoz, analizando con un planteamiento geográfico, histórico y de cambio económico, con la profunda crisis de finales de los 80, las condiciones de partida de la Sociedad, atendiendo a una población de mas de 900.000 habitantes, repartida en 30 municipios, integrada en tres áreas y situada a una distancia no superior a los 12 Km. del mar.

Este Plan con un enfoque global, ya que actúa en todos los campos, trata de hacer partícipes al sector público y privado de sus proyectos, crea en ocasiones sus propias empresas operadoras, tratando de conseguir como principal premisa una gran calidad de la obra pública que ejecuta. Tiene una visión específica, que es la recuperación de la Ría a la que hasta hacía poco se asomaban la mayor parte de las actividades industriales, siderúrgicas y navales sobre todo que han resultado afectadas y han dejado un rastro de abandono y degradación en sus márgenes.

La recuperación del agua vuelve a plantearse aquí nuevamente como un objetivo especial del Plan estratégico. El saneamiento de la ría, atendiendo, recogiendo y tratando en depuradoras los vertidos, la construcción del Metro, obra del arquitecto Norman Foster, que supera a los dos años de su puesta en explotación las expectativas catastrofistas con que nació, la ampliación del puerto, el propio Museo Guggenheim planteado como una iniciativa económica y no cultural han permitido que esta Sociedad creada en el año 1992 a imagen de la que en su día se constituyó

para el Consorcio del pasillo Verde Ferroviario de Madrid haya conseguido cambiar mejorando la imagen del entorno.

Quizás las claves de este trabajo residan en una planificación a largo plazo pero con la puesta en marcha de actuaciones menores, que se inician a corto plazo, que se financian a través de las plus valías que se van generando con los terrenos liberados, que ha contado con una participación tanto pública como privada y que ha sabido transformar los problemas en soluciones.

Con un repaso en imágenes de las intervenciones llevadas a cabo en Abandoibarra, en Ametzola, en la variante sur ferroviaria y las nuevas líneas del Tranvía, termina una interesante exposición con la que se pone fin a la primera parte de la jornada.

Tras la pausa, interviene D. Ignacio Marinas, Director General de Valladolid Alta Velocidad, que comienza agradeciendo al Foro esta oportunidad para intervenir, divulgando la gestión encomendada y hace un repaso, a modo de introducción, del tipo de Sociedades idénticas a la de Valladolid, con compromisos y criterios fundacionales similares que pretenden desde su punto de vista tres objetivos claramente diferenciados, Integración en la ciudad de las obras del ferrocarril, eliminación de las barreras que han supuesto las vías para la ciudad y la mejora intermodal del transporte.

Las actuaciones previstas para Valladolid se materializan en cinco acciones diferentes. Por un lado la ejecución de la Variante este ferroviaria, en segundo lugar el Soterramiento de las vías en el área central, seguidamente, la construcción de la nueva estación intermodal de Campo Grande, en cuarto lugar el traslado de las instalaciones ferroviarias al noreste y finalmente la recuperación y urbanización de las zonas liberadas de la estación de Campo Grande y de las instalaciones de Ariza.

Describe el estado actual en que se encuentra el proyecto ferroviario, con las alternativas en estudio seleccionadas, denominadas opción B y opción C (que resultó desaconsejada por la declaración de impacto ambiental del Ministerio de Medio Ambiente) y la nueva ubicación del polígono ferroviario.

Tras la descripción de la opción B que discurre paralela a la Ronda exterior, las previsiones del tramo a soterrar entre las calles Daniel del Olmo y el Apeadero de la Universidad, confirma que todos los proyectos que afectan a la actuación ferroviaria están licitados y permiten la llegada efectiva del tren de alta velocidad en superficie para el año 2007., coexistiendo durante algunos meses en el trazado Valladolid - Madrid el ancho de vía actual con el UCI. El presupuesto de esta obra ferroviaria supondrá a precios actuales, año 2005, unos 600 millones de €.

La operación urbana se está definiendo actualmente, con una revisión y redacción del Plan General de Ordenación Urbana (PGOU) que dará cabida a las necesidades reales mas amplias de la ciudad y que han dividido en dos partes, una para el avance del planeamiento que se espera disponer a comienzos de enero próximo y otra con la propuesta formal de modificación del PGOU comienzos del verano de 2006, de manera que pudiera estar aprobado a finales del año.

Es un proyecto que presenta ciertas complejidades desde distintos aspectos tanto administrativos, por la dificultad de concertar competencias exclusivas de las Administraciones que intervienen y de hacerse con diligencia, como desde el punto de vista económico financiero ya que obliga a

cruzar distintas fórmulas de financiación que van desde los fondos europeos, hasta la financiación privada resultante de la puesta a disposición de suelo en el mercado inmobiliario.

En suma se trata de armonizar mas de 50 proyectos entre ferroviarios y urbanísticos que además de su definición concreta supondrán una tramitación y puesta en marcha larga. Aprovecha esta ocasión para lanzar una invitación solicitando colaboración ante las expectativas que se avecinan.

Pero estas dificultades no acaban aquí, hay otras de índole política y territorial que van a hacer de Valladolid un referente regional y cuyas consecuencias se medirán en un área metropolitana que abarcará a los municipios situados en un entorno a media hora de la capital.

Desde el punto de vista económico estos proyectos significarán mas de 2.000 millones de € entre inversión ferroviaria (600) y en edificación (1.500) que darán empleo a mas de 2.500 personas entre trabajos directos e indirectos en los próximos 15 años.

Termina su exposición repitiendo en cierta medida las conclusiones apuntadas por los ponentes anteriores que se resumen en conseguir una ciudad compacta y sostenible, que mejore la accesibilidad entre y hacia las trazas liberadas, que consiga una mezcla de usos y usuarios, mediante el impulso de centros de ocio y de negocio con equipamiento tanto público como privado, sin perder de vista un buen diseño arquitectónico y de las infraestructuras urbanas que hagan de Valladolid una ciudad de referencia en el mundo.

Entrando en la última parte de la jornada, D Luis Vidal arquitecto del equipo redactor de la modificación del PGOU hace una singular interpretación de la ciudad sostenible. Mediante algunos ejemplos describe los modelos de ciudad, lineal o circular, de ciudad convencional o compacta según se organice respecto a nodos concretos de ocio, vivienda y trabajo y concluye que el diseño de la ciudad debe hacerse pensando que estamos en un Planeta delicado, que pone a nuestra disposición unos recursos finitos y por tanto necesita cuidarlo.

La última intervención corre a cargo de D. Javier Santos, de Caja-Duero, resume de forma breve lo expuesto destacando los aspectos económicos financieros de este tipo de proyectos. Matiza la especial posición en la que se encuentra el proyecto de Valladolid, en una fase 0 donde solo existe una oferta potencial de suelo disponible, bien situado, que crea unas expectativas económicas pero del que no se cuentan, por el momento, con mas datos.

Este proyecto tiene que crear una sostenibilidad también desde el punto de vista financiero, con garantías suficientes para iniciar ese desarrollo esperado, que dependerá indudablemente de las fórmulas que emplee la Sociedad Valladolid Alta velocidad para liberalizar y ofrecer el suelo y será pues determinante, para obtener la financiación necesaria, ya que alcanzar un grado de autofinanciación como se ha hablado a lo largo de la jornada, siempre necesitará al menos en las primeras fases, del concurso de una financiación externa con garantías que emanarán de los propios proyectos.

Tras un breve turno de intervenciones por parte del público asistente, se declaró clausurada la jornada por D. Gonzalo Jolín en representación del Foro.