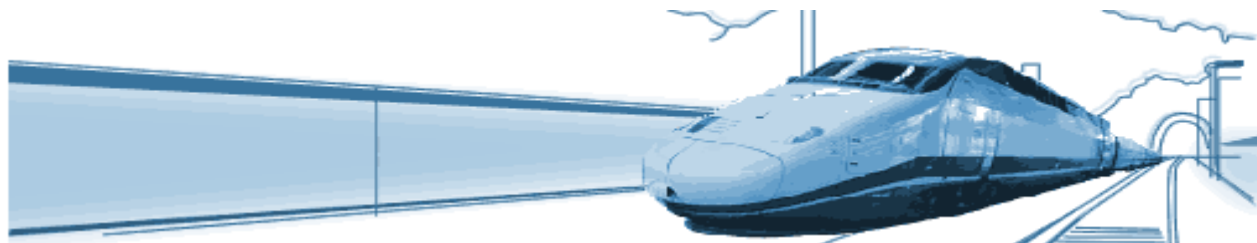


**lunes, 08 de febrero de 2010**



**DOSSIER DE PRENSA DEL SECTOR FERROVIARIO Y  
SS.TT DE UGT CASTILLA Y LEÓN**



**TCM**  
Ferroviarios y  
Servicios Turísticos  
CASTILLA Y LEÓN



## **INDICE**

Pag 3 NOTA DE PRENSA.

Pag 4 LA CRONICA DE LEON **Asturias pide un AVE de calidad y reabre la opción del tráfico mixto**

Pag 5 EL NORTE DE CASTILLA **Las obras del Ave obligan a abrir al tráfico dos desvíos provisionales en Montamarta**

Pag 6 LA CRONICA DE LEON **Blanco no habla sobre el posible retraso de obras por la economía**

Pag 7 LA CRONICA DE LEON **La integración de Feve arrancará a finales de año y costará 50 millones**

Pag 8 EL DIARIO DE LEON **El Centro de Control del AVE costará 12 millones y entrará en servicio en dos años**

Pag 9 LA CRONICA DE LEON **León se impone a Valladolid y Asturias y acogerá el centro de control del AVE**

Pag 10 EL NORTE DE CASTILLA **Renfe mejora su flota con diez trenes eléctricos y tres de diesel nuevos**

Pag 11 EL NORTE DE CASTILLA **Los usuarios del Ave exponen treinta razones para la gratuidad del aparcamiento**

Pag 12 EL DIARIO DE BURGOS **La plataforma alerta de que el Talgo tiene firmada su sentencia de muerte**

Pag 13 EL CORREO DE BURGOS **El puente de Fuente Prior y la urbanización de la vieja estación de Renfe se iniciarán este año**

## SEGUIMOS COSECHANDO EXITOS

El anuncio este fin de semana por parte del ministro Jose Blanco, de la decisión tomada por Adif y ratificada por el gobierno de adjudicar a la ciudad de León el centro de control de la Alta Velocidad del Noroeste, nos ha llenado de satisfacción ya que el Sector Ferroviario y SS.TT de UGT en Castilla y León ha apostado desde hace años por esta ubicación.

Desde UGT nos sentimos orgullosos de ver como nuestras ideas y aportaciones se van constatando poco a poco en realidades tangibles...Muchas reuniones han quedado atrás, y con ellos la polémica suscitada en torno a la definitiva ubicación de este centro desde que en noviembre de 2007 nos reunimos con representantes del PSOE en Valladolid para definirles nuestros planes de futuro buscando su apoyo.

León merecía contar con esta infraestructura no solo por su posición estratégica como nudo de comunicaciones, ni por su trayectoria histórica ferroviaria, sino por la alta cualificación de todos y cada uno de los trabajadores actuales, que con su dedicación y esfuerzo han conseguido una gran capacitación profesional ferroviaria que podrán transmitir a las futuras generaciones de empleados.

Esta carrera que comenzó hace tres años, contó incluso con el respaldo de las Cortes por unanimidad. Todos los partidos políticos destacaron su posición estratégica para disponer del Centro de Control, desde donde se dirigirá la Alta Velocidad entre Madrid y el noroeste.

Nuestras pretensiones siempre han sido y serán la defensa, el mantenimiento y la generación de empleo en nuestra región. El tiempo pone las cosas en su sitio cuando la cordura y la sensatez guía nuestros pasos. Las reclamaciones que hacíamos antaño y por las que hemos trabajado incansablemente van siendo realidades que generan trabajo y riqueza en toda nuestra Comunidad Autónoma

## **Asturias pide un AVE de calidad y reabre la opción del tráfico mixto**

El Pleno de la Junta General del Principado de Asturias aprobó el pasado viernes una proposición no de ley, presentada por el Partido Popular, en la que se reclama que el AVE que una Asturias con la meseta sea de calidad.

Aunque la propuesta se aprobó por unanimidad, PSOE e IU rechazaron la parte de la misma que aboga por que la variante ferroviaria sea exclusivamente para uso de pasajeros. El debate, una vez más, sigue siendo el tráfico mixto a través de Pajares. Mientras el PP asturiano defiende que el trazado entre La Robla y Pola de Lena sea exclusivo para pasajeros; el PSOE e IU, las principales fuerzas del Gobierno de la región vecina, apoyan el uso también para transportar mercancías. El problema parece residir en la calidad del servicio, los populares alegan “intranquilidad sobre la eficacia del transporte de viajeros porque las mercancías necesitan regularidad, las personas rapidez y el AVE es para viajeros”.

### **Encarecimiento del proyecto**

Según el PP, los expertos desaconsejan este tráfico mixto porque el paso de mercancías encarecería el proyecto y haría más complicado el mantenimiento de las instalaciones y, además, éstas estarían expuestas a un deterioro mayor. La idea que se defiende es que el AVE, todavía en construcción, se destine a los viajeros, y que el trazado ferroviario convencional se use para las mercancías, dado que estas no entienden de velocidad sino solo de destinos. Por su parte, el Partido Socialista e IU defienden el tráfico mixto como una pieza clave para las comunicaciones del puerto del Musel con la Meseta.

### **Fomento prometió un AVE mixto**

A pesar de la polémica en torno al tráfico mixto, la puesta en marcha de ambos servicios fue uno de los compromisos que el propio ministro de Fomento, José Blanco, dejó claro en el último cable de los túneles al que asistió. En julio de 2009, y con esta polémica abierta, Blanco manifestó durante el acto que el AVE que recorrerá León y Asturias tendrá un ancho de vía internacional, que se continuará hasta Gijón.

Por otra parte, señaló que también se habilitará un tercer carril adicional dentro del trazado de los túneles de la variante ferroviaria de Pajares, además de en los tramos externos que lo requieran, para el tráfico de mercancías, algo que contribuirá a reforzar el desarrollo económico del Principado de Asturias, dando así salida y entrada a los puertos asturianos.

## **Las obras del Ave obligan a abrir al tráfico dos desvíos provisionales en Montamarta**

Las obras de construcción de la línea de alta velocidad en el tramo entre La Hiniesta y Perilla de Castro obligarán, entre los días 8 y 10, a abrir al tráfico dos desvíos provisionales en la carretera Nacional 630 (Benavente-Zamora), a su paso por Montamarta.

En concreto, los desvíos se realizarán en los puntos kilométricos 257 y 265, según informa la Unidad de Carreteras, que recomienda a los conductores que circulen con precaución.

## **Blanco no habla sobre el posible retraso de obras por la economía**

Su departamento asume el 50% de la reducción del gasto en 50.000 millones

Sin preguntas de los periodistas tras la firma del acuerdo para la integración de Feve. El ministro de Fomento, José Blanco, no quiso concretar las obras de la provincia que podrían verse afectadas por el recorte presupuestario de 50.000 millones planteado por el Gobierno central para los tres próximos años y del que su departamento asumirá prácticamente la mitad.

Blanco sólo se refirió a la llegada del AVE, cuyo plazo se mantiene para el año 2012, ya que todos los tramos se encuentran en ejecución. En cambio, hay otros muchos proyectos que aún no se encuentran tan avanzados y que podrían verse notablemente retrasados por este recorte de las inversiones.

Tal es el caso del tramo central de la autovía entre León y Valladolid, que aún no está licitado a pesar de que los dos restantes ya se están ejecutando.

Lo mismo ocurre con el AVE a Ponferrada, que tendría además continuidad hacia Galicia y con las autovías que unirían la capital berciana con Orense y con La Espina. En esta lista de proyectos que están actualmente en fase de redacción y pueden quedar relegadas en el tiempo al no contar con partidas presupuestarias se encuentran también las autovías comprometidas por el Gobierno para unir León con La Robla y Mansilla con Cistierna.

Finalmente, del departamento encabezado por Blanco dependería la supresión de los peajes en las autopistas hacia Astorga y hacia Asturias, algo que supondría un elevado desembolso por parte de las arcas estatales y más teniendo en cuenta el radical recorte planteado para los próximos tres años.

## **La integración de Feve arrancará a finales de año y costará 50 millones**

Los 100 millones del tranvía saldrán de un plan de inversión pública y privada

Las obras para la integración de la línea de Feve en la ciudad de León arrancarán a finales del presente año y supondrán una inversión de 50 millones de euros distribuidos en tres anualidades.

Así lo anunció ayer el ministro de Fomento, José Blanco, durante la firma del convenio marco para el desarrollo de este proyecto con el presidente de la compañía, Ángel Villalba y el alcalde de la ciudad, Francisco Fernández.

Sin embargo, el convenio no establece modelo de financiación en el caso de la red de tranvía planteada por el Ayuntamiento, cuyo coste rondaría los 100 millones de euros. A pesar de la falta de concreción en este sentido, el ministro sí apuntó que su departamento asumirá parte de este proyecto a través de un plan de inversión pública y privada que ya se está ultimando con el apoyo de las empresas del sector, con los bancos y con otras instituciones como el ICO y el Banco Europeo de Inversiones. “Este modelo garantizará la puesta en marcha en estos tiempos de crisis algunas actuaciones proyectadas siempre que sean sostenibles ambiental y económicamente”, aseguró.

En cuanto al proyecto rubricado ayer, Blanco destacó que su ejecución representará un ejemplo de integración, modernidad y sostenibilidad. En este sentido, apuntó que servirá para cerrar la brecha que actualmente suponen las vías de Feve para la ciudad, ya que mediante la elevación de la cota de la línea se creará un corredor ferroviario de ancho métrico por el que circularán trenes tranvía. Esto permitirá en un futuro el paso de personas y vehículos de un lado a otro de las vías.

El ministro destacó además que será el primer tranvía que se implante en la comunidad y que se trata de un transporte limpio que evitará que muchos ciudadanos tengan que recurrir al coche para desplazarse a puntos como la Universidad o al Hospital, lo que reducirá notablemente las emisiones de gases contaminantes.

Por su parte, el alcalde de León mostró su agradecimiento al Gobierno, tanto al ministro como al presidente Zapatero, así como al presidente de Feve. Fernández, visiblemente satisfecho, concluyó su discurso con un ¡Viva León!.

## **El Centro de Control del AVE costará 12 millones y entrará en servicio en dos años**

José Blanco anuncia cien empleos vinculados al puesto de mando ferroviario que se instalará en León

León será el eje de comunicaciones del noroeste, el punto de encuentro ferroviario entre la Meseta, Galicia y Asturias. El ministro de Fomento, José Blanco, garantizó ayer que la ciudad «albergará el centro de control» de la línea del AVE y reveló que el consejo de administración de Adif ya ha tomado esta decisión.

Blanco ratificó así lo que era un compromiso del Ejecutivo de Zapatero. Además, abundó en el asunto y marcó los plazos y la inversión después de firmar con el alcalde, Francisco Fernández, y el presidente de Feve, Ángel Villalba, el convenio para integrar la vía métrica en el entramado urbano. «Cuenta con un presupuesto de 12 millones de euros y en el 2012 entrará en funcionamiento», afirmó el titular del área, que, además, apuntó la creación de «cien puestos de trabajo» vinculados a este Centro de Control y Regulación de Tráfico (CRC), que respalda a León como el «nudo ferroviario de primer nivel» que «históricamente» ha sido en España.

El apoyo de Fomento a este proyecto, con fechas de entrega fijadas, zanja las dudas que existían en torno a si la ciudad lo acogería definitivamente, sobre todo después de la decisión de Adif de ubicar en Valladolid un CRC -"«provisional», según justificó el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias-" para gestionar la misma línea del AVE.

La carrera por asumir el centro comenzó hace tres años. Incluso las Cortes respaldaron por unanimidad -"14-02-2008-" que la capital leonesa fuera la sede y todos los partidos políticos destacaron su posición estratégica para disponer de este punto de control. Desde él, personal cualificado dirigirá la alta velocidad entre Madrid y el noroeste. León ya controla los tránsitos convencionales.

Este anuncio ha respondido al posicionamiento estratégico de la provincia y dado forma a lo que hasta ahora tenía poco contenido. Hoy hay ya 12 millones y cien empleos previstos.

## **León se impone a Valladolid y Asturias y acogerá el centro de control del AVE**

Estará operativo en el año 2012 y creará 100 empleos tras una inversión de 12 millones de euros

León ha sido históricamente un nudo ferroviario de primer nivel". Estas palabras pronunciadas ayer por el ministro de Fomento, José Blanco, dieron paso al anuncio de que la capital albergará a partir de 2012 el Centro de Regulación y Control de Tráfico (CRC) de las líneas del AVE en todo el norte de España.

Se trata de un proyecto de vital importancia por el que también pujaban territorios como Valladolid, Orense, Palencia y Asturias. Sin embargo, la dirección del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) ya ha decidido de manera oficial que la circulación del AVE se coordine desde la ciudad de León.

Blanco aseguró que este centro supondrá una inversión de 12 millones de euros y servirá además para crear un centenar de puestos de trabajo a partir de su puesta en funcionamiento en el año 2012, fecha en la que el AVE llegará también a la capital leonesa, según reiteró ayer el ministro, quien recordó que se podrá llegar a Madrid en menos de dos horas y que todos los tramos hasta Valladolid ya están en obras.

Durante la firma del convenio para la integración de las vías de Feve, Blanco avanzó que en el diseño y el posterior funcionamiento del centro de control del AVE se aplicarán sistemas "pioneros" en tecnología e innovación.

Fue a finales del año 2007 cuando se planteó abiertamente la creación de esta infraestructura. El alcalde de León, Francisco Fernández, fue el principal impulsor de la candidatura de la ciudad, que se apoyaba en que actualmente ya alberga el centro de control de mando de las grandes líneas convencionales. Esta propuesta recibió el respaldo unánime de las cortes de Castilla y León y de los sindicatos UGT y CCOO a nivel local y autonómico, ya que consideraban que con este nuevo proyecto ayudaría a mantener el actual nivel de empleo de Renfe y Adif en la provincia, que asciende a cerca de un millar de trabajadores.

Sin embargo, el alcalde de Valladolid, Javier León de la Riva, salió a la palestra para tratar de arrebatarle este proyecto a León alegando que de la ciudad del Pisuerga parte un ramal hacia Palencia y León, otro hacia Burgos y el País Vasco y otro a Zamora y Galicia.

## Renfe mejora su flota con diez trenes eléctricos y tres de diesel nuevos

Los usuarios de trenes de media distancia se beneficiarán de un descenso en el tiempo de viaje y tendrán más comodidades a bordo

Renfe tiene previsto mejorar en los próximos meses la flota de trenes de media distancia con parada en la estación de Palencia. Así se lo ha confirmado el Gobierno a la diputada del Partido Popular por Palencia Celinda Sánchez en una pregunta parlamentaria que presentó en la Cámara Baja.

Los datos aportados por el Gobierno indican que a lo largo del primer semestre de este año se incorporarán de forma progresiva diez nuevos trenes eléctricos de última generación en la base de León, que serán utilizados para trayectos con parada en Palencia. Estos trenes se sumarán a los tres vehículos eléctricos que ya funcionan desde julio del 2009. Los nuevos convoyes tienen una composición de cinco coches, con 258 plazas (lo que representa un incremento de un 17% respecto a que los que circulan actualmente) y podrán alcanzar una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora. Asimismo, el Gobierno ha explicado en respuesta a la pregunta planteada por Celinda Sánchez que hasta el primer trimestre del próximo año se incorporarán nuevos trenes diesel en la ruta Salamanca-Valladolid-Palencia. Estos trenes tendrán una composición de tres coches y 182 plazas, y también alcanzarán una velocidad máxima de 160 kilómetros por hora.

La llegada de este nuevo material permitirá la sustitución progresiva del más antiguo y, como consecuencia de ello, los usuarios disfrutarán del aumento del confort y de las prestaciones a bordo, la disminución de los tiempos de viaje, la reducción de la edad media del parque de trenes con parada en la estación de la ciudad de Palencia y el incremento de las plazas. Los usuarios beneficiados de estas mejoras serán los viajeros que utilicen los trenes de media distancia.

## **Los usuarios del Ave exponen treinta razones para la gratuidad del aparcamiento**

Los promotores de la Asociación de Usuarios del Ave de Segovia han iniciado una campaña para exigir la gratuidad del aparcamiento de la estación Segovia-Guiomar. Además de las chapas y emblemas que llevan desde el pasado día 1, han preparado un documento que expone treinta razones, una por día del mes, para justificar su demanda. Entre estas treinta razones citan en primer lugar que la en medio del campo, y añaden que en la de Guadalajarano se cobra por aparcar, que las líneas de autobuses son insuficientes y sus horarios no están ajustados a las llegadas de los trenes, que la gente de fuera de Segovia no tiene otro modo de acceder a la estación que en su coche y que no hay alternativa gratuita de aparcamiento. También indican que la línea de Ave es la más cara por kilómetro y que a los gastos de gasolina, tarjeta plus de Renfe y transporte en Madrid se suma ahora el de aparcar.

## **La plataforma alerta de que el Talgo tiene firmada su sentencia de muerte**

Le dan de plazo máximo hasta el 1 de julio, fecha en la que el Estado tendrá que dejar de subvencionar a Renfe los servicios de larga distancia y alta velocidad después de que la Comisión Europea haya declarado ilegales las ayudas

El Talgo que cubre el trayecto entre Madrid, Aranda y Burgos tiene los días contados, según ha advertido la Plataforma Ciudadana por el Ferrocarril. Una sentencia que es consecuencia del tirón de orejas dado por la Comisión Europea al Gobierno español por el sistema de ayudas concedido a Renfe en los últimos cuatro años para compensar las pérdidas de los servicios de larga distancia, como es el caso, y de alta velocidad, que no estarían sometidos a obligaciones de servicio público. Una resolución por la que el Ministerio de Fomento debe suprimir las subvenciones al no ser compatibles con la legislación comunitaria.

La eliminación de las ayudas, según diversas fuentes, deberá realizarse antes del próximo 1 de julio, el horizonte tope que se vislumbra para el Talgo, dado que es totalmente deficitario y en buena lógica debería reconvertirse en un tren regional de media distancia. Un cambio que sin embargo podría llegar mucho antes ya que, según indica Gutiérrez, fuentes oficiales de la compañía ferroviaria han informado a través del blog Tranvía que con fecha 22 de febrero de 2010 se prevé un «replanteamiento del servicio».

Sin embargo un posible cambio de material tampoco garantiza la continuidad de la línea férrea más allá del próximo 31 de diciembre, fecha en la que cumple el contrato programa suscrito por Renfe y el Estado en 2006 por el que la compañía está obligada a mantener algún tipo de servicio por esta vía. «En principio hasta esa fecha tienen que poner algo, no sabemos qué, si un Tamagochi -tren ligero de un vagón- o un regional pero algo tendrá que circular», indica Gutiérrez.

A partir de ahí la espada de Damocles pende sobre la línea ya que el presidente de la compañía férrea, Teófilo Serrando, ha anunciado que en el caso de las líneas y servicios ferroviarios de servicio público (actualmente conformado por los todos los Cercanías y Medias Distancias) que presenten pérdidas estructurales «sólo se mantendrán si el Estado o las regiones afectadas deciden costearlas porque les interesa mantenerlas por razones de movilidad, cohesión territorial o sostenibilidad, entre otras».

En opinión de Gutiérrez esto supone un ultimátum por parte de la operadora y después de cuatro años de tiras y aflojas para que la Junta de Castilla y León firmara el convenio para cofinanciar los servicios en esta línea cree que ya no hay excusas posibles. «Es tan simple como que la Junta y la Comunidad de Madrid sufragan el servicio o no hay tren. Y no es porque lo digamos nosotros, lo dice Bruselas, lo dice la Ley del Sector Ferroviario y lo dice todo el mundo. Y el que lo quiera entender que lo entienda», sentencia.

## **El puente de Fuente Prior y la urbanización de la vieja estación de Renfe se iniciarán este año**

La construcción del nuevo puente que unirá Capiscol y Gamonal con Fuente Prior, así como la urbanización de la vieja estación de Renfe se iniciarán antes de que se acabe el año. Son las previsiones que maneja el concejal de Fomento, Javier Laca- lle y que, de cumplirse, supondrán un importante avance en el bulevar, cuyas obras se inician el próximo lunes 15 de febrero entre El Carmen y el entorno de Fuentes Blancas.

La nueva pasarela entre Capiscol y Fuente Prior complementará al paso elevado del ferrocarril, que se mantendrá como plataforma para el transporte público. Los peatones también tendrán su espacio en este nuevo puente, mediante una franja peatonal en medio de dos calzadas de doble carril.

La nueva infraestructura se enmarca en el tramo 9 del bulevar ferroviario, entre la calle La Demanda y la glorieta de La cartuja. La Gerencia Municipal de Fomento aprobó inicialmente el proyecto en el pasado mes de enero y el Consorcio del Desvío espera convocar el concurso para la contratación de las obras a mediados de este año.

La urbanización del tramo 9 tiene un presupuesto superior a los 18 millones de euros y contempla, entre otras actuaciones, la construcción de una gran glorieta para regular el tráfico entre el bulevar y la avenida de la Constitución. Tanto la nueva rotonda como la pasarela proyectada ahorrarán el recorrido hasta la plaza del Rey desde Capiscol y Gamonal para llegar hasta Fuentes Blancas. El proyecto está sometido a información pública durante el presente mes. Mientras tanto, el Consorcio del Desvío, integrado por Caja de Burgos y Cajacírculo, avanza de forma paralela en los proyectos de ocupación y expropiación de los terrenos necesarios.

### La vieja estación

Las previsiones del concejal de Fomento pasan por comenzar la urbanización del entorno de la vieja estación de Renfe también dentro del presente año.

Esta actuación se engloba en el tramo 1 del eje cívico, el de mayor complejidad y carestía. Abarca el trazado comprendido entre las inmediaciones de la antigua Cellophane y la calle El Carmen y su ejecución conllevará una inversión próxima a los 20 millones de euros.

En la inminente transferencia de suelos desafectados de uso ferroviario de Adif al Ayuntamiento se incluyen algunas parcelas de este tramo con cargas y otras aún pendientes de negociación para su cesión efectiva. Así, el suelo que ocupan dos bloques de viviendas de los trabajadores de Renfe junto a la vieja estación es ya de titularidad municipal, pero el Ayuntamiento no urgirá el desalojo, según el alcalde.

Dentro de este mismo área, una parcela que el Ayuntamiento no recibirá de forma inminente es la que ocupa Correos y Telégrafos junto a la antigua estación. En ese caso, el Consistorio y Adif «irán de la mano» en las negociaciones con la empresa postal para que ésta se traslade.

Tampoco entran en este primer lote las edificaciones ocupadas transitoriamente por Adif en la antigua estación, por albergar todavía usos ferroviarios.