

Pregunta nº 4

AL AYUNTAMIENTO PLENO

Hace ahora 19 años, el *“Estudio informativo complementario. Acondicionamiento de la red arterial ferroviaria de Valladolid y su integración urbana. Actuación en el pasillo ferroviario”*, elaborado por Ineco (Ministerio de Fomento), descartó la técnica del muro pantalla para acometer un hipotético soterramiento de las vías del tren a su paso por la trama urbana de Valladolid. Esta conclusión aplastante, basada únicamente en razones técnicas rigurosas, válidas a día de hoy, fue asumida por todos, y por el entonces alcalde de la ciudad, a la cabeza.

Desde entonces la hipótesis del uso de la tuneladora para enterrar las vías del tren pasó a ser la única concebible por quienes creíamos en la viabilidad el convenio firmado en 2002, aunque no existiera (ni existe hoy) ningún proyecto de soterramiento. La idea era construir un túnel de dos vías de ancho internacional, incompatible con cualquier servicio de cercanías o que usara ancho ibérico.

En aquellos momentos Valladolid ni siquiera tenía AVE. Nunca un tren de alta velocidad había entrado en la estación de Campo Grande. Hoy, sin embargo, sabemos que Valladolid va a ser la tercera ciudad de España, tras Madrid y Barcelona, en volumen de tráfico y pasajeros de alta velocidad. Una transformación extraordinaria que sería imposible de acometer si aquella idea de soterrar dos vías, que ni siquiera vio la luz, se hubiera podido ejecutar (es seguro que las obras estarían hoy aun ejecutándose), puesto que hoy impediría atender las necesidades ferroviarias que tiene y tendrá nuestra ciudad.

Esta realidad actual fue ratificada en el estudio elaborado por Adif Alta Velocidad y presentado en febrero de 2024. Como ya se preveía en 2017 cuando se firmó el convenio de integración en superficie, Valladolid necesita cuatro vías. Esto requeriría, en el caso de persistir en la idea de poder usar tuneladora, del uso de dos de ellas. Este hecho y las exigencias técnicas que de él se derivarían, deviene en incompatibles las obras con el mantenimiento de algunos edificios de viviendas y perjudicaría gravemente a muchos otros con daños estructurales.

De este modo, están definitivamente descartadas las dos únicas opciones técnicas para un hipotético soterramiento (muro pantalla o tuneladora), y queda desmontada la falsa promesa del Sr. Carnero de soterrar.

Ante este callejón sin salida, y para intentar seguir manteniendo su “cuento”, el Sr. Carnero ha optado, a la desesperada, por reciclar la idea descartada en 2006 de la técnica del muro pantalla. En su huida hacia delante, el Sr. Carnero no

cuenta con ningún estudio. Tan sólo cuenta con un sencillo informe encargado por él mismo a una empresa afín al PP en el que, por 18.000 euros, dicha empresa opina que esta opción es viable, en contra de lo que sostiene el equipo profesional de técnicos de Adif, que ha impugnado radicalmente dicha opinión.

Por lo tanto, cuando el Sr. Carnero dice que *"en este momento el soterramiento es viable técnica y económicamente"*, que *"es factible desde un punto de vista medioambiental y social"* y que *"la mejor de las fórmulas sería soterrar a través del muro pantalla"*, se lo está inventando.

Un soterramiento mediante muro pantalla no era técnicamente viable en Valladolid en 2006 y no lo es tampoco ahora, puesto que los argumentos del estudio de Ineco, refrendados en 2024, son estructurales y no coyunturales:

- a) El agua subterránea del núcleo urbano de Valladolid se asentaba, se asienta y se asentará sobre un terreno con nivel freático muy alto, prácticamente a la cota de las vías en amplios tramos. Hay presencia de acuíferos continuos, no bolsas de agua aisladas.
- b) La técnica del muro pantalla implicaría excavar en profundidad y crear una "caja" cerrada donde se alojan las vías: En Valladolid, esa caja quedaría sumergida permanentemente en agua. El problema no sería la excavación, sino mantener la infraestructura estable y seca permanentemente.
- c) El "efecto barrera" sería un riesgo permanente: el muro pantalla funcionaría como un gran dique enterrado. El agua presionaría desde abajo y desde los lados. Sería necesario bombear agua de forma continua. Cualquier fallo eléctrico, mecánico o de mantenimiento produciría la inundación rápida del túnel, la interrupción del servicio y supondría un grave riesgo para personas e infraestructuras. Es un problema de inseguridad.
- d) Asientos y daños al entorno urbano: el terreno de Valladolid es fundamentalmente aluvial, poco competente y muy sensible a variaciones de agua. El muro pantalla provocaría descensos del nivel freático local durante la obra, asientos diferenciales en edificios cercanos, riesgo elevado para viviendas, servicios urbanos (saneamiento, abastecimiento, gas).

La tecnología ha mejorado, pero no elimina la necesidad de bombeo permanente ni el riesgo estructural. Un soterramiento con muro pantalla en Valladolid seguiría siendo una infraestructura hidráulicamente inestable y seguiría exigiendo un mantenimiento crítico eterno, incompatible con un sistema ferroviario seguro.

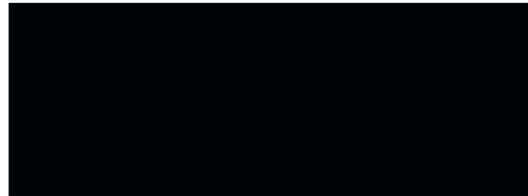
Por todo ello y muchas otras contundentes razones que exponen los expertos, el informe de 2006 sigue siendo válido y sus conclusiones siguen siendo plenamente vigentes a día de hoy.

Por todo ello, el Grupo Municipal Socialista-PSOE y, en su nombre, el concejal que suscribe, formula, para que sean contestadas por el alcalde en la próxima sesión ordinaria del Pleno, las siguientes

PREGUNTAS

1. ¿Qué puede desmentir el Sr. Carnero a los expertos?
2. ¿Qué argumentos técnicos esgrime el Sr. Carnero para defender un soterramiento con muro pantalla que ya fue descartado en 2006?
3. ¿Por qué al Sr. Carnero no le vale el estudio de Ineco de 2006 ni el estudio de Adif Alta Velocidad de 2024?

Valladolid, 26 de diciembre de 2025



Pedro Herrero García
Concejal del Grupo Municipal Socialista – PSOE