

Dossier de Prensa



La oferta de vivienda nueva en Santiago se amplía con 24 pisos en la zona de San Lázaro



La empresa Abeconsa prevé concluir a finales de año esta nueva apuesta por la capital gallega. La vivienda nueva disponible en Santiago representa un pequeño porcentaje en un mercado inmobiliario donde predominan los pisos de segunda mano, pese a que desde el sector se apuntan ventajas para el comprador que adquiere un inmueble a estrenar. Desde la financiación bancaria para la adquisición, que llega al 80 % del total, hasta la calidad de construcción, que está garantizada por la legislación: la exigencia de cumplir con el Código Técnico de la Edificación y con las normas del hábitat aseguran al comprador de una vivienda nueva su mayor eficiencia energética, mayor salubridad y unas dimensiones mínimas en

cada estancia que reportan un mayor confort para vivir. Subrayan así que buena parte del coste de una vivienda se explica por la calidad de su construcción. Intentar adaptar un piso usado a unas condiciones similares a las que ofrecen los actuales supone un sobrecoste que aproxima el desembolso final al que tiene comprar una vivienda nueva. A la oferta de pisos a estrenar en la capital gallega se incorpora la promoción que desarrolla la empresa gallega Abeconsa en San Lázaro. Son 24 viviendas, con superficies que van de los 50,5 a los 110,4 metros cuadrados, que la firma prevé concluir hacia finales del presente año. La fachada exterior tiene un acabado en revestimiento continuo de placas de granito.

Los pisos son de uno y tres dormitorios, y se entregan con cocina amueblada en blanco y equipada con electrodomésticos; los baños con sanitarios de porcelana también en blanco y lavabo integrado en el mueble completo; y los dormitorios, de amplio tamaño, disponen de armarios empotrados, con baño incorporado en el principal. El precio por vivienda parte de los 163.000 euros (más el 10 % de IVA), con plaza de garaje y trastero incluidos.

El director gerente de Abeconsa, Manuel Amor, destaca esta promoción de San Lázaro como «una nueva apuesta de la empresa por Santiago», donde ya desarrolló con éxito un inmueble de 22 viviendas en Cornes. Subraya que «es una promoción muy abierta, muy agradable y luminosa, con muchos espacios abiertos en el entorno», en una zona cercana al centro pero a la vez con la vida propia de un barrio como es San Lázaro.

Construcción premiada

La promoción de San Lázaro no es el único proyecto de la firma en Santiago. Construye también una residencia de mayores en San Marcos, de características similares a la de Raiola O Hórreo, que firmó Abeconsa y distinguió la Confederación Nacional de la Construcción como una de las 26 construcciones que mejoraron la vida de los españoles.

Uno más de los reconocimientos logrados por Abeconsa en una trayectoria que empezó en el año 1988 en Ferrol, desde donde ha extendido su trabajo en edificación y obra civil por todo el territorio nacional. En Galicia, junto a Santiago, tiene promociones en desarrollo en A Coruña, Ferrol y Vigo. Sumar la doble condición de promotora y constructora permite a la empresa gestionar cada propiedad desde su planificación y diseño hasta su venta, una cuestión que puede suponer una garantía para el cliente final sobre los plazos de entrega. También para el mantenimiento de la vivienda tras ser adquirida, al comprometerse con el propietario por varios años, en función del tipo de necesidad que pueda presentarse en el inmueble. Un servicio posventa que se hace con personal de la propia constructora Abeconsa, sin recurrir a empresas externas, destaca Amor.



► 2 Abril, 2022

La oferta de vivienda nueva se amplía con 24 pisos en la zona de San Lázaro

Abeconsa prevé concluir a finales de año esta nueva apuesta por Santiago

SANTIAGO / LA VOZ

La vivienda nueva disponible en Santiago representa un pequeño porcentaje en un mercado inmobiliario donde predominan los pisos de segunda mano, pese a que desde el sector se apuntan ventajas para el comprador que adquiere un inmueble a estrenar. Desde la financiación bancaria para la adquisición, que llega al 80 % del total, hasta la calidad de construcción, que está garantizada por la legislación: la exigencia de cumplir con el Código Técnico de la Edificación y con las normas del hábitat aseguran al comprador de una vivienda nueva su mayor eficiencia energética, mayor salubridad y unas dimensiones mínimas en cada estancia que reportan un mayor confort para vivir. Subrayan así que buena parte del coste de una vivienda se explica por la calidad de su construcción. Intentar adaptar un piso usado a unas condiciones similares a las que ofrecen los actuales supone un sobrecoste que aproxima el desembolso final al que tiene comprar una vivienda nueva.

A la oferta de pisos a estrenar en la capital gallega se incorpora la promoción que desarrolla la empresa gallega Abeconsa en San Lázaro. Son 24 viviendas, con superficies que van de los 50,5 a los 110,4 metros cuadrados, que la firma prevé concluir hacia finales del presente año. La fachada exterior tiene un acabado en revestimiento continuo de placas de granito. Los pisos son de uno y tres dormitorios, y se entregan con cocina amueblada en blanco y equipada con electrodomésticos; los baños con sanitarios de porcelana también en blanco y lavabo integrado en el mueble completo; y los dormitorios, de amplio tamaño, disponen de armarios empotrados, con baño incorporado en el principal. El precio por vivienda parte de



La fachada dispondrá de un revestimiento continuo con placas granito, en un entorno abierto y luminoso.

los 163.000 euros (más el 10 % de IVA), con plaza de garaje y trastero incluidos.

El director gerente de Abeconsa, Manuel Amor, destaca esta promoción de San Lázaro como «una nueva apuesta de la empresa por Santiago», donde ya desarrolló con éxito un inmueble de 22 viviendas en Cornes. Subraya que «es una promoción muy abierta, muy agradable y luminosa, con muchos espacios abiertos en el entorno», en una zona cercana al centro pero a la vez con la vida propia de un barrio como es San Lázaro.

Construcción premiada

La promoción de San Lázaro no es el único proyecto de la firma en Santiago. Construye también una residencia de mayores en San Marcos, de características similares a la de Raiola O Hórreo, que firmó Abeconsa y distinguió la Confederación Nacional de la Construcción como una de las 26 construcciones que mejoraron la vida de los españoles.

Uno más de los reconocimientos logrados por Abeconsa en



La cocina se entrega amueblada en blanco y con electrodomésticos.

una trayectoria que empezó en el año 1988 en Ferrol, desde donde ha extendido su trabajo en edificación y obra civil por todo el territorio nacional. En Galicia, junto a Santiago, tiene promociones en desarrollo en A Coruña, Ferrol y Vigo. Sumar la doble condición de promotora y constructora permite a la empresa gestionar cada propiedad desde su planificación y diseño hasta su venta, una cuestión que pue-

de suponer una garantía para el cliente final sobre los plazos de entrega. También para el mantenimiento de la vivienda tras ser adquirida, al comprometerse con el propietario por varios años, en función del tipo de necesidad que pueda presentarse en el inmueble. Un servicio posventa que se hace con personal de la propia constructora Abeconsa, sin recurrir a empresas externas, destaca Manuel Amor.

El Tribunal de Recursos suspende el concurso de Adif en Montcada



Adif ha pisado el acelerador en los últimos meses para sacar a concurso contratos que estaban pendientes en la red de Cercanías. De hecho, 2021 fue el año con más licitaciones en mucho tiempo. La de mayor importe abierta en estos momentos correspo...



▶ 2 Abril, 2022

El Tribunal de Recursos suspende el concurso de Adif en Montcada

A. Zanón. Barcelona

Adif ha pisado el acelerador en los últimos meses para sacar a concurso contratos que estaban pendientes en la red de Cercanías. De hecho, 2021 fue el año con más licitaciones en mucho tiempo. La de mayor importe abierta en estos momentos en Catalunya corresponde a las obras de soterramiento de la línea R-2 a su paso por Montcada i Reixac y de construcción de la nueva estación en este municipio del Vallès Occidental. Este contrato fue licitado

con un valor neto de 465,5 millones (con IVA), con la previsión de ejecutar las obras entre 2023 y 2028 (2026 sería el ejercicio con una mayor anualidad prevista: 109 millones).

Pues bien, una resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Con-

La cobertura de la R2, licitada por 465 millones de euros, es el mayor contrato de Cercanías

tractuales acaba de suspenderlo tras atender la demanda planteada en un recurso especial en materia de contratación que interpuso la Confederación Nacional de la Construcción (CNC).

La organización planteó la nulidad de dos puntos y una cláusula del pliego de condiciones del concurso. Un aspecto hace referencia a la exigencia de responsabilidad solidaria tanto para la empresa que licita como para aquella con la que se asocia para acreditar la solvencia técnica. Se-

gún la CNC, este requisito solo puede pedirse en lo relativo a la solvencia económica y financiera, no en la parte técnica, de acuerdo con la Ley de Contratos del Sector Público.

Motivos

Los demandantes ven también susceptible de ser anulada la exigencia de disponer de 150 medios técnicos (maquinaria) durante los seis años del contrato por ser "desmesurada".

En su resolución, fechada el pasado 21 de marzo, el tri-



Imagen de la red de Cercanías en Montcada i Reixac.

bunal administrativo dicta la suspensión cautelar de la licitación al entender, entre otros argumentos, que se vulnera el principio de libre concurrencia.

Por otro lado, el Ministerio de Transportes ha adjudicado el estudio para duplicar las vías entre Vic y Centelles (Osona) a Saitec por 471.900 euros (con IVA).

El Tribunal de Recursos suspende el concurso de Adif en Montcada



Adif ha pisado el acelerador en los últimos meses para sacar a concurso contratos que estaban pendientes en la red de Cercanías. De hecho, 2021 fue el año con más licitaciones en mucho tiempo. La de mayor importe abierta en estos momentos corresponde a las obras de soterramiento de la línea R-2 a su paso por Montcada i Reixac y de construcción de la nueva estación en este municipio del Vallès Occidental.

Se trata del principal contrato de Adif en Catalunya, que fue licitado con un valor neto de 465,5 millones (con IVA), con la previsión de ejecutar las obras entre 2023 y 2028 (2026 sería el ejercicio con una mayor anualidad prevista: 109 millones).

Pues bien, una resolución del Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales ha suspendido el procedimiento tras

atender la demanda planteada en un recurso especial en materia de contratación que interpuso la Confederación Nacional de la Construcción (CNC).

La organización planteó la nulidad de dos puntos y una cláusula del pliego de condiciones del concurso. Un aspecto hace referencia a la exigencia de responsabilidad solidaria tanto para la empresa que licita como para aquella con la que se asocia para acreditar la solvencia técnica. Según la CNC, este requisito solo puede pedirse en lo relativo a la solvencia económica y financiera, no en la parte técnica, de acuerdo con la Ley de Contratos del Sector Público.

Motivos

Los demandantes ven también susceptible de ser anulada la exigencia de disponer de 150 medios técnicos (maquinaria) durante los seis años del contrato por ser "desmesurada".

En su resolución, fechada el pasado 21 de marzo, el tribunal administrativo dicta la suspensión cautelar de la licitación al entender, entre otros argumentos, que se vulnera el principio de libre competencia.

Por otro lado, el Ministerio de Transportes ha adjudicado el estudio para duplicar las vías entre Vic y Centelles (Osona) a Saitec por 471.900 euros (con IVA).

Sanofi y GSK lideran el concurso de vacunas de la Generalitat

Five Guys redobla su apuesta por Barcelona y abre en el Paseo de Gracia

El Departament d'Empresa i Treball prescindir del director general de Comforsa



Raquel Sánchez, ayer, durante la presentación en Santander del estudio del tramo Santander-Bilbao del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. | Europa Press

El Estado anuncia un tren rápido de Bilbao a Santander tras descartar el AVE Cantábrico

Transportes estima entre 2.500 y 3.100 millones el coste del trazado, que abre la puerta a una nueva conexión ferroviaria entre Asturias y Cantabria

Ramón Díaz
Oviedo

La presentación, ayer, del estudio de viabilidad y alternativas para la futura conexión ferroviaria entre Santander y Bilbao abre la puerta a la esperanza de un futuro tren rápido entre Asturias y la capital de Cantabria, con continuidad hacia el resto del proyectado Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que conduce hasta Valencia. Lo que en un primer momento se anunció como un AVE de Santander a Bilbao se ha quedado en "tren rápido", que recorrería los 100 kilómetros que separan ambas ciudades en una hora, menos de la mitad de lo que tardan en la actualidad los convoyes más rápidos.

El estudio fue presentado por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, e incluye seis alternativas, que supondrían una inversión de entre 2.500 y 2.100 millones, ya que el 75 por ciento del nuevo trazado discu-

rriría a través de túneles y viaductos. El presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, ya se pronunció ayer mismo sobre el trazado más conveniente para una nueva línea ferroviaria que considera "imprescindible": aseguró que defenderá la única alternativa que prevé a la vez tráfico mixto (pasajeros y mercancías) y paradas en Laredo y Castro Urdiales.

Raquel Sánchez justificó la inversión por la alta demanda de pasajeros, estimada en más de 2,4 millones al año, y mercancías; por la intensa conexión socioeconómica entre el País Vasco y Cantabria, así como por el compromiso del Gobierno con la reducción de emisiones y el trasvase modal para lograr un ferrocarril "más atractivo, al conformar una alternativa competitiva a la autovía A-8". La Ministra reveló que el próximo paso será "profundizar en las alternativas más viables, para someterlas a información pública y evaluación ambiental".

El Estado propone este tren rápido

de Santander a Bilbao siete meses después de que descartara la posibilidad de construir el AVE Cantábrico, de Galicia al País Vasco, al considerar que ni hay demanda ni sería rentable. La línea de alta velocidad que durante años defendieron diferentes gobiernos de Galicia y Asturias para conectar con Europa por el País Vasco, y que anunció a bombo y platillo el Gobierno de José María Aznar en 2003, quedaba descartada, según explicaron el pasado mes de agosto fuentes del Ministerio de LA NUEVA ESPAÑA, por la necesidad de "repensar la estrategia futura" sobre la alta velocidad en España, "racionalizando las inversiones y buscando una mejor eficiencia general del sistema".

La red de alta velocidad en servicio y en construcción, según Transportes, ya abarca "los itinerarios de mayor demanda potencial del país" y "puede ser aprovechada por muchos otros destinos sin tener que acudir necesariamente a soluciones de máximos, mediante mejoras y

adecuaciones de líneas existentes". Parecía quedar también entonces aparcado el AVE de Santander a Bilbao, "resucitado" ahora aunque como tren rápido.

Fuentes del sector ferroviario resaltaban ayer que el futuro trazado de Santander a Bilbao, unido a los planes ministeriales para duplicar la vía férrea entre Torrelavega y la capital cántabra, también beneficia a Asturias, que tendrá mucho más cerca la conexión ferroviaria con Francia y el valle del Ebro cuando se ejecuten esos dos proyectos (no hay calendario oficial). "Ahora lo que toca es que el Gobierno de Asturias siga los pasos de Revilla y presione con fuerza para que también haya lo antes posible un tren rápido entre Santander y Oviedo", indicaron las mismas fuentes.

La actual conexión ferroviaria entre Oviedo y Santander se realiza por la red de ancho métrico (antigua Feve). Hay en la actualidad cuatro frecuencias diarias, dos en cada sentido, entre ambas ciudades, situadas a 216 kilómetros de distancia. Los trenes tardan unas cinco horas en cubrir esa distancia, a una media que no alcanza los 45 kilómetros por hora. El viaje de Oviedo a Bilbao (sin transbordo, pero con una parada de 27 minutos en Santander) se prolonga en la actualidad durante 8 horas y 24 minutos, a una media de 38 kilómetros por hora. Llanes quedará a solo 101 kilómetros del futuro tren rápido.

Las obras en La Hermida, tras la Semana Santa

La Ministra anunció durante su visita a Santander que las obras de acondicionamiento de la carretera del desfiladero de La Hermida comenzarán este mes, tras la Semana Santa. Resaltó que se trata de una actuación de gran complejidad técnica, que supone una inversión por parte de su departamento de 73 millones de euros, para adaptar esta vía, que une la capital de Peñameñeta Baja, Panes, con la comarca cántabra de Liébana, "a los estándares de conducción más cómodos y seguros". A esa cantidad hay que sumar 4,5 millones en obras de emergencia y conservación integral de la calzada y otros 4 millones más en las obras de una fase anterior de la mejora de la carretera que sigue el curso del río Deva.

La reforma integral de la carretera N-621 (León-Santander por Potes), a su paso por el desfiladero de La Hermida, que con 21 kilómetros es el más largo de España, acumula treinta años de retraso. Fue anunciada a bombo y platillo por última vez el 31 de mayo de 2021, pero la licitación tuvo que suspenderse un mes más tarde al presentar la Confederación Nacional de la Construcción (CNC) un recurso que atendió el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

01 Tren rápido. El Ministerio ha anunciado un nuevo trazado ferroviario entre Bilbao y Santander.

02 Coste. La ejecución del proyecto implicará una inversión de entre 2.500 y 3.100 millones

03 Distancia. Oviedo quedará a 216 kilómetros del futuro tren rápido; Llanes, a 101 kilómetros.



► 1 Abril, 2022

Un tren rápido conectará Bilbao con Santander en una hora

Transportes calcula una inversión superior a 2.500 millones para una obra que abre la puerta a la futura conexión con Asturias

Página 15



Raquel Sánchez, ayer, durante la presentación en Santander del estudio del tramo Santander-Bilbao del Corredor Cantábrico-Mediterráneo. | Europa Press

El Estado anuncia un tren rápido de Bilbao a Santander tras descartar el AVE Cantábrico

Transportes estima entre 2.500 y 3.100 millones el coste del trazado, que abre la puerta a una nueva conexión ferroviaria entre Asturias y Cantabria

Ramón Díaz
 Oviedo

La presentación, ayer, del estudio de viabilidad y alternativas para la futura conexión ferroviaria entre Santander y Bilbao abre la puerta a la esperanza de un futuro tren rápido entre Asturias y la capital de Cantabria, con continuidad hacia el resto del proyectado Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que conduce hasta Valencia. Lo que en un primer momento se anunció como un AVE de Santander a Bilbao se ha quedado en "tren rápido", que recorrería los 100 kilómetros que separan ambas ciudades en una hora, menos de la mitad de lo que tardan en la actualidad los convoyes más rápidos.

El estudio fue presentado por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, e incluye seis alternativas, que supondrían una inversión de entre 2.500 y 2.100 millones, ya que el 75 por ciento del nuevo trazado discu-

rriría a través de túneles y viaductos. El presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, ya se pronunció ayer mismo sobre el trazado más conveniente para una nueva línea ferroviaria que considera "imprescindible": aseguró que defenderá la única alternativa que prevé a la vez tráfico mixto (pasajeros y mercancías) y paradas en Laredo y Castro Urdiales.

Raquel Sánchez justificó la inversión por la alta demanda de pasajeros, estimada en más de 2,4 millones al año, y mercancías; por la intensa conexión socioeconómica entre el País Vasco y Cantabria, así como por el compromiso del Gobierno con la reducción de emisiones y el trasvase modal para lograr un ferrocarril "más atractivo, al conformar una alternativa competitiva a la autovía A-8". La Ministra reveló que el próximo paso será "profundizar en las alternativas más viables, para someterlas a información pública y evaluación ambiental".

El Estado propone este tren rápido

de Santander a Bilbao siete meses después de que descartara la posibilidad de construir el AVE Cantábrico, de Galicia al País Vasco, al considerar que ni hay demanda ni sería rentable. La línea de alta velocidad que durante años defendieron diferentes gobiernos de Galicia y Asturias para conectar con Europa por el País Vasco, y que anunció a bombo y platillo el Gobierno de José María Aznar en 2003, quedaba descartada, según explicaron el pasado mes de agosto fuentes del Ministerio a LA NUEVA ESPAÑA, por la necesidad de "repensar la estrategia futura" sobre la alta velocidad en España, "racionalizando las inversiones y buscando una mejor eficiencia general del sistema".

La red de alta velocidad en servicio y en construcción, según Transportes, ya abarca "los itinerarios de mayor demanda potencial del país" y "puede ser aprovechada por muchos otros destinos sin tener que acudir necesariamente a soluciones de máximos, mediante mejoras y

adecuaciones de líneas existentes". Parecía quedar también entonces apartado el AVE de Santander a Bilbao, "resucitado" ahora aunque como tren rápido.

Fuentes del sector ferroviario resaltaban ayer que el futuro trazado de Santander a Bilbao, unido a los planes ministeriales para duplicar la vía férrea entre Torrelavega y la capital cántabra, también beneficiaría a Asturias, que tendrá mucho más cerca la conexión ferroviaria con Francia y el valle del Ebro cuando se ejecuten esos dos proyectos (no hay calendario oficial). "Ahora lo que toca es que el Gobierno de Asturias siga los pasos de Revilla y presione con fuerza para que también haya lo antes posible un tren rápido entre Santander y Oviedo", indicaron las mismas fuentes.

La actual conexión ferroviaria entre Oviedo y Santander se realiza por la red de ancho métrico (antigua Feve). Hay en la actualidad cuatro frecuencias diarias, dos en cada sentido, entre ambas ciudades, situadas a 216 kilómetros de distancia. Los trenes tardan unas cinco horas en cubrir esa distancia, a una media que no alcanza los 45 kilómetros por hora. El viaje de Oviedo a Bilbao (sin transbordo, pero con una parada de 27 minutos en Santander) se prolonga en la actualidad durante 8 horas y 24 minutos, a una media de 38 kilómetros por hora. Llanes quedará a solo 101 kilómetros del futuro tren rápido.

Las obras en La Hermida, tras la Semana Santa

La Ministra anunció durante su visita a Santander que las obras de acondicionamiento de la carretera del desfiladero de La Hermida comenzarán este mes, tras la Semana Santa. Resaltó que se trata de una actuación de gran complejidad técnica, que supone una inversión por parte de su departamento de 73 millones de euros, para adaptar esta vía, que une la capital de Peñameñeta Baja, Panes, con la comarca cántabra de Liébana, "a los estándares de conducción más cómodos y seguros". A esa cantidad hay que sumar 4,5 millones en obras de emergencia y conservación integral de la calzada y otros 4 millones más en las obras de una fase anterior de la mejora de la carretera que sigue el curso del río Deva.

La reforma integral de la carretera N-621 (León-Santander por Potes), a su paso por el desfiladero de La Hermida, que con 21 kilómetros es el más largo de España, acumula treinta años de retraso. Fue anunciada a bombo y platillo por última vez el 31 de mayo de 2021, pero la licitación tuvo que suspenderse un mes más tarde al presentar la Confederación Nacional de la Construcción (CNC) un recurso que atendió el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

01 **Tren rápido.** El Ministerio ha anunciado un nuevo trazado ferroviario entre Bilbao y Santander.

02 **Coste.** La ejecución del proyecto implicará una inversión de entre 2.500 y 3.100 millones

03 **Distancia.** Oviedo quedará a 216 kilómetros del futuro tren rápido; Llanes, a 101 kilómetros.

No habrá AVE Cantábrico pero sí un tren rápido (aunque solo de Bilbao a Santander)



Transportes estima entre 2.500 y 3.100 millones el coste del trazado, que abre la puerta a una nueva conexión ferroviaria entre Asturias y Cantabria. La presentación, ayer, del estudio de viabilidad y alternativas para la futura conexión ferroviaria entre Santander y Bilbao abre la puerta a la esperanza de un futuro tren rápido entre Asturias y la capital de Cantabria, con continuidad hacia el resto del proyectado Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que conduce hasta Valencia. Lo que en un primer momento se anunció como un AVE de Santander a Bilbao se ha quedado en “tren rápido”, que recorrería los 100 kilómetros que separan ambas ciudades en una hora, menos de la mitad de lo que tardan en la actualidad los convoyes más

rápidos.

Relacionadas

El Ministerio descarta el AVE Cantábrico: ni hay demanda, ni sería rentable

“La prioridad es la Variante, pero no vamos a renunciar al AVE Cantábrico”, avisa FADE

El estudio fue presentado por la ministra de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, Raquel Sánchez, e incluye seis alternativas, que supondrían una inversión de entre 2.500 y 2.100 millones, ya que el 75 por ciento del nuevo trazado discurriría a través de túneles y viaductos. El presidente de Cantabria, Miguel Ángel Revilla, ya se pronunció ayer mismo sobre el trazado más conveniente para una nueva línea ferroviaria que considera “imprescindible”: aseguró que defenderá la única alternativa que prevé a la vez tráfico mixto (pasajeros y mercancías) y paradas en Laredo y Castro Urdiales.

Raquel Sánchez justificó la inversión por la alta demanda de pasajeros, estimada en más de 2,4 millones al año, y mercancías; por la intensa conexión socioeconómica entre el País Vasco y Cantabria, así como por el compromiso del Gobierno con la reducción de emisiones y el trasvase modal para lograr un ferrocarril “más atractivo, al conformar una alternativa competitiva a la autovía A-8”. La Ministra reveló que el próximo paso será “profundizar en las alternativas más viables, para someterlas a información pública y evaluación ambiental”.

El Estado propone este tren rápido de Santander a Bilbao siete meses después de que descartara la posibilidad de construir el AVE Cantábrico, de Galicia al País Vasco, al considerar que ni hay demanda ni sería rentable. La línea de alta velocidad que durante años defendieron diferentes gobiernos de Galicia y Asturias para conectar con Europa por el País Vasco, y que anunció a bombo y platillo el Gobierno de José María Aznar en 2003, quedaba descartada, según explicaron el pasado mes de agosto fuentes del Ministerio a LA NUEVA ESPAÑA, por la necesidad de “repensar la estrategia futura” sobre la alta velocidad en España, “racionalizando las inversiones y buscando una mejor eficiencia general del sistema”.

La red de alta velocidad en servicio y en construcción, según Transportes, ya abarca “los itinerarios de mayor demanda potencial del país” y “puede ser aprovechada por muchos otros destinos sin tener que acudir necesariamente a soluciones de máximos, mediante mejoras y adecuaciones de líneas existentes”. Parecía quedar también entonces apartado el AVE de Santander a Bilbao, “resucitado” ahora aunque como tren rápido.

Fuentes del sector ferroviario resaltaban ayer que el futuro trazado de Santander a Bilbao, unido a los planes ministeriales para duplicar la vía férrea entre Torrelavega y la capital cántabra, también benefician a Asturias, que tendrá mucho más cerca la conexión ferroviaria con Francia y el valle del Ebro cuando se ejecuten esos dos proyectos (no hay calendario oficial). “Ahora lo que toca es que el Gobierno de Asturias siga los pasos de Revilla y presione con fuerza para que también haya lo antes posible un tren rápido entre Santander y Oviedo”, indicaron las mismas fuentes.

La actual conexión ferroviaria entre Oviedo y Santander se realiza por la red de ancho métrico (antigua Feve). Hay en la actualidad cuatro frecuencias diarias, dos en cada sentido, entre ambas ciudades, situadas a 216 kilómetros de distancia. Los trenes tardan unas cinco horas en cubrir esa distancia, a una media que no alcanza los 45 kilómetros por hora. El viaje de Oviedo a Bilbao (sin transbordo, pero con una parada de 27 minutos en Santander) se prolonga en la actualidad durante 8 horas y 24 minutos, a una media de 38 kilómetros por hora. Llanes quedará a solo 101 kilómetros del futuro tren rápido.

Las obras en La Hermida, tras la Semana Santa

La Ministra anunció durante su visita a Santander que las obras de acondicionamiento de la carretera del desfiladero de La Hermida comenzarán este mes, tras la Semana Santa. Resaltó que se trata de una actuación de gran complejidad técnica, que supone una inversión por parte de su departamento de 73 millones de euros, para adaptar esta vía, que une la capital de Peñamellera Baja, Panes, con la comarca cántabra de Liébana, “a los estándares de conducción más cómodos y seguros”. A esa cantidad hay que sumar 4,5 millones en obras de emergencia y conservación integral de la calzada y otros 4 millones más en las obras de una fase anterior de la mejora de la carretera que sigue el curso del río Deva.

La reforma integral de la carretera N-621 (León-Santander por Potes), a su paso por el desfiladero de La Hermida, que con 21 kilómetros es el más largo de España, acumula treinta años de retraso. Fue anunciada a bombo y platillo por última vez el 31 de mayo de 2021, pero la licitación tuvo que suspenderse un mes más tarde al presentar la Confederación Nacional de la Construcción (CNC) un recurso que atendió el Tribunal Administrativo Central de Recursos Contractuales.

La Nueva España