



Línea Castejón-Logroño (La Rioja)

Mitma reitera su compromiso con la construcción de la variante ferroviaria de Rincón de Soto por el norte

- El secretario de Estado, David Lucas, se ha reunido hoy con el consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación de La Rioja para abordar el proyecto.
- El Ministerio está en proceso de adjudicar, a través de Adif, el contrato de obras de la infraestructura de 9,3 km de longitud, que discurrirá entre los municipios de Alfaro y Rincón de Soto en vía única electrificada de ancho ibérico.
- La vía por el norte del núcleo urbano minimiza el impacto sobre el municipio, permite liberar terrenos y contará con una estación.
- En el estudio informativo complementario se analizaron tres alternativas de trazado, dos por el sur y una por el norte, resultando esta última la más favorable respecto a todos los criterios técnicos, funcionales, económicos y ambientales.
- La alternativa norte recibió el respaldo del Ayuntamiento de Rincón de Soto y del Gobierno de la Rioja, además de la máxima puntuación en el análisis multicriterio.
- “Hemos repasado los temas más importantes para La Rioja y nos hemos emplazado a seguir trabajando y analizado propuestas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, siempre en el marco de la colaboración institucional”, ha asegurado David Lucas.

Madrid, 9 de octubre de 2023 (Mitma)

El Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) ha reiterado a La Rioja su compromiso con la ejecución de la variante ferroviaria de Rincón de Soto por el norte del núcleo urbano, al ser la alternativa mejor valorada desde punto de vista ambiental y socioeconómico. Así se lo ha trasladado el secretario de Estado de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, David Lucas, al consejero de Política Local, Infraestructuras y Lucha contra la Despoblación de La Rioja,



Nota de prensa

Daniel Osés, en un encuentro celebrado hoy en Madrid en el que han abordado la marcha del proyecto, incluido en la línea Castejón-Logroño, y diferentes temas relacionados con el desarrollo de las infraestructuras viarias y ferroviarias de la región, el transporte y el impulso de la vivienda.

“Hemos repasado los temas más importantes para La Rioja y nos hemos emplazado a seguir trabajando y analizado propuestas para mejorar la calidad de vida de los ciudadanos, siempre en el marco de la colaboración institucional”, ha asegurado el secretario de Estado, David Lucas, tras la reunión cordial con el consejero riojano.

El Ministerio, a través de Adif, está en proceso de adjudicar las obras de la nueva infraestructura de 9,3 kilómetros de longitud, destinada a mejorar la relación del municipio de Rincón de Soto con el tren, que actualmente atraviesa el centro urbano. La ejecución del proyecto, cuyo contrato fue licitado en abril de este año por 67,5 millones de euros (IVA incluido), implicará la eliminación de dos pasos a nivel en el casco urbano, la liberación de terrenos y la construcción de una nueva estación en la zona noroeste del municipio, sustituyendo a la actual, ubicada en el centro de Rincón de Soto.

Las obras se financian con cargo a los fondos europeos NextGenerationEU, en el marco del Plan de Recuperación, lo que implica que debe estar ejecutada antes de agosto de 2026. Y es que esta asignación de fondos introduce unos plazos de ejecución muy estrictos, por lo que paralizar el proyecto ahora supondría perder la ventana de oportunidad de las ayudas europeas.

La apuesta por la variante confirma el compromiso del Gobierno y el Ministerio con el desarrollo de las infraestructuras de la región, donde la inversión media de los últimos ejercicios de este Gobierno (2020 a 2022) es el 78% superior a la de los tres últimos del Ejecutivo anterior (2015 a 2017): 78 millones de euros al año frente a los 44 millones de euros anuales. Además, la inversión ejecutada en 2022 ha sido, en términos absolutos, la mayor en, al menos, 12 años, y a 30 de septiembre de 2023 se había ejecutado el 80% de lo presupuestado.

El trazado mejor valorado

En 2008, el Ministerio seleccionó el trazado norte para construir la nueva variante, que discurrirá entre los municipios de Alfaro y Rincón de Soto, al ser la opción más favorable respecto a todos los criterios técnicos,



Nota de prensa

funcionales, económicos y ambientales, y que recibió el apoyo expreso del Gobierno de La Rioja y del Ayuntamiento de Rincón de Soto.

A tal efecto, se lanzó en 2006 un estudio informativo complementario que analizó tres alternativas de trazado, dos al sur y una al norte del núcleo urbano, resultado esta última la mejor al minimizar el impacto sobre el municipio, tener menor incidencia ambiental y optimizar los parámetros de trazado.

Así, del proceso de comparación entre las tres alternativas se concluyó que la más adecuada a los intereses generales era la Norte por su mejor valoración desde el punto de vista de trazado, tiempo de recorrido, facilidad constructiva y coste. Además, se analizaron los siguientes ocho aspectos: encuadre geográfico, medio físico, medio biológico, paisaje, medio socioeconómico, calidad acústica, calidad atmosférica y patrimonio cultural.

La valoración ambiental concluyó que la alternativa norte tenía un impacto global compatible, mientras que en las dos alternativas sur el impacto global se calificaba como moderado. Así, en cuanto a impacto global obtuvo la mejor puntuación.

En este sentido, la alternativa norte obtenía los mejores resultados en los siguientes impactos:

- Modificación de formas naturales del terreno en fase de explotación
- Modificaciones en los cauces y masas de agua superficiales.
- Pérdida de lugares de nidificación o enclaves especialmente sensibles.
- Afección a la accesibilidad y comunicación de la zona en la fase de obras.
- Patrimonio cultural.

Por su parte, no existían diferencias entre las distintas alternativas en los siguientes criterios:

- Modificación de las formas naturales del terreno en fase de construcción.
- Alteración de superficies de recarga.
- Destrucción de la vegetación.



Nota de prensa

- Afección a la calidad paisajística del entorno.
- Afección al planeamiento urbanístico.

Además, para seleccionar la alternativa óptima también se realizó un análisis multicriterio teniendo en cuenta siete variables. Del análisis realizado se concluyó que la alternativa norte era la más valorada, muy por delante de las dos del sur:

Indicadores de valoración	Alternativa NORTE	Alternativa SUR 1	Alternativa SUR 2	Peso
Trazado	100,00	0,00	29,02	1
Tiempos de viaje	100,00	0,00	70,00	2
Geología-geotecnia	100,00	26,14	0,00	7
Movimiento de tierras	100,00	0,00	9,61	4
Estructuras	100,00	64,58	0,00	7
Impacto ambiental	100,00	64,47	0,00	8
Evaluación económica	100,00	19,75	0,00	1
Total	100,00	39,02	6,91	30

En definitiva, tanto el estudio de impacto ambiental como el análisis multicriterio indican de manera concluyente que la alternativa Norte es la más favorable, de acuerdo con lo previsto en Ley del Sector Ferroviario.

Respaldo unánime

En octubre de 2007, el Ministerio aprobó técnicamente el estudio informativo complementario de la variante del Rincón de Soto, que, posteriormente, inició el trámite de información pública. Las alegaciones presentadas por la Consejería de Turismo, Medio Ambiente y Política Territorial y por la Consejería de Vivienda, Obras Públicas y Transportes del Gobierno de La Rioja fueron favorables a la alternativa norte ya que, de las tres, era “la menos perjudicial para el medio ambiente” y “la más ventajosa para el correcto funcionamiento de las infraestructuras de carreteras” y “la más adecuada” para el transporte.

En esta línea, el ayuntamiento de Rincón de Soto estimó la alternativa Norte como “la más adecuada”.



Así, en enero de 2009 se publicó en el Boletín Oficial del Estado el otorgamiento de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) a la alternativa Norte. Una vez obtenida la DIA, en agosto de 2009 fueron aprobados los expedientes de información pública y definitivamente los estudios informativos, dando lugar al desarrollo del proyecto y a la ejecución de los pasos necesarios hasta la licitación de las obras.

En 2011 el proyecto fue suspendido por la crisis económica y en 2017 se dividió en dos expedientes:

- 1- El que recoge la supresión de varios pasos a nivel en los términos municipales de Alfaro, Rincón de Soto y Aldeanueva de Ebro, concluido en febrero de 2021.
- 2- El que retoma la solución aprobada para la variante de Rincón de Soto y cuya ejecución está programada gracias a los fondos del Plan de Recuperación.

La infraestructura

La variante de Rincón de Soto se llevará a cabo mediante una nueva plataforma, en vía única, ancho ibérico y velocidad de diseño de 200 km/h; presentando un desarrollo total de 9,34 km.

La actuación prevista incluye la obra civil y ferroviaria, con todos los elementos precisos de estructura y superestructura de vía y electrificación, así como la construcción de un puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes (PAET) -para favorecer y agilizar el tránsito ferroviario- con una vía de apartado de longitud útil de 750 metros.

Asimismo, contempla la construcción de la nueva estación de Rincón de Soto, que contará con una vía general, una vía de apartado y un andén de 220 m.

Entre las obras singulares del proyecto destacan ocho pasos superiores; quince estructuras de protección de canales en los cruces de la plataforma y la reposición de viales con estas infraestructuras de riego; treinta y seis obras de drenaje (28 bajo plataforma ferroviaria y 6 en reposición de viales); el PAET y una explanación para el edificio de la nueva estación de Rincón de Soto, con sus respectivos andenes.

El proyecto toma en consideración, además, la conexión inicial y final con la vía existente, el cruce con otras infraestructuras, la zona de inundación del río Ebro, el cruce con canales relevantes y la red de riego.



Nota de prensa

El nuevo edificio de la estación de Rincón de Soto no es objeto del contrato en proceso de adjudicación, aunque el alcance y cronograma de la obra, se ha coordinado para posibilitar la finalización conjunta de las obras de la variante y de la nueva estación.

El nuevo edificio de viajeros será totalmente accesible y se desarrollará en una sola planta, a nivel de andenes, sobre la plataforma prevista en el proyecto de la variante. Estará integrado con la urbanización, el aparcamiento y los accesos que se llevarán a cabo en el entorno inmediato de la estación.

El edificio contará con una imagen arquitectónica representativa del uso ferroviario, que la convierta en un hito identificable e integrado en el entorno paisajístico del río Ebro y del municipio. El edificio se diseñará para que pueda ser ampliable para un futuro escenario en el caso de aumento de la demanda de viajeros.

Además del nuevo edificio de viajeros, la estación contará con:

- Aparcamiento de unas 75 plazas, en el que podrá preverse un edificio técnico.
- Cerramientos de la estación y andenes.
- Urbanización de la zona de aproximación a la estación.
- Adecuación de los accesos provisionales de obra de la estación para convertirlos en acceso definitivo desde el centro del municipio de Rincón de Soto. Conexión con la calle de la Paloma.

Financiación europea

La ejecución del proyecto de construcción de la variante de Rincón de Soto va a contar con financiación europea a través del “Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia”. Financiado por la Unión Europea-NextGenerationEU.