



**EL PROBLEMA FERROVIARIO DE VALENCIA NO SE RESUELVE APLAZANDO**  
**“SINE DIE” O ANULANDO EL “TÚNEL PASANTE” QUE**  
**EN UN ACTO DE “GENEROSIDAD” OFRECIÓ RITA BARBERÁ A RAJOY**

A través de las informaciones publicadas en los medios de comunicación, hemos ido conociendo los temas tratados en “petit comité” el pasado martes, 18 de diciembre, entre Rita Barberá y la Ministra de Fomento, Ana Pastor.

Se habló, parece ser, del Parque Central; del Soterramiento de vías del FCC desde San Marcelino hasta el Paso Superior de Giorgeta por lo que será Avenida Garcia Lorca; de la Estación definitiva Subterránea; del Aplazamiento “sine die” del túnel pasante Estación Central Intermodal (Gran Vía Marqués del Turia → Avenida de Aragón → Universidad Politécnica → Cabañal → Acceso Norte Castellón), etc., etc.

También la Alcaldesa, Rita Barberá, como líder del PP en la Ciudad de Valencia, en nombre de los valencianos (¿?) le brindó un “puente de plata” al Gobierno Central de Mariano Rajoy “se auto inmoló” (no opinaba así con el Gobierno de Zapatero, antes al contrario) y anuncia su disposición a renunciar al túnel pasante´

*(Sic.) En lugar de hacer un inmenso y carísimo túnel para toda mi ciudad, su propuesta es que el tren vuelva hacia el sur, gire hacia la estación Fuente San Luís y encare el túnel de Serrería para salir a superficie en Alboraya. Ello puede retrasar la llegada a Castellón unos 10 minutos... ... Una pérdida de tiempo que no justifica una inversión tan elevada.*

El vender a los valencianos “de a pie” (ignorantes del verdadero alcance del tema ferroviario) que, para adelantar 8 o 10 minutos el AVE Valencia – Castellón, pensábamos gastarnos 250/300 millones de euros es, cuanto menos, una VERDAD A MEDIAS o una MALDAD... ... y ocultar las verdaderas razones, que son simple y llanamente de oportunidad política... ... sin ver la trascendencia que a medio plazo conlleva esta supresión.

La Alcaldesa alternativamente le propone a la Ministra soterrar y prolongar hacia el Sur, el túnel de Serrería para dinamizar el PAI del Grao, y así liberar del cinturón ferroviario y el actual puente metálico sobre el viejo cauce del río Turia esta parte de la ciudad, y dinamizar el nuevo barrio del Grao-Nazaret.

A todo ello, desde la Cámara de Contratistas, y en nuestra calidad de Ingenieros y Constructores de Obra Pública – como también en su día se expresó el Colegio Oficial de Ingenieros Industriales y Ferved (17-10-2012) – e interesados lógicamente por el transporte ferroviario, la logística,... ... y también, como no, por el Urbanismo de la Ciudad de Valencia y las Inversiones Productivas, Eficientes y Eficaces en la Ciudad y Provincia (en el contexto de la política de Transportes FFCC) quisiéramos hacer algunas matizaciones y sugerencias a tales propuestas inéditas:



- ⇒ La prolongación hacia el Sur del actual túnel del Cabañal, para conectar la Ciudad de las Artes y de las Ciencias con el Puerto y el Mar, es una vieja aspiración valenciana, que apoyamos e igualmente reivindicamos.

El que suscribe, que en los años 1987→1991 pertenecí al equipo ejecutor de las Obras del Soterramiento del FFCC en el Cabañal (inaugurado en Abril 1991), c/ Serrería, c/ Menorca y c/ Ibiza, recuerdo que ya entonces, se dejó preparado “un pantalón en V” en el túnel y el muro pantalla del cajero – a la altura de la Calle Ibiza con el cruce de lo que es hoy Avenida de Francia – para acometer su prolongación (entonces se preveía a corto plazo) sin afectar al tráfico ferroviario. (Era la época de Clementina Rodenas en la Alcaldía de Valencia).

Valencia tiene una “asignatura pendiente que aprobar” que siempre dejamos para la convocatoria de septiembre “Es una materia incómoda”... .. pero no acabaremos la Carrera, ni por consiguiente alcanzaremos el Doctorado en Transporte Ferroviario, si no aprobamos y acometemos esta asignatura pendiente ferroviaria de transporte de mercancías.

- ⇒ En consecuencia, lo planteado por nuestra Alcaldesa Rita Barberá, tiene una visión municipalista (Valencia Ciudad), echa una mano a Rajoy liberándole del compromiso del túnel pasante, aún en contra del sentir de los valencianos... ¿alguien tendría que explicar tamaña decisión unilateral? ... .. En época de penurias económicas porqué queremos ser los primeros en renunciar a nuestros derechos?... .. A todo ello, olvidando que el Gobierno Central nos adeuda desde el año 2000 unos 10.600 M€ en Inversión en Infraestructuras a la Comunidad y digo yo “también a la Ciudad de Valencia”, y que la inversión por habitante en la Comunidad Valenciana es infinitamente menor que la media nacional.

**ES VERDAD QUE LA SITUACIÓN ECONÓMICA ES DIFÍCIL, RECLAMAMOS NO MÁS DINERO, QUE NO HAY, SINO UN REPARTO JUSTO Y EQUITATIVO DEL QUE HAY.**

### INVERSIÓN

- La Inversión Pública de la Administración Central en **España** (Obra Pública) ha pasado de:
- 553’50** €/hab./Nacional (2008) → **269,87** €/hab./Nacional (avance en 2012) → **225,53** €/hab./Nacional (previsión 2013)
- Esa misma Inversión Pública de la Administración Central en la **Comunidad Valenciana** ha pasado de:
- 446’47** €/hab./CV (2008) → **197’25** €/hab./CV (2012) → **127’89** €/hab./CV (previsto en 2013).

La prolongación del túnel del Cabañal, que ya lo solicitó y no consiguió del Ministerio de Transportes y Obras Públicas, la entonces Alcaldesa Clementina Ródenas, ¡Y eso hace 21 años! no invalida, como veremos el tema ferroviario de mercancías, dentro del Eje Mediterráneo.



- ⇒ Esta actuación ferroviaria-urbanística del Cabañal es URGENTE, pero nada tiene que ver para invalidar el túnel ferroviario de pasajeros de Alta Velocidad y Cercanías bajo el centro de Valencia. Túnel que, según proyecto encargado y ya redactado por la Ingeniería Sener, supondría una inversión de 250 M€ en Infraestructuras (aparte la superestructura, electrificación y señalética, y las Estaciones de Avda. Aragón y Politécnico)

El dejar Valencia nuevamente como “Estación Término” fondo de saco, y no como “Estación Pasante”, persistiendo los movimientos de entrada y salida, no sólo afecta al AVE a Castellón, sino a todo el tráfico ferroviario de pasajeros Norte → Sur y viceversa, Málaga → Murcia → Alicante → Valencia → Castellón → Tarragona → Barcelona. Este movimiento en V (adelante – atrás) es tercermundista e invalida el concepto de Corredor Mediterráneo.

**QUEDE CLARO QUE EN MODO ALGUNO EL PROLONGAR EL TÚNEL DEL CABAÑAL INVALIDA EL TÚNEL FERROVIARIO DE PASAJEROS BAJO LA CIUDAD DE VALENCIA... ... QUE ANTE LA SITUACIÓN ECONÓMICA, QUIZÁS, HABRÁ QUE APLAZAR SU EJECUCIÓN... ... ¡PERO NUNCA ANULAR Y BORRAR DEL PITVI 2012-2020!**

- ⇒ El túnel del Cabañal ó Serrería, con sólo 2 vías, debe soportar actualmente y “con la operación corto placista planteada por la Alcaldesa”, también a futuro, el Tráfico de Mercancías de Larga distancia, incluida factoría Ford; Tráfico de Mercancías del Puerto Valencia, tanto en ancho UIC como ancho ibérico; Trenes de Larga distancia Sur ↔ Norte; Tráfico pasajeros larga distancia; Tráfico de Cercanías C-5 (Valencia – Sagunto – Caudiel) y C-6 (Valencia – Sagunto – Castellón); y finalmente el AVE ancho UIC a Castellón y Barcelona, procedente tanto del Sur (Murcia y Alicante), como de Madrid.

Francamente, estamos jugando con fuego con el “ojo de aguja de Serrería”, Una simple avería, altercado ó colapso ferroviario, puede dejarnos aislados ferroviariamente de Europa (vía Barcelona)

Todo el tráfico ferroviario Sur ↔ Norte (sin pasar por Madrid) depende del túnel del Cabañal... ... Siempre tendremos el alivio de ir marcha atrás, desviarnos por L'Encina → Albacete → Madrid → Lérida → Tarragona → Barcelona (Europa), by paseando Valencia. A eso nos llevaría la política cortoplacista de “suprimir” el Eje pasante. Y no tener habilitado un By-Pass ferroviario por el Área Metropolitana!

- ⇒ Ello hace necesario – lo siempre defendido por los Ingenieros de Transportes del COICCP, COICV, UPV, FERMED etc., etc. y Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana – acometer sin aplazamientos, ni recortes, el By-Pass ferroviario, que deberá recoger el PITVI 2012-2020.
- ⇒ A este respecto, hay que tener una visión más general, centrada en resolver el problema ferroviario de Valencia y su “Corona Metropolitana”, máxime con la integración del Corredor Mediterráneo de Mercancías y alta Velocidad definitiva (y no sólo la solución cortoplacista del



“tercer hilo” ni sólo la visión municipalista planteada para Valencia Ciudad) “no debemos sacrificar “sine die” el túnel pasante de viajeros” para conseguir, a cambio, la prolongación del túnel de Cabañal (necesario urbanísticamente para Valencia Ciudad y para su conexión con el frente marítimo - portuario – pero que se nos debe desde el año 1991).

- ⇒ Nos brindamos a que, junto con la Consellería de Infraestructuras, Transporte y Medio Ambiente; la Cátedra de Transporte de la U.P.V. y cómo no la propia Renfe y Dirección General de Ferrocarriles, se estudie la correspondiente explotación a corto y medio plazo (una vez quedara instalado el AVE y vía UIC de mercancías y sus correspondientes hipótesis de tráfico) del Túnel de Serrería y la viabilidad económica y funcional del By-Pass ferroviario de Mercancías de Valencia (en paralelo y junto a la prevista duplicación del actual By-Pass carretero). By-pass ferroviario de mercancías que debe tener previsión de plazos en el PITVI 2012-2020.
  
- ⇒ El tema es tan importante y urgente que emplazamos a que desde la Delegación de Gobierno y la propia Consellería de Infraestructuras y Transportes, **se desmonte**, no las peticiones de nuestra Alcaldesa, en cuanto a la prolongación sur del Túnel Serrería ó las peticiones de la prolongación del Acceso Sur a la Estación Subterránea – que nos parecen correctas y urgentes – **sino la supresión definitiva del Eje Pasante. Ante un colapso ferroviario del Túnel Serrería, para antes de los próximos 10 años, debemos tener previsto un By-Pass ferroviario de mercancías ó “descargar el Túnel del Cabañal”, el tráfico del AVE, Cercanías y Larga distancia de viajeros a través del Eje Pasante por el Centro de Valencia.**

Desde la Cámara de Contratistas nos ofrecemos con los Colegios Profesionales (Caminos e Industriales) a tratar este tema técnico, lejos de “soluciones políticas cortoplacistas y ocurrentes”

Valencia, 27 de diciembre 2012

---

**P/D**

### **CONSIDERACIONES SOBRE EL TÚNEL PASANTE EN BARCELONA**

Ante esta tesitura conviene recordar el reciente túnel pasante de Barcelona, con un proyecto consensuado entre el Ministerio de Fomento, Generalidad de Cataluña y el Ayuntamiento de Barcelona, ADIF acometió el Túnel del AVE en Barcelona por un importe final de 300 M€ a cargo de la Administración Central, con una longitud de 5,64 kilómetros, une la Estación de SANTS y la nueva Estación de la SAGRERA. Esta infraestructura (túnel), con la Superestructura (vías, electrificación, transmisiones, señalética, etc.), superó los 500 M€.

El plazo de ejecución de 2 años y 11 meses, incluía 12 meses que tenía la Constructora para identificar y reponer los Servicios Urbanos afectados (electricidad, gas, telefonía, semaforización, entre otros).



El túnel discurrió por la zona central de las calles y avenidas de L'Exaimple de Barcelona, nunca bajo edificios. Por discurrir próximo al templo de la Sagrada Familia de Gaudí, se protegió todo el edificio mediante una pantalla permeable de pilotes de hasta 40 m. de profundidad, para que los movimientos del terreno generados por las obras no se transmitieran al templo.

Con esta obra, finalizada y puesta en servicio el 4º trimestre del 2011, se le dio continuidad (evitando el fondo de saco de Sants, similar a la Estación Término Joaquín Sorolla – Valencia) a la línea AVE hasta Gerona y Frontera Francesa.

... .. Como vemos, igual, igual que en Valencia... .. Sólo que aquí, para seguir ofreciendo nuevas glorias a España (Gobierno Central de Rajoy), nuestra región (Consellería y Ayuntamiento que suscribieron y técnicamente apoyaron estas obras en época de Zapatero, incluso de Aznar) renuncia ahora al Túnel bajo el centro de Valencia, en contra de los intereses generales de los valencianos, sin resolver técnicamente el transporte ferroviario de Valencia, su área metropolitana y la conexión Norte → Sur y viceversa, del Corredor Mediterráneo (Viajeros y Mercancías UIC)... .. Por criterios políticos nuestros gobernantes, a nivel municipal y autonómico, deciden “congratularse” con Fomento y Rajoy, renunciando a lo que nos interesa y tenemos pactado... .. otra cosa es que ahora no haya dinero... .. se puede posponer, ¡Nunca anular!

Mientras tanto, el AVE a Galicia va viento en popa. Emplazamos a que la Ministra de Fomento “tenga la disposición” y nos traslade a los valencianos el Estudio de viabilidad económica y ocupación media esperada, en este trayecto de nuevo trazado y vía doble, del AVE Coruña → Santiago → Zamora → Valladolid → Madrid.

Sólo un par de túneles (dobles túneles, uno de ida y otro de vuelta en todo el trayecto) de la decena que hay proyectados y en ejecución en el trayecto, valen tanto como el túnel de Valencia... .. ¡Ver para creer!

Manuel Miñés Muñoz  
Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana