

Valencia, el eterno semáforo rojo de Europa

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director-gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

El autor lamenta que el tapón viario que no se solventó hasta la ejecución del by-pass haya sido reemplazado por otro ferroviario

La autopista del Mediterráneo, AP-7, ha sido durante casi 50 años el eje viario rápido y seguro que ha vertebrado de norte a sur nuestra costa desde la frontera francesa en La Junquera hasta Estepona. Su ejecución fue gradual. Se inició en 1969 en Granollers, llegó a Puzol en julio de 1974, y el tramo Altea- Alicante finalizó en 1976.

Fomento decidió que la circunvalación de Valencia fuera sin peaje, y a pesar de ello no la ejecutó de inmediato y al no existir ninguna vía entre Puzol y Silla, **condujo a que Valencia se convirtiera en el semáforo viario de Europa durante 18 años.** Nadie comprendió cómo los valencianos consintiéramos que, desde 1974 hasta el 1992, que se inauguró el by-pass, la tercera capital de España recibiera a los automovilistas europeos con un semáforo a las puertas de la ciudad. Valencia fue el semáforo rojo de Europa.

Atravesar los 20 kms. por la ciudad (avda. Cataluña, Cardenal Benlloch, Peris y Valero... camino de la Pista de Silla,) suponía unos 40 minutos. Soportando los vecinos accidentes, contaminación, en fin, graves molestias por el paso de hasta 43.000 vehículos día incluidos camiones. ¡El nulo poder político y escaso peso ciudadano de Valencia quedó patente!

Transcurridos 28 años de aquel humillante tapón viario, **la ciudad de Valencia, nuevamente, se convierte en semáforo rojo de la red ferroviaria**

Hasta el 26 de febrero de 2003 no se formalizó un convenio entre el Ministerio de Fomento, Generalitat Valenciana, Ayuntamiento de Valencia, Renfe y GIF (hoy ADIF) para la 'Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Valencia RAF'. Las actuaciones contempladas en el convenio eran: acceso Sur y cruce Turia (hoy ejecutada); nudo Sur;



JOSE ROS

canal de acceso subterráneo a nueva estación central subterránea; túnel o eje pasante Norte-Sur; remodelación estación Fuente San Luis (ejecutada al 25%)

Se pretendía incorporar a la Red Arterial Ferroviaria de Valencia la hoy línea AVE a Madrid; el corredor Mediterráneo; mejorar los servicios de viajeros y Cercanías, manteniendo la 'centralidad estratégica' Valencia Nord en una estación pasante, interconectada con Metro-Valencia; y dotar a las mercancías de un área logística intermodal en Fuente de San Luis (barco-camión-tren)

El Parque Central y los equipamientos urbanos resultantes son consecuencia de una obligación del Gobierno central: soterrar el ferrocarril en la ciudad y casco urbano de Valencia. La ejecución de un parque-jardín o viviendas en unos terrenos ferroviarios que quedan desafectados es accesorio, son las actuaciones ferroviarias el objeto principal del convenio.

Hasta febrero de 2008 no se firmó el acuerdo marco regulador entre Valencia Parque Central 2003 y ADIF, y nuevamen-

te en marzo 2019 con el cambio del Gobierno central se firma otro 'Acuerdo de cooperación para el desarrollo de la integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia' (J.L. Ábalos, Ximo Puig, Joan Ribó, y presidentes de Adif, Renfe y Parque Central 2003).

Ante el cúmulo de convenios, acuerdos y estudios de viabilidad, transcurridos ya 17 años desde aquel 2003, tenemos a día de hoy esta triste realidad: el canal de acceso en su fase 3.1 no estará redactado hasta noviembre de 2020 y sólo contempla el soterramiento de las vías hasta el paso elevado de Giorgeta. **Las obras durarán no menos de 7 años y costarán 400 millones de inversión; el ferrocarril (AVE Madrid, Alta Velocidad del corredor Mediterráneo, media distancia y Cercanías) seguirán llegando a Joaquín Sorolla y Estación del Norte en superficie, como mínimo hasta el 2030.** Para octubre se dispondrá del estudio de viabilidad del proyecto del **túnel pasante Norte-Sur, desde Alboraya hasta la Estación Central (9 Kms.) y un importe aproximado de 850 millones de euros.** Quedaría todavía por tramitar el DIA; redacción del proyecto de ejecución; financiación, licitación, contratación y ejecución de obras (previsión optimista 15 años, hasta 2035).

La no disponibilidad del Canal de Acceso. produce cizallamiento de vías y resta operatividad ferroviaria. El carecer de túnel pasante acarrea un tiempo perdido en la entrada y salida, e inversión de marcha de trenes a la Estación 'en fondo de saco', imposibilitando el incrementar en frecuencias e intermodalidad para Cercanías... **persistiendo en Valencia el cuello de botella y semáforo rojo del eje Mediterráneo ferroviario como mínimo hasta el 2035, imposibilitando una reducción de tiempo del viaje a Barcelona y hacia Europa.**