



CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

OBRAS FERROVIARIAS PRIORITARIAS PENDIENTES

- **Obras de integración urbana del ferrocarril
en la ciudad de Valencia**
- **Obras de accesibilidad Portuaria Valencia y Castellón**

OBRAS FERROVIARIAS, PRIORITARIAS, PENDIENTES



A. OBRAS FERROVIARIAS DE INTEGRACIÓN URBANA

Dentro de las Actuaciones ferroviarias de integración urbana de Valencia, ya definidas en marzo 1999 en el RAF (Red Arterial ferroviaria de la ciudad de Valencia)) y desde el 2003, inmersas en el seno de la Sociedad creada al efecto: **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003**, quedan por acometer una serie de actuaciones ferroviarias que son la razón de ser y vienen definidas en el RAF, y como consecuencia mejorarán la trama urbana de la ciudad de Valencia. A resultas, en terrenos hoy de uso ferroviarios se ha decidido construir un Parque Urbano y destinar una serie de solares para viviendas.

Quede claro que el Parque y Equipamientos Urbanos resultantes, **son consecuencia de una OBLIGACIÓN asumida por el Gobierno Central, a saber, SOTERRAR EL FERROCARRIL EN LA CIUDAD Y CASCO URBANO DE VALENCIA. ¡No queremos convertir la consecuencia de una obligación ferroviaria en el objeto principal de misma!**

A-1) Canal de Acceso (3ª fase) (a sufragar al 50% ADIF/ Mº FOMENTO Y 50 % AYTO de VALENCIA)

Importe previsto 340 M€

La finalización del Canal de Acceso es fundamental y prioritario para la llegada del ff.cc (Alta Velocidad, Cercanías, y Media distancia a la Estación Norte de Valencia – igualmente prevista soterrada – Entendemos que se debería licitar e incluir YA, en los PGE-2020. El proyecto de trazado y ejecución está ya redactado por INECO... y sus correspondientes variantes /fases / desvíos provisionales e interferencias con colectores y demás servicios urbanos...aconsejan y posibilitan comenzar las obras ya.

Su ejecución, no solo por su complejidad sino por sus interferencias con el tráfico ferroviario que debe afectarse en lo mínimo posible llevará en no menos de 7 años, ¡luego hay que iniciarlo ya!

Su ejecución permitirá liberar los terrenos, hoy ocupados por las vías férreas en superficie, para el trazado del Bulevar- Avenida García Lorca, y así acabar con el “cinturón Sur de hierro” y conectar los Barrios de la Cruz Cubierta, La Raiosa, San Marcelino y Camí Real, al Oeste, con los barrios de Malilla, Fuente de San Luis, Ruzafa y En Corts, al Este, completando el tejido urbano de esta Zona Sur de la ciudad de Valencia

Acometer la segunda fase del Parque Central permitirá desmontar y retirar el antiestético y desvertebrador Paso elevado para vehículos de César Giorgeta, que enlaza la Avenida de Giorgeta con la Avenida París y Valero y Avenida Ausías March, a través de la Plaza Sanchís Guarnier.

A-2) Eje Pasante y estaciones intermodales G.V. Marqués del Túria – Avenida de Aragón y Universidad Politécnica (UPV) Importe aproximado 850 M€

- En septiembre 2017 se Concursó por ADIF la Redacción del Estudio Informativo del nuevo Eje Pasante ferroviario por un importe de 551.481 € que transcurrirá en túnel y unirá la Estación del Norte (subterránea) a través de la Avda. Ramón y Cajal, Gran Vía Marqués del Turia, Avda. de Aragón (estación intermodal Metro-Valencia- Renfe) , Avda. de los Naranjos (UPV) con la actual línea férrea en superficie a la altura de los tt.mm de Alboraya/ Meliana
- En marzo 2018 se adjudicó el Estudio Informativo del Eje Pasante subterráneo de la RAF (9 kms) por el que circularían los trenes de viajeros AVE, Media distancia y Cercanías) con un plazo de ejecución (del Estudio y DIA) de 24 meses, a la ingeniería IDOM. Luego, salvo demoras en marzo 2020 estará finalizado, y en diciembre del actual 2019 está previsto tener proyectadas las alternativas viables, para su valoración previa y elegir la definitiva a entregar en marzo 2020.

A-3) Estación Central Subterránea Proyecto Cesar Portela – Antonio Barrionuevo – Julia Molina

Importe previsto 1.041 M€.

Desde hace ya más de 5 años, se encargó a los arquitectos ganadores del Concurso previo junto a la ingeniería Sener, una reconsideración de costes iniciales y alternativas y fases de actuación al proyecto inicial ganador. Sin duda estas alternativas y dichos estudios estarán, desde hace años, ya en poder de ADIF y la Sociedad Parque Central...

¡Habría que activar su lanzamiento y Concurso de ejecución en sus fases primeras (túneles e infraestructuras ferroviarias), juntamente con la tercera fase del Canal de Acceso...y posponer por eficacia en el gasto la parte emergente de edificación comercial!

A-4) Prolongación del Soterramiento ferroviario del Túnel del Cabañal Importe fase elegida unos 75 M€

Haciendo historia, que es conveniente no olvidar y “cargarnos de razón” hace más de 27 años que se inauguró (el 14 de abril de 1992), la primera línea de AVE en España entre Madrid → Sevilla, coincidiendo con la apertura de la Exposición Universal. Esta línea ferroviaria de 470 Kms, junto a la intervención urbanística que requirió su acceso a la ciudad de Sevilla, supuso una inversión de 450.000 millones de pesetas **(equivalentes en 1.992 a 2.700 M€).**

Fue el ofrecimiento que el Presidente del Gobierno Felipe **Gonzalez**, hizo a su querida patria chica. Era entonces Ministro de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, el hoy Ministro de Asuntos Exteriores, **Josep Borrell**, y el coste de las obras corrieron a cargo, íntegramente de la Administración Central (AGE).

Soterramiento del ff.cc. en el Cabanyal... y su contraste con la inversión del AVE a Sevilla

La casualidad y la historia hacen extraños compañeros de viaje... y comparaciones a la vista de la historia son odiosas.

Justamente el año anterior, el 14 de abril de 1991, se inauguraba en Valencia el **soterramiento ferroviario o Túnel del Cabañal** (cuyo nombre oficial del Proyecto, para el Ministerio MOPTMA era:

Soterramiento del ferrocarril a Tarragona a su paso por las barriadas marítimas Grao, Cabanyal, Canyaveral, de la Ciudad de Valencia.

La intervención ferroviaria fue de 4 kms de longitud, incluidas las rampas de acceso boca norte, en los tt.mm de Alboraya / Valencia, los 2'65 kms de túnel bajo la actual avenida Serrería y la rampa sur de salida, que finalizaba ya en superficie antes del cruce con el cauce del viejo río Túrria.

La obra fue inaugurada igualmente por el Ministro **Josep Borrell**, en presencia de la **Presidenta de Renfe Mercé Sala**, el Presidente de la Generalitat Valenciana **Joan Lerma** y la alcaldesa de Valencia **Clementina Rodenas**, todo ello tras 5 años de obras y vicisitudes varias.

Modificaciones novedosas y pioneras técnicas constructivas aplicadas, ante los problemas hidrogeológicos surgidos y no previstos en el Proyecto del Ministerio, llevaron a paralizar la obra durante unos dos años (**nov 1986 a diciembre 1988**), a redactar un proyecto Modificado y ¡Supusieron finalmente una inversión de 9.500 millones de pesetas de 1991! (**equivalentes al día de hoy a 57 M€**) incluyendo la infraestructura y tratamiento del suelo, la superestructura en doble vía, catenaria, electrificación, señalización, Estación del Cabanyal etc. y el gran nuevo Colector de aguas residuales de la calle Ibiza, obra esta del Colector que pagó al 50% Ayto de Valencia y el Ministerio de MOPTMA.

Pues bien, este soterramiento ferroviario fue pagado ya entonces, por las cuatro Administraciones afectadas, a razón de 1.500 millones de pts (9 M€) por cada una de las Administraciones implicadas. Renfe, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia, y los restantes 5.000 millones de pts. (30 M€) fueron abonados por el MOPTMA (Administración Central del Estado – AGE).

Con todo ello, lo más lacerante de esta actuación para la ciudad de Valencia y con el Vº Bº en su día de la Generalitat (PSPV) hacia el Gobierno Central (PSOE), surgió tras la aprobación del Modificado de la obra, y el consecuente encarecimiento del coste inicialmente previsto de la misma (debido a un error manifiesto, y falta de previsión, en la redacción del Proyecto Licitado por el Ministerio).

Ante tal encarecimiento de la obra y alegando falta de presupuesto, el Soterramiento o Túnel previsto se redujo en su alcance y longitud inicial, no pudiendo prolongarse el túnel más allá del viejo Cauce del viejo Turia. De ahí que el Ministerio de “motu proprio” proyectara y dejara en el Proyecto Modificado y en la rampa de salida sur, y sobre el cajero y muro pantalla derecha, “un telescopio o pantalón “para acometer más adelante- cuando el Ministerio pudiera económicamente... prolongar el túnel, más allá del Cauce del Viejo Turia, y con este pantalón ya previsto no tener la necesidad de interrumpir el tráfico ferroviario” cuando se prolongase el túnel.

¡Al año siguiente (1.992) mira por donde sí que hubo ya dinero en el Ministerio para “integrar el AVE en la ciudad de Sevilla y asumir el MOPTA el 100 % del coste”.

Tuvieron que pasar otros 25 años para que, en el 2015, el Ministerio (MOPTMA – hoy de Fomento) – **encargara a la Ingeniería LKS.NES (grupo Mondragón)**- el estudio sobre la viabilidad técnica y alternativas económicas, para proseguir y dar por finalizado el soterramiento iniciado en 1986.

Se presentaron en el 2016 varias alternativas, la **alternativa (2)** de soterramiento hasta el boulevard de Las Moreras que se valoraba en unos **75 M€**, también se estudió una **alternativa (3)** de soterramiento más larga y costosa, que llega hasta la CV-500 (Pista del Saler) que suponía unos **126 M€**, y finalmente una **alternativa (1)** sin soterramiento ni túnel, mediante un trazado frente a la fachada marítima mediante unas pasarelas sobre las vías actuales, que costaría **9 M€** alternativa que lógicamente el Ayuntamiento rechaza de plano.

Evidentemente, si en las Modificaciones (Soterramientos, Circunvalaciones etc.) de las obras ferroviarias que afectan a la mejora urbanística de las ciudades, ahora es norma del Gobierno Central y Ministerio de Fomento. el que colaboren los Municipios... Urge firmar ya y desatascar, tras más de 33 años de iniciado el cinturón de hierro que separaba Valencia Ciudad – de sus barrios Marítimos Cabanyal – Canyamelar – Grao y Nazaret, el iniciar la prolongación del túnel del Cabanyal – Nazaret – Moreras y asumir el **75 % ADIF / MINISTERIO DE FOMENTO-RENFE Y 25% AYO DE VALENCIA / URBANIZADORES PAYS MORERAS** esta infraestructura, integrando Nazaret definitivamente a Valencia,... máxime cuando la Generalitat Valenciana a través de su entonces Consellería d' Infraestructures i Transports (año 2006) construyó la línea T2 del metro tranvía, tramo Hermanos Maristas-Nazaret (iniciada el 26 de diciembre de 2006 y finalizada el 30 de diciembre de 2010) por importe final de 23'334 M€... hoy sin finalizar (a falta de Catenaria – Electrificación)... y con el barrio Nazaret incomunicado por transporte metro-tranvía...y sí constreñido por un cinturón ferroviario de Renfe que aparte de viajeros sufre el constante ir y venir de trenes de Mercancías.

Los porcentajes a asumir del Coste de la obra, en su alternativa 2, no son caprichosos (75% - 25%) teniendo presente los antecedentes históricos expuestos.

MOLT HONORABLE PRESIDENT DE LA GENERALITAT Y FIRMANTES DEL BOTÁNIC-2 NOS PERMITIMOS SOLICITARLE QUE INCIDA ANTE EL GOBIERNO DE LA NACIÓN Y EL MINISTRO DE FOMENTO, EN ACTIVAR ESTAS INVERSIONES Y CONVENIOS FUNDAMENTALES PARA EL DESARROLLO DE MOVILIDAD URBANA DE VALENCIA Y DAR CUMPLIMIENTO AL RAF (inicialmente conveniado en el año 2003).

Valencia 2 de septiembre 2019

➔ **ACCESIBILIDAD TERRESTRE. - AUTORIDAD PORTUARIA DE VALENCIA.**

B-1) Acceso ferroviario ancho UIC al Puerto de Valencia (Dársena Grao- Valencia)

- Actualmente la conexión ferroviaria entre la Estación Fuente de San Luis, y el Puerto de Valencia, está en servicio (desde hace decenas de años) en doble vía. ancho ibérico

Queda pendiente por parte de ADIF (s.e.u.o.) el implantar el ancho UIC (tercer hilo) en ambas vías. Y hasta el mismo límite exterior (vallado) del recinto portuario

Las actuaciones ferroviarias en ancho mixto, dentro del recinto portuario y las distintas terminales de la Dársena, están ya en ejecución y perfectamente planificadas por Valencia Port. De hecho, el pasado 9 de agosto 2019 se ha licitado por la APV la Remodelación de la terminal ferroviaria del Muelle Príncipe Felipe por un importe incluido IVA de 9'055 M€.

B-2) Nuevo acceso ferroviario a la Dársena del Puerto de Sagunto.

22.500.M €

- La dársena de Sagunto (perteneciente a la APV) no cuenta actualmente como muy bien conoce el Ministro José Luis Ábalos, con acceso ff.cc público en sus instalaciones, tan sólo existe una conexión ferroviaria entre el muelle Sur del Puerto y la factoría Arcelor Mlttal. Tanto el Puerto de Sagunto como su ampliación prevista (tercera dársena sur, que cuenta con DIA favorable por MAGRAMA, (BOE 07/06/2013), como el área industrial y Logística adyacente, necesitan Conexión ferroviaria a la Red de interés general del Eje Mediterráneo tanto al Corredor Mediterráneo como al Corredor Cantábrico (en proceso de mejora entre Sagunto- Teruel).
- El acceso ferroviario finalmente elegido, entre varias alternativas estudiadas, por la D.G. Ferrocarriles del Ministerio de Fomento, comienza con la conexión a la línea Valencia-Castellón, discurre desde Oeste a Este en paralelo y al sur de la franja de infraestructuras prevista en el planeamiento, hasta girar hacia el Sureste, al norte de Parc Sagunt I y gira de nuevo hacia el Oeste por el pasillo existente entre la Central eléctrica de ciclo combinado Unión Fenosa, y la zona húmeda de la Marjal de Moro, hasta llevar al Puerto (**Alternativa S-1** del plano adjunto.)
- La declaración de impacto ambiental (DIA) fue declarada favorable por resolución del 30 de diciembre 2013 por la Secretaría de Estado de Medio Ambiente y publicada en el BOE (20/02/2014) lo que nos hizo albergar esperanzas que las obras comenzarían en 2015. La Crisis económicas, las trabas administrativas/financieras lo ha ido retrasando.

Finalmente, en el 2º Semestre 2017 fue firmado el **Convenio entre Adif y Valencia Port**, aunque la obra la ejecute ADIF, su financiación correrá a cargo de la Autoridad Portuaria de Valencia a través del FFATP (Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria) y Fondos Feder.

- La alternativa proyectada es en vía única electrificada, ancho mixto, ibérico y ancho UIC “tercer hilo”. Consta de 4'633 Kms en eje principal y otros 0'485 Kms para cada uno de los 2 ramales de acceso y entronque con el Eje Mediterráneo El Presupuesto que ascenderá a unos 22'5M€, si bien procederán de la Autoridad Portuaria (FFATP), se están gestionando a través de fondos FEDER y el mecanismo “Conectar Europa” se pueda conseguir hasta un 20 % de la inversión vía U.E..

- A pesar de tener un DIA favorable, Convenio entre FOMENTO & A.P. VALENCIA ya firmado, surgió un contratiempo que como venimos denunciando desde la Cámara de Contratistas de la C.V, está retrasando la licitación de la obra – en sus últimos 100 M y una superficie de apenas 1.200 m² -, ADIF parece ser que ha solicitado de la Consellera de Educación y Cultura de la Generalitat Valenciana permisos para iniciar unas prospecciones ó excavaciones arqueológicas en una pequeñísima zona LIC (ES0000148 Marjal dels Moros) lindante con el ff.cc., aun cuando las excavaciones que requiere la subbase, base y balasto de la línea ferroviaria proyectada es somera y poco profunda.

Pues bien, llevamos (lleva ADIF) unos 15 meses a la espera de autorización de la Generalitat Valenciana y su correspondiente Conseller de Cultura, para poder iniciar la prospección arqueológica... (y con esa vigilancia y control arqueológico) e iniciar el proceso de licitación de la obra. URGE que el Ministerio de Fomento conmine a la G. Valenciana “a desbloquear” esta inversión.

➔ **ACCESIBILIDAD PORTUARIA TERRESTRE PUERTO DE CASTELLON**

- C-1) Redacción del Proyecto constructivo del acceso ferroviario Sur 1.M€**
(ancho ibérico + tercer carril ancho UIC)
- El proyecto básico y sus alternativas fueron encargados por Encomienda de servicio en Diciembre 2014 a INECO. En noviembre 2016 ya se disponía de la Declaración de Impacto Ambiental (DIA) favorable. Estaba previsto que en febrero 2018 se dispusiera del Proyecto Constructivo que consta de una Vía única en ancho mixto (ibérico y UIC, tercer hilo).
- C-2) Nuevo Acceso ferroviario a la Dársena Sur (obra) 81'00 M€**
- En este momento existe un Convenio ya suscrito entre ADIF; D.G Ferrocarriles y PORT CASTELLO (al 50% Mº de Fomento y APCS), para poder así acceder a los FFATP (Fondo Financiero de Accesibilidad Terrestre Portuaria) y al crédito puente BEI
- Igualmente se está gestionando acceder al mecanismo de ayuda de la U.E “Conecta Europa” y así conseguir hasta un 20% de costes subvencionables al tratarse de una plataforma logística portuaria.
- Materializar ya el Convenio todavía, en el semestre 20198, desconocemos los problemas administrativos y/o económico- financieros para no acometer la licitación de esta obra.
- C-3) Estación Intermodal y Conexión con el Puerto de Castellón 20.M €**
- Estación inicialmente ubicada en el polígono Petro - químico del SERRALLO afectando a los planes parciales urbanísticos de Castellón, Almazora/ Villarreal. . Al igual que se está gestionando en Valencia, y por Valencia Port, Port -Castelló se deberá gestionar/financiar a través del Fondo de Accesibilidad Marítimo/terrestre, y Convenio entre Generalitat Valenciana & Mº de FOMENTO.
- Es momento de ir estructurando los términos, alcance de gestión de expropiación de terrenos y hoja de ruta de esta Zona Logística de gran interés para el Sector azulejero, citrícola y químico, y su intermodalidad terrestre- ferroviaria (CM) – Portuaria (Port Castelló)

Valencia 2 de septiembre 2019

ACCESO FERROVIARIO AL PUERTO DE SAGUNTO

