

# Obras ferroviarias, un cúmulo de incumplimientos

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director Gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

**S**in pretender hacer un análisis exhaustivo de la herencia que ha recibido Carlos Mazón en la Generalitat y María José Catalá en el Cap i Casal, si es sanamente democrático hacer un breve balance. Hemos heredado una deuda récord de 55.439 millones de euros, que tras la auditoría solicitada por el Secretario Autonómico de Hacienda y Financiación, Eusebio Monzó, va a incrementarse en más de 1.500 por facturas en los cajones. Gracias al anterior Consell del Botanic, cada valenciano carga con una mochila de unos 11.120 euros de deuda.

Mas, centrémonos en las actuaciones ferroviarias incumplidas:

- Acceso Sur Ferroviario. Estas obras, que solo contemplan el soterramiento hasta la avenida Giorgeta (con demolición del paso elevado), emergiendo nuevamente emerge en superficie a ambas estaciones, tanto a Joaquín Sorolla AVE (ancho estándar) como a la Estación del Norte (ancho ibérico para Cercanías y Media distancia) representan una afrenta para Valencia

Ni Ribó ni Puig deberían haber consentido tamaña chapuza técnica. Fue el 26/02/2003 cuando el ministro Francisco Álvarez Cascos, el presidente José Luis Olivas y la alcaldesa Rita Barberá firmaron el Convenio de la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia (RAF). ¡Hemos esperado 20 años! En lo económico, de los 518 millones de euros de esta solución semienterrada, ADIF sólo invierte el 50% ya que el otro 50% será pagado a partes iguales por la Generalitat y el Ayuntamiento. Propondría a la Generalitat, ahora gobernada por el PP & Vox, que planteara a ADIF la modificación de esta financiación, dado que esta actuación ferroviaria nada aporta al Corredor Mediterráneo (CM), salvo que esta obra –todavía en sus inicios– se modifique y se complemente con la prolongación del soterramiento hasta la prevista nueva Estación del Norte, subterránea y pasante, y dejando la llegada del

AVE en superficie a la estación ‘provisional’ de Joaquín Sorolla. ¡Qué sarcasmo lo de provisional!

- Prolongación del Túnel del Cabanyal. El 20 de abril de 2024 se cumplirán 33 años de la inauguración de esta intervención ferroviaria de 4 Km. de longitud, incluidas la rampa de acceso Norte en los términos de Alboraya y Valencia y la rampa de acceso Sur, que emerge antes de cruzar el viejo cauce del Turia. Por falta de financiación, se acortó por el Sur la longitud soterrada proyectada inicialmente. Tras múltiples estudios y alternativas de viabilidad técnico/económicas para su prolongación, ante el SOS lanzado por el Comisionado para el Corredor Mediterráneo (Memoria del 2018: «Uno de los puntos críticos y cuellos de botella que presenta el CM y cuyo desbloqueo es vital para el progreso del Corredor es la prolongación del túnel del Cabanyal»), el 30/01/2020 el ministro Ábalos formalizó un nuevo Estudio Informativo para poder aprobar, dotar económicamente y licitar esta obra, dejando atrás el semáforo rojo de la ciudad de Valencia y eliminando las vías en superficie entre la Avenida de Francia y las Moreras, dando solución al parque marítimo fluvial de 25 Ha. del viejo cauce.

Al llegar a la alcaldía el equipo de María José Catalá, se encontró con una Orden del Ministerio de Transportes (Raquel Sánchez) remitida el 30/11/2021 al alcalde Joan Ribó, y que éste ocultó, por el que se ordenaba la suspensión temporal de este contrato de consultoría.

Por el contrario, durante las XIII y XIV legislaturas se ha dotado con más de 1.800 millones el soterramiento y túnel urbano de 5'78 kms para Alta Velocidad entre la Estación de Sants y la nueva Estación de La Sagrera, ¿Por qué, presidente Sánchez, estas abusando tanto de nuestra paciencia y sigues ignorando a la Comunidad Valenciana?

- Rodalíes. El Plan de Cercanías 2017-2025 elaborado por el ministro de Fomento Íñigo de la Serna (PP) y presenta-

do en Valencia el 17/12/2017 comprometía una inversión de 1.081 millones; 958 para la red de Valencia y Castellón y otros 122 millones en Alicante. La cifra aumentaba a los 1.436 millones de euros si se suma la inversión prevista de 354 millones para renovación de los trenes de Cercanías, cuya edad media es de 23 años, y con material móvil que supera los 30 años. ¡Que horror!

De los 1.081 millones, transcurridos ya siete años del Convenio y a dos de su finalización, se han comprometido 365 millones (el 33,7%) de los cuales tan solo 175,2 corresponden a actuaciones en ejecución (el 16,19%); de ellos, 101 millones corresponde a las obras licitadas recientemente (septiembre 2023) y todavía no contratadas en la línea Xàtiva-Alcoi para la renovación de vía, pero que no contempla la electrificación. Y qué decir de la duplicación y electrificación de la C-3 (Valencia-Buñol-Utiel) que además de viajeros, debe dar servicio a los polígonos logísticos en franca expansión de Ribarroja, Loriguilla, Cheste/Chiva. Para finalizar y no por ello el de mayor importancia, ya que afecta a la seguridad y la vida de las personas, ¿para cuándo la eliminación del paso a nivel de Alfafar-Sedaví-Benetússer? ¿Para cuándo el soterramiento de las vías? El 21 de diciembre acaeció en este paso a nivel la cuarta víctima mortal por arrollamiento este año, y son ya 78 los muertos en los últimos 35 años. Exigimos el soterramiento.

«Quosque tándem abutare, Pedro Sánchez, patienta nostra?». Máxime cuando desde 2021 España ha recibido 2.539 millones para ADIF Cercanías, y 2.154 para ADIF. AV. de Fondos Europeos. Esperemos que el nuevo presidente de ADIF, el ingeniero y magnífico profesional Angel Contreras Marín, valenciano y conocedor como nadie de nuestras carencias y prioridades ferroviarias, no atendidas, imprima un cambio de rumbo y sea esta la Legislatura de la Comunidad Valenciana en Infraestructuras ferroviarias.