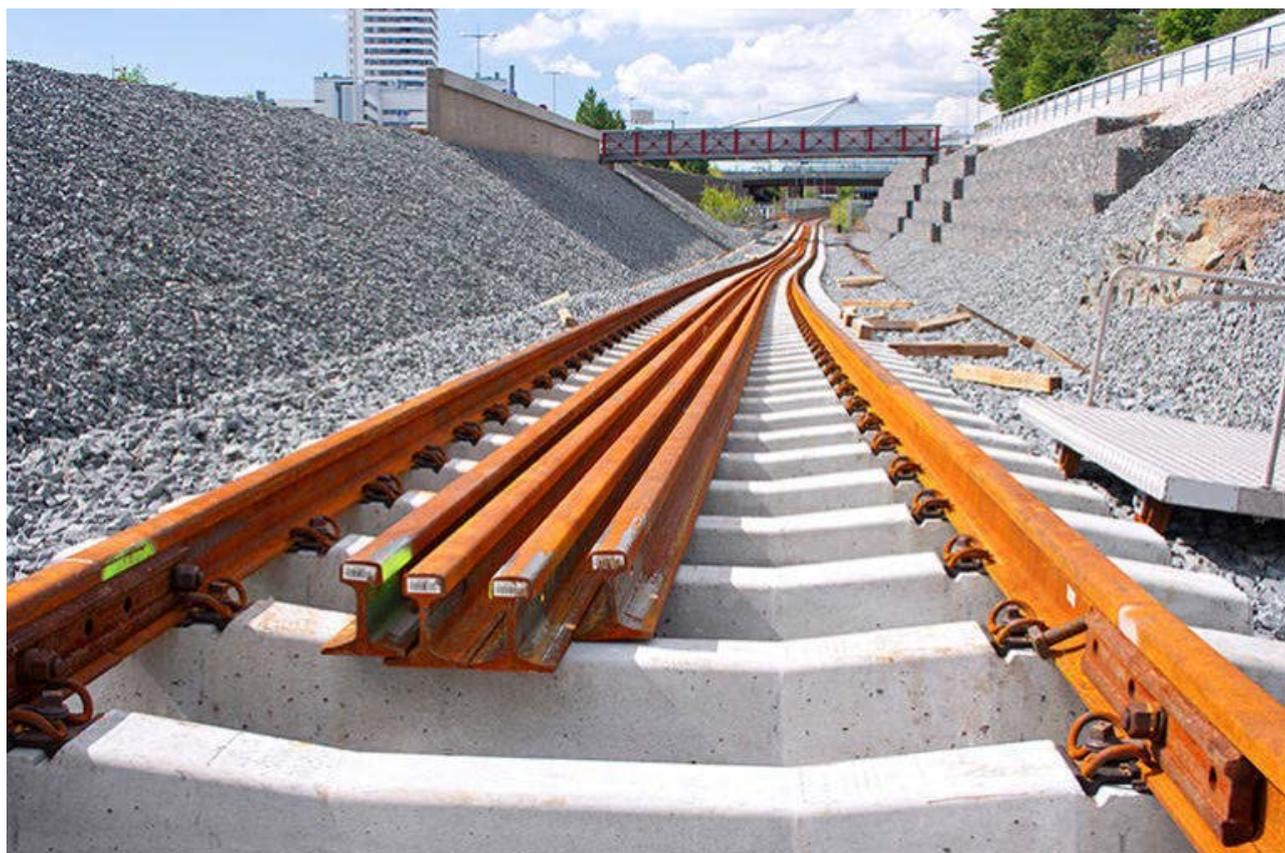




TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

València, semáforo rojo del Corredor Ferroviario Mediterráneo

CORREDOR MEDITERRÁNEO



20/02/2020 - La autopista de peaje del Mediterráneo, conocida como AP-7 ha sido durante casi 50 años el eje viario rápido y seguro, que a lo largo de sus 950 kms ha vertebrado de norte a sur nuestra costa mediterránea, desde la frontera francesa en La Junquera hasta Estepona, que el pasado 1 de enero 2020, fue liberalizada, en su tramo Alicante-Tarragona (374 Kms).

Su ejecución y su puesta en servicio fue gradual. Se inició en 1969 en Granollers, llegó a Puzol en julio de 1974, y el tramo Altea-San Juan- Alicante finalizó en 1976.

Al considerar Fomento que la Circunvalación de Valencia no fuera de peaje, no obstante no acometer la Administración Central su ejecución de inmediato y no existir ninguna vía alternativa entre Puzol y Silla condujo a que Valencia se convirtiera en el **Semáforo Viario de Europa durante 18 años** (1974 hasta 1992). Nadie comprendió cómo los

valencianos y nuestros políticos, consentimos, hasta el 1992 que se inauguró el By-Pass, los automovilistas que procedentes de Europa, la tercera capital de España, Valencia, les recibiera con un semáforo a las puertas de la ciudad. Se denominó el "semáforo rojo de Europa".

En atravesar los 20 kms por la ciudad (Avda. Cataluña, tramo de Blasco Ibáñez, Cardenal Benlloch, Eduardo Boscá, Peris y Valero y Ausias March) camino de la Pista de Silla (hoy V-31) se tardaba entre 40 o 45 minutos, y además soportando los vecinos de esa zona de la ciudad accidentes, ruidos, contaminación, en fin, graves molestias por el paso de hasta 43.000 vehículos al día incluidos camiones. ¡El nulo poder político y escaso peso ciudadano de Valencia quedó patente!

Transcurridos otros 28 años de aquel humillante tapón viario, la ciudad de Valencia, nuevamente, se convierte en el cuello de botella y semáforo rojo de la Red Ferroviaria.

17 años de un convenio incumplido

Hasta el 26 de febrero 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 (RAF) de la ciudad de Valencia**. Las Actuaciones contempladas en el Convenio eran:

- Acceso Sur, cruce Turia, (hoy ejecutada)
- Nudo Sur (ejecutada parcialmente)
- Canal de Acceso Subterráneo a Estación 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 nueva (hoy ya realidad) línea de AVE vía Madrid y el Corredor Mediterráneo; mejorar los servicios de viajeros y principalmente Cercanías, manteniendo la "centralidad estratégica" de la Estación del Norte soterrada; transformar la actual estación Valencia Término (fondo de saco) en una estación pasante, con túnel intermodal, interconectada con el transporte público metropolitano ferroviario (Metro-Valencia); y dotar a los servicios de mercancías, de intermodalidad, potenciando al área logística de Fuente de San Luis

(Barco-Camión-Tren).

Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003 SA, creada en abril del 2003, a consecuencia del convenio, su finalidad era facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo integral ferroviario (RAF de Valencia) y la transformación urbanística resultante. El Parque Central y los equipamientos urbanos resultantes, son consecuencia de una obligación del Gobierno Central, a saber, soterrar el ferrocarril en la ciudad y casco urbano de Valencia. ¡No nos vendan lo accesorio (ejecución de un parque-jardín o viviendas en unos terrenos ferroviarios que quedan desafectados) de las actuaciones ferroviarias, objeto principal del convenio!

Pasan los años y **hasta el 1 de febrero de 2008 no se firmó el Acuerdo Marco Regulator** entre Valencia Parque Central 2003 y ADIF, para realizar los Estudios, Proyectos y obras correspondientes al Convenio. Acuerdo que, al incumplirse, **hubo que ampliar a abril 2016**.

Nuevamente, en marzo 2019 debido al cambio del Gobierno Central y consecuentemente cambios en Fomento, Adif y Renfe, se firma un nuevo "Acuerdo de cooperación por el que se establecen las bases para el desarrollo de la integración del ferrocarril en la ciudad de Valencia". Signatarios: **José Luis Ábalos, Ximo Puig, Joan Ribó** y los presidentes de Adif, Renfe y Parque Central 2003.

Ante este cúmulo de convenios, acuerdos, estudios de viabilidad, financiaciones fallidas, etc. a día de hoy tenemos esta triste realidad después de ya transcurridos 17 años:

- El proyecto del Canal de Acceso en su fase 3.1, no estará redactado hasta noviembre de 2020. Sólo contempla el soterramiento de las vías (CM y Cercanías) hasta el viaducto-paso elevado de Giorgeta. Desde el inicio de las obras ciframos en aproximadamente siete años su ejecución, y unos 400 millones de euros de inversión.
- El ferrocarril (AVE Madrid, Alta Velocidad del Corredor Mediterráneo, Media distancia y Cercanías) seguirá llegando a Joaquín Sorolla y/o Estación del Norte en superficie, hasta como mínimo 2030.
- Igualmente, para octubre/noviembre se dispondrá del Estudio de viabilidad del Proyecto del Túnel Pasante Norte-Sur, desde los términos municipales de Alboraya/Meliana hasta Estación Central (9 kms) y un presupuesto aproximado de 850 millones de euros. Faltaría todavía, previamente al inicio de las obras, la Declaración de Impacto Ambiental (DIA); redacción del proyecto de ejecución; licitación, financiación y contratación de obras. Previsión muy optimista: 15 años, hasta 2035.

La disponibilidad del túnel pasante no antes del 2035, la falta de operatividad y funcionalidad ferroviaria. El 'cizallamiento' de las vías por la no finalización del Canal de Acceso, el tiempo perdido por el rodeo de los trenes en la entrada y salida e inversión de marcha a la 'Estación en fondo de saco', además de imposibilitar el incremento en frecuencias, intermodalidad y movilidad para el usuario de Cercanías, **convierten a Valencia en el cuello de botella y semáforo rojo del Eje Mediterráneo Ferroviario como mínimo hasta el 2035 y conlleva la inviable reducción de tiempo del viaje a Barcelona y Europa.**

Manuel Miñés