

RIBUNA LIBRE / OPINIÓ

Las obras ferroviarias: un cúmulo de agravios y menosprecios a la Comunitat Valenciana



COMPARTIR



TWEET



LINKEDIN



MENÉAME



Una obra para implantar el ancho internacional ferroviario. Foto: RAFA MOLINA

25/08/2023 - Finalizadas las dos legislaturas en las que el PSPV, de la mano de **Ximo Puig** ha pilotado la Generalitat Valenciana respaldado - y muchas veces limitado /maniatado - por sus socios de Compromís y Podemos, y al igual que también ha sucedido en el Ayuntamiento del Cap i Casal, con el - digamos singular- izquierdista, catalanista y extremista **Joan Ribó**, es oportuno y sanamente democrático hacer un balance, de las actuaciones, y también dejación de funciones, que ambos Gobiernos: Autonómico y Local, han dejado de hacer, reivindicar y exigir ante el Gobierno Central (AGE), en materia ferroviaria... Pretendo hacer un análisis de la situación actual, y de la herencia que cual “testigo en carrera de relevos”, recibe el Gobierno del PP, **Carlos Mazón** en la Generalitat y **Maria José Catalá** en el Cap i Casal.

Recordemos los valencianos, que el equipo del anterior Gobierno, que ha cedido el testigo, tras las elecciones del 28 de mayo, ha dejado a la Comunitat como último equipo clasificado

en la competición de las CC. AA, con una **Deuda récord de 55.439 M€** - que ojalá no vaya a mayores, tras la auditoria puesta en marcha, por el Secretario Autonómico de Hacienda y Economía, gran profesional, Eusebio Monzó – deuda que supone que **cada valenciano carga con una mochila de 10.857 €/hab/año de deuda...y también con un récord de Déficit de -3.847 M€.**

Mas centrémonos en las **actuaciones ferroviarias.**

Red arterial ferroviaria

El pasado mes de febrero se cumplieron 20 años de la firma (26/02/2003) por los entonces, ministro de Fomento, **Francisco Álvarez Cascos**, el Presidente de la Generalitat, **José Luis Olivas**, la alcaldesa de Valencia, **Rita Barberá** y los respectivos presidentes de Renfe y GIF (hoy ADIF), del Convenio para la **Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia (RAF).**

Transcurridas dos décadas de aquella fecha, poco se ha hecho, salvo la llegada en diciembre del 2010 del Tren de Alta Velocidad (AVE) Madrid – Valencia y viceversa, con un acceso en superficie, a una estación, Joaquín Sorolla, denominada por ADIF como provisional. Tema este el de Alta Velocidad para viajeros, ajeno al Convenio RAF, y cuya provisionalidad - me refiero tanto a la Estación de A. V., como a la llegada de los AVEs en superficie- lleva ya 13 años, y los que aún quedan para disponer de una Estación Intermodal pasante subterránea... ¿? A resultas de ello, no obstante, tenemos un Parque Central/Jardín Urbano, eso sí, desarrollado sólo al 60% de su prevista extensión total. Ninguna de ambas actuaciones forma parte intrínsecamente de la **Remodelación ferroviaria arterial de la ciudad de Valencia.**

Ni la **nueva Estación Central subterránea** – en su día proyectada por **César Portela**, Premio Nacional de Arquitectura 1999 y medalla de oro de la Arquitectura 2023 y que descansará, me temo, en alguna estantería de las oficinas centrales de la empresa pública ADIF – ni el Canal de Acceso subterráneo Sur “**en su totalidad en túnel**”, ni el **Túnel pasante de la Ciudad**: Norte- Sur, única solución que permitirá el convertir la Estación NORTE término en Estación pasante – evitando las inversiones de marcha (entrada y salida al “fondo de saco”) - dando continuidad al eje ferroviario del Corredor Mediterráneo, no sólo aún no se han acometido, es más, ni siquiera existe una programación conocida para ello.

Acceso Sur Ferroviario

Las iniciadas recientemente (abril-2023) obras del tan “alardeado” Acceso Sur Ferroviario Subterráneo, denunciarnos una vez más que, sólo contemplan el “soterramiento” hasta la Avenida de Giorgeta (Con demolición del paso elevado). Manifestamos que tal actuación es una anomalía técnica ferroviaria, dilatoria y cicatera (económicamente). El que nuevamente emerja y siga llegando en superficie a ambas estaciones Joaquín Sorolla AVE (de ancho estándar) y a la Estación del Norte (ancho ibérico para Cercanías de Valencia y media distancia), es una afrenta para Valencia, que en modo alguno, ni el Ayuntamiento, ni la Generalitat, deberían haber consentido y que ¡Nada resuelve del Corredor Mediterráneo!. Si bien, este soterramiento parcial, esta componenda/apaño, supondrá una mejora y actuación urbanística, ya que tras 20 años de espera y otros 5 de obras, desaparecerá la herida ferroviaria existente entre el Bulevar Sur y la Avenida Giorgeta, y que conformará el Bulevar García Lorca, pudiendo unir y dando permeabilidad a los barrios de la Cruz Cubierta, San Marcelino o la Raiosa, por el Oeste con Fuente de San Luis, En Corts y Ausias March por el Este.



Foto: DEPARTAMENTO DE TRANSPORTE

Dejemos constancia fehaciente, que esta actuación valorada en 518 millones de euros para este '**semi enterramiento**' será sufragada solamente por (AGE) ADIF en un 50 %, ya que el otro 50% será pagado a partes iguales por los valencianos :25% por la Generalitat Valenciana y 25 % por el Ayuntamiento de Valencia. Descontando los 163 millones que aportan los Next

Generation de la E. U., y dado que el plazo de ejecución contractual es de 60 meses mínimo, **la Administración General del Estado AGE (MITMA & ADIF) sólo aportarán 50 M€/año para esta obra y proyecto inconcluso.** No se si ello merece tanta ostentación y algarabía (¿?)

¿Por qué los estamentos políticos valencianos: Generalitat – PSOE y Ayuntamiento -Compromís, no exigieron en su día al firmar la confinación del Acceso Sur, el que llegará en subterráneo cuanto menos a la Estación del Norte? ¿Por qué permitimos el que persista el “cul de sac” ó Estación NORTE Término? ¿Para cuándo la licitación del Túnel pasante que discurrirá por la Estación del Norte, Gran Vía Marqués del Turia, avenida de Aragón y Avenida de los Naranjos hasta enlazar con la salida Norte del túnel de Serrería?

Esta mezquindad y cicatería hacia los valencianos exigiéndonos un “copago al 50 %” y aportando tan solo 250 M€ (a lo largo de 5 años) hace merecedores a la **AGE: Pedro Sánchez & Raquel Sánchez – MITMA & Maria Luisa Domínguez – ADIF**, a la **Generalitat Valenciana** presidida por Ximo Puig y al Ayuntamiento de **Valencia** entonces liderado por Joan Ribó, **mostrarles triples tarjetas rojas**, con expulsión del “terreno de juego”.

Desconozco si jurídicamente, se puede impugnar por la Generalitat, hoy gobernada por el PP, sobre la validez del referido Convenio del Acceso Sur. Actuación ferroviaria que nada aporta al C.M Corredor Mediterráneo, salvo que la obra recién iniciada, se modifique y complemente con una extensión del Soterramiento hasta la misma Estación Norte. Tengo mis dudas, sino existe prevaricación en el uso de fondos públicos de la Generalitat Valenciana cofinanciando esta actuación.

Nuevo Eje pasante subterráneo de la Red Arterial de Valencia (RAF)

Fue en julio 2017 cuando el Ministerio licitó la redacción del Estudio Informativo sobre el Eje Pasante. No fue hasta pasados 3 años cuando el BOE publicó (27/10/2021) la aprobación por el MITMA del “**Estudio Informativo de nuevo Eje-Pasante Norte-Sur del RAF de Valencia**” dando un periodo de 30 días para presentar alegaciones por parte de las personas y entidades afectadas, las cuales, una vez evaluadas y aceptadas o rechazadas por el MITMA, en un plazo máximo de 6 meses se incorporará al Proyecto Constructivo redactado por la ingeniería IDOM.

Así las cosas, transcurren los años y del Túnel pasante y de su definitivo Proyecto Constructivo y posterior Licitación de Obra, NADA SABEMOS!! obra y actuación ferroviaria que daría fin al Semáforo Rojo del Corredor Mediterráneo que hoy supone la actual Estación Término, y que discurriendo por G.V. Marqués del Turia → Avda. Aragón → Avda. Naranjos → Conexión con Rampa Norte del Túnel Serrería Cabañal – tt.mm. de Alboraya, daría lugar a las Estaciones Intermodales (AVE -Cercanías – FGV – EMT) en la Avenida. Aragón /Mestalla, y Avda. Los Naranjos/ UPV y UV.

Obra que de no licitarse antes de junio 2024, no podrá acceder a parte de los 3.000 M€ todavía pendientes c/cargo a los Fondos Next Generation que mejorarán su financiación.

Prolongación del Túnel del Cabanyal

El 20 de abril pasado se cumplieron 32 años de la inauguración (20/04/1991) del túnel oficialmente denominado – en su día – por el Ministerio MOPTMA “**Soterramiento del ferrocarril a Tarragona, a su paso por las barriadas marítimas del Grao, Malvarrosa, Cabanyal y Canyaveral**”.

Inauguración a cargo de **Josep Borrell**, entonces Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio ambiente, el presidente de la Generalitat **Joan Lerma**, la Presidenta del Renfe **Mercé Sala** y la alcaldesa de Valencia **Clementina Ródenas**. Como representante de la AGROMÁN empresa constructora/contratista de la obra, asistí y fui testigo de tal evento.

Esta intervención ferroviaria de 4 kms de longitud, incluidas la rampa de acceso norte en los tt.mm de Alboraya y Valencia; los 2’65 Kms en túnel, incluida la Estación de Cabanyal de viajeros; y la rampa de acceso Sur, que finalizó también en superficie – antes de cruzar el viejo cauce del río Turia – prosiguiendo hacia la Estación del Norte a través de con un puente metálico paralelo al antiguo existente.

El importe de la obra (año 1991) ascendió a 9.500 M. pts. Ya entonces, el Ministerio alegando falta de recursos económicos, consecuencia del encarecimiento de la obra sobre las previsiones iniciales (a consecuencia de graves e importantes problemas geotécnicos y freáticos- surgidos en el desarrollo de la obra - e insuficientemente ponderados en el Proyecto redactado por el Ministerio) hizo que la Administración Central redujera la longitud del túnel (soterramiento) inicialmente prevista en proyecto y que preveía - sobrepasando bajo el cauce del río Turia- emerger a la superficie en Nazaret. Acortado

pues, por falta de financiación, la longitud soterrada del trazado inicial, sí se dejó, no obstante, previsto en la rampa de salida Sur, y sobre el cajero y muro pantalla derecha un “telescopio o pantalón” ...en previsión de la ansiada prolongación, para años posteriores.

Hubo de transcurrir 25 años y no fue hasta el año 2015 cuando el Ministerio encargó a la ingeniería/ consultora LKS-NES un estudio sobre la viabilidad técnica y económica para proseguir y **dar continuidad al Soterramiento**. Se presentaron tres alternativas: Soterrar las vías hasta el Boulevard de Las Moreras; Proseguir el túnel hasta la CV-500 Pista del Saler; o mantener el actual puente y hacer una pasarela peatonal/ciclista sin posibilitar la llegada a la Fachada Marítima del Paseo de la Alameda, ni la Avda. Francia.

Siguen los desencuentros políticos entre Generalitat y AGE por su financiación, ello y la falta de exigencia y secular “menifotisme” de la Sociedad Civil Valenciana, hizo que los estudios/soluciones/anteproyectos gestionados tras 25 años de espera... “cayeron en el cajón de asuntos pendientes de AGE → Generalitat Valenciana”.

Tuvo que llegar enero 2019, cuando en la Memoria/Documento, sobre las actuaciones iniciadas por ADIF en el año 2018, el “Comisionado del Estado y Coordinador para el Corredor Mediterráneo, **Josep Vicent Boira**”, ... claramente apunta y menciona “expresamente” que uno de los puntos críticos y cuellos de botella que presenta el C.M...y **cuyo desbloqueo es vital para el progreso del Corredor...** **es la prolongación del Túnel del Cabanyal**” ... Ante este “SOS”, el 30 de enero de 2020 el ministro **Ábalos**, formaliza un Nuevo Estudio Informativo con 24 meses de plazo de redacción... Estudio que complementando el redactado en el año 2016... **haga realidad el poder Aprobar, Dotar Económicamente, Conveniar y Licitar esta prolongación del túnel...Tan necesaria para el Eje Mediterráneo .- conectar el Norte y el Sur (viceversa) del Corredor ferroviario, dejando atrás el Semáforo Rojo de la Ciudad de Valencia**, dando operatividad y mejorando la logística portuaria/ferroviaria/viaria, de la Mercancías, liberando de viajeros (a través del Túnel Pasante bajo la ciudad de Valencia) el sobresaturado y precario túnel del Cabanyal...y resolviendo urbanísticamente el **Parque de Desembocadura** eliminando las vías en superficie entre la Avda. de Francia y la Avda. de las Moreras y dar solución al Parque Marítimo de 25 hectáreas del viejo cauce del Turia entre la ciudad y Nazaret.



Foto: ANTONIO PRADA

Así las cosas, y con la llegada a la alcaldía del PP (equipo de María José Catalá), se ha dado a conocer una **Orden de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Puertos a fecha 30 de noviembre de 2021 – remitida por el Ayuntamiento de Valencia y que el alcalde Ribó ocultó-** por el que se ordenaba la suspensión temporal de este Contrato de Servicio de Consultoría... de redacción del Estudio Informativo de la prolongación **Sur del Túnel de Serrería en Valencia**, que en su día encargó el ministro Ábalos y posteriormente “anuló” la ministra Raquel Sánchez.

Presidente Sánchez, hemos asistido bajo tu mandato (XIII y XIV Legislaturas) a una ingente dotación presupuestaria para la finalización en Barcelona del magno soterramiento y túnel urbano (5,78 kms) para el TAV, entre la Estación de Sants y la nueva Estación de la Sagrera, conexiones intermodales e intercambiadores con ferrocarriles de Rodalies y conexiones con el Aeropuerto del Prat – Josep Tarradellas – obras que supondrán a una inversión superior a los **1.800 M€**. Más recientemente, se ha procedido a iniciar el Soterramiento del AVE en las Ciudades de **Murcia y Lorca**. ¿Por qué Presidente Sánchez “estas abusando tanto de nuestra paciencia” y sigues ignorando a la Comunidad Valenciana?

Cercanías Renfe/ADIF. Núcleo Valencia/Alicante

Muchos y pormenorizados son los documentos, estudios, seguimiento de licitaciones redactados por la Cámara de Contratistas C.V., que demuestran el abandono, en que el Gobierno del PSOE ha sumido a este transporte sostenible y ecológico de Cercanías. Transporte de Proximidad e integrador de las Áreas Metropolitanas de la Comunidad Valenciana.

Solamente recordar que del **Plan de Cercanías** (único Vigente y que el Gobierno de Pedro Sánchez ha sido incapaz de actualizar y dotarle de Disponibilidad presupuestaria y Prioridad Política, y el Gobierno de Ximo Puig fue incapaz de exigir). **El Ministro Iñigo de la Serna (PP) proyectaba invertir entre el 2017-2025 obras por importe de 1.436 M€...**Sánchez, en los 5 años de tus dos legislaturas, sólo has comprometido un gasto de 245 M€ equivalente al **17'10 %**, incluyendo en este ridículo ratio, (las Consultorías, Suministros – traviesas, vía y balasto - y unas reducidas número de Obras teóricamente en ejecución y todas ellas paralizadas por Modificados y errores de Proyecto). Es más, tu gobierno ha rescindido los Estudios Técnicos, en su día contratados, para duplicar la línea de Cercanías C1: Cullera → Gandía; no has ni duplicado ni electrificado la Línea C3 entre Valencia → Buñol → Requena → Utiel, que tu Exsecretaria de Estado, Isabel Pardo de Vera prometió (junio 2019) invertir en ella 280 M€ en los tres años próximos 2020/2021/2022; has aplazado “sine die” el **ferrocarril de Cercanías** (su modernización y operatividad) **entre Xàtiva - Onteniente – Alcoy...** Tras 6 años has sido incapaz de finalizar (ADIF) **la línea en ancho UIC y Electrificación entre la Factoría Ford y Fuente de San Luis**; tras 4 años todavía **no habéis puesto en Servicio la Estación de Albal** iniciada en octubre de 2019 y con 18 meses de plazo de ejecución.

Tienes **paralizada la Renovación de vía, Electrificación entre Silla → Pobla Llarga** en Cercanías C-2 (debería haber acabado en octubre de 2021) y lo mismo ocurre en **la Renovación de Vía y Catenaria, Tramo Silla → Cullera** que por errores de proyecto, acarrea un retraso superior a un año, etc. etc.

Todo ello ocurre en nuestra Comunitat, cuando el propio ADIF de la mano de la hoy Ministra, en funciones, de Transportes Raquel Sánchez, para favorecer una mayor y mejor movilidad e integrar urbanísticamente toda el Área **Metropolitana, reforzando las Cercanías (Rodalíes) R-2 de Barcelona, licitó en enero de 2023 621 M€ el “Soterramiento ferroviario entre las localidades de Montcada i Reixac”** y apenas hace dos semanas, **la catalana ministra del MITMA ha licitado por otros 170 M€** la “Variante ferroviaria de Vallbona y la bifurcación de aguas hidrogeológicas”. Ello supone una inversión **superior a los**

790 M€. en Cercanías de Barcelona en este 1er Semestre 2023.

Acceso ferroviario hasta el Aeropuerto de Alicante- Elche Miguel Hernández

Es inconcebible que el 5º aeropuerto de España con 13'202 Millones de movimiento de viajeros en 2022 y previsión de más de 15 millones en el presente 2023 tras Barajas: Adolfo Suarez -Madrid; El Prat – Josep Tarradellas-Barcelona; Palma de Mallorca y Málaga- Costa del Sol... **no tenga todavía conexión ferroviaria regular, ni a través de Cercanías, Alicante/Murcia, ni conexión con el AVE** (estando a 8 kms de Alicante ciudad, y a menos de 5 kms de Elche) ...¿para cuándo presidente Sánchez dejarás de menospreciarnos?

Ello contrasta, con el triste balance de las inversiones en el ejercicio 2022 en nuestra Comunitat, que según la propia información facilitada por ADIF- Cercanías, ofrece el triste balance de:

	<u>Presupuesto Cercanías -2022</u>	<u>Cifras Realmente invertidas</u>	<u>T% ejecutado</u>
C. Valenciana	269 M€	86'6 M€	32%

Ello supone **un grado de incumplimiento del 68 %**, es **decir** (inversiones presupuestadas PGE-2022 y cantidades no gastadas ni invertidas). Que yo sepa ningún gestor o político ha sido cesado (¿?)

La incertidumbre tras los resultados del 23- J y la posible formación de un nuevo Gobierno Frankenstein o repetición electoral, quizás obstaculizará – cualquiera de ellas - aún más, la ya de por si complicada agenda e interlocución habida entre la Comunitat y el Gobierno Central – aunque acudiendo al refranero español...” No hay peor cuña que la de la misma madera”, eso ocurrió entre el PSOE Gobierno Central, PSPV Comunidad Valenciana. El Gobierno Autonómico, ahora presidido por el PP y Carlos Mazón debe contar con el respaldo inequívoco del Empresariado y Sociedad Civil Valenciana para exigir al Gobierno Central, sea cual fuere, lo que en Justicia nos corresponde... también en materia ferroviaria.

Manuel Miñes es director de la Cámara de Contratistas de la Comunitat Valenciana