

Los sucesivos Gobiernos del Estado han olvidado a la CV en las infraestructuras

economia3.com/los-sucesivos-gobiernos-del-estado-han-olvidado-a-la-cv-en-las-infraestructuras/

March 22, 2021

1. Economía 3

>>

2. Opinión



Manuel Miñes

Publicado el: 22/03/2021

Director-gerente

CCCV



Con motivo de los 30 años de Economía 3, aportaré mi visión de cómo han evolucionado las Infraestructuras en estas últimas décadas en nuestra Comunitat y concretamente en Valencia, aunque me limitaré –como botón de muestra– a exponer el “dificultoso parto” de dos infraestructuras viarias y dos ferroviarias. Por **Manuel Miñés**, director-gerente de la **Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana – CCCV**.

Autovía del Este o A-3 (Madrid-Valencia) de 352 Kms

Lo que hoy llamamos autovía se inició en 1964 con un primer tramo de tan solo 11 km como desdoblamiento de la N-III. Hasta el año 1980 no llega hasta Arganda del Rey y en 1990 llega el desdoblamiento de la N-III a Honrubia. Paralelamente a lo largo de 1190/1992 se procede al desdoblamiento de Valencia-Buñol incluido el viaducto del Portillo de Buñol hasta Ventamina y Siete Aguas.

Así llegamos por ambas partes al límite entre las provincias de Valencia y Cuenca, a los Cuchillos o del Cabriel y al pulso que el presidente castellano-manchego **José Bono** le echa al presidente **Zaplana** y al Ministro de Fomento **Rafael Árias Salgado**, a raíz de la Declaración del Impacto Ambiental. Tenemos que esperar hasta diciembre 1998 para inaugurar el Viaducto de Contreras y enlazar por Autovía las localidades de Villagordo del Cabriel y Minglanilla...

Tardamos 34 años (1964 hasta 1998) en tener una autovía entre la primera y tercera ciudad de España gracias a la persistencia del **Semáforo Rojo** de las Hoces del Cabriel y el poco peso de los sucesivos gobiernos autonómicos y la sociedad civil valenciana.

Es más, en noviembre 2007 se adjudicó a la concesionaria **Globalvia Infraestructuras**, por peaje en sombra, y pago aplazado durante 19 años (hasta 2026) la reforma, eliminación de curvas peligrosas y puntos negros, corrección de trazados y peraltes, prolongación de ramales de incorporación y salidas, etc. así como su conservación, todo ello, desde el límite de la provincia de Madrid hasta Atalaya de Cañavate (km 71 → km 178). He aquí una muestra de cómo, inicialmente, la autovía A-3, fue una simple adaptación de la N-III, corrigiendo mínimamente su trazado y adaptación a la velocidad y prestaciones, que sobre normativa requiere una autovía.

By-Pass de Circunvalación a València

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 km ha vertebrado de norte a sur nuestra costa mediterránea, desde la frontera francesa en La Junquera hasta Estepona-Guadiaro.

La ejecución por el sistema concesional de esta autopista, y su puesta en servicio fue gradual. Se inició en 1969 entre Granollers y Montmeló. El tramo Castellón-Puzol acabó en julio de 1974, y el tramo Altea-San Juan- Alicante finalizó en 1976.

En su día, el Ministerio de Obras Públicas decidió que la Circunvalación de València no fuera de peaje. Pero por contra, el no acometer la Administración Central su ejecución de inmediato y no existir ninguna vía alternativa entre Puzol y Silla, además del servilismo político y falta de exigencia del entonces president **Joan Lerma** y de los alcaldes **Ricard Pérez Casado** y **Clementina Ródenas**, condujo a que València se convirtiera en el Semáforo Viario de Europa durante 18 años (1974 hasta 1992).

Nadie comprendió cómo los valencianos consintiéramos –hasta 1992 que se inauguró el By-Pass–, que los automovilistas procedentes de toda Europa, y que venían camino de Benidorm, Alicante o Marbella, fueran recibidos en la tercera capital de España, València, con un semáforo a las puertas de la ciudad. Se denominó el **Semáforo Rojo de Europa**.

En atravesar los 20 km 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 las graves molestias del paso de hasta 43.000 vehículos/día, incluidos camiones. ¡El nulo poder político y peso ciudadano de València quedó patente!

Remodelación de la Red Arterial de Valencia

Pues bien, transcurridos otros 29 años de aquel humillante tapón viario, la ciudad de València, nuevamente, se convierte en el cuello de botella y el **Semáforo Rojo** de la Red Transeuropea Ferroviaria del Corredor Mediterráneo.

Habiendo sido muchas las propuestas para abordar el problema ferroviario de Valencia ciudad y la centralidad de su estación, no fue hasta el 26 de febrero de 2003 cuando existe un convenio entre el Ministerio de Fomento, Generalitat, Ayuntamiento de València, Renfe y GIF (hoy ADIF) para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de València RAF.

Las actuaciones contempladas en el convenio eran:

- Acceso Sur, cruce Turia, zona Tanatorio (hoy ejecutado)
- Nudo Sur (hoy ejecutado)
- Canal de Acceso Subterráneo a Estación Nueva

- Estación Central Subterránea
- Túnel o Eje Pasante Norte-Sur
- Remodelación estación Fuente San Luis (ejecutado al 50%)

Con ello se pretendía incorporar a la RAF de València la línea de Alta Velocidad (AVE) vía Madrid (hoy ya realidad) y el Corredor Mediterráneo. Además, se buscaba mejorar los servicios de viajeros y principalmente de Cercanías, manteniendo la “centralidad estratégica” de la Estación del Norte soterrada.

Transformar la actual estación Valencia Término (fondo de saco) en una estación pasante, intermodal, interconectada con el metro; y dotar a los servicios de mercancías, de intermodalidad, potenciando al área logística de Fuente de San Luis (Puerto-Camión-Tren) era otro objetivo.

Pasan cinco años y hasta el 1 de febrero de 2008 no se firmó el Acuerdo Marco Regulador entre **Valencia Parque Central Alta Velocidad 2003** y **ADIF** para realizar los estudios, proyectos y obras correspondientes al convenio.

Acuerdo que, al incumplirse en fechas, en diseños constructivos y financiación, hubo que ampliarlo en Anexo al 29 de abril 2019.

Nuevamente, con el cambio del Gobierno Central y consecuentemente cambios en Fomento, Adif y Renfe, se firma en marzo 2019 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, J.L. Ábalos, Ximo Puig, Joan Ribó, Isabel Pardo – ADIF–. Isaías Táboas –Renfe– y Salvador Martínez –Parque Central 2003–.

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

El Canal de Acceso en su fase 3 (valoración 400 M) solo contempla el soterramiento de las vías (Corredor Mediterráneo y Cercanías) hasta el viaducto-paso elevado de Giorgeta.

Desde el inicio de las obras ciframos en no menos de 5 años, la ejecución del Canal de Acceso fase 3 y unos 400 M€ de inversión. El ferrocarril (AVE Madrid, Alta Velocidad del Corredor Mediterráneo, media distancias convencional y por supuesto Cercanías) seguirá llegando a Joaquín Sorolla y/o Estación del Norte en superficie, como pronto hasta el 2030.

Eje Pasante Norte-Sur de la RAF y estaciones intermodales en avenida de Aragón y Universidad Politécnica (UPV). Valoración 850 M.

En marzo 2018 se adjudicó el Estudio Informativo del Eje Pasante de la RAFV (9 km total) hasta los tramos de Alboraya y Meliana (Alta velocidad y Cercanías) a la Ingeniería **IDOM** por un importe de 347.433 € y un plazo de ejecución de redacción (del Estudio y DIA) de 24 meses.

Por tanto, en abril de 2020, deberíamos haber dispuesto del Estudio Informativo para iniciar el Proyecto Constructivo. Nada sabemos de esto señores Sánchez, Ábalos, Puig y Ribó.

Estación Central Subterránea, proyecto de los arquitectos **César Portela**, **Antonio Barrionuevo** y **Julia Molina**. Valoración 1.041 M.

Hace más de 5 años que se encargó a los arquitectos ganadores del inicial concurso y a ingeniería **Sener**, una reconsideración de costes del proyecto ganador, en base a considerar a varias alternativas y espaciadas fases de actuación. Es evidente que dichos estudios estarán ya en poder de ADIF y la sociedad Parque Central... ¿Hasta cuándo debemos esperar para activar su lanzamiento y concurso de ejecución, juntamente con el canal de acceso?

PROLONGACIÓN DEL CABAÑAL.

El próximo 13 de abril se cumplirán 30 años de la apertura al tráfico ferroviario del túnel del Cabanyal, el denominado “Soterramiento del Ferrocarril a Tarragona a su paso por las barriadas marítimas de Valencia”.

La inauguración corrió a cargo del Ministro de Obras Públicas y Transportes, **José Borrell**, a quien acompañaban el president **Joan Lerma**; la presidenta de Renfe, **Mercé Sala** y la alcaldesa de Valencia, **Clementina Ródenas**. Así se daba fin, con estos 2,62 km de vía soterrada, a los pasos a nivel de Islas Canarias, camino de Algirós y Cabanyal, pero principalmente a la avda. del Puerto, donde coincidían hasta 60.000 vehículos de circulación rodada con barreras echadas unas 7 horas diarias.

En palabras del entonces director general de Infraestructuras del Ministerio de Transportes “*era la obra tecnológicamente hablando, más compleja que había hecho el Ministerio desde su creación*”. Fruto de esta complejidad y deficiente o quizás muy somero estudio hidrológico-geotécnico del proyecto, hubo necesidad de profundizar los muros pantalla hasta 30 m; la ejecución de grandes losas armadas de hormigón sumergido como subbase de la infraestructura soporte de traviesas y vías, etc.

Como consecuencia se tuvo que incrementar el presupuesto hasta los 9.500 millones de pesetas (57,1 millones de euros). Ello hizo que el Ministerio de Transportes, no acometiera la prolongación del túnel por su parte Sur hasta sobrepasar el viejo Cauce del río Turia y emergiese en superficie en Nazaret alegando que había asumido mucho coste y el terreno era muy inestable. No obstante, –yo era el delegado de **Agromán**, contratista de esa obra– en los muros pantallas de la rampa Sur, dejamos preparado un telescopio (pantalones) para que cuando se quisiera realizar la construcción soterrada, el tráfico ferroviario no se interrumpiera.

Pues bien, hasta octubre de 2014 el Ministerio de Fomento no adjudicó a la Ingeniería **UTE LKS-INES (Grupo Mondragón)** por 159.396 euros la redacción del Proyecto de Viabilidad Técnica-Económica para 1,2 km de túnel y emerger en Nazaret. Nada se supo de este estudio y de por qué el Ministerio y Ayuntamiento no lo dieron a conocer.

Nuevamente en septiembre de 2019, el Ministerio de Transportes de José Luís Ábalos daba a conocer la adjudicación del Estudio Informativo de la Prolongación del Túnel de Serrería por 287.980 euros con un plazo de redacción de 24 meses, y estudio de alternativas.

Hay una alternativa para que se prolongue en túnel hasta la desembocadura entre el barrio de Nazaret y el Puerto, si bien el Ayuntamiento se decanta y prevé la salida del futuro túnel antes de la Autovía de El Saler.

La salida actual del túnel, en la Avenida de Francia, penaliza la prolongación de esta avenida y del paseo de la Alameda hasta La Marina. El Ministerio aduce que según la Ley 38/2015 del Sector Ferroviario, si bien hay un Estudio de Viabilidad Técnico-Económica realizado por ADIF (2014), ahora es necesario un Estudio Informativo... ¡y así llevamos 30 años! A este le llamaremos el **Semáforo Rojo** del Túnel de Serrería que impide que la Alameda y la avda. de Francia lleguen al mar.

Conclusiones

Todas estas dilaciones, menosprecios y como vemos –por estas simples cuatro muestras– falta de inversión en infraestructuras prioritarias en la Comunitat por parte del Gobierno Central, sea de uno u otro partido político; ligado a la falta de aprecio, empuje y exigencia de los gobiernos valencianos autonómicos y a un individualismo (el “denostado meninfotisme” del pueblo valenciano) de la sociedad civil ponen de manifiesto este olvido de la Comunitat.

Objetivamente, analizando las inversiones regionalizadas de la Administración General del Estado (AGE) en la Comunitat y los PGE (2000 → 2020) nuestra participación en el total nacional ha sido del 7,54 % s/312.740 M€ (total nacional regionalizable), equivalente a una inversión en la Comunitat de la AGE, de 23.580 millones de euros.

Simplemente, de haber dado cumplimiento al artículo 138 de la Constitución y la Generalitat haber participado en las inversiones del Estado en la parte equivalente a su peso poblacional (Ley Orgánica 3/2019 del 12/03/2019 que reformó nuestro Estatuto de Autonomía) la inversión debería haber sido de 35.310 millones de euros. **Luego el déficit inversor solamente en los últimos 20 años ha sido de 11.730 millones.**