



SITUACIÓN ACTUAL DE LA RED ARTERIAL FERROVIARIA
DE LA CIUDAD DE VALENCIA
¡UNA LLAMADA A LOS PARTIDOS POLÍTICOS
ANTE LAS PROXIMAS ELECCIONES!

- **Antecedentes.**

En base al documento de Cooperación suscrito el 31 de marzo de 1999 entre el Ministerio de Fomento, la Generalitat Valenciana, el Ayuntamiento de Valencia y Renfe, y teniendo en cuenta la incorporación de la ciudad de Valencia a la red de Alta Velocidad, **el 26 de febrero de 2003 se firmó el Convenio entre el Ministerio de Fomento , la Generalitat Valencia, el Ayuntamiento de Valencia, Renfe y GIF -Gestor de Infraestructuras ferroviarias- (hoy con el nombre de ADIF) para la remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la ciudad de Valencia.**

Los Firmantes del Convenio fueron:

- Excmo. Sr. D. Francisco Álvarez Cascos Ministro de Fomento
- Muy Hble. D. José Luis Olivas Martínez Presidente de la Generalitat Valenciana
- Ilma. Sra. D^a Rita Barberá Nolla Alcaldesa de Valencia
- Excmo. Sr. D. Miguel Corsini Freese Presidente de Renfe
- Ilmo. Sr. D. Juan Carlos Barrón Benavente Presidente de GIF

Las Actuaciones contempladas en el presente Convenio enumeradas de forma abreviada eran:

1. Construcción del Nudo Sur Ferroviario
2. Soterramiento del pasillo ferroviario de acceso a la Estación Central desde el Barrio de San Marcelino.
3. Remodelación de la Estación Central de Valencia
4. Reposición en Fuente de San Luis de las instalaciones existentes en la Estación Central actual.
5. Construcción del Eje pasante ferroviario de Alta Velocidad.
6. Construcción de las obras e instalaciones en Fuente de Sant Luis.
7. Construcción de las obras de Infraestructura Urbana de la Actuación Parque Central: Parque Urbano Central y Red Viaria Estructurante.



Para facilitar la coordinación de las actuaciones correspondientes al desarrollo de la Actuación Parque Central; Transformación urbanística derivada de estas obras, referentes a la llegada del Tren de Alta Velocidad (AVE) a la Ciudad de Valencia; puesta a disposición de los terrenos ferroviarios liberados, a favor de la sociedad mixta y parte a disposición de los ciudadanos (equipamientos públicos), llevando a cabo la desafección de los terrenos innecesarios, se constituyó en junio 2003, la **Sociedad Valencia Parque Central 2003** (Sociedades Mercantiles similares de Integración del Ferrocarril- SIF en las que ADIF cuenta con una participación mayoritaria – creadas entre 2002 y 2016 a la vista de los planes de entrada de alta velocidad, en muchas veces soterradas, que permitiría urbanizar en los centros de Barcelona, Zaragoza, Alicante, Murcia, Valencia, Valladolid o Vitoria).

• **Anexo Económico del Convenio (26-02-2003)**

– Acceso Sur, Cruce río Túria, zona Tanatorio (*) (ya ejecutado)	83'96 M€
– Nudo Sur (San Marcelino) (ya ejecutado, importe final de 143'25 M€)	103'61 M€
– Remodelación Fuente San Luis (*) (incluye CTT, Renfe, Valencia-Grao, Puerto)	64'55 M€
– Canal de Acceso (3ª fase)	177'90 M€
– Estación Central	221'18 M€
– Eje pasante (ancho internacional)	<u>158'32 M€</u>

Suma Total 804'52 M€

Valoración que ha quedado ampliamente superada en las actuaciones ya realizadas (*) y que a nivel que los anteproyectos y estudios de viabilidad que se han venido definiendo los sobrecostes estimados son alarmantes y de ahí que urge una ACTUALIZACIÓN URGENTE del referido CONVENIO tanto en su valoración veraz, así como de las aportaciones financieras de cada una de las Administraciones intervinientes, y lo más importante todavía, el fijar una PROGRAMACIÓN DE LAS ACTUACIONES PENDIENTES.

Bien es verdad que el pasado diciembre 2018, el alcalde de Valencia Joan Ribó urgió al Gobierno de Pedro Sánchez & José Luis Ábalos el plasmar sobre un documento los compromisos de financiación del Túnel pasante, canal de Acceso y Estación Central que se esbozaron en el Consejo de Administración de la Sociedad Valencia Parque Central, en mayo 2018, con el Vº Bº de Íñigo de la Serna (PP).



- **ACTUALIZACIÓN DE COSTES DE LAS ACTUACIONES INCLUIDAS EN EL CONVENIO RAF-VALENCIA (Millones de Euros)**

ACTUACIONES	VALOR CONVENIO 2003	ACTUALIZACIÓN A JUNIO 2015	YA INVERTIDO	PENDIENTE DE EJECUTAR
Acceso Sur, Cruce Turia – Zona Tanatorio (ADIF)	83'96	82'12	82'12	---
Nudo Sur (ADIF)	103'61	143'25	143'25	---
Eje Pasante	153'32	850'57	2'36	848'21
Remodelación Estación Fuente de San Luis (ADIF)	64'55	102'36	36'85	65'51
Otras Actuaciones Fuente San Luis ** (ADIF)	0'00	43'58	43'58	0.00
Canal de Acceso	177'90	615'92	158'80	457'12
Estación Central	221'18	974'85	6'27	968'58
Estudio de diseño y fases RAF	0'00	0'35	0'17	0'18
Total Actuación Integración	804'52	2.812'99	473'39	2.339.60

Aproximadamente solo 55 M€ corresponden a la ejecución del vestíbulo de Portela

- **DETALLE DE OBRAS PENDIENTES PRIORITARIAS**

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

Valoración. - 340 M€

La finalización del Canal de Acceso (en esta su 3ª y última fase) es fundamental y prioritario para la llegada del ff.cc (Alta Velocidad, Cercanías, y Larga distancia) a la Estación Norte de Valencia – igualmente prevista soterrada – Debería licitarse YA. En los fallidos y depuestos PGE-2019 se contemplaba una anualidad para esta obra ferroviaria de 2'7 M€. Dado que el proyecto de trazado y ejecución está ya redactado por INECO y no hay que abordar expropiaciones, ya que disponemos de los terrenos, habría que acometerlo este mismo año... **Tanto por su complejidad como por sus interferencias en el tráfico ferroviario, su ejecución llevará no menos de 5 años. ¡Luego hay que iniciarlo ya!**



Su ejecución permitirá liberar los terrenos en superficie, a ocupar para el trazado del **Bulevar- Avenida García Lorca**, y así acabar con el “cinturón de hierro” y poder conectar los Barrios de la Cruz Cubierta, La Raiosa, San Marcelino y Camí Real, al Oeste, con Malilla, Fuente de San Luis, , Ruzafa y En Corts al Este....

Y acometer la segunda fase del Parque Central y desmontar y retirar el antiestético y desvertebrador Paso superior para vehículos – no peatonal – de AvdaCésar Giorgeta.→plaza Ausias March → Avda. Peris y Valero.

B- Eje Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia -RAF- y Estaciones intermodales en Avenida de Aragón y Universidad Politécnica (UPV)

Valoración 850 M€

- En septiembre 2017 se licitó la Redacción del Estudio Informativo y declaración de impacto ambiental del nuevo Eje Pasante de 6 kms de túnel y 3 kms en superficie que pasará por debajo de las Grandes Vías Ramón y Cajal y Marqués del Túria, y Avenida de Aragón continuando por la Avda. de Los Naranjos.
- En marzo 2018 se adjudicó el Estudio Informativo del Eje Pasante de la RAFV (9 kms total) hasta los tt.mm de Alboraya y Meliana (AV 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. Luego en Abril 2020, dispondremos del Estudio Informativo, y se estará dispuesto a iniciar el Proyecto Constructivo.

C.- Estación Central Subterránea. Proyecto de los arquitectos Cesar Portela – Antonio Barrionuevo – Julia Molina

Valoración 1.041 M€.

Hace más de 4 años que se encargó a los arquitectos ganadores del 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 Valencia Parque Central**...¿Hasta cuando hemos de esperar para activar su lanzamiento y Concurso de ejecución, juntamente con el Canal de Acceso?.



D.- Prolongación del Soterramiento ferroviario del Túnel del Cabañal

Valoración 75 M€

Aunque esta actuación no entra – en principio- en el RAF de Valencia, la consideramos fundamental para finalizar y conexionar las arterias Avda. de Francia y Paseo Alameda con el mar, al igual que integrar el PAI- urbanístico Las Moreras y Nazaret con el resto de la ciudad y frente marítimo.

- ¡Ofrenda a Valencia...todavía sin corregir!

Haciendo historia, hace casi 27 años en 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 de Sevilla. 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 “la ofrenda” que el Presidente **Felipe Gonzalez**, hizo a su querida patria chica. Era entonces el 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).

La casualidad y la historia hacen a veces extraños compañeros de viaje... y surgen comparaciones que a la vista de la historia vivida resultan indignantes, nos referimos al **Soterramiento del ff.cc. en el Cabanyal... y su contraste con la inversión del AVE a Sevilla** son odiosas.

Justamente el año anterior, el 14 de abril de 1991, se inauguraba en Valencia el **soterramiento o Túnel del Cabañal** (cuyo nombre oficial del Proyecto, para el Ministerio era: *Soterramiento del ferrocarril a Tarragona a su paso por las barriadas marítimas Grao, Cabanyal, Canyaveral, de la Ciudad de Valencia.*

Intervención ferroviaria de 4 kms de longitud, incluidas las rampas de acceso boca norte, en los tt.mm de Alboraiá / 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 Turia. El túnel para doble vía y 9’20 m de anchura entre pantallas, que aumentaron hasta los 16’20 m. en los 450 mts de los andenes en la estación Valencia – Cabañal.



La obra del Cabañal fue inaugurada igualmente por el Ministro **Josep Borrell**, en presencia de la **Presidenta de Renfe Mercé Sala**, el Presidente Joan Lerma y la alcaldesa 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**) En palabras de Antonio Alcaide, Director General de Infraestructuras del Ministerio de transportes, dijo que “Era la obra, tecnológicamente hablando, más compleja que había hecho el Ministerio de transportes desde su creación”.

¡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 que pagó a 50% Ayto de Valencia y el Ministerio de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

Pues bien, este soterramiento ferroviario fue pagado por las cuatro Administraciones afectadas, a razón de 1.500 millones de pesetas (9 M€ de 1991) por cada una de las tres restantes Administraciones implicadas. Renfe, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia, y los restantes 5.000 millones de pesetas. (30 M€) fueron abonados por el MOPTMA (Administración Central del Estado – AGE).

Con todo, lo más lacerante de esta actuación, surgió tras la aprobación del Proyecto Modificado de la obra, y el consecuente encarecimiento del coste de la misma (debido a un error manifiesto, y falta de previsión, en la redacción del Proyecto Licitado por el Ministerio), ante lo cual, alegando falta de dinero, el Soterramiento o Túnel inicialmente 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”, dejara en la rampa sur de salida, y sobre el cajero y muro – pantalla derecha, **“un telescopio o pantalón”** “y dejar para más adelante- cuando el Ministerio pudiera disponer de fondos... prolongar el túnel, más allá del Cauce del Viejo Turia, y con este “pantalón” previsto no tener la necesidad de interrumpir el tráfico ferroviario” cuando se acometieran las obras de prolongación del túnel. Igualmente se desechó (el Ayuntamiento) un puente atirantado diseñado por Santiago Calatrava y montando un puente simple y fácil de quitar, cuando se procediera a prolongar el soterramiento ahora paralizadas.



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 100 % del coste”.

Tuvieron que pasar otros 25 -la Copa de América primero y la Fórmula I después -años para que, en octubre de 2014, el Ministerio (hoy de FOMENTO) – **encargara a la Ingeniería LKS.INES (grupo Mondragón)**- por 159.396 € el estudio sobre la viabilidad técnica y alternativas económicas para proseguir y dar por finalizado el soterramiento iniciado en 1986.

Se presentaron la **alternativa (Nº2)** de soterramiento hasta el boulevard de Las Moreras que se valora en unos **75 M€**, también se ha estudiado una **alternativa (Nº3)** de soterramiento más larga y costosa, que llega hasta la CV-500 (Pista del Saler) y supone **126 M€**, y finalmente una **alternativa (Nº1)** sin túnel, planteando la conexión con la fachada marítima mediante pasarelas sobre las vías actuales que costaría **9 M€** y que el Ayuntamiento lógicamente rechaza de plano.

Evidentemente, si en las obras ferroviarias, ahora es norma del Gobierno Central. Sí tienen un carácter urbanístico 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 al 50 % ADIF / MINISTERIO DE FOMENTO-RENFE Y 50% AYTO 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 (hoy línea L-10 de Metro Valencia) 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.

Precisamente el pasado 20 de febrero de 2019 La Consellería de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del territorio de la G.V. adjudicó definitivamente el Proyecto de Construcción e Infraestructura. **Tramo Rampa Salida (del subterráneo al tramo tranviario) de Avda. Amado Granell hasta la parada Hermanos Maristas...** suponemos que con ello se



reinician las actuaciones para la Línea L-10 (Pont de Fusta- Nazaret) en su tramo Alicante-Renfe → Nazaret) ... paralizada desde 2010... **¡Es el momento, ya URGENTE de romper el aislamiento de Nazaret!**

- **MISCELANEAS EN EL DEVENIR DE LOS SOTERRAMIENTOS FERROVIARIOS EN GRANDES CIUDADES**

Las grandes operaciones de soterramiento de vías y aprovechamiento del suelo liberado proyectadas en las últimas décadas en diversas ciudades de nuestro país han corrido una suerte desigual. **Madrid como Barcelona** tienen las vías soterradas desde hace décadas y se acaba de desbloquear la operación Chamartín (Madrid Nuevo Norte) una actuación similar a nuestro Parque Central con un alto porcentaje de participación privada que ha recibido el apoyo del Ministerio de Fomento. ADIF a su vez ha construido durante la 2ª legislatura de Rajoy, con una inversión de 300 millones de euros, el tercer túnel ferroviario para conectar las estaciones de Atocha y Chamartín.

Madrid dispone actualmente de tres túneles ferroviarios, el más antiguo, el de Recoletos (1967) con una longitud de 6'8 kilómetros y por el discurren trenes de Cercanías, Media y Larga distancia. El segundo túnel (Puerta del Sol) se puso en servicio en 2008, tiene 7' 7 kilómetros y se construyó para descongestionar el de Recoletos. Sin embargo, por ninguno de estos túneles pueden pasar los trenes AVE, por eso se ha construido un tercero para la Alta Velocidad que conectará las dos principales estaciones de la capital. (Atocha y Chamartín)

Barcelona, por su parte, cuenta con dos túneles ferroviarios, el último construido en 2013 para conectar la estación de Sants con la estación de la Sagrera, dando continuidad hasta Francia a la línea AVE de Madrid. Este último túnel, que motivó grandes problemas técnicos, paralizaciones de obra y multitud de vicisitudes, tuvo una desviación económica próxima al 500% ... que afrontó íntegramente ADIF.

Ciudades como **Cádiz y Zaragoza** aprovecharon los años de pujanza económica para soterrar sus vías ferroviarias. La Estación Intermodal Zaragoza-Delicias que integra la estación de autobuses, fue construida en el 2003 y su ejecución se vio acelerada por la Expo Agua de Zaragoza (2008). Incluso **Málaga**, que dispone de AVE desde 2007 tiene un túnel ferroviario de 2'3 Kms, que supuso unos y 150 millones de euros, costado al 65% por Fomento y el resto por la Junta de Andalucía y el Ayuntamiento, a partes iguales.



La continuada y persistente presión social en **Murcia** ha hecho que finalmente, el Ministerio de Fomento se haya comprometido a que el AVE llegue soterrado, y no en superficie como inicialmente estaba previsto.

En ciudades donde el soterramiento de las vías férreas se ha dejado en manos de sociedades instrumentales mixtas (Sociedades de Integración del Ferrocarril – SIF) cuyos ingresos dependían, en buena medida, de operaciones urbanísticas ligadas a reclasificación de suelos liberalizados, como es el caso de Valencia, el soterramiento de las vías se eterniza, por falta de financiación.

Nuestra ciudad de Valencia tiene alta velocidad desde 2010, pero los trenes llegan a una estación provisional Joaquín Sorolla, que ya ha superado su vida útil y con las vías en superficie. El ayuntamiento sigue pendiente de que el Ministerio de Fomento fije fecha para la reunión del Consejo de Administración de la Sociedad “**Valencia Parque Central 2003**” con el objetivo de aprobar el nuevo convenio de financiación del soterramiento (Canal de Acceso) y dar el visto bueno a la subasta de solares de la primera fase de urbanización del Parque Central, cuyos ingresos aliviarán, al menos en parte, los problemas financieros de la sociedad, que arrastra actualmente una deuda de 80 millones de euros,

El devenir financiero de estas sociedades mixtas (SIF) creadas por el Ministerio de Fomento para impulsar la llegada del AVE, y en donde ADIF es socio mayoritario debido a la pasada e intensa crisis inmobiliaria- financiera, ha llegado a tal situación quiebra que, en algunos casos como **Valladolid**, ha sido necesario disolverlas, generando una deuda de 400 millones, que el año pasado 2018 fue absorbida íntegramente por el Grupo Fomento quien consecuentemente ha soportado casi el cien por cien del coste de las obras ferroviarias.

En el caso de **Zaragoza** como hemos citado anteriormente donde también se creó una sociedad instrumental (SIF) para la llegada del AVE al centro urbano, el grupo Fomento se tuvo que hacer cargo de unos 240.-M€ de euros de un total de 356'4 millones de deuda contraída, con lo cual el Gobierno ha pagado dos tercios de la infraestructura en Zaragoza impulsada con motivo de la EXPO-AGUA y que también estuvo asociada a una operación urbanística – evidentemente- desequilibrada financieramente.



- **EL TRIBUNAL DE CUENTAS CUESTIONANDO LA VIABILIDAD DEL PARQUE CENTRAL Y LA GRAN DEUDA DE ADIF ¡SERÍA AMENAZA PARA VALENCIA!**

Cada vez que el Ministerio de Fomento, Obras Públicas y Transportes (en cualquiera de sus sucesivas denominaciones) ha abordado la problemática de capacidad, funcionalidad y logística tanto para viajeros como para mercancías, ha concluido en que la mejor solución para la red arterial de Valencia (RAF), ya sea para los servicios de Alta Velocidad, como para Cercanías y Media Distancia, es la conversión de la Estación término de Valencia (Estación del Norte) en Estación Pasante, lo que conlleva necesariamente el **soterramiento (inacabado) por el Sur**: Que da servicio a las líneas de procedencia de Xàtiva-La Encina- Albacete, ídem La Encina- Alicante- Murcia-Almería, etc... y Procedencia Requena-Cuenca-Madrid, todas ellas referidas al AVE y correspondiente Cercanías: C-1 a Gandía; C-2 a Moixent; C-3 a Utiel – Cuenca y C-4 a Xirivella-L'Alter. Y el **soterramiento de los accesos desde el Norte**: Que igualmente da servicio a las líneas de procedencias de Castellón- Barcelona-Francia... y procedencia Teruel-Zaragoza-Cantábrico referidas igualmente a la Alta Velocidad- AVE y larga distancia hacia el Cantábrico, y las Cercanías: C-5 a Sagunto-Segorbe-Caudiel y C-6 a Sagunto-Castellón-Benicarló.

Desde la llegada en el año 2010 del AVE a Valencia, con la provisionalidad que supone la Estación Joaquín Sorolla en superficie, ni la alcaldesa **Rita Barberá (†)** con Rodríguez Zapatero en su año final de IX Legislatura, y con Mariano Rajoy en su X legislatura, y en su breve XI legislatura en funciones, hasta las elecciones municipales 2015, ni el alcalde actual **Joan Ribó** (13 Junio 2015) en parte de la XI Legislatura en funciones y en la XII Legislatura de Rajoy (19 Julio 2016) hasta 13 de junio 2018, ni con Pedro Sánchez, tras la moción de censura y con el Ministro de Fomento , el valenciano José Luis Ábalos. **NINGUNO ha sido capaz – tampoco el President Ximo Puig- de presionar con contundencia al Gobierno Central a reanudar las obras pendientes de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia, pieza clave para el Corredor Mediterráneo.**

Solo recordar que con José Blanco López (2009-2011) y Ana Pastor Julián (22/12/211 →20/12/2015) como Ministros de Fomento, y Antonio González Martín, Enrique Verdeguer Puig – el breve – y Gonzalo Ferré Moltó, nada hicieron para agilizar y reanudar las obras pendientes ferroviarias en la Ciudad de Valencia.



Es más, la nefasta gestión técnica-administrativa-financiera de ADIF en manos de Ana Pastor & Ferré Moltó, dejó a lo largo y ancho de España, decenas de obras paralizadas, multitud de obras al ralentí por Modificados, Complementarios pendientes de intervención del gasto y/o aprobación técnica... fue, en fin, un CAOS, que evidentemente también afectó y sumió en una parálisis total la Sociedad Valencia Parque Central – 2003.

Con la llegada de Íñigo de la Serna al Ministerio de Fomento y Juan Bravo rivera (NOV-2016 hasta junio 2018) como Presidente de ADIF, las cosas comenzaron a caminar... dedicando prácticamente el primer año de su etapa a rescindir, con acuerdo, las obras inviables. A aprobar con consenso las Modificaciones técnicas y económicas de las obras viables, y a extender esta política de saneamiento, consenso y, en suma profesionalidad, al trato y relaciones ADIF& EMPRESAS CONTRATISTAS al igual que a las Sociedades públicas de integración del ferrocarril participadas por ADIF -Alta Velocidad.

De hecho, en mayo 2018 – y tras más de 13 visitas a la Comunidad Valenciana (o las 3 provincias) para conocer la realidad cercana de nuestras infraestructuras viarias; portuarias; aeroportuarias y ferroviarias, estar en contacto con la Sociedad Civil, a través de las Organizaciones Empresariales, etc. **presidió el Consejo de Administración de la Sociedad Valencia Parque Central -2003**, comprometiéndose formalmente a financiar al **50%** (el otro 50% a cargo del ayuntamiento de Valencia)el **CANAL DE ACCESO** (340 M€), a financiar al **100%** con cargo al ADIF el **TUNEL PASANTE** (850 M€)...y a la tramitación de la Modificación del Convenio signado en el 2003... Ante esta situación en junio 2018, con la moción de censura al Gobierno de Rajoy, llega a la Presidencia del Gobierno Pedro Sánchez Castejón, y al Ministerio de Fomento, el valenciano José Luis Ábalos Meco.

Recordemos las palabras del Ministro de Fomento y a la vez Secretario de Organización del PSOE José Luís Ábalos, el 5 de julio de 2018, tras una primera visita institucional al Palau de la Generalitat ante Ximo Puig **(Sic) No daré ningún trato a favor de la Comunidad Valenciana, sino trataré y trabajaré desde el Ministerio y desde mi cargo orgánico del PSOE en lograr un tratamiento de justicia para con la Comunitat.** ¡Pues bien, en 9 meses ha sido incapaz de Convocar y Presidir una reunión formal de la Sociedad Valencia Parque Central -2003 en donde se proceda a actualizar el Convenio del 2003, fijando con precisión la nueva financiación anunciada por Íñigo e la Serna (mayo-2018) , así como una planificación veraz y posible de las obras pendientes: Canal de Acceso, Eje Pasante, Estación central subterránea y Prolongación del túnel del Cabanyal



Adif ante una deuda que a finales del año 2018 alcanzaba los 15.500 M€, por declaraciones de su presidenta Isabel Pardo de la Vera, ha decidido abandonar su expansión internacional – si bien seguirá asesorando a Renfe y aquellas sociedades privadas que lo soliciten- y en ningún caso entrará en financiaciones en el extranjero.

Debe centrarse y ocupar todos sus Recursos Humanos en Gestionar la Red actual española, avanzar en el desarrollo de los Corredores Programados de A.V, generar nuevos ingresos con la liberalización de la red (ya en una 1ª fase)... ya que los operadores privados, juntamente con Renfe, pueden aumentar el tráfico hasta un 50 % en los próximos 10 años y así hacer frente a la reducción de la deuda.

Deuda cuyos vencimientos apremian: 530'5 M€ (2019); 593'7 M€ (2020); 625'4 M€ en 2021; entre 2022 al 2027 le vencen 7.287 M€ y a partir de ese año los 6.465 M€ restantes.

Finalmente indicar que si bien el desembarco de ADIF internacional en Estados Unidos ha culminado con éxito con el desarrollo de la línea de **Alta Velocidad** en el **Estado de Texas** entre Houston y Dallas/ Fort Worth de 385 kms (239 millas) tras el diseño y la construcción con Renfe y otras empresas contratistas españolas, se hará cargo de la operación de los trenes, el mantenimiento y otros servicios relacionados con la comercialización de los billetes.

En el **AVE a la Meca que cubre 450 kms entre La Meca y Medina** desarrollado a partir de octubre del año 2011, por un Consorcio de empresas españolas ; Renfe Operadora, Adif; Indra, Talgo, Cobra, Ineco, Rail Dimetrónic, Abengoa, Copasa y OHL internacional, por un importe de 6.736 M€, y que tras múltiples vicisitudes técnicas y prórrogas (muchas de ellas por retraso en la entrega de las infraestructuras (otro Consorcio Chino-Saudí) hizo su primer viaje de prueba el 31 de diciembre 2018.

El contrato contempla además el suministro de 35 trenes serie SRO-T350 eléctricos por parte de TALGO e incluye también la explotación por 12 años.

Pues bien, más allá de afrontar las complicaciones propias de la operación y mantenimiento de la red, el Consorcio Al Shoula, se enfrenta al reto de renegociar TAMBIEN, las condiciones del Contrato de Explotación ,ya que los objetivos de tráfico de pasajeros incluidos en el Contrato original (34'6 millones de pasajeros el primer año) no son realistas – en los primeros cuatro meses de pre-operación Comercial ha transportado



tan solo 209.000 pasajeros con una ocupación media del 80%, operando 4 días a la semana, que a partir de Septiembre del 2019, con todas las estaciones finalizadas y en operación comercial se extenderá a 7 días a la semana- si se mantuvieran los 52.250 pasajeros /mes, las pérdidas serían millonarias.

La consultoría Royal Haskoming, está analizando los patrones de viaje de la población y los peregrinos y calcule los clientes potenciales de la línea AVE, sus características económicas, sus expectativas y necesidades... y así fijar nuevos objetivos de pasajeros e ingresos, y finalmente RENEGOCIAR con Arabia Saudí el contrato de operación y mantenimiento por 12 años, que a día de hoy vemos que se aleja enormemente de los 34'6 millones de viajeros año.

Por otra parte, el último informe del **Tribunal de Cuentas**, hecho público el pasado 7 de febrero 2019, y referido a la actividad del 2016, analiza las 12 Sociedades de Integración Ferroviarias (SIF) en las que ADIF cuenta con una participación mayoritaria y que permitirían urbanizar el centro de Barcelona, Zaragoza, Alicante, Murcia, Valencia, Vitoria, Gijón, etc.... y a la vista del incremento del coste de los Convenios que han pasado de 4.100 M€ previsto a más de 12.700 M€, con sobrecostes de hasta el 546% en Barcelona ó 395'8 en Alicante, y asunción de deudas ante la suspensión de pagos y disolución de las Sociedades mixtas en Valladolid (400 M€ pérdidas) ó Zaragoza (240 M€ pérdidas), etc. **recomienda ir cancelando los SOTERRAMIENTOS** en general, y de los primeros a descartar son las en las llegadas a L'Hospitalet, Montcada o Santander... que definitivamente han sido canceladas. El secretario de Estado de Infraestructuras Pedro Saura explicó que el "boom del ladrillo" y la venta de los terrenos liberados del uso ferroviario que dotaban de equilibrio presupuestario a la operación, se vino abajo en el 2016 al caer el valor de los terrenos un 35%.

- **CONCLUSIONES**

Si nos hemos extendido ampliamente, exponiendo a grandes rasgos la situación económica y los riesgos a los que se enfrenta la **empresa pública ADIF**, como también lo hemos hecho acerca de los informes del **Tribunal de Cuentas**, es para poner de manifiesto que estas contrariedades acaecidas en las "operaciones urbanísticas" nada tienen que ver con el compromiso con Valencia, y no deben usarse para retrasar, ni tácita ni expresamente, los compromisos de Reanudar y **poner en marcha las obras Prioritarias de la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de**



Valencia... y no seamos nuevamente en el Eje Mediterráneo ferroviario, Valencia como el “semáforo de Europa” como en su día fue, y hasta acometer el By-Pass o A-7 desde Puzol a Silla en 1.986 → 1.992 la autovía de circunvalación a Valencia.

Al Gobierno de España, salido de las urnas, a partir del próximo 28 de abril. Al Gobierno de la Generalitat conformado igualmente tras las elecciones del 28 de abril y al nuevo Ayuntamiento de Valencia, salido tras las votaciones del 26 de mayo - debemos EXIGIR y PRESIONAR por métodos pacíficos – pero sin descartar ningún tipo de manifestación y clara exigencia ciudadana, empresarial y/o política – para REEMPREDER DE INMEDIATO LAS OBRAS DE SOTERRAMIENTO DE LA RED FERROVIARIA DE LA CIUDAD DE VALENCIA ¡NO PODEMOS SEGUIR PERDIENDO UNA VEZ MÁS EL TREN DE LA MODERNIDAD!

Valencia 5 de marzo de 2019