

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

# El AVE Eje Mediterráneo nunca llega la meta

CORREDOR MEDITERRÁNEO

 COMPARTIR

 TWEET

 LINKEDIN

 MENÉAME


Foto: ANTONIO PRADAS

**26/01/2024** - Cuando se cumplen ya 13 años que llegó el AVE (tren de Alta Velocidad y ancho internacional/estándar de 1.435 m/m) a Valencia (18 de diciembre de 2010) y tan solo dos días más tarde a Alicante, vimos culminada tan solo la Primera Etapa de una larga y dificultosa carrera de obstáculos. Me permito recordar la historia vivida en primera persona, para no caer nuevamente en viejos demonios internos. Corría el año 2000, cuando seis instituciones de la Comunidad Valenciana, debatíamos contra el trazado del AVE por el itinerario Sur que era el apoyado por la Generalitat Valenciana, presidida por **Eduardo Zaplana**, y por el Ministerio de Fomento, a cuyo frente estaba **Rafael Arias Salgado**.

Frente al único trazado por el Sur, que se nos ofrecía para acceder a Valencia (Madrid → Albacete → La Encina → Valencia), y que suponía prolongar en 100 kms la línea del AVE Valencia → Madrid, los seis colectivos –Foro Cívico Valenciano (**Julio Gómez Perreta**); Instituto de Robótica de la UV; Colegio de Arquitectos (decano, **Alberto Peñín**); Asociación de Promotores; Fundación Pro-AVE, integrada por la Asociación Valenciana de Empresarios AVE, y la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana (Manuel Miñes)– abogábamos por el trazado Norte, como acceso directo a Valencia, con gran economía de tiempo y una mayor garantía de uso, como de hecho así ha sido.

En este larguísimo y penoso debate, se barajaron hasta 6 posibles itinerarios, Norte, Centro, Sur, con sus diversas alternativas y bifurcaciones. Hubo que luchar y convencer tanto a Castilla-La Mancha (al frente de cuya comunidad estaba el todo poderoso **José Bono**), como a parte del empresariado alicantino, que apoyaba al presidente de la Generalitat y al Ministerio de Fomento...Finalmente los Estudios de viabilidad económica, la minimización de afecciones medioambientales, la cohesión territorial, el buen hacer político, la complicidad de la Sociedad Civil y del Empresariado valenciano y un gran tesón de la Asociación AVE, conseguimos los valencianos el actual trazado Norte (directo Madrid → Cuenca → Valencia) con una bifurcación en Motilla del Palancar y otra en La Encina, para el trazado Sur hacia Albacete y Alicante, y hacia el Este para Moixent → Xàtiva → Valencia. Pero estos debates supusieron un retraso –en la redacción de los anteproyectos de trazado, posterior redacción de proyectos constructivos, licitación de las obras y ejecución ferroviaria– de más de tres años, así como supeditar los plazos de la llegada del AVE a Valencia y Alicante a que, previamente, las cinco capitales de Castilla-La Mancha estuvieran interconectadas por AVE (Toledo y Ciudad Real ya lo estaba desde 1992 con el AVE a Sevilla; Guadalajara con el AVE a Barcelona...) y de ahí que la llegada a Albacete y a Cuenca, ambas y entre sí, fuera anticipada.

Como vemos, nunca debemos menospreciar al contrincante, máxime cuando, presionado por sus fieles votantes, antepone sus intereses ante todo y ante todos. Anteriormente fue Bono con la Autovía A-3 y el AVE, y ahora es **García-Page** con el tema hidráulico...siempre favoreciendo a su Comunidad aunque perjudique a la nuestra.

Tras esta primera etapa que tantos y tantos esfuerzos a lo largo de 10 años supuso, y que , finalmente nos trajo el AVE, y de la que salió favorecida Valencia y Castellón (trazado Norte) y Alicante (Trazado Sur), ahora vemos que, por una pura y notoria ineficiencia e ineficacia del Gobierno Central, primeramente **Rajoy & Ana Pastor & Íñigo de la Serna** y posteriormente **Pedro Sánchez & José Luis Ábalos & Raquel Sánchez** (AGE-MITMA y ADIF) y una carencia absoluta de influencia política de la Generalitat Valenciana ante el Gobierno Central, acrecentada si cabe más en los ocho años del Gobierno del Botànic, y como no, una falta de exigencia firme y decidida de la Sociedad Civil Valenciana, asistimos impasibles, ante la realidad, de ver como el subtramo La Encina → Xàtiva → Valencia en ancho UIC, para así circular en Alta Velocidad –AVE– entre Valencia y Alicante, llevamos ya 14 años sin finalizarlo. ¡Inaudito pero cierto!

Y qué decir, que no cause sonrojo sobre el tercer carril implantado entre Valencia y Castellón (¿?), ese tercer carril que se nos vendió, y lo compramos, por ser una solución rápida, provisional, transitoria y económica, y ha resultado larguísima en su ejecución, y carísima tanto en coste directo, como en coste indirecto, por tiempo perdido, e interferencias habidas y todavía no superadas con Cercanías (Línea C-5 a Sagunto-Caudiel → Eje Cantábrico y línea C-6 a Castellón) y trenes de media y larga distancia como el Euromed, más todos los trenes de mercancías. Y en cuanto a "provisional", nos tememos que será tan provisional, o peor, que cuando se nos vendió provisionalidad y construcción efímera de la Estación Joaquín Sorolla, hoy sometida, para mayor incongruencia, a una importante y costosísima ampliación.

Cabe recordar que la implantación /adaptación al ancho europeo (1.435 m/m) del Tercer Carril Valencia → Castellón (64 Kms) se inició con un primer contrato y subtramo entre Valencia y Sagunto en marzo del 2013. Lleva tal retraso acumulado que finalizará tras once años de obras. La exministra Raquel Sánchez anunció en una de sus comparencias, en aquella ocasión, en Castellón en enero de 2022, que su finalización sería en diciembre de ese mismo año. Hoy se nos dice –tras unas 12 prórrogas de fechas– que finalizará el primer semestre del presente 2024, así la Agencia Estatal de Seguridad Ferroviaria (AESF) da su VºBº a la viabilidad técnica y operativa!

Como vemos, esta Segunda Etapa, que no es sino la implantación de la Alta Velocidad (AV) en el Eje Mediterráneo, reduciéndolo únicamente al ámbito de la Comunitat, no es que no lleguemos a la meta, es que ni siquiera está, a día de hoy, totalmente definido el trazado de esta etapa y ni siquiera fijadas las metas volantes y puntos de avituallamiento en el subtramo de Valencia ciudad, a saber:

-Prolongación del túnel del Cabanyal... Sigue esperando desde el año 1991 en que se finalizó y puso en servicio. Por falta de presupuesto del Ministerio, tras un Modificado de obra que la encareció. El ferrocarril salió a la superficie en su rampa Sur antes de sobrepasar el cauce del río Turia... Historia vivida en primera persona, pues fui responsable ejecutor, como ingeniero/contratista, de esta actuación ferroviaria... dejando eso sí, todo preparado para proseguir con el túnel (soterramiento) cuando el Ministerio tuviera dinero . De eso hace 35 años.

-Eje pasante Norte/Sur de la Red Arterial de Valencia para darle continuidad tanto a la Alta Velocidad AVE como a las Cercanías Norte, evitando el punto negro y falta de operatividad ferroviaria que supone el mantener una Estación Término (maniobras de entrada y posterior salida) y no ser ya una Estación del Norte Pasante.

Todo ello ligado a una mejor y mayor movilidad metropolitana con las Estaciones Intermodales (AVE-CERCANÍAS-FGV-EMT) que deberán ubicarse en calle Xàtiva / Estación Norte, en Avda. Aragón/Mestalla y en Avda. Los Naranjos/UPV/UV.

Desde junio 2021 fecha en la que la ingeniería IDOM presentó su último Estudio Informativo con trazado Base, y alternativas A1 - A2 -B y C, y que se publicó el 27 de octubre 2021 en el BOE y se sometió a Información Pública el "Estudio Informativo del Nuevo Pasante Norte-Sur de la Red Arterial Ferroviaria de Valencia (RAFV)" –previamente en marzo 2003 y diciembre 2005 ya hubo otros anteproyectos y estudios ambientales y arqueológicos–, nada sabemos y nadie de la Generalitat, Corts Valencianes, Sociedad Civil, Organizaciones Empresariales... ha pedido la comparencia formal y rogada del ministro de Fomento y/o el presidente de Adif para que expongan públicamente a los representantes políticos del pueblo valenciano cuál es el trazado de esta Segunda Etapa (¿?), cuales son las fechas de salida y llegada, (¿?) y cuáles son las metas volantes intermedias.

El pueblo valenciano, y la Ciudad de Valencia, se lo merece y lo exige.