

# El acceso ferroviario Sur, un nuevo tren perdido

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director-gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

**A**djudicada y presta a comenzar –tras la simbólica ceremonia de la primera piedra– las obras del tan alardeado acceso Sur ferroviario subterráneo a las estaciones Joaquín Sorolla AVE (de ancho estándar) y del Norte (ancho ibérico para Cercanías y Media/Larga distancia) debemos convenir que lejos de ser una obra ferroviaria que mejore la movilidad y operatividad del Corredor Mediterráneo y de Cercanías de Valencia, es fundamentalmente una mejora y actuación urbanística, que tras 25 años de espera, hará desaparecer la herida ferroviaria existente entre el Bulevar Sur y la avenida Giorgeta, y que de aquí a cinco años (¡largo me lo fiais, Sancho!) conformará el Bulevar García Lorca, pudiendo unir y dar permeabilidad a los barrios de Cruz Cubierta, San Marcelino o la Raiosa, por el Oeste, con Fuente San Luis, En Corts y Ausias March por el Este. Quede constancia igualmente que esta actuación, valorada en 366'4 millones de euros, será sufragada solamente al 50% por Adif y el otro 50% a partes iguales por los valencianos (25% Generalitat Valenciana y 25% Ayuntamiento de Valencia). Así pues, descontando los 163 millones que aportan los Fondos Europeos Next Generation y dado que el plazo de ejecución contractual es de 60 meses, mínimo, la Administración General del Estado (Ministerio Transportes&Adif) aportará solamente unos 20 millones de euros al año. En verdad que ello no merece tan gran volteo de campanas como ha querido egoístamente airear la clase política, apenas merece un leve repique en la sacristía.

Esta modesta inversión de la Administración General del Estado y una similar y consentida aportación de los sufridos valencianos, contrasta con recientes inversiones realizadas en materia ferroviaria –por ejemplo, en el País Vasco y en Cataluña– por parte de Adif.

Pero a lo que vamos. Esta obra en nada

mejora la operatividad ferroviaria del Corredor Mediterráneo. Es más, durante cinco años el servicio de Cercanías, aun trabajando mayoritariamente en horario nocturno (con ruidos y molestias a los vecinos), va a sufrir retrasos, interferencias, cancelaciones... consecuencia lógica al simultanear en un espacio constreñido unas obras lineales con la permanencia del tráfico de trenes. La otra anomalía que nadie se explica, y el gobierno de la Generalitat ha consentido, es que una vez rebasado y demolido el paso elevado de Giorgeta, el ferrocarril emerja y vuelva a llegar a ambas estaciones en superficie. ¡Persistiendo el 'cul de sac', es decir, las estaciones término!

¿Por qué los estamentos políticos valencianos (Generalitat y Ayuntamiento) no han exigido el llegar en subterráneo cuanto menos a la Estación del Norte? ¿Para cuándo la licitación del túnel pasante entre 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 Serrera?

Mientras tanto, y quizás en las próximas décadas (?), ya decidirán los defensores a ultranza de la huerta, los falsos ecologistas, los labradores de salón y los extremistas medioambientales de pan-

carta, el trazado definitivo de la plataforma exclusiva AVE Valencia-Castellón, en ancho estándar.

Sólo esta solución dará fin al semáforo rojo del Corredor Mediterráneo, que ahora, y a lo largo de 60 meses de complicadísimas obras, nada solucionará en cuanto a operatividad, mejora técnica y mejora de tiempos, a los trenes de Cercanías y Alta Velocidad. Además, descargaríamos de tráfico al saturado túnel de Serrera, único cordón umbilical que une ferroviariamente el Sur y el Norte de España en su vertiente Mediterránea. Situación esta que supone un riesgo patente e intolerable, una bomba de relojería.

Ante esta nueva muestra de ninguneo en inversiones de la Administración General del Estado hacia la Comunitat –ni siquiera denunciada por la Generalitat ni Ayuntamiento– dos simples ejemplos en contraposición. El 8 de noviembre de 2022 el Senado acepta la enmienda del PNV y Bildu, que votan a favor, y se aprueban definitivamente los Presupuestos Generales del Estado 2023. En contraprestación, se ceden las Cercanías Renfe del País Vasco al Euskal Trenbide Sarea (nuestro FGV) y simultáneamente se les transfieren los fondos para licitar (ya se ha producido el Concurso de obras) la prolongación de tres tramos de la línea 5 de Cercanías (Galdakano-Sarratu-Aperribal) por importe de 291 millones.

¡Otro agravio! El 9 de enero de 2023, el Consejo de Administración de ADIF aprueba licitar por un importe de 621 millones el soterramiento de la línea de Rodalies (Cercanías) a su paso por Montcada i Reixac –población de 36.000 habitantes– mediante un túnel de 4 kilómetros, superando el cauce del río Ripoll y la autopista C-33.

Dado que la Comunitat sigue siendo la Autonomía peor financiada ¿debería esta anomalía compensarse al menos con mayores inversiones para activar nuestra economía? No ocurre así. Evidentemente, somos españoles de segunda.



M.M.