

Suspense a la línea C-3

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

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

Los compromisos gubernamentales de inversión en esta infraestructura ferroviaria, anunciados hace más de tres años, se han incumplido

Nuestra memoria es frágil, más no debemos olvidar el 'calvario' que durante más de cinco años tuvieron que soportar los usuarios de esta línea de Cercanías a consecuencia de las obras del trazado del AVE Madrid-Valencia, hasta su llegada en diciembre de 2010 a la estación provisional Joaquín Sorolla (provisionalidad que lleva camino de prolongarse, como mínimo, cincuenta años). Los viajeros de estas Cercanías finalizaban su trayecto en el apeadero de San Isidro, para continuar en autobús hasta la estación de Valencia Nord. Actualmente y por operatividad ferroviaria, a consecuencia del nudo Sur, es obligado el pasar por la estación intermodal Fuente de San Luis, para llegar a Valencia Nord. Alargando su tiempo de viaje en unos 15 minutos. Ahora, nuevamente, con el inicio de las obras del canal de acceso subterráneo (3ª fase) será C-3, junto con el resto de las Cercanías, las que sufrirán durante otros cinco años, mínimo, retrasos, cancelaciones y demás penurias... Que otra vez les hará desistir de un transporte sostenible, como el ferrocarril. A ello hay que añadir el mal estado, tercermundista, de todo su material móvil, no electrificado, y su deficiente infraestructura.

Presidente Ximo Puig, consellera Rebeca Torró, ministra Raquel Sánchez, los valencianos y los usuarios ferroviarios del área metropolitana Sudoeste, y los valencianos de la Hoya de Buñol y de la Plana de Utiel no olvidan que tan lejos como en junio de 2019 y en la clausura de unas Jornadas celebradas en Valencia por la 'Coordinadora Estatal por un Tren Público, Social y Sostenible' la entonces presidenta de ADIF y hasta su reciente cese/dimisión ex secretaria de Estado de Transportes, Isabel Pardo de Vera, anunció una inversión para la línea de Cercanías C-3 por importe de 280 millones de euros, a licitar a lo largo de «este mismo segundo semestre de 2019». Transcurridos ya tres años y el primer trimestre de 2023, esta in-

versión evidentemente se ha incumplido. Desgraciadamente este menosprecio de la Administración General del Estado y de su Ministerio de Transportes para con la Comunidad Valenciana ya es habitual, Y paradójicamente, es asumido por los altos cargos de la Generalitat Valenciana.

Según un Estudio realizado por la Ingeniería SENER y la Asociación Empresarial SEOPAN, 'Análisis de la inversión en infraestructuras prioritarias en España' en el apartado obras ferroviarias de cercanías, núcleo: Valencia-Alicante y concretado en la línea de Cercanías C-3 del núcleo Valencia, desde la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana, identificamos y aportamos a este estudio, obras por un importe estimado en 345 millones de euros:

—Renovación y duplicación de vía en el tramo Valencia-Buñol-Utiel (Valencia Nord-Valencia F.S.L.-Valencia San Isidro-Xirivella/Alquerías-Aldaia-Loriguilla/La Reva- Circuito Ricardo Tormo- Cheste-Chiva-Buñol-Venta Mina- Siete Aguas-Rebollar-Requena). Importe aproximado de inversión: 225 millones de euros.

—Renovación de vía y electrificación del tramo entre Buñol-Utiel (Buñol-Venta Mina-Siete Aguas-Rebollar-Requena-San Antonio de Requena-Utiel). Importe de inversión: 58 millones de euros.

—Proyecto de electrificación entre Valencia-San Isidro y Buñol (San Isidro-Xirivella/Alquerías-Aldaya-Loriguilla/La Reva- Circuito Ricardo Tormo-Cheste-Chiva-Buñol). Importe aproximado de inversión: 50 millones de euros.

Frente a estos identificados y necesarios proyectos de construcción y actuaciones programados para la C-3, y que valorábamos (año 2020) en 345 millones de euros (y de los cuales, según Adif, se iban a licitar de inmediato 280) nos encontramos a día de hoy solamente con tres licitaciones de consultoría y mantenimiento en telecomunicaciones; seguridad y bloqueo, ambos en el tramo Buñol-Utiel; evaluación ambiental, para duplicación del tramo Valencia-Buñol, que ADIF ha adjudicado —a lo largo de estos tres años— por importe de 13 millones de euros.

Como solución a este abandono, que persiste año tras otro en modernizar y adecuar el material móvil (trenes), hacer más operativas, con incremento de horarios y frecuencias y hacerlas fiables y seguras a nuestras Cercanías ferroviarias, tanto al Gobierno Central como la Generalitat Valenciana se les ocurre la genial y electoralista idea de subvencionar el transporte ferroviario de Rodalies e incluso en determinados casos, hacerlo gratuito... pero eso sí ¡sin aumentar las frecuencias, ni dotarlas de mayor y mejor material móvil, con lo cual el caos está formado y la medida resulta ineficaz.

Es como si a un enfermo grave, y en estado terminal, en lugar de trasladarlo urgentemente a una UCI, nos limitáramos a administrarle unos simples comprimidos de ácido acetilsalicílico. Evidentemente el símil es poco afortunado, ya que nuestros profesionales y abnegados médicos y sanitarios nunca harían semejante dejación de su responsabilidad y ética. Pues bien, nuestra clase política si es capaz de hacer esta dejación de funciones y responsabilidades en las Cercanías valencianas.



TOM GRÜNBAUER