

# La prolongación del túnel del Cabanyal no puede esperar más

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

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

Forma un cuello de botella en el Corredor Mediterráneo y su desbloqueo es vital

**H**oy se cumplirán 33 años de la puesta en servicio (20/04/1991) de la obra oficialmente denominada –en su día– por el Ministerio de Obras Públicas, ‘Soterramiento del ferrocarril a Tarragona, a su paso por las barriadas marítimas del Grao, Malvarrosa, Cabanyal y Canyameler’. Inauguración a cargo de Josep Borrell, entonces ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente, el presidente de la Generalitat, Joan Lerma, la presidenta de Renfe, Mercé Sala, y la alcaldesa de Valencia, Clementina Ródenas. Como representante de Agromán, la empresa constructora/contratista de la obra, asistí y fui testigo de tal evento.

Esta intervención ferroviaria sumaba 4 kilómetros de longitud, incluidas la rampa de acceso norte entre los términos municipales de Alboraya y Valencia; los 2'65 Kms. en túnel, incluida la Estación de Cabanyal de viajeros; y la rampa de acceso Sur, que finalizó también en superficie –antes de cruzar el viejo cauce del río Turia– prosiguiendo hacia la Estación del Norte a través de un puente metálico paralelo al antiguo existente.

El importe de la obra (año 1991) ascendió a 9.500 millones de pesetas. Ya entonces, el ministerio, alegando falta de recursos económicos, consecuencia del encarecimiento de la obra sobre las previsiones iniciales (a consecuencia de graves e importantes problemas geotécnicos y freáticos –surgidos en el desarrollo de la obra– e insuficientemente ponderados en el proyectoredactado por el departamento ministerial) hizo que la Administración Central redujera la longitud del túnel, que según proyecto inicial, sobrepasaba el cauce del río Turia y emergía a la superficie en Nazaret. Acortado su longitud, y dejando un ‘telescopio o pantalón’ en los cajeros de los muros pantalla... en previsión de la ansiada prolongación, para años pos-

teriores. Hubo de transcurrir 24 años hasta que en 2015 el ministerio encargó a la consultora LKS-NES un estudio sobre la viabilidad técnica y económica para proseguir y dar continuidad al soterramiento. Se presentaron tres alternativas: soterrar las vías hasta el bulevar de Las Moreras; proseguir el túnel hasta la CV-500 o Pista del Saler; o mantener el actual puente y hacer una pasarela peatonal/ciclista sin posibilitar la llegada a la fachada marítima del Paseo de la Alameda ni de la avenida de Francia.

Siguieron los desencuentros políticos entre Generalitat y Administración Central por su financiación, y ello, junto a la falta de exigencia y secular ‘menifotisme’ de la sociedad civil valenciana, hizo que los estudios/soluciones/anteproyectos cayeran en el cajón de asuntos pendientes.

Tuvo que llegar enero de 2019, cuando en la Memoria/Documento, sobre las actuaciones iniciadas por ADIF en el año 2018, el Comisionado del Estado y Coordinador para el Corredor Mediterráneo, Josep Vicent Boira, claramente apunta y menciona expresamente que uno de los puntos críticos y cuellos de botella que presenta el Corredor y cuyo desbloqueo es vital es la prolongación del túnel del Cabanyal.



TX.R.

Ante este SOS, el 30 de enero de 2020 el ministro Ábalos formaliza un Nuevo Estudio Informativo con 24 meses de plazo de redacción, que haga realidad el poder aprobar, dotar económicamente, conveniar y licitar esta prolongación del túnel, tan necesaria para el eje Mediterráneo, conectar el Norte y el Sur (viceversa) del Corredor ferroviario, dejando atrás el ‘semáforo rojo’ de Valencia, dando operatividad y mejorando la logística portuaria/ferroviaria/viaría, de las mercancías, liberando de viajeros (a través del túnel pasante bajo la ciudad de Valencia) el sobresaturado y precario túnel del Cabanyal, y resolviendo urbanísticamente el Parque de Desembocadura, eliminando las vías en superficie entre la avenida de Francia y las Moreras, dando solución al Parque Marítimo de 25 hectáreas del viejo cauce del Turia, saldando la deuda con los vecinos de Nazaret, el Grao y la Punta.

Así las cosas, y con la llegada en junio 2023 a la alcaldía del PP (María José Catalá), se conoció una Orden de la Secretaría de Estado de Transportes, Movilidad y Puertos a fecha 30 de noviembre de 2021 –que el alcalde Ribó ocultó– por la que se ordenaba la suspensión temporal del contrato de servicio de consultoría de redacción del Estudio Informativo de la prolongación Sur del Túnel de Serrería en Valencia.

Presidente Pedro Sánchez, ministro de Transportes, Óscar Puente, hemos asistido los valencianos a lo largo de la XIII y XIV Legislaturas a una infrafinanciación que nos lleva a liderar el déficit público de las comunidades españolas. Igualmente, en inversiones la Comunitat Valenciana ha obtenido tan solo el 5'4% (239.535.700 euros) cuando tenemos el 10'9% de la Población nacional.

¿Por qué, presidente Sánchez, por qué, ministro Puente, estáis abusando tanto de nuestra paciencia y seguís ignorando a la Comunidad Valenciana?