

¿Para cuándo el canal de acceso ferroviario?

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director-gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana (CCCV)

El 26 de febrero se cumplieron diecinueve años en que se firmó por el entonces ministro de Fomento, Francisco Álvarez Cascos, el presidente de la Generalitat, José Luis Olivas, la alcaldesa de Valencia, Rita Barberá, y los respectivos presidentes de RENFE y GIF (hoy ADIF), el Convenio para la Remodelación de la Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia (RAF).

En este tiempo transcurrido, y tras múltiples modificaciones, addendas, nuevos protocolos o acuerdos, prácticamente 'coincidiendo' con cada cambio de partido político en el Gobierno central, en la Generalitat o en el Ayuntamiento —pues todos querían estampar su firma y dejar su impronta— poco se ha hecho, salvo la llegada del AVE a una estación provisional —la Joaquín Sorolla— en diciembre de 2010, un tema ajeno al convenio RAF y cuya provisionalidad y llegada en superficie lleva ya doce años y los que le quedan... Y a resultas de ello, un Parque Central, un jardín urbano desarrollado al 60% de su prevista extensión total. Ninguna de ambas actuaciones —inconcluso Parque Central, ni estación provisional—, forman parte intrínsecamente de la Remodelación ferroviaria arterial de Valencia.

Ni la nueva estación central subterránea —sin perder su centralidad— ni el canal de acceso subterráneo, ni el túnel pasante Norte-Sur, única solución que permitirá el convertir la estación término, en estación pasante —evitando las inversiones de marcha (entrada y salida al 'fondo de saco')— dando continuidad al eje ferroviario del Corredor Mediterráneo, aún no se han acometido.

Urbanísticamente, el acometer el canal de acceso subterráneo permitirá conformar el ansiado y necesario bulevar Federico García Lorca, y evitar la barrera ferroviaria existente que separa los barrios del Sur de la ciudad (desde el paso superior de Giorgeta al bulevar Sur): la Cruz Cubierta, la Raiosa, San Marcelino, Camí Real, al Oeste, separados de Mali-

lla, Fuente Sant Luis, Ruzafa y En Corts, al Este.

La opinión pública valenciana, el empresariado y la sociedad civil deben mostrar que tras diecinueve años de espera ya se ha agotado nuestra paciencia. Y que no intenten confundirnos o decirnos medias verdades, como ocurre año tras año, que si la culpa es por no disponer por parte de Renfe/Adif de todos los terrenos a liberar para el soterramiento, que si el Ayuntamiento de Valencia, como es habitual, incumple sus obligaciones y no pone en valor y uso las dotaciones culturales, sociales, lúdicas/formativas en las naves rehabilitadas del Parque Central —como se nos vende—, aun siendo importante para la ciudad y los barrios próximos. Lo importante, necesario y primigenio es cumplir con el convenio RAF (Red Arterial Ferroviaria de la Ciudad de Valencia). Si como consecuencia de ello quedan unos terrenos liberados, haremos parques, viviendas o avenidas, fenomenal, pero lo importante es el soterramiento. Y ello pasa por licitar y comenzar en este primer semestre de 2022

el canal de acceso subterráneo.

La presidenta de ADIF y ADIF Alta Velocidad (AVE), María Luisa Domínguez González, recién tomada posesión de su nuevo cargo, (30 de junio 2021) presentó en Valencia el proyecto de soterramiento (última versión) de las vías de acceso a las estaciones de Valencia Norte y Joaquín Sorolla, y, es más, se publicó en el BOE el proceso de información pública previa en la ocupación de terrenos y expropiación de los mismos. Este soterramiento o canal de acceso sur posibilitará el desarrollo urbanístico desde la avenida Fernando Abril Martorell hasta el paso elevado de la Avenida Giorgeta, dando lugar al bulevar Federico García Lorca.

Se nos prometió (Comparecencia en Delegación de Gobierno) que el proyecto constructivo redactado por la consultora pública INECO por importe de unos 400 millones de euros estaría dispuesto a finales del primer trimestre del 2022. Obras que son cofinanciadas por las tres administraciones, y por ello en los Presupuestos 2022 de la Generalitat Valenciana y en los del Ayuntamiento de Valencia figuran consignadas las partidas presupuestarias para hacer frente a los compromisos adquiridos.

Igualmente se nos confirmó que ahora, y fruto del convenio marco que el 26 de julio de 2021 se firmó entre ADIF-AV, ADIF y el Ministerio de Hacienda para el periodo 2021-2025 por importe de 12.700 millones —de los que a ADIF correspondían 8.747 y a ADIF-AV otros 4.017— (con aportación de Fondos Europeos Next Generation; 2.539 millones para ADIF y 2.154 para ADIF-AV), no habría ninguna dificultad financiera para acometer los programas con la Ciudad de Valencia. ¿Señora ministra de Transportes, Raquel Sánchez, y señora presidenta de ADIF, M.^a Luisa Domínguez, cuando comenzará a desaparecer en la ciudad de Valencia el semáforo rojo del Corredor Mediterráneo, iniciando de una vez por todas el acceso Sur ferroviario soterrado a la estación de Valencia?



MARKO MUDRINIC