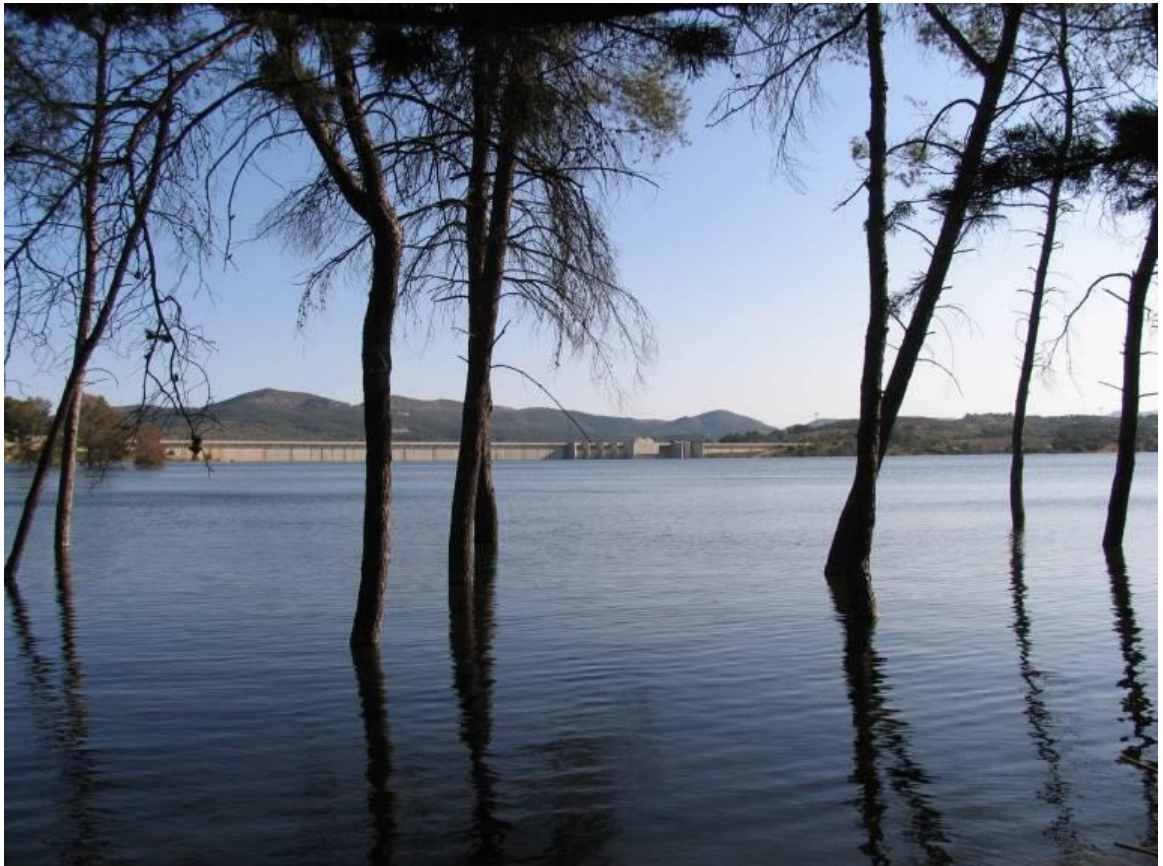


TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

La falta de corresponsabilidad que perjudica al Embalse de Bellús



Embalse de Bellús. Foto: CHJ

15/06/2023 - La falta de corresponsabilidad entre Adif-Rodalies y MITERD perjudica al buen uso del Embalse de Bellús. No, no ha sido un *lapsus linguae* el asociar la presa de Bellús, dependiente del MITER (Ministerio de Transición Ecológica) y cuya explotación y manejo está asumida por la CHJ (Confederación Hidrográfica del Júcar), con ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias), dependiente del MITMA (Ministerio de Transportes y Movilidad). Y muy específicamente de las Cercanías ferroviarias. Trataré de exponer el quién y el cómo una vez más, la descoordinación, falta de empatía e insensibilidad hacia los problemas de los ciudadanos, existente entre distintos órganos ejecutivos del Gobierno Central, ante una actuación **prioritaria** para la movilidad entre Comarcas como La Costera, La Vall d'Albaida y L'Alcoia comunicadas ferroviariamente, por la Línea de Cercanías C-2, ramal de 63 kms. (Xàtiva-Ontinyent-Alcoy) no sólo sigue sin inversiones, sino que su trazado, a remodelar desde 1995, imposibilita el almacenamiento máximo de aguas en la Presa de Bellús. Obras que llevan paralizadas unos 30 años. Luego movilidad y agua están sufriendo la falta de interés de la AGE y el mutismo de la Generalitat.

Tras el desmoronamiento de la antigua presa de Tous la madrugada del 20/10/1982, consecuencia de unas intensísimas y persistentes lluvias torrenciales, de hasta 600 m/m por m² en 24 horas, y en un área de 700 Km² aguas arriba y por toda la cuenca del Júcar, unido a un grave incumplimiento de las normas de explotación de la presa –fallo eléctrico en el suministro e inutilización de grupos electrógenos (sentencia en contra del Estado por el TS)–, unos 120 Hm³, tal como un auténtico *tsunami*, arrasaron todas las poblaciones de la Ribera Alta y Baja del Júcar, a consecuencia del desmoronamiento por erosión, de la estructura central de la presa. A raíz de esta

desgracia sin precedentes con 8 muertos y decenas de miles de afectados, el Gobierno Central, actuando con eficacia, y suma urgencia acometió el blindaje de los ríos Júcar, Escalona y Albaida, para evitar nuevas avenidas ante 'danas', relativamente frecuentes en la Cuenca Mediterránea.

Tan es así, que en apenas 12 años se proyectaron, licitaron y ejecutaron 3 presas. Ya en enero 1995 se inauguró la Presa de Bellús sobre el río Albaida (tt.mm. de Bellús y Benigánim) con una capacidad de embalse de 69 Hm³; la Presa de Escalona sobre el río del mismo nombre (tt.mm de Navarrés), con una capacidad de embalse de 143 Hm³ que finalizó en abril 1995; y finalmente la Gran Pesa de Tous sobre el río Júcar y el tramo final del río Escalona (t.t.mm de Tous y Millares) con sus 379 Hm³ de capacidad útil, que suministra agua de riego, aguas abajo, a través de la toma del Azud de Antella, a la Acequia Real del Júcar –cuyo origen data de 1251, con el Rey Jaime I– que irriga a 20.500 Has; y que a través de los 5 kms del Túnel de la Escala, da origen al Canal Júcar-Turía, que suministra agua bruta a la potabilizadora (ETAP) del Realón (Picassent) para abastecimiento de agua potable a la ciudad de Valencia y su área metropolitana.

Pues bien, volviendo a nuestra presa de Bellús, desde enero de 1995, nada menos que hace ahora 28 años, no se ha procedido a modificar el trazado de la línea férrea de Cercanías C-2 (ramal Xàtiva-Ontinyent-Alcoi) a su paso por el término de Bellús, obras que permitirán de una vez por todas terminar con las limitaciones de llenado y poder embalsarla a su capacidad máxima. Sinrazón que arrostra la presa desde su inauguración... Actualmente sólo puede llenarse hasta la cota +114 lo que supone almacenar no más de 20 /22 hm³ (el 33 % de su capacidad máxima) y así evitar que la vía se inunde y peligre la estabilidad de taludes y drenajes con grave riesgo para la estructura del ferrocarril. De hecho, días pasados, los medios de comunicación (Prensa y TV) ante las cuantiosas y persistentes lluvias han venido mostrado fotografías y dando noticias, sobre el desembalse habido en la presa de Bellús... Equivocadamente se pudo creer que la presa estaba a rebosar y por ello desaguaba.

¡Nada más lejano de la realidad! Según informa el Sistema automático de información hidrológica sobre alertas y avenidas (SAIH) de la C.H. Júcar, en la primera quincena de mayo, Bellús desembalsó "obligatoriamente" 5 Hm³... (5.000 millones de litros) aun estando al 29 % de su capacidad máxima de diseño. ¡Que despilfarro! Desembalses que se producen, multitud de veces al año, haya o no necesidades de riego.

Analizada la situación hidrológica de los embalses españoles al 29 de mayo 2023, tenemos que, sobre una capacidad máxima de 56.069 Hm³, de embalse, a pesar de las numerosas tormentas acaecidas, principalmente en el Levante y Sureste español, solo alcanzaban 26.640 Hm³, o sea, el 47,51 % que supone 86 Hm³ menos que la semana anterior.

Señalar, que en la Cuenca del Júcar este porcentaje estaba levemente mejor, el 58,01 % a saber 2.846 Hm³ de capacidad, frente a 1.651 Hm³ embalsados.

Analizando las presas de mayor capacidad, tenemos actualmente:

	Cap. Max	Agua embalsada	t% embalsada
Alarcón	1.118 Hm3	651 Hm3	58 %
Tous	379 Hm3	125 Hm3	33 % (*)
Contreras	361 Hm3	309 Hm3	85 %
Benagéber	221 Hm3	201 Hm3	91 %
Arenós	137 Hm3	64 Hm3	47 %
Bellús	69 Hm3	23 Hm3	33 % (***)
La Pedrera	246 Hm3	69 Hm3	27 % (**)

(*) La situación de Tous está justificada tanto por su suministro de riego a la agricultura tradicional, como a la inundación de los "tancats", previa a la siembra, de las 14.500 Has de arrozales (174.500 hanegadas).

(**) La Pedrera, aunque hidrológicamente pertenece a la C.H. del Segura, al estar ubicada en la Rambla Alcorisa de Orihuela (Alicante) suministra agua de riego a gran parte de la Vega Baja...y de ahí su situación de precariedad....máximo con las limitaciones del Tajo Segura.

(***) Bellús es el único embalse que, siendo de laminación, su bajo t% de gua se debe a impedimentos estructurales /técnicos... siendo sus desembalses muy frecuentes a lo largo del año... en cuanto supera la cota + 114 m o el 33% de capacidad.

Fuente: CH.

Ante esta situación enquistada y olvidada –interferencia del ferrocarril en la cuenca receptora de Bellús–, no ha sido hasta marzo del 2023, y en base al Convenio firmado entre MITERD y ADIF cuando se ha licitado la "Redacción del Proyecto de ejecución de la mejora transversal y construcción de 2 nuevos viaductos sobre los Barrancos de Torrella y Forcall a lo largo de unos 750 mts del ff.cc. de Cercanías, de la Línea C-2: Xàtiva-Ontinyent-Alcoy, variante salvando la Cuenca de Bellús", por importe de 861.000 € y un plazo de redacción del proyecto de 50 meses (4 años y dos meses).

¡Este dilatadísimo plazo para la redacción de semejante proyecto es un insulto a la inteligencia y a la capacidad técnica de nuestros ingenieros-consultores! Aquí vale el aplicar la expresión de Don Quijote: ¡Cuán largo me lo fiáis, amigo Sancho!

Después de más de 28 años de abandono por parte de RENFE y ADIF en dotar de una movilidad ferroviaria eficiente a estas Comarcas, nos aplazan el posible comienzo para la Ejecución de las obras más allá del 2028, y una más que optimista –dada la lentitud de la Administración– fecha de finalización mínima para el año 2035 ¿Pueden estar las Comarcas de Vall d’Albaida, L’Alcoia, La Costera y sus 142.000 habitantes sin un ferrocarril eficaz y operativo otros 18 años, además de los otros 28 ya transcurridos? ¿Podemos estar hasta el año 2035 desembalsando Bellús ante la incapacidad técnica y de explotación, para embalsar no más allá del 30% de su capacidad máxima? Estamos hablando de unas obras ferroviarias de importe aproximado 15/18 millones de euros, a sufragar al 70% por ADIF y el 30% por MITERD.

Analícemos cuales son las actuaciones que ha ejecutado ADIF en esta Línea de Cercanías C-2, ramal Xàtiva-Alcoy desde diciembre 2017, fecha en que el ministro **Íñigo de la Serna** (PP) presentó el Plan de Cercanías 2017-2025 en la Comunidad Valenciana.

-Actuaciones de renovación de vías, acondicionamiento de infraestructuras, obras de fábrica, taludes, etc. y renovación de instalaciones de seguridad en la línea de cercanías (ramal

Xàtiva-Alcoy).

Hay que remontarse al 15 de julio de 2009, cuando entre el Ministerio de Fomento y la Generalidad Valenciana se firmó un Protocolo para la Modernización de esta línea férrea que conecta la capital de la Costera (Xàtiva) y la Alcoia (Alcoy) por el que ambas administraciones se comprometían a invertir 60 M€..., línea que se extiende a lo largo de 64 kms. y que se inauguró en el año 1903.

No fue hasta el 30/11/2018 cuando ADIF aprobó el expediente de licitación para la Redacción Proyecto y Ejecución de la obra de modernización de la línea férrea, consistente en Instalación de sistemas de bloqueo automático BLAU, y renovación de vías..., a saber:

-Redacción de Proyecto y Ejecución de obra, Instalación de bloqueo para la liberalización automática (BLAU) en vía única de la línea (C-2ª) Xàtiva → Alcoy (63'7 Kms) (BOE 30/11/2018). Importe de ejecución: 8.588.619 €. Plazo de ejecución: 10 meses (redacción proyecto 3 meses + ejecución de obras 7 meses).

Este proyecto incluía un sistema videográfico en Ontinyent y Alcoy integrado en el CTC de Valencia, con lo cual se aumenta la fiabilidad de las instalaciones, y la capacidad y regularidad de las "Circulaciones" y optimiza la explotación ferroviaria. Incluye el Sistema ASFA (anuncio de señales y frenado automático), Centros de transformación, nuevos cables de fibra óptica y adecuación del sistema Tren-Tierra.

-Consultoría para la Redacción de Proyecto Constructivo de Ejecución de obra para Renovación de Vías entre Ontinyent → Alcoy (25'5 Kms). Importe adjudicación: 568.344 €. Plazo de ejecución: 12 meses.

-Consultoría para la Redacción de Proyecto Constructivo de Ejecución de Obra para la Renovación de Vía entre Xàtiva → Ontinyent (38'02 kms). Importe de Adjudicación: 685.828'36 €. Plazo de ejecución: 12 meses.

Ambos subtramos, Xàtiva-Ontinyent y Ontinyent-Alcoi, de esta renovación de vía presentan un "trazado singular", ya que cuenta con dos Estaciones, siete apeaderos, siete túneles, 22 pasos a nivel y siete puentes metálicos. Obras singulares que dado su actual estado de abandono habrá que chequear, y en su caso rehabilitar. Aunque en ambas actuaciones se pretendía "mantener las circulaciones durante la duración de las obras", cuando finalmente las Obras de Construcción se liciten en el 2º trimestre de 2023 (?), Renfe deberá cortar un año el tráfico y suplir el servicio con autobuses, para ejecutar las obras con seguridad, rapidez y sin interferencias.

-Convenio entre Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITERD) y ADIF para promover la ejecución de las obras de mejora de drenaje transversal del Embalse de Bellús en la Línea Xàtiva-Alcoy (Resolución 22/06/2022- BOE 25/06/2022).

-Servicios de Consultoría para la redacción de proyectos básicos y de ejecución, Mejora del drenaje transversal, línea Xàtiva → Alcoy en los Barrancos de Torrella y Forcall (Embalse de Bellús). Fecha de anuncio 29/03/2023; Fecha presentación ofertas 28/04/2023; Tipo de Licitación 861.733,49 €. Plazo de Redacción del proyecto: 50 meses (4 años y 2 meses) ¡Una barbaridad!

Como vemos, desde julio de 2009 en que se firmó el "primer protocolo" de Modernización de las Cercanías Xàtiva-Alcoy, y desde el Plan de Cercanías del 2017 del PP, retomado por el PSOE de **Pedro Sánchez**, tan solo se han licitado Obras por importe de 8,588 M€ y Consultorías de

Redacción de Proyectos (3) por importe de 2,115 M€... frente a los 60 M€ comprometidos (Cifras de 2009).

Todo ello ocurre cuando ADIF Cercanías a través del propio Ministerio MITMA ha dado a conocer oficialmente que de los 2.832 M€ que tenía presupuestados para 2022, tan sólo ha sido capaz de ejecutar 857,8 M€ lo que supone un grado de ejecución de tan solo el 30 %, muestra clara de Ineficiencia. Ejemplos:

	Presupuestado	Ejecutado	t% Ejecución
Cataluña	848,9 M€	177,2 M€	21 %
Andalucía	655,5 M€	55,0 M€	8 %
Galicia	286,6 M€	121,2 M€	42 %
Comunidad Valenciana	269,0 M€	86,6 M€	32 %
Comunidad de Madrid	181,8 M€	50,9 M€	28 %
Total	2.832 M€	857,8 M€	30 %

Fuente: MITMA

Por último, respecto al Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico (MITER) que como hemos apuntado tiene que financiar el 30% de las actuaciones de desvío del ferrocarril en la Zona del Embalse de Bellús –estamos hablando de no más de 6 M€ !!!–, dejar constancia que según información de la Intervención General del Estado (IGAE) en los cinco últimos años ha dejado de invertir, igualmente por ineficiente/mala gestión, 2.616 M€, frente a los inicialmente Presupuestados PGE (2018 → 2022).

LIQUIDACIÓN MINISTERIO – MITER (AÑOS 2022 → 2018)

MITER Confederaciones Hidrográficas Sociedades Estatales de Agua	Créditos Definitivos	Avance Liquidación	Diferencia s/ inicial	t% Grado incumplimiento
AÑO 2022	1.772,97 M€	789,79 M€	-983,18	-55,45 %
AÑO 2021	1.494,9 M€	1.020,8 M€	-474,1	-31,7 %
AÑO 2020	844 M€	504 M€	-340,0	-40,3 %
AÑO 2019	821,2 M€	397,9 M€	-423,3	-51,5 %
AÑO 2018	1.085,1 M€	689,3 M€	-395,8	-36,5 %
SUMA	6.018,17 M€	3.401,79 M€	-2.616,38	-43,47 %

Fuente: MITEI

Señor Presidente del Gobierno: Año tras año y día tras día, en cuanto a infrafinanciación, políticas de movilidad/infraestructuras de transporte, dotaciones hidráulicas eficientes y prioritarias... queda demostrado y patente que Vd. ha estado ignorando, cuando no perjudicando, a nuestra Comunidad Valenciana, con el silencio cómplice del expresidente de la Generalitat. ¡Para nuestra Comunitat es usted persona *non grata*!