

ADIF castiga a Bellús

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

Desde enero de 1995, no se ha procedido a modificar el trazado de la línea férrea de Cercanías C-2, que permitirá terminar con las limitaciones de llenado

No, no ha sido un lapsus el asociar la presa de Bellús, dependiente del Ministerio de Transición Ecológica gestionada por la CHJ (Confederación Hidrográfica del Júcar), con ADIF (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) dependiente del Ministerio de Transportes y Movilidad. Trataré de exponer el cómo, una vez más, la descoordinación entre distintos órganos ejecutivos del Gobierno central, ante una actuación prioritaria para la movilidad en comarcas como La Costera, La Vall d'Albaida y L'Alcoia en 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.

Tras el desmoronamiento de la antigua presa de Tous la madrugada del 20/10/1982, tras unas intensísimas y persistentes lluvias torrenciales, de hasta 600 litros por metros cuadrado 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, fallo eléctrico e inutilización de grupos electrógenos (sentencia en contra del Estado por el TS) unos 120 Hm³ tal como un 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, 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 ya en enero de 1995 se inauguró la presa de Bellús sobre el río Albaida (términos municipales de Bellús y Benigánim) con una capacidad de embal-

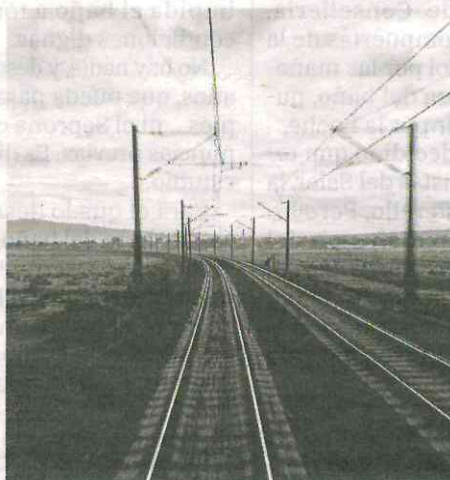
se de 69 Hm³; la presa de Escalona, sobre el río del mismo nombre (término de Navarrés), con una capacidad de embalse de 143 Hm³, que finalizó en abril de 1995; y finalmente, la gran presa de Tous sobre el río Júcar y el tramo final del río Escalona (término de Tous y Millares) con 379 Hm³ de capacidad útil.

Pues bien, desde enero de 1995, nada menos que en 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, que permitirá terminar con las limitaciones de llenado a su capacidad máxima 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 peligro para la estructura del ferrocarril. De hecho, días pasados, los medios de comunicación, ante las recientes y persistentes lluvias, han mostrado fotografías y dado noticias sobre el desembalse 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 el siste-

ma de alertas y avenidas SAIH de la C.H. del Júcar, en la primera quincena de mayo, Bellús desembalsó 'obligatoriamente' 5 Hm³, aun estando al 29 % de su capacidad máxima de diseño. ¡Que despilfarro!

Ante esta situación equistada y olvidada, no ha sido hasta marzo de 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-Onteniente-Alcoy, variante salvando la cuenca de Bellús', por importe de 861.000 € y un plazo de redacción del proyecto de 50 meses (4'5 años) ¡Este dilatadísimo plazo, para la redacción de semejante proyecto es un insulto a la inteligencia y a la capacidad técnica de nuestros ingenieros! Después de más de 28 años sin 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 finalización mínima previsible 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 12 años, además de los otros 28 ya transcurridos? ¿Podemos estar hasta el año 2035 desembalsando Bellús por su 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. Y ello cuando el MITERD en los últimos 5 años ha dejado de invertir, por su mala gestión, 2.600 millones de euros sobre lo previsto en Presupuestos, y cuando ADIF Cercanías, sólo en 2022, dejó de invertir en la Comunidad Valenciana 182 millones de euros sobre lo presupuestado.

Señor presidente del Gobierno, ¡día tras día ha estado ignorando a nuestra Comunidad!



K. PLANINSKI