

## **Valencia Parque Central acuerda la solución técnica para la ejecución de las obras ferroviarias pendientes**

- **Tras el estudio de la viabilidad técnica y económica de varias alternativas, el Consejo de Administración aprueba la opción que permite adelantar el soterramiento de las vías entre el Bulevar Sur y el viaducto de Giorgeta**
- **La Estación Central y el Túnel Pasante se ejecutarán en una segunda fase**

**Valencia, 9 de mayo de 2017.** El ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, ha asistido hoy al Consejo de Administración de la Sociedad Valencia Parque Central, integrada por el Ministerio de Fomento (Adif, Adif Alta Velocidad y Renfe Operadora), Generalitat y Ayuntamiento de València. El Consejo se ha reunido para, entre otros asuntos, analizar y adoptar acuerdos respecto a las obras pendientes de ejecutar para la integración del ferrocarril en la ciudad.

El ministro ha sido invitado por el secretario de Estado de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, Julio Gómez-Pomar que preside el Consejo de Administración junto al alcalde de València, Joan Ribó; la consellera de Vivienda, Obras Públicas y Vertebración del Territorio, M<sup>a</sup> José Salvador; y el presidente de Adif, Juan Bravo, como vicepresidentes del órgano de decisión de la Sociedad.

### **Antecedentes. Estudio de alternativas de las obras ferroviarias**

En el Consejo de Administración celebrado el 17 de noviembre de 2015 el Ministerio de Fomento presentó los resultados del Estudio de Diseño y Fases de Ejecución de las actuaciones ferroviarias pendientes (tercera fase del Canal de Acceso, Estación Central y Túnel Pasante). El objeto de dicho estudio era analizar las posibilidades de adaptar la actuación ferroviaria a la complicada coyuntura económica y presupuestaria. A partir de ese estudio, una Comisión de Seguimiento, integrada por la Comisión Ejecutiva de la Sociedad y sus asesores técnicos ha realizado un **análisis** detallado para resolver determinadas cuestiones que permitieran avanzar en la búsqueda de una solución:

### **Solución Mixta**

Del proceso de seguimiento del Estudio se extrajeron seis potenciales soluciones sobre las que, tras evaluar sus puntos fuertes y débiles desde el punto de visto técnico y económico, la Comisión elevó sus conclusiones al Consejo de Administración que hoy ha acordado aprobar la llamada Solución Mixta, una combinación de la Solución Original proyectada y la Solución Alternativa D. De la Solución Original toma la Estación Central, por su mayor funcionalidad ferroviaria, su completo encaje con el PGOU y su no afección al diseño del Parque Central. De la Solución Alternativa D toma la idea del Nuevo Canal de Acceso porque este soterramiento podría entrar en servicio sin

depender de la previa construcción del Túnel Pasante y de la Estación Central, como sí ocurre en la Solución Original.

La Solución Mixta acordada se ejecuta en dos fases independientes:

1ª Fase: Nuevo Canal de Acceso. Como en la solución alternativa sería a un solo nivel, y se extendería desde donde ahora acaba el túnel de San Marcelino y Camí Reial hasta pasar el viaducto de Giorgeta. Sería más corto que el Canal de Acceso de la Solución Original, que funcionaría con las actuales estaciones en superficie de Joaquín Sorolla y de Valencia Nord, sin requerir que estuvieran soterradas.

2ª Fase: Se construirían sincrónicamente la Estación Central diseñada por Portela y el Túnel Pasante. La Estación de Portela no puede funcionar si no entra en funcionamiento al mismo tiempo el Túnel Pasante.

La opción aprobada, aunque tiene un coste similar al proyecto original y no permite reducir la inversión total, tiene la gran ventaja de poder realizar su primera fase a corto plazo y por un presupuesto estimado moderado. Permitirá además acabar con la barrera entre los barrios históricamente separados por las vías del tren, así como la mejora del acceso en el Parque Central Fase Russafa-Malilla por la supresión del viaducto de Giorgeta. También permitirá la urbanización de la zona industrial de las antiguas Macosa, Hierros Mateu, Cervezas Turia, etc. Previamente el Consejo podrá activar la reparcelación correspondiente a esta zona (Fase 1 B) y la redacción del Proyecto Constructivo de la Urbanización. De esta forma se podría disponer y revertir en las obras ferroviarias de los ingresos procedentes de la venta de los solares procedentes del suelo ferroviario liberado con la ejecución de las obras del Canal de Acceso.

El proyecto constructivo del Canal de Acceso será elaborado por el Ministerio con el objetivo de que esté disponible para la licitación de las obras desde finales del próximo año.

El Ministerio también se encargará de actualizar el Estudio Informativo del Túnel Pasante, dado que su declaración de impacto ambiental ha caducado. Se aprovechará también para incorporar las últimas novedades de la modificación de la Ley del Sector Ferroviario.

Con todo ello, será necesaria la revisión del Convenio suscrito en 2003 dada su notoria obsolescencia.

El notable aumento de los costes de las inversiones del Convenio implicará la correspondiente actualización de las fórmulas de financiación a partir de la propuesta del ministro de compartir los costes de estas operaciones con las autoridades municipales y autonómicas en este tipo de proyectos.