



CONFEDERACIÓN GENERAL DEL TRABAJO  
Comité Confederal del País Valencià y Murcia  
Avinguda del Cid, nº 154  
46014 València. Tel. 96 313 43 53- 96 383 44 40  
Fax: 96 383 44 47 / web: [www.cgtpv.org](http://www.cgtpv.org)

## **INFORME SOBRE EL TRAMO FERROVIARIO ENTRE XÀTIVA Y LA ENCINA**

Para explicar la situación actual del tramo de línea férrea entre Xàtiva y La Encina, hay que retrotraerse a hace más de 30 años, cuando comenzó la construcción de la vía actual, doble vía electrificada, a 250km/h, en ancho ibérico.

En aquel momento, esta infraestructura sustituyó el tramo de vía única que significaba un cuello de botella importante, dado ya el alto tráfico que se daba en la zona en ese tiempo.

El tramo está dentro de las líneas que unen Valencia, con Albacete y Alcázar de San Juan, hacia la meseta, o hacia Alacant, en el nudo de La Encina.

Hasta entonces, los trenes dirección Alacant, tenían que cambiar el sentido en la estación de La encina, con una maniobra muy costosa, que condicionaba enormemente el tiempo de viaje.

Otra situación que se dió con la construcción de esta infraestructura, es que tanto, La Alcudia, como Montesa, y Vallada, perdieron su estación de tren, pero, se habilitó la vía antigua para que mantuvieran la conexión posteriormente, al menos temporalmente, hasta su cierre hace unos 10 años.

La estación de La Parrilla quedó fuera de la línea, así como la de La Font de la Figuera, perdiéndola totalmente, hasta la actualidad. También perdieron su funcionalidad otras estaciones entre Almansa y Albacete, como Bonete, Villar de Chinchilla, Alpera y la propia Chinchilla de Montearagon.

Esta situación aportó un acceso directo de los trenes para no pasar por La Encina, y evitar la demora que se producía en el cambio de orientación de los vehículos ferroviarios.

En 2009 finalizó la construcción de la infraestructura de Alta Velocidad que une Valencia, con Xàtiva, parte del tan manido Corredor Mediterráneo, ese que se construye exclusivamente para trenes de Alta Velocidad, mientras ningunean las mercancías, y dejan la red convencional, bajo mínimos.

Esta infraestructura de Alta velocidad está finalizada desde hace 14 años, y no ha circulado ni un solo tren, aunque está terminada y operativa, con tensión en la catenaria y todo lo necesario para poder circular, pero, todavía no está en servicio, ni conecta con la futura LAV a Alacant.

Al mismo tiempo, y totalmente en paralelo. La línea convencional entre Valencia y Xàtiva, ha pasado 14 años esperando inversiones para su renovación, con más de 210 trenes diarios, mientras, en la nueva infraestructura, como decíamos, sigue sin pasar ni un solo tren.

Por poner un ejemplo claro, sobre el río Xúquer, en la vía convencional existen dos puentes, tramos metálicos, por los que hay que circular a 30km/h, y a solo 10 metros, en la vía contigua, la de LAV, hay un macro puente de hormigón, que admite velocidades de más de 300km/h que ha costado millones de euros, y que al igual que la línea, nunca ha pasado ni un solo tren. Haciendo un cálculo aproximado, en este tiempo, por la vía convencional han pasado más de un millón de trenes, con lo que la optimización de recursos económicos ha sido nefasta.

## **LÍNEA XATIVA-LA ENCINA**

El proyecto de cambio de ancho entre Xàtiva y La Encina, es un proyecto antiguo, y que va a ver la luz muy pronto, siempre bajo el halo del Corredor Mediterráneo, y por ende, sin ninguna oposición, o mejor dicho, sin que las voces discordantes puedan argumentar públicamente su desacuerdo, para que, evidentemente, parezca un obra de consenso absoluto.

Básicamente lo que se pretende es utilizar las dos vías actuales, cambiando su ancho, para que circulen los trenes de alta velocidad procedentes de Alacant, y en el futuro, los que vengan de Murcia y Almería hacia Valencia, y viceversa. Según el proyecto también podrían hacerlo los trenes de mercancías, ya que en la actualidad pasan por esa infraestructura, pero, eso no será posible, ya que las conexiones desde Madrid y Alacant, no pueden asumir mercancías en sus infraestructuras, ya que están construidas con parámetros que permiten un peso por eje muy bajo, o lo que es lo mismo, solo podrán pasar los trenes de alta velocidad, mucho más ligeros que los de mercancías, con un peso por eje de hasta 22,5 toneladas.

Por tanto, la transformación de la vía de Xàtiva a La Encina, supondrá el cambio de ancho de las vías, para que puedan circular por ella los trenes de alta velocidad, pasando el resto de trenes que circulan en la actualidad, a la nueva vía única construida sobre la plataforma primitiva, y que tendrá que soportar el tráfico de Cercanías, Media Distancia, ciertos trenes de Larga Distancia, y Mercancías, con un colapso absoluto de la nueva infraestructura,

ya que ha sido construida en vía única, y provocará los cruces evidentes que ese tipo de circulación conlleva.

Este colapso de trenes, provocará la supresión de buena parte del servicio, que en la actualidad, aunque no está definido totalmente, se está proponiendo que serán sobre 16 trenes, solo del servicio de cercanías entre Moixent-Xàtiva-Valencia.

Además, la propia nueva infraestructura construida tiene unos déficits importantes y una falta de previsión asombrosa, ya que deja a Moixent sin servicio de regionales, al dejarla como “estación término” en la nueva infraestructura, e impidiendo que los trenes regionales que circulen por ella, puedan parar, ya que la variante esta unos metros antes de llegar a la estación.

En la actualidad se están finalizando las obras de preparación de la vía única de Xàtiva a La Encina, teniendo que estar finalizadas este mes de Junio, pero, la marcha de las obras prevén un retraso de al menos seis meses, y con una nueva previsión a final de año.

Hay que destacar que las usuarias de Moixent, Vallada, Montesa y la Alcuia llevan años soportando supresiones e incomodidades por la sustitución del servicio ferroviario por el autobús, y que esta obra, en algunos casos aumentará la sustitución de Bus por Tren, y en otros lo instaurará de manera definitiva.

En resumen, podríamos decir que la nueva infraestructura, y todos los inconvenientes a las personas usuarias, lejos de suponer una mejora, o avance en el servicio, en la práctica, va a suponer una disminución drástica, y perpetuar los inconvenientes que ha provocado su construcción y puesta en servicio.

Coordinadora de Defensa del Ferrocarril de CGT

Secretariat Permanent de CGT-PV

