

# La CHJ ya negocia con Adif un viaducto que permita a Bellús embalsar más agua

La empresa pública dependiente de Fomento reconoce "conversaciones técnicas" para introducir mejoras en el ferrocarril Xàtiva-Alcoi, que limita la capacidad de la presa construida para laminar avenidas del río Albaida

P. F. | Alzira | 03.02.2020 | 23:16

El Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (Adif) mantiene «conversaciones técnicas» con la Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) para estudiar la introducción de mejoras en la línea del ferrocarril Xàtiva-Alcoi que permitan aumentar la capacidad de embalsar agua en la presa de Bellús, según han reconocido fuentes de la empresa pública dependiente del Ministerio de Transportes, que evitaron dar detalles del contenido de estos contactos abiertos a petición de la CHJ que, no obstante, como ya adelantó **Levante-EMV**, plantean la construcción de un viaducto que permita desviar el actual trazado ferroviario.



La CHJ ya negocia con Adif un viaducto que permita a Bellús embalsar más agua

El embalse de Bellús se construyó en el año 1995 como una presa de laminación con el objetivo de controlar las crecidas del río Albaida, el afluente del Xúquer que ha provocado los últimos episodios de inundaciones en la Ribera, si bien 25 años después continúa sin poder funcionar a pleno rendimiento. La presa tiene capacidad para almacenar 69,19 hectómetros cúbicos, si bien las normas de explotación establecieron en 29 hm<sup>3</sup> el límite máximo -apenas un 42 %- ya que si el agua supera este volumen alcanzaría el terraplén sobre el que discurre la línea del ferrocarril Xàtiva-Alcoi, construido antes que la presa y, por tanto, diseñado sin tener en cuenta su posible inundación.

Para evitar cualquier riesgo, la CHJ opta por realizar un desembalse controlado en Bellús cuando se registran intensas precipitaciones en la cuenca alta del Albaida con el objetivo de no superar el máximo que regula el plan de explotación. No obstante, tras la última crecida que provocó el

desbordamiento del Xúquer en la confluencia con el Albaida y llegó a anegar de forma temporal la autovía A-7, la presa de Bellús llegó a retener hasta 30,07 hm<sup>3</sup>, según los datos que aparecían en la página web de la propia Confederación Hidrográfica.

Al caudal del río Albaida tras su paso por Bellús se le unió el del río Cànyoles, que bajaba enormemente crecido, y también el del Sellent. Cabe recordar que el plan contra inundaciones del Xúquer planteó en su día la construcción de dos presas en Montesa y Estubeny para controlar estos afluentes, junto a una tercera en el Magro, aunque ninguna de las tres se ha llegado a construir. Fuentes de la CHJ defendieron que la regulación realizada ese día en el embalse de Bellús evitó que se unieran las puntas de crecida del Albaida y del río Sellent, lo que hubiera provocado una inundación incluso más grave.

La CHJ contempla la construcción de un viaducto que permita modificar el trazado de la línea del ferrocarril como una opción mucho más económica y rápida, según dejaron entrever directivos del organismo de cuenca en la visita que, tras las inundaciones, realizaron al término de Alberic. Fuentes del Adif no confirmaron este extremo. Recordaron que se han licitado los proyectos para la renovación de vía en toda la línea Xàtiva-Alcoi en dos tramos diferentes, Xàtiva-Ontinyent y Ontinyent-Alcoi, y señalaron que en la actualidad existen conversaciones técnicas entre Adif y la CHJ para estudiar la solicitud que ha formulado esta última sobre la posibilidad de acometer mejoras que permitan contribuir a incrementar la capacidad de embalse de Bellús. En cualquier caso, fuentes consultadas indicaron que se deberán realizar las pruebas de carga en la presa para confirmar que es viable aumentar su capacidad sin comprometer su seguridad tras **el tiempo** transcurrido desde su construcción.