



El desembalse forzoso de la presa de Bellús durante el temporal del pasado mes de enero.

## La CHJ acepta ahora inundar la vía férrea en Bellús para evitar las riadas en la Ribera

**"No se va a condicionar la seguridad de las personas por la seguridad de la vía"**

pascual fandos. Alzira

16.10.20 | 00:01

**La DANA que en enero provocó el corte de la A-7 en Alberic por el desbordamiento del Xúquer en la confluencia con el Albaida marcará finalmente un punto de inflexión en la gestión del embalse de Bellús, que tiene limitado su aforo a 29 hm<sup>3</sup> cuando se diseñó con capacidad para 69,19 hm<sup>3</sup> para evitar que el nivel del agua en el interior de la presa alcance el terraplén que soporta la línea del ferrocarril Xàtiva-Alcoi. La Confederación Hidrográfica del Júcar (CHJ) ha establecido un nuevo protocolo de aviso por el que únicamente comunicará al gestor de infraestructuras ferroviarias Adif la necesidad de superar el nivel máximo que ahora establece el plan de explotación cuando la situación lo requiera. «No se va a condicionar la seguridad de las personas por la seguridad de la vía, eso no tiene sentido. Lo primero será la laminación de avenidas aunque se supere la vía y lo que haga falta», expuso con firmeza el Comisario de Aguas de la CHJ, Miguel Polo, en declaraciones a Levante-EMV durante la visita que el miércoles realizó a Alzira.**

## RELACIONADAS

El embalse de Bellús abre sus compuertas

Polo señaló que la CHJ ha mantenido conversaciones con Adif en busca de una solución que evite tener que desaguar Bellús cuando apenas ha alcanzado el 50 % de su capacidad en caso de un episodio de lluvias intensas y detalló que se ha establecido «un protocolo de aviso de forma que en el momento en que el nivel del agua pueda afectar al terraplén se comunicará a Adif que, seguramente, cortará el servicio, como ya suele hacer por otros motivos», expuso.

**El embalse de Bellús se construyó en el año 1995 con la misión de laminar avenidas de río Albaida, un peligroso afluente del Xúquer como se ha demostrado en los últimos temporales que han provocado inundaciones en la Ribera, aunque nunca ha funcionado a pleno rendimiento por la presencia de la línea del ferrocarril Xàtiva-Alcoi, que discurre por su interior.**

La CHJ siempre ha defendido que, en caso de emergencia, el límite de 29 hm<sup>3</sup> que establece el plan de explotación se hubiera superado, aunque en la práctica este condicionante ha provocado en cada episodio de lluvias un temprano desagüe de Bellús que en ocasiones ha generado alarma en los municipios situados aguas abajo. Se ha evitado alcanzar el terraplén sobre el que se construyó la vía por temor a que sufra daños ya que cuando se construyó no existía el embalse y no se tuvo en cuenta la posibilidad de que pudiera quedar bajo el agua.

Miguel Polo defendió que lo sucedido en enero, cuando el desbordamiento del Xúquer por las aportaciones del Albaida anegó por momentos la autovía, no fue solo consecuencia del caudal que desagua Bellús, pero admitió que evidenció la necesidad de buscar una solución al problema que representa la presencia de una vía que, según comentó, apenas tiene usuarios.

**«El tema de las inundaciones es muy complejo. ¿La autovía se cortó por el desembalse de Bellús? No, fue por un conjunto de factores porque Bellús sólo estaba soltando 200 m<sup>3</sup>/segundo.**

La DANA de enero tuvo menos caudales que la de septiembre, no obstante, hay una diferencia importante. En septiembre los cauces estaban llenos de vegetación y hubo una mayor laminación, mientras que en enero, con la borrasca Gloria, como no había vegetación por el episodio anterior, las aguas circulaban más deprisa y la punta llegó antes», comentó, mientras señalaba que antes de que se produjera el corte de la autovía A-7 ya se habían cerrado las salidas de Bellús.

El Comisario de Aguas comentó que una solución que se podría contemplar para evitar el potencial riesgo de que las aguas de Bellús alcancen el terraplén de las vías es sustituirlo por viaductos, aunque advirtió de que supone una inversión muy elevada ya que, además, al reconstruir la línea férrea obligaría a modernizarla y dejó entrever que no es la solución que Adif contempla.

Miguel Polo reiteró que, a falta del desvío que se proyectó en su día y no se ha realizado, la CHJ tiene claro que «no se va a poner en riesgo la seguridad de las personas por asegurar una vía porque en la Ribera vive mucha más gente de la que pueda utilizar esta línea».