

# La movilidad urbana, una asignatura pendiente

**MANUEL MIÑÉS MUÑOZ**

DIRECTOR-GERENTE DE LA CÁMARA DE CONTRATISTAS DE LA COMUNIDAD VALENCIANA

**E**n fechas recientes, el secretario general de la Autoridad Europea de Transporte Metropolitano (EMTA), Ruud Van der Ploeg, mostró su extrañeza de que Valencia (tercera ciudad de España) careciera de un contrato-programa con el Gobierno central que facilite la movilidad de los ciudadanos del área metropolitana (Valencia y sus 60 municipios periurbanos), incrementando la intermodalidad y 'acabe' con la fractura competencial en transportes entre Cercanías Renfe, FGV, EMT, MetroBus, etc., actualmente sin ningún tipo de coordinación ni autoridad única de transporte.

En las legislaturas de Rodríguez Zapatero y de Rajoy se nos ha negado el contrato-programa que hace muchos años disfrutaban Madrid, Barcelona, Sevilla, Tenerife y hasta Málaga (gracias a la malagueña ministra de Fomento, Magdalena Álvarez).

En 2001, la Administración central, al detectar que el Consell presidido por Eduardo Zaplana desviaba gran parte de las subvenciones finalistas para mejorar el billete de transporte metropolitano a otras actividades, nos fueron anuladas. El año 2002 fue el último en el que FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) recibió de los Presupuestos del Estado 137 millones de euros. Además, al suprimir en 2003 la Agencia Valenciana de Movilidad, en donde residía la autoridad del transporte metropolitano, hizo imposible optar a subvención alguna.

La Generalitat se ha comprometido a que en este primer semestre 2016 contaremos de nuevo con un organismo autónomo de movilidad del área metropolitana para poder exigir que el contrato-programa se dote económicamente en los Presupuestos de 2017.

Durante los catorce años que carecemos de subvención al transporte metropolitano, hemos dejado de recibir los valencianos no menos de 500 millones, mientras Madrid recibe solamente en este año 130 millones, y Barcelona, 98.

Metro Valencia, que transporta unos 60'5 millones de pasajeros al año, presenta un déficit (unas pérdidas sin contar amortizaciones ni gastos financieros) de 28'5 Millones de euros al año. Cada valenciano 'complementamos' con nuestros impuestos unos 0'47 euros de déficit/viaje/usuario del área de Valencia, para que el billete/bono de este transporte público sea asequible y más utilizado.

El TRAM de Alicante, carente de 'masa crítica', que es utilizado sólo por 10'2 millones de pasajeros, arroja un déficit de 21'9 millones al año, y nos cuesta no menos de 2'15 euros/billete de explotación/viaje/usuario. Es inasumible. Sólo se salva el bus guiado de Castellón, con una inversión más modesta y asumible.

La EMT, que en 2015 dio servicio a 88 millones de valencianos, presentó igualmente un importante déficit tarifario.

Aunque impopular, no deberíamos reanudar las obras de la línea T-2 (Xàtiva- Nazaret), de Metro Valencia, ni el tramo pendiente en el TRAM de Alican-

te (Túnel de Serra Grossa), hasta que el nuevo Gobierno central, en un acto de justicia y solidaridad con la Comunidad Valenciana, no asuma parte del déficit de explotación de nuestro transporte metropolitano mediante el Contrato-programa que se nos debe.

Caso aparte y que merece un estudio preferente por la Generalitat y Ayuntamiento, a fin de optar para su financiación al Plan Juncker, sería el tranvía orbital (Bulevar Sud-Avda. Antonio Ferrandis-Ronda Nord-Avda Hnos Machado-Avda. Pio Baroja-Avda. Tres Cruces-Bulevar Sud) y el tranvía o bus guiado a lo largo de la Avda. del Sud Horta (Creu Coberta-Albal) a lo largo de la CV-400.

Fue en 2011 cuando los entonces ministro de Fomento José Blanco y el Presidente de la Generalitat Francisco Camps firmaron un convenio para modernización de la red de Cercanías por un importe aproximado de unos 4.000 millones de euros, a desarrollar en diez años. ¡Evidentemente incumplido!

En los primeros días del pasado febrero, la ministra de Fomento presentó a la prensa el balance de la X legislatura (2012-2015) e indicó que en el Plan de Cercanías se habían invertido 1.500 millones. Pues bien, sepan los valencianos que según datos de la Cámara de Contratistas la Comunidad Valenciana ha sido agraciada en este Plan con 6.580.793 euros de inversión, es decir, el 0'44% del total. Sin comentarios.

Ante la demanda del president Puig de la transferencia de las Cercanías Renfe, entendemos que se hace urgente, sin que suponga una carga a nuestras exhaustas cuentas públicas sino para poder coordinar desde la Generalitat, una política de movilidad metropolitana



integrada, eso sí, una vez estén sus infraestructuras y material móvil y rodante debidamente actualizadas y modernizadas, a saber:

- Prolongación de la C-6 desde Castellón hasta Benicàsim-Oropesa-Peñíscola.
- Mejorar y electrificar la C-3 hasta Utiel con nueva estación en Xirivella.
- Soterramiento desde Valencia Nord por Avda. Aragón-Universidad UPV hasta Alboraya, para que circulen Cercanías, Media distancia y AVE. Dejando el túnel del Cabanyal para mercancías.
- Duplicación de vía y electrificación del tramo Silla-Cullera-Gandía, y prolongación a Oliva (no incluida en el protocolo del tren de la costa.)
- Prolongación de la C-3 de Alicante hasta Novelda-Elda-Villena, y uniendo la C-1 desde Alicante con el Aeropuerto del Altet.

Todo ello se debe plantear a medio plazo, iniciándolo ya en el 2016 con los renovados equipos de Fomento, para finalizarlo en 2025.

Estas reivindicaciones sobre movilidad sostenible deben plantearse ya como un servicio público fundamental, al igual que sanidad, educación y protección social, y deben ir acompañadas de: financiación, inversión en infraestructuras intermodales y transferencias -con su dotación presupuestaria- de Cercanías Renfe, con coste cero para la Generalitat.