

UNA LIBRE / OPINIÓN

Cercanías y ferrocarril metropolitano necesitan inversiones

CERCANÍAS



28/12/2022 - Tras un periodo de consultas y audiencia pública en el que se presentaron un total de 203 alegaciones por parte de administraciones, empresas y particulares, finalmente el Consejo de Ministros aprobó el pasado 13 de diciembre el Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que se ha remitido a las Cortes, para su tramitación parlamentaria y aprobación, a lo largo del 2º semestre del 2023, cumpliendo así con uno de los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y comprometidos con la Comisión Europea para recibir los fondos Next Generation. Máxime cuando en nuestro país, el 27% de las emisiones de gases de efecto invernadero proceden del transporte, suponiendo cinco puntos más que la media europea. En consecuencia la Movilidad en nuestro país, según recoge la Ley, se deberá fundamentar en cuatro pilares básicos.

Un derecho social: por primera vez, la ley reconoce la movilidad como derecho de toda la ciudadanía y un elemento de cohesión social que contribuye a la consecución del Estado del Bienestar. Es considerada tan fundamental y obligatoria como el derecho a la Sanidad, Educación o Vivienda ¡un gran hito, que requiere de un gran esfuerzo presupuestario! Las administraciones deberán trabajar de forma coordinada para garantizar este derecho de movilidad cotidiana a toda la ciudadanía, principalmente en áreas metropolitanas, eso sí, las obligaciones de Servicio Público (OSP) tanto viario como ferroviario de viajeros. Sin obviar, la importancia estratégica del transporte de mercancías, sustento de la actividad económica del país.

Limpia y saludable: dado que el transporte, como hemos dicho, aporta el 27% de las emisiones de efecto invernadero, urge avanzar en la descarbonización del Sector que es también responsable de otras emisiones contaminantes (gases y partículas), así como del ruido, con importantes efectos negativos para la salud, especialmente en entornos urbanos. La Agencia Europea de Medio Ambiente, estima en más de 25.000 las muertes prematuras anuales en España por la mala calidad del aire.

La Ley trata de dar alternativas al, hasta ahora, "uso forzoso" del vehículo privado tanto en el ámbito urbano el periurbano y el metropolitano, aportando soluciones de movilidad flexibles, desde servicios de transporte tradicionales – incidiendo en el uso del ferrocarril de Cercanías– hasta nuevos servicios de movilidad compartida. Todo ello potenciando aparcamientos disuasorios tanto en las estaciones ferroviarias en origen como en las periferias de las ciudades (nodos de transferencias) para facilitar así el cambio de uso y medio de transporte del vehículo privado, a un transporte colectivo –lanzadera híbrido o eléctrico– que nos traslade al centro de la ciudad.

Un sistema digital e innovador: la ley exige la creación del Espacio Integrado de Datos de Movilidad (EDIM), donde las empresas de transporte, los entes gestores de las infraestructura y las administraciones –estatal, autonómica metropolitana y locales– compartirán sus datos, lo que permitirá optimizar la toma de decisiones de todos los actores –públicos y privados– a la hora de planificar tanto la ejecución de nuevas infraestructuras como la implantación de nuevos servicios adaptados a las necesidades reales de los ciudadanos.

Invertir mejor al servicio del ciudadano: el cuarto pilar de Ley, apuesta por mejorar la toma de decisiones en inversión y gasto en movilidad, incluyendo nuevas herramientas que incentiven una mayor participación privada y doten de mayor transparencia en la toma de decisiones. La ley recogiendo las recomendaciones de la AIREF, establece la necesidad de hacer un análisis *ex ante* y *ex post* que garantice la rentabilidad económica, en términos socioambientales, de todas las actuaciones adoptadas en materia de movilidad y transporte.

Ante esta nueva Ley, ¿cuál es nuestra realidad? ¿Cuál es la realidad en cuanto a movilidad, del Área Metropolitana de Valencia y cual el comportamiento de Cercanías-Renfe? Veamos algunos datos:

La ciudad de Valencia amanece cada mañana con un atasco diario de unos 700.000 vehículos que pretenden acceder a la ciudad y su área periurbana. Tenemos el By-Pass/V-30 con un IMD de 67.200 vehículos; la V-30, marginal el río, primer cinturón que hace permeable la zona oeste, sobre todo por su entronque con la V-31 y la A-3 ronda unos 139.700 veh/día; la Autovía A-3 /Avda. del Cid con 63.000; Autovía Torrent CV-36 con 61.900; Pista de Silla V-31, con 126.500; Pista Ademuz CV-35, con 94.200; Autovía Saler 13.400 y V-21 Autovía Barcelona que en su estación de aforo entre el Bco. Carraixet y cruce con la UPV alcanza los 74.600 vehículos /día (IMD).

Esta afluencia de viajeros y vehículos (automóviles) en circulación requiere necesariamente tanto de una ampliación y mejora de las infraestructuras existentes (ampliaciones carriles, VAO, vías 2+1, etc.) como la creación/ampliación de una tupida malla de transporte público eficiente y eficaz, principalmente ferroviario-tranviario que no haga obligatorio el uso del automóvil privado... No se puede tardar desde el Cabañal, por ejemplo, al Parque Tecnológico o Polígono Fuente del Jarro usando y combinando el transporte público –tranvía, metro, autobús– tardar entre una hora y media a dos horas y usando el vehículo particular 45 minutos máximo. Así les ocurre a cientos y cientos, miles de valencianos.

Frente a este caos circulatorio, nos topamos con unas actuaciones de Metro de Valencia timoratas, insuficientes y ya sobrepasadas, a saber:

Prolongaciones de la Línea 10 (recordemos que por falta de financiación, entre c/Alicante-Nazaret estuvieron paralizadas 10años) serán:

Nueva Línea (10-1) Avda. del Saler → Puente Assut D'Or → Menorca → Avda. Baleares → Edificio del Reloj → Frente marítimo; Nueva Línea (10-2) Nazaret → Puente de Astilleros → Avda. Manuel Soto → Edificio Reloj; Nueva Línea (10-3) Avda. Antonio Ferrándis → Hospital La Fe.

La redacción de estos Proyectos de Prolongación de la Línea 10 (Alicante-Nazaret) adjudicados en su día –su redacción– con plazos de 12 y 18 meses, no estarán finalizados hasta el 2º Semestre 2023... Tras ello vendrá la fase de Información Pública, Licitación obra y su ejecución...

Transcribimos las palabras del president **Ximo Puig**: "La previsión es que las nuevas líneas de Metrovalencia estén finalizadas en 2025-2026" ¡Cuán largo me lo fiáis, amigo Sancho!, y con qué imprecisión pasamos de un año a otro.

A todo ello y dada la situación económica de la Generalidad Valenciana, de quiebra técnica, qué menos que poder acogernos a los Fondos Europeos Next Generation, del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (?) que encajarían en la Movilidad Sostenible de Metrovalencia. Pues bien, la falta de previsión, ineficiencia e ineficacia del Consell y su Consellería de Obras Públicas y Movilidad, hace que no podamos optar a estos fondos Europeos, ya que, según el Reglamento aprobado por la Comisión y el Parlamento de la UE, las obras deben estar licitadas antes del 31 de marzo de 2023 y, es más, ejecutadas antes del 31 de agosto del 2026. ¿Y cómo están las cuentas de la Generalitat para acometer fuertes inversiones en movilidad como las que venimos enumerando? Demos sólo unas pinceladas macroeconómicas:

Según datos publicados por el Banco de España, al cerrar el 2º trimestre del 2022 el ratio de deuda de las CCAA llegaba al 24% del PIB (España), a saber, 317.000 M€. Pues bien, la Comunidad Valenciana, con una deuda de 54.260 M€ alcanzaba el *ranking* (nº1) en porcentaje de deuda con el 45,8 % s/PIB CV.

C. Valenciana 45,8% s/PIB (CV): 54.260 M€

Cataluña 35% s/PIB (CAT): 84.486 M€

Andalucía 21,9% s/PIB (AND): 37.419 M€

C. Madrid 14,1% s/PIB (M): 34.563 M€

La deuda propia de la Comunidad Valenciana (10.611 €/hab) es un 200% superior a la de la Comunidad de Madrid y un 161% superior a la Deuda Media Nacional (pp CCAA).

Por cada euro que un valenciano ha incrementado su Renta (11.000 €/hab. en 1995 hasta 23.306 €/hab previsto alcanzar en 2022), nos hemos endeudado en 0'82€; un catalán se ha endeudado en 0'57€; un Andaluz en 0'31 € y un madrileño para incrementar 1€ su renta se ha endeudado en 0'21€... Y todo ello cuando (octubre 2022) la Agencia Tributaria en la CV ha recaudado 15.813 M€, que supone un incremento del 15,6 % sobre lo recaudado en 2021, Dinero que ha salido de los bolsillos de los sufridos valencianos.

Para finalizar hacemos un breve repaso a Cercanías Renfe.

Cercanías Renfe, mientras en Madrid y Barcelona, por ejemplo, entre 2012 a 2019 (no consideramos el 2020 por estar afectados por el COVID-19) con 255 y 119 millones/viajeros/año tuvieron un incremento de viajeros/usuarios del 9,75% y 12,67%, respectivamente, para Cercanías

Renfe Núcleo de Valencia/Alicante con 19,65 millones/viajeros/año (2019) supuso una pérdida de usuarios del 17'88 %.

¡Falta de puntualidad, deficiente fiabilidad, nula conectividad, circulaciones anuladas, escaso y obsoleto material móvil, falta de inversiones, etc. Esa es la realidad!

Del Plan presentado en diciembre 2017 por el entonces ministro de Fomento, **Íñigo de la Serna**, que cifraba las necesidades de inversión (2017 → 2025) en 1.436 M€, a día de hoy, transcurridos cinco años, sólo están comprometidos 250 M€ (sólo un 17,25% de lo previsto).

En fin, esperemos que el Nuevo Plan de Inversión en Cercanías que la Presidenta de ADIF prometió presentar en el 1er Trimestre 2022 y de momento ha incumplido.

Sea de verdad la plasmación de un compromiso firme de cumplimiento de inversión entre la hoy ministra **Raquel Sánchez** (Gobierno central), el presidente Ximo Puig y la consellera de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, **Rebeca Torró Soler**. Inversiones en Cercanías, que la sociedad valenciana, que ha mostrado paciencia y el Consell de la Generalitat sumisión, le urge y

Manuel Miñés

Lo más leído

Un exgerente del PSPV reconoce ante la jueza la financiación ilegal de las campañas de 2007

La EMT de València será gratis para los menores de 30 años hasta después de las elecciones

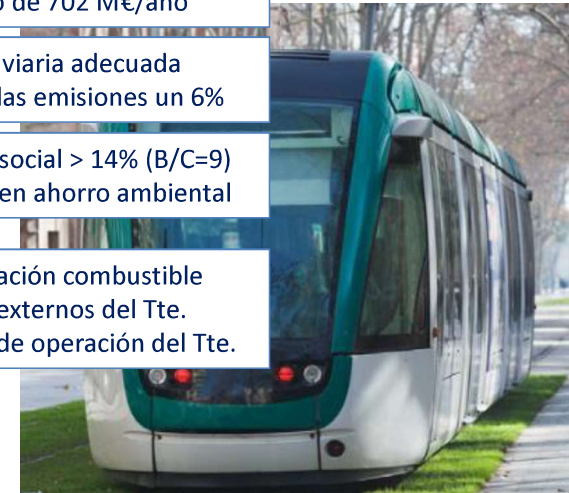
Quienes compren casas para rehabilitar en zonas despobladas pagarán menos impuestos

Los investigadores de 'Azud' constatan retiradas de 200.000 euros en efectivo días antes de elecciones

València licita de urgencia la gestión de una residencia al negarse la gestora a prorrogar por el alza de precios



Justificación	Inversiones C/IVA	Beneficio social
<p>Transporte público e intermodalidad urbana</p> <ul style="list-style-type: none"> • 5.500 M€/año coste congestión • Varias regiones superan límites NO₂ y PM2,5 • 2008/2018 Banco Mundial: + 10% de población urbana sin apenas inversión en el ámbito urbano • Migración Tte. Privado al público requiere vías de accesibilidad 	<p>Metro: 14.900 M€ (144 km, 36 proyectos)</p> <p>Cercanías: 15.765 M€ (656 km, 29 proyectos)</p> <p>V. Urbanas: 7.625 M€ (410 km, 36 proyectos)</p> <p>A. Disuasorios: 1.605 M€ (201 proyectos)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 236 horas de ahorro de tiempo por km de infraestructura • 1,28 € en ahorro tiempo por € invertido • 5 actuaciones con TIR social > 10% • 1,73 € en ahorro tiempo por € invertido • 11 actuaciones con TIR social > 10%
<p>Cohesión territorial</p> <ul style="list-style-type: none"> • Programa 2+1 en vías interurbanas con IMD < 8.500 	<p>1.491 M€ en 1.147 km (17 actuaciones) con - 8.000 M€ coste sección autovía</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Reducción de la accidentalidad del 22% ≈ 55%, y más vertebración territorial
<p>Resiliencia y seguridad en carreteras</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fallecidos no varían (≈ 1000/año) • 10.000 M€/año coste accidentes • Vía convencional: 78% fallecidos • 1/10 km con deterioros graves en > 50% superficie del pavimento 	<p>2.200 M€ en seguridad 32.800 km de red convencional Estado y CCAA</p> <p>7.500 M€ para restituir el déficit de puesta a cero de la red convencional</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 30% reducción fallecidos en carretera • Ahorro económico de 702 M€/año • Una conservación viaria adecuada (firmes) reduciría las emisiones un 6%
<p>Logística y transporte ffcc de mercancías</p> <ul style="list-style-type: none"> • 1,6% cuota ffcc en Tte. interior mercancías (tercera + baja de UE) • Tte. ffcc exterior en 2018: - 10% • Tte. mercancías por carretera: x 7 veces costes externos unit. ffcc 	<p>700 M€ en 8 conexiones ferro portuarias de elevadísimo impacto</p> <p>3.051 M€ en adecuación ejes central, levante y noroeste para ffcc mercancías</p> <p>3.000 M€ en terminales logísticas y otras actuaciones (Estrategia 2013)</p>	<ul style="list-style-type: none"> • 5 actuaciones TIR social > 14% (B/C=9) • Desglose Bº: 71% en ahorro ambiental • Reducción importación combustible • Reducción costes externos del Tte. • Reducción costes de operación del Tte.
<p>Hasta 57.837 M€ de inversión (*)</p>		<p>CAPEX: 39.895 M€</p> <p><u>Coste beneficio:</u> 48.860 M€ Bº Social 30.367 M€ Económico Ratio B/C = 1,61</p>



(*) Valoración px 2020

Parte alicuota C. Valenciana (20 %) ≈ 11.500 M€

ANEXO Nº2.-

EVOLUCIÓN MAGNITUDES MACROECONÓMICAS DIVERSAS CC.AA. (ANDALUCÍA-CATALUÑA-MADRID-C.VALENCIANA)

1995		2019		2020		2021			2022
TOTALES	CC.AA / NACIONAL	TOTALES	CC.AA / NACIONAL	TOTALES	CC/AA NACIONAL	TOTALES	CCAA/NACIONAL	1995/2021 (Δ t%)	AVANCE RENTA

ANDALUCIA

Habitantes	7.152.486 hab.	18,43%	8.448.590 hab.	17,93%	8.483.520 hab.	17,95%	8.517.816 hab.	17,94%	119,08%	
PIB.AND	61.460 M€	13,38%	165.001 M€	13,24%	150.557 M€	13,46%	162.134 M€	13,40%	263,80%	
PIB AND/HAB	8.600 €/Hab.	0,72%	19.530 €/hab.	0,73%	17.747 €/hab.	0,75%	19.050 €/hab.	0,75%	221,50%	<u>20.059 €/hab.</u>
(1995) DEUDA 4.552 M€ (7'40 % PIB AND) = 636 €/hab./AND						(2021) DEUDA 37.291 M€ (23 % PIB AND) = 4.378 €/hab./AND			588,00%	

AVANCE (2022) 37.419 (21'9 % PIB AND) = 4.393 €/hab./AND

CATALUÑA

Habitantes	6.099.007 hab.	15,72%	7.610.145 hab.	16,15%	7.722.203 hab.	16,30%	7.779.427 hab.	16,36%	127,28%	
PIB. CAT	85.996 M€	18,72%	237.505 M€	19,06%	212.931 M€	19,04%	226.335 M€	18,71%	263,19%	
PIB CAT/HAB	14.100 €/hab.	119,08%	31.209 €/hab.	118,03%	27.812 €/hab.	117,79%	29.473 €/hab.	115,58%	209,02%	<u>31.029 €/hab.</u>
(1995) DEUDA 6.992 M€ (8'10 % PIB CAT) = 1.131 €/hab./CAT						(2021) DEUDA 82.372 M€ (36 % PIB CAT) = 10.588 €/hab./CAT			848,00%	

AVANCE (2022) 84.486 (35 % PIB CAT) = 10.839 €/hab./CAT

MADRID

Habitantes	5.060.463 hab.	13,04%	6.747.068 hab.	14,32%	6.769.113 hab.	14,29%	6.769.427 hab.	14,27%	133,77%	
PIB.C.M	76.413 M€	16,63%	241.040 M€	19,35%	216.527 M€	19,36%	232.493 M€	19,22%	304,25%	
PIB C.M/HAB	15.100 €/hab.	127,53%	36.049 €/hab.	136,34%	32.048 €/hab.	135,74%	34.344 €/hab.	134,68%	227,44%	<u>36.210 €/hab</u>
(1995) DEUDA 2.806 M€ (3'60 % PIB CM) = 544 €/hab./CM						(2021) DEUDA 34.409 M€ (14,8 % PIB CM) = 5.083 €/hab./CM			834,00%	

AVANCE (2022) 34.563 (14'1 % PIB CM) = 5.105 €/hab./CM

C. VALENCIANA

Habitantes	3.920.272 hab.	10,10%	4.999.455 hab.	10,65%	5.057.353 hab.	10,68%	5.072.095 hab.	10,69%	129,38%	
PIB.C.V.	43.123 M€	9,38%	115.407 M€	9,26%	104.724 M€	9,36%	112.594 M€	9,30%	261,10%	
PIB C.V./HAB	11.000 €/hab.	0,93%	23.083 €/hab.	0,87%	20.792 €/hab.	0,88%	22.198 €/hab.	0,87%	201,80%	<u>23.306 €/hab.</u>
(1995) DEUDA 2.750 M€ (6'30 % PIB CV) = 668 €/hab./CV						(2021) DEUDA 53.820 M€ (47,80 % PIB CV) = 10.611 €/hab./CV			1488,00%	

AVANCE (2022) 54.260 (45,90 % PIB CV) = 10.697 €/hab./CV

Σ (2021) DEUDA TOTALIDAD CC.AA = 312.588 M€. Σ POBLACIÓN ESPAÑA = CC.AA = 47.432.310 hab. RATIO DEUDA/MEDIA/CC.AA = 6.590 €/hab./nacional/PP.CC.AA

La Deuda propia de la Comunidad Valenciana (10.611€/hab) es el 208 % superior a la de la Comunidad de Madrid y el 161 % superior a la Deuda Media Nacional (pp. CC.AA)

EVOLUCIÓN MAGNITUDES MACROECONÓMICAS NACIONALES

<u>TOTALES (1995)</u>	<u>TOTALES (2019)</u>	<u>TOTALES (2020)</u>	<u>TOTALES (2021)</u>	<u>Δ 1995/2021 Δ t%</u>
-----------------------	-----------------------	-----------------------	-----------------------	-------------------------

NACIONAL

Habitantes	38.795.354 hab.	47.107.148 hab.	47.352.350 hab.	47.432.310 hab.	22,26%
PIB. NACIONAL	459.337 M€	1.245.513 M€	1.117.989 M€	1.209.524 M€	163,32%
PIB /HAB	11.840 €/hab.	26.440 €/hab	23.690 €/hab.	25.500 €/hab.	115,37%

(1995) DEUDA 283.457 M€ (61'50 % PIB N) = 7.121 €/hab./N

(2021) DEUDA 1.427.238 M€ (118'30 % PIB N) = 30,090 €/hab./N

322,00% ↑

AVANCE (2022) 1.475.368 M€ (116'1 % PIB N) = 31.104 €/hab./N

(2021) DEUDA PÚBLICA ESPAÑA 1.427.238 M€ { **312.538 M€** Correspondiente a la **Deuda de las CC.AA (6.590 €/hab)**
1.114.650 M€ Correspondiente a la **AGE + Seg. Social (23.500 €/hab.)** } Equivale al 118,26 % s/PIB-21 (**1.206.842 M€**)

AVANCE (2T-2022) DEUDA PÚBLICA ESPAÑA { **316.663 M€** Σ **Deuda CC.AA (1)** que supone 6.676 € /hab/CC.AA
1.158.705 M€ Σ **Deuda AGE + S.Social** que supone 24.428 € hab/Nacional } **116,1 %S/ PIB -22 (previsión) = 1.270.775 M€**

(1)
Andalucía: Deuda 37.419 M€ (21,90 % s/PIB AND) = 4.393 €/hab./AND.
Cataluña: Deuda 84.486 M€ (35,00 s/ PIB CAT) = 10.839 €/hab/CAT
Madrid: Deuda 34.563 M€ (14,10 % s/ PIB C.M) = 5.105 €/Hab/MAD
C. Valenciana : Deuda 54.260 M€ (45,80 s/PIB CV) = 10.697€/hab/C.VAL
 ETC.ETC. } **316.663 M€ (Σ Deuda CC.AA)**

Cada Valenciano ha pasado de una Deuda en el año **1995** de **7.121 €/hab** (Σ = 668 €/hab/Valencino + 6.453 € €/hab./pp. ESPAÑA) a una Deuda prevista en el año **2022** de **35.105 €/hab**. (Σ = 10.677 €/hab/Valenciano + 24.428 €/hab./pp ESPAÑA)

Cada valenciano ha Δ su Deuda un 493 % en 25 años. Un Δ (1) del **1.598 %** debido a la Generalitat Valenciana y un Δ (2) del **378 %** debido a la p.p. de la AGE y Seg. Social.(Gobierno Central)

Por Cada **1 €** que un **Valenciano** ha incrementado su Renta, se ha endeudado en **0'82€**; un **Catalán** se ha endeudado en **0,57 €**; un **Andaluz** en **0,31€** y un **Madrialeño** para incrementar 1 € su renta, se ha endeudado en **0,21€**