

MOVILIDAD URBANA Y METROPOLITANA **UNA ASIGNATURA PENDIENTE**

- **Necesidad de Contrato Programa**

El pasado 5 de febrero el **Secretario General de la Autoridad Europea de Transporte Metropolitano (EMTA) Her Ruud Van der Ploeg** mantuvo aquí en Valencia, una reunión con la Consellera María José Salvador Rubert, en el transcurso de la cual le transmitió sobre la próxima creación, de una gran Area Metropolitana de Valencia (juntamente con 60 municipios periféricos y periurbanos) para crear de ese modo una **AUTORIDAD UNICA DE TRANSPORTE**.

El Sr. Van der Ploeg invitó a que el Consell de la Generalitat y concretamente la Consellería de Habitatge, Obres Públiques y Movilitat, pudiera participar a partir de ahora como observador en el **EMTA**, a la vez que mostró su extrañeza de que Valencia (tercera ciudad de España) careciera todavía, de un **Contrato-Programa con el Gobierno Central**, que facilite la Movilidad de los ciudadanos, y ayude a superar las actuales barreras intermodales – incluida el precio del billete – y ayude a “acabar con la actual fractura y dispersión competencial existente en transportes” entre Renfe Cercanías; FGV;-EMT; MetroBus, etc. de nuestras Áreas Metropolitanas (principalmente en Valencia).....**actualmente sin ningún tipo de coordinación y Autoridad única de Transporte.**

Desde la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana hemos venido siempre abogando, desde hace más de dos legislaturas, emitiendo escritos, comunicados a la prensa y recomendaciones al Gobierno autonómico, reclamando y exigiendo a los Ministerios de Fomento y de Hacienda por una **MOVILIDAD SOSTENIBLE Y UN CONTRATO PROGRAMA.**

Primero fueron las dos Legislaturas de Rodríguez Zapatero y después, fue el ejecutivo de Rajoy, (con la poca ayuda y nula cooperación - por aquello de no ceder competencias- por parte del Cap i Casal y poca solidaridad de la ciudad de Valencia con sus municipios próximos metropolitanos) quien nos negó durante los años de la IX y X Legislatura recuperar , el **Contrato Programa** (y eso incluso, con Gobiernos del mismo signo político) que ya hace muchos años disfrutaban las áreas metropolitanas de Madrid, Barcelona, Sevilla (propiciada por Felipe González), Tenerife y hasta Málaga (gracias a la Ministra malagueña de Fomento, Magdalena Álvarez).

A lo largo de los 14 años que la Generalitat Valenciana carece de Contrato-Programa con el Estado, **nos ha costado a los valencianos no menos de 500 M€**. Es conveniente el que la ciudadanía conozca el porqué de esta discriminación y pérdida...y por qué nuevamente lo solicitamos (recuperarlo).

Dos hechos marcaron la pérdida del Contrato-Programa. En 2001 la Administración Central detectó que el Consell presidido por Eduardo Zaplana, desvió gran parte de estas subvenciones al transporte, a otras actividades, siendo como era una subvención finalista para mejorar el billete. De hecho, el año 2002 fue el último año en que FGV (Ferrocarriles de la Comunidad Valenciana) recibió de los PGE 2002 un total de 13'7 M€.

A partir de esta fecha, si bien en los PGE (2003→2010) siguieron figurando partidas crecientes desde 13'9 M€ hasta 38 M€ en 2010 para subvencionar FGV y EMT.....nunca se nos abonaron.

Además, en 2013 al suprimir la Generalitat Valenciana la Autoridad del Transporte Metropolitano, que residía en la **Agencia Valenciana de Movilidad**...hizo imposible optar al Contrato-Programa, ya que sin Autoridad Metropolitana del Transporte era imposible optar a la subvención, pues las ayudas que ofrece el Gobierno se deben destinar a la integración tarifaria de todos los medios de transporte (tren- metro- autobús)

Según información recibida de la Generalitat a impulso de la Consellería de Vivienda, Obras Públicas, Movilidad y Regeneración Urbana, para mediados del presente 2016 **estará de nuevo creado el Organismo Autónomo del Área Metropolitana de Movilidad** para optar al Contrato Programa en los PGE-2017.

Según cálculos fidedignos manejados por la Cámara entre 2003→2010 hemos dejado de ingresar unos 280 M€ y desde el 2011 al actual 2016 otros 220 M€.

Para este mismo concepto en los PGE - 2016 para sus correspondientes Contratos-Programa (ayuda/subvención a su transporte Metropolitano) Madrid recibirá 130 M€ y Barcelona 98 M€.

Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana (**FGV**) que con sus 5 líneas de **Metro-Valencia** (L1-L3-L5 metro y L4-L5 tranvía) transporta casi unos 60'5 millones de pasajeros/año, **tiene un déficit** (unas pérdidas) sin contar amortizaciones ni financieros de **28'5 Millones de euros/anuales**. O lo que es lo mismo, cada valenciano de la Comunidad "complementamos" (pagamos) con nuestros impuestos unos 0'47 euros de déficit/viaje/usuario en el Área de Valencia, para que el billete/bono de este transporte público sea "asequible" y pueda ser usado a máxima ocupación.

Peor ocurre en el **TRAM** de Alicante - que por falta de "masa crítica" - es usado sólo por 10'2 Millones de pasajeros y presenta un **déficit de 21'9 Millones/año**, Metro, que nos cuesta no menos de 2'15 euros/billete de déficit de explotación/viaje/usuario, es simplemente INASUMIBLE...sólo se salva el **BUS-GUIADO** de Castellón, que supuso su implantación y construcción una inversión más modesta, asumible y proporcionada al uso.

Por cierto, déficits de explotación que están incluidos en los 269 M€ que arrastra de pérdidas a origen, **Ferrocarriles de la Generalitat**, y que ha denunciado recientemente el Conseller Vicent Soler, en donde a las puras pérdidas de explotación (billete por debajo del coste para "hacerlo asequible" y a la falta de Contrato Programa que no cubre los gastos de explotación) hay que sumar los gastos de demora por, los pagos aplazados y los intereses, que ha supuesto la ejecución de las Infraestructuras - de todo punto excesivas y ostentosas para su uso, así como los préstamos pedidos al BEI para el material rodante, locomotoras y vagones ,que se deben en gran medida y que se solicitaron por el Conseller de Hacienda Gerardo Camps para un pago aplazado con intereses a Vossloh (hoy Stadler Rail Valencia S.A.U de Albuixech), y que se compraron para las nuevas líneas de Alicante y línea T-2, de Valencia. Líneas que paradójicamente - ya en aquellas fechas inconclusas y paralizadas sus superestructuras.

Ello no obstante hay que poner en valor, el gran esfuerzo hecho en los últimos años (2013→2016) tanto para ajustar la plantilla (actualmente cuenta con 1.485 empleados), como para reducción de pérdidas. El año 2014 bajó un -15'30% frente al 2013

Por mucho que nos duela, tanto como valenciano como representante empresarial, -que apuesta firmemente por el Transporte colectivo y las Infraestructuras productivas -, creo que no deberíamos reemprender las obras pendientes de Superestructura y Equipamiento de Estaciones de la “paralizada” **Línea T-2 (Xàtiva- Nazaret)**, ni ninguna otra línea pendiente de finalizar en el TRAM de Alicante, (Túnel de Serra Grossa) ., hasta que firme y presupuestariamente, el nuevo futuro Gobierno Central, **en un acto de Justicia y Solidaridad con la Comunidad Valenciana y Valencia metropolitana principalmente** , no asuma parte del déficit de explotación de nuestro transporte metropolitano (FGV y EMT) mediante el Contrato-programa, que se nos debe (aunque algo mal debimos hacer y “no rectificar” para perderlo)

Caso aparte y que merecería un estudio preferente, 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. Pío Baroja → Avda. Tres Cruces → Bulevar Sud) y el **Tranvía ó Bus guiado** a lo largo de la **Avda. del Sud Horta**. (Creu Coberta → Albal) a lo largo de la CV-400.

En cuanto a la **EMT (Empresa Municipal de Transportes de Valencia)** en el pasado ejercicio 2015 fue usada por 88 millones de pasajeros (validaciones de la tarjeta bonobus incluida)

En este sentido debemos conocer que los tradicionales **Servicios Públicos Fundamentales (SPF): Sanidad, Educación, y Protección Social**, que los poderes públicos han de ofrecer a los ciudadanos y todos **EXIGIMOS** (servicios que con nuestros impuestos y tasas, sufragando), en los dos últimos decenios, muy progresiva y seriamente, por parte de los países más avanzados socialmente de la Unión Europea se viene incluyendo también como un **Servicio Público fundamental, la MOVILIDAD** de los ciudadanos,

La U.E. recomienda y en parte financia las actuaciones destinadas a mejorar la movilidad urbana, a través del **fomento de los Modos de Transporte de baja emisión de carbono**, la integración de diferentes medios de transporte que optimicen la movilidad y garanticen la accesibilidad y potenciando los aparcamientos disuasorios en Cercanías, Renfe y FGV etc.etc y potenciando su uso por parte de una población cada vez más envejecida, por otros muchos ciudadanos que no pueden o no quieren usar el automóvil, porque además el transporte público potencia el que el usuario practique la lectura, las tics etc.etc.... además, el transporte público mejora los altos índices de siniestralidad, tanto de usuarios como de peatones.

- **Energía Limpia**

Los compromisos internacionales sobre cambio climático obligan a una transformación del Sector Energético español hacia energías limpias.

En el corto plazo España tiene el compromiso con la C.E de que en el año 2020 el 20% del consumo final de toda la energía proceda de fuentes limpias. Pero con el parón casi completo de la instalación de renovables durante la anterior legislatura, máxime con la inseguridad jurídica que supuso la drástica reducción de las primas a las fotovoltaicas Bruselas ha alertado en varias ocasiones del riesgo de incumplir este objetivo. A pesar de los objetivos 20/20 la implantación de renovables no se está acelerando. Asignatura pendiente para el nuevo Gobierno.

En España, convertir el transporte en un Sector libre de emisiones de gases de efecto invernadero es un reto pendiente. A pesar de las promesas y pronósticos de los últimos años, el transporte por carretera sigue dominando por fuentes fósiles. Los coches eléctricos sólo suponen el 0'08 % de los turismos del mundo. Hay una falta alarmante de los puntos de recarga.

El informe Monitor Deloitte establece que en el 2050 todos los vehículos deberían ser eléctricos, en el 2030 deberá ser el 10% lo que supondría vender 750.000 veh/año.

Ahora el 95% del transporte se hace por carretera y en el 2050 entre el 40% al 60% del transporte pesado que se hace ahora por carretera debería derivar al ferrocarril (eléctrico).

La UE es el mayor importador de energía del mundo al traer de fuera el 50% de la energía que consume con un coste anual de 400.000 M€. Además, la gran mayoría del gas que consume proviene de tres países, Rusia, Noruega y Argelia, lo que ante un conflicto ucraniano ó crisis diplomática con Rusia, deja a Europa en una situación de alta vulnerabilidad.

España puede y debe tener un papel protagonista como punto de conexión con el norte de África y la cuenca Atlántica y por las plantas de regasificación con las que cuentan

- **La seguridad del suministro**
- **El abaratamiento de la energía**
- **La descarbonización del Mix energético.....con el compromiso de que la interconexión permita que las energías renovables circulen por la red en lugar de desaprovecharse.**

Se puso de manifiesto en la Cumbre de Madrid 2014 en dónde desde la C.E (Juan Manuel Barroso – Presidente y Ángela Merkel) coincidieron en la necesidad de romper el aislamiento de España y Portugal frente a Europa (Francia).

En finales del 2015 con la inauguración de la línea de 64'5 Kms enlazando LLogaia (Figueres) con Baixas (Perpiñan) duplicó la capacidad de intercambio de 1.400 Mega watios a 2.800 Mega watios (pasando la interconexión del 3% al 6%)

El proyecto Midcat establece la UE que para el 2020 España debe tener una interconexión con Europa del 10%.

Para ello hay en marcha una línea submarina a través del Golfo de Vizcaya al que se unirá 2 líneas por los Pirineos.

Esto es precisamente lo que propugna la Autoridad Europea de Transporte Metropolitano (EMTA).

Un ejemplo de inversiones en el transporte público, es lo que pretende **Francia** con el proyecto **Nouveau Grand Paris -2030** que con una inversión de 25.000 M€ pretende duplicar su actual red de metro, para conectar con el Centro de París todos los barrios y núcleos urbanos periféricos y metropolitanos, entre sí. Que hasta el 90% de los habitantes de París y su Área Metropolitana hasta 50 Kms. en círculo, tengan una estación de tren-metro a menos de 2 Kms.

Usando los datos de Eurostat y AT. Kearney sobre la distribución de movilidad de 20 ciudades, **Alemania** (Berlín, Hamburgo, Munich, Colonia, Frankfurt y Stuttgart) .**Francia** (Paris Lyon, Toulouse, y Strasburgo).**Reino Unido** (Londres, Área Urbana de Manchester, Leeds, y Glasgow) y **España** (Madrid, Barcelona, Valencia; Sevilla, Zaragoza y Bilbao) he realizado aquí en la Cámara de Contratistas un comparativo en t% de los viajes realizados en las ciudades seleccionadas y su área de influencia. Por modos de transporte.

	<u>Coche</u>	<u>Trans Público</u>	<u>Moto</u>	<u>Bicicleta</u>	<u>A pie</u>
Alemania	56 %	27 %	1 %	8 %	8 %
Francia	61 %	25 %	2 %	3 %	9 %
R. Unido	64 %	24 %	1 %	2 %	10 %
España	60 %	24 %	3 %	2 %	11 %

Ante estos datos, la Unión Europea a la vista del poco uso del transporte público en las Áreas Metropolitanas pretende favoreciendo con grandes subvenciones e inversiones a bajo interés (conectar Europa y Plan Junquer) que el **transporte público, fundamentalmente el de baja contaminación (Metro, y Cercanías ff.cc de tracción eléctrica)**, iguale en un máximo de 10/15 años como mínimo, al transporte individual por automóvil de uso privado.

Por todo ello, en España en general y en grandes ciudades con importantes Áreas Metropolitanas como es el caso de la ciudad de Valencia, hemos de mejorar no solo los accesos viarios para bajar el alto nivel de congestión, evitemos los atascos, reduzcamos la emisión de gases contaminantes, etc. **Ampliando y Duplicando las infraestructuras como V-31, (Pista de Silla), la V-21 de acceso por el Norte, usar alternativamente la CV-400, hasta la CV-33/V-31, que formaría el Bulevar del Horta Sur el implantar el "nonato" metro-tranvía circular**, etc. Todo ello con una potenciación y “co-gestión” en la Comunidad Valenciana, comenzando por Valencia Renfe CERCANIAS, con FGV-EMT, etc.etc.

Como ejemplo de eficacia exponemos unos datos de un estudio de demanda del Metro de Madrid (desafortunadamente carecemos de datos históricos del Metro- de Valencia al menos yo no los he encontrado), de ello se desprende la siguiente evolución:

	<u>Año 1995</u>	<u>Año 2012</u>
Kms de Red Metro	121	293
Número de Estaciones	164	300
Millones de viajeros/usuario/año	397	601

O sea que con la ampliación de la Red de Metro-Madrid habida en los últimos 18 años se ha conseguido en Madrid, un incremento de usuarios 200 Millones viajeros. /año.

Además, según estudios avalados por la Universidad Politécnica de Madrid, los ahorros externos acumulados en estos 18 años debido al incremento de usuarios de la Red Pública del Metro, han sido evaluados en unos 13.000 M€.

Menor Congestión (tiempos de trabajo y productivo)	6.500 M€
Menor Accidentes	4.415 M€
Menor Contaminación Atmosférica	1.300 M€
Otros Efectos Urbanos,	720 M€

En definitiva la **MOVILIDAD SOSTENIDA** muy ligada al necesario **CONTRATO - PROGRAMA**, es una asignatura pendiente que la U.E nos está exigiendo (menor contaminación, menos siniestralidad viaria, uso de energías verdes, etc.etc) y que desde la Cámara de Contratistas C.V. **EXIGIMOS** y estamos en sintonía con las Transferencias pedidas por el President de las CERCANÍAS-Renfe, para así Coordinar bajo una sola autoridad y gestionar toda la movilidad metropolitana que la Generalitat Valenciana plantee en sus Reivindicaciones ante el Gobierno de España:

- **Falta de Inversión en Cercanías y transferencia de su gestión a la Generalitat Valenciana**

Corría el año 2011 y el entonces Ministro de Fomento José Blanco y la Generalitat Valenciana Francisco Camps, firmaron un Proyecto para modernización de la Red de Cercanías por un importe aproximado de unos 4.000 M€, fue también ese mismo año (octubre) cuando el Ministerio de Fomento (José Blanco) la Generalitat Valenciana (Isabel Bonig), Adif (Antonio González Marín, y Renfe – Operadora (Teófilo Serrano) igualmente se comprometieron al desarrollo del Corredor Ferroviario denominado Tren de la Costa Valencia – Alicante.

Tras múltiples averiguaciones, podemos asegurar, que no solo se han incumplido los hitos, actuaciones y seguimiento de las inversiones programadas en ambos protocolos (Plan de Cercanías y Tren de la Costa) si no que las Inversiones de Cercanías Renfe son insignificantes...y como siempre muestran nuestra INVISIBILIDAD ante Fomento.

Ante las manifestaciones del Presidente Ximo Puig en Les Corts del 25 de febrero de solicitar las **transferencias de “Cercanías – Renfe”** es necesario dar a conocer las Inversiones que en este sentido ha realizado en la Comunidad Valenciana el Ministerio de Fomento.

Las Infraestructuras ferroviarias que inicialmente corrían a cargo tanto su licitación como su posterior ejecución (a través de Renfe) a las Constructoras, desde la creación de **ADIF** (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) prácticamente Renfe ha quedado como **Renfe Operadora** que gestiona el ff.cc, y Adif que es el ente que ejecuta la infraestructura y superestructura de la vía.

Si bien con la aparición de la Alta Velocidad (AVE), ADIF primordialmente se ha dedicado al desarrollo de las líneas de Alta Velocidad y en nuestro caso el (CM) Corredor Mediterráneo con la implantación del tercer carril (ancho UIC o tercer hilo y el **resto de Adif y Renfe Operadora a ejecutar (licitar) lo que podríamos denominar ferrocarril de Cercanías y Obras menores.**

De hecho, en el pasado año **2015** y en la Comunidad Valenciana y según datos contrastados por la Cámara de Contratistas C.V. la situación ha sido la siguiente:

Obra Licitada por ADIF en la C.V → 43.820.572 € (TOTAL)

ADIF Alta Velocidad

- Remodelación Playa de Vías estación Alicante → 9.459.775 €
- Acceso Sur Ancho UIC Estación de Castellón → 1.846.605 €
- Proyecto y obra electrificación en 25 KW
Línea aérea contacto, telemando de energía
Entre Torrente-Xátiva. AVE
Valencia Xátiva- La Encina → 25.213.980 €
- Redacción proyecto y cambio de ancho
Xátiva – Nudo La Teja (intercambiador de la Encina) → 5.032.775 € (anulada su ejecución una vez adjudicada por resultar ineficaz)

Suman Alta Velocidad → 41.553.135 €

El resto obras realizadas por Adif (no alta velocidad) son las que pueden asignarse a inversiones y pequeñas obras de CERCANÍAS.

(39 obras) CERCANIAS Suman → 2.267.437 €

- Obras estas de Cercanías (que comprenden las de mayor importe)
 - Mejora accesibilidad a la base de mantenimiento de Requena → (385.794 €)
 - Mejoras en el enclavamiento en Orihuela- Beniel → (236.297 €)

- Mejora de los pozos de bombeo en el ramal de acceso Nudo Sur San Luis. → (507.177 €)
- Hasta obras menores, de mejora, y **nunca obra nueva o de ampliación de vías ni trazado**
 - Vallado en Estación de Buñol → (26.620 €)
 - Mejora torre de Iluminación Estación de Silla → (13.198 €)
 - Sustitución vallado Benifaió-Almussafes → (21.072 €)
 -hasta sustitución de luminarias en Valencia Nord → (7.018 €)
 - Etc.etc....

Por otra parte, si nos centramos en las obras licitadas directamente por **Renfe Operadora ascienden a 111.667 € (6 obras)**

- Se llega a la ridiculez de licitar la Climatización de la taquilla de la estación de Cheste → (1.876 €)
- Protección perimetral del edificio de oficinas Fuente de San Luis. → (8.996 €)
- Sustitución de Cubierta de la nave-muelle de la estación de Aldaia → (48.387 €)
- Etc.etc.....

En resumen, podemos afirmar según datos que hemos recopilados en la Cámara de Contratistas, que el Ministerio de Fomento bien a través de ADIF, bien a través de Renfe Operadora durante el pasado año 2015 ha destinado a **Cercanías Renfe: Gerencia Valencia-Alicante y Castellón, la insignificante cantidad de 2.379.104 € en un total de 45 obras.** (2.267.437 € + 111.667 €).

Cantidad que tanto en valor absoluto como en relativo (importe/obra) es ridículo y hasta ofensivo máxime a la vista de las inversiones que ya venían reseñadas en el Protocolo del 2011. (Ministro Blanco & Presidente Francisco Camps).

Conviene recordar que en los primeros días de febrero, la Ministra de Fomento Sr^a Pastor presentó a la Prensa y a la Opinión Pública, el Balance de la X Legislatura, en el que se indicaba en el correspondiente apartado que en el **Plan de Cercanías habían invertido 1.500 M€.**

Pues bien, sepan los valencianos que según datos y actuaciones controlados por la Cámara de Contratistas que esta Comunidad Valenciana ha sido agraciada con 6.580.793 € de inversión (≡ 0'44%) SIN COMENTARIOS (*)

(*) Año 2012 Cercanías 1.720.634€ (13 actuaciones en obras menores, reparaciones y mantenimientos.)

Año 2013	Cercanías	666.983	(7 "Actuaciones en obras menores ...ídem...).
Año 2014	Cercanías	1.814.072	(52 Actuaciones en obras menores.....ídem...).
Año 2015	Cercanías	2.379.104	(45 Actuaciones en obras menores.....Ídem...)

Suma X Legislatura 6.580.793 €

A fuer de ser cansinos e insistentes los números y cifras de licitación e inversión por objetivos y tozudos, nos indican la **INVISIBILIDAD** que para el Ministerio de Fomento representa la Comunidad Valenciana, ayer hablábamos de Carreteras, anteayer hablábamos de abandono y casi paralización del Corredor Mediterráneo y hoy hablamos de **Cercanías Renfe**.

Ante la solicitud que el pasado 25 de febrero en el Pleno de Les Corts, el President Ximo Puig solicitó las **transferencias de “Cercanías Renfe”**....entendemos que se hace cada vez más **URGENTE** el que se transfirieran las “Cercanías -Renfe “ **no para que suponga una CARGA a nuestra exhaustas cuentas públicas**, sino para poder **COORDINAR** desde la G.V. una política de Movilidad Metropolitana INTEGRADA, eso si, una vez estén sus infraestructuras y material móvil y rodante, debidamente actualizadas y modernizadas, a saber:

- **Prolongación de la C-6 desde Castellón hasta Benicásim – Oropesa**; Torreblanca-Alcalá de Xivert y Vinaroz-Benicarló-Peñíscola.
- **Mejorar y electrificar la C-3** hasta Utiel con nueva estación en Xirivella. (**Valencia**)
- **Soterramiento, principalmente Cercanías desde Valencia Nort,- Avda. Aragón- Universidad-UPV , hasta Alboraya** (túnel bajo G.V. Germanías – Gran Vía Marqués del Turia – Avda. Aragón y Avda. Els Tarongers UPV) todo ello para que circulen Cercanías, Media distancia y AVE, todo “separado” del Túnel del Cabañal solo para mercancías – **VALENCIA-**
- **Duplicación vía y electrificación Silla – Cullera- Gandía. Y Oliva** (no incluida esta actuación en el protocolo del Tren de la Costa.)
- **La C-3 de Alicante** prolongación hasta Novelda – Elda y Villena y uniendo la **C-1 desde Alicante** con el Aeropuerto del Altet y Elche/Crevillente.

Todo ello “pensamos lógicamente” que se debe plantear a un corto → medio plazo, lo que supone el plantear e iniciar en el 2016....y finalizarlo en el 2025.....pero acompasando las inversiones en los sucesivos Presupuestos Generales del Estado (PGES) y está muy relacionado con un Contrato-Programa, una modernización de la **Red de cercanías Renfe** y un “**equilibrio financiero de las trasferencias**”**de saldo CERO**.....Por supuesto con unas Infraestructuras ferroviarias a transferir, finalizadas y el material móvil electrificado.(todo ello recogido en un Convenio G.V- ADIF-RENFE)

Así pues, entre las reivindicaciones sobre **Movilidad Sostenible** que venimos planteando, tendrá que recoger:

- **FINANCIACIÓN**
- **INVERSION EN INFRAESTRUCTURAS**
- **FOMENTO DE LA MOVILIDAD** (Evitando en lo posible la Congestión de las vías de Acceso a Valencia, Alicante, Castellón, Elche....e incrementando a la vez los transportes intermodales de cercanías.)
- **TRANSFERENCIAS CON SU CORRESPONDIENTE DOTACIÓN PRESUPUESTARIA DE “CERCANÍAS RENFE”** (a saldo cero) con material móvil Infraestructuras y electrificación adecuada.

Valencia 10 de mayo de 2016