

LA GENERALIZACIÓN DEL AVE Y SUS IMPORTANTES INVERSIONES vs ABANDONO DEL FERROCARRIL DE MEDIA DISTANCIA Y CERCANÍAS ¡TODO UN DESTARIFO!

**CERCANÍAS EN EL NÚCLEO VALENCIA/ALICANTE
¡TODA UNA DISCRIMINACIÓN!**

INDICE

➤ Nacimiento del AVE Español	1
➤ Soterramiento del ff.cc Cabanyal... y su contraste con la inversión del Ave a Sevilla y su contraste con la inversión del AVE a Sevilla.	1
➤ El AVE prosigue camino a Barcelona y ancha es Castilla	3
➤ Le llega el turno al AVE a Valencia / Alicante	4
➤ Inversiones con TIR económico negativo y escasísima rentabilidad social	5
➤ Anexo nº1 Presente y futuro Líneas AVE (España) y Gráfico de Implantación en el Mundo	10
➤ Anexo N º2.- Dotación ferroviaria Alta Velocidad por países (Gráficos y Ratios)	11
➤ Anexo N.º 3 Dotación ferroviaria Convencional por países (Gráficos y Ratios)	12
➤ Las Cercanías ferroviarias en la Comunidad Valenciana abandonadas a su peor suerte	13
➤ Anexo N º4.- Evolución del Transporte de cercanías (usuarios) en Madrid, Barcelona y Valencia	20
➤ Anexo N.º 5.- Inversiones en Cercanías- Núcleo de Valencia-Alicante (2010 → 2017)	21

LA GENERALIZACIÓN DEL AVE Y SUS IMPORTANTES INVERSIONES vs ABANDONO DEL FF.CC DE MEDIA DISTANCIA Y CERCANÍAS...¡TODO UN DESTARIFO!

CERCANIAS – NUCLEO VALENCIA/ALICANTE...¡TODA UNA DISCRIMINACIÓN!

Aunque no recogida en la Real Academia de la Lengua, destaríf – en valenciano - o destarifo, castellanizado, se puede traducir como Despropósito, Disparate o Cosa “salida de toda lógica”, se podría añadir – como el caso que nos ocupa - **DESTARIFO** como toda inversión ruinoso como es el **AVE** (tren de Alta Velocidad) y que pese a ello se continua, y es más, se generaliza, llegando a núcleos de población-usuarios cuya masa crítica no lo justifica en modo alguno. A la vez es discriminatoria por cuanto no resuelve la movilidad urbana y metropolitana de los ciudadanos, sino que, debido a ella, y ante la escasez de recursos, se abandonan otras inversiones prioritarias ferroviarias que son las que más utilizan y requieren los ciudadanos, como son las líneas de **Cercanías**.

En eso, es en lo que ha devenido el AVE (Tren de Alta Velocidad español) y su apuesta por una implantación generalizada a lo largo y ancho de toda España, a nuestro modo de ver, por criterios/decisiones políticas, y nunca económicas/eficiencia.

- **Nacimiento del AVE Español**

Hace exactamente en estas fechas 25 años en que se inauguró, el **14 de abril 1992**, la primera línea de **AVE, Madrid → Sevilla**, coincidiendo con la apertura de la Exposición Universal de Sevilla. Esta línea ferroviaria de 470 Kms, junto a la intervención urbanística que requirió su acceso a la ciudad de Sevilla, supuso una inversión de 450.000 millones de pesetas (equivalentes en 1.992 a **2.700 M€**). Fue el ofrecimiento que el Presidente **Felipe González**, hizo a su querida patria chica. Era el Ministro de Obras Públicas, Transporte y Medio Ambiente, **Josep Borrell**, y el coste de las obras corrieron a cargo, íntegramente, de la Administración Central (AGE).

- **Soterramiento del ff.cc. en el Cabanyal... y su contraste con la inversión del AVE a Sevilla**

La casualidad y la historia hacen extraños compañeros de viaje...y comparaciones odiosas.

Justo el año anterior, el 14 de abril de 1991, se inauguraba en Valencia el **Túnel del Cabañal** (Cuyo nombre oficial del Proyecto para el Ministerio era: *Soterramiento del ferrocarril a Tarragona a su paso por las barriadas marítimas Grao, Cabanyal, Canyaveral, de la Ciudad de Valencia*)

Intervención ferroviaria de 4 kms de longitud, incluidas las rampas de acceso boca norte, en los tt.mm de Alborai / Valencia, los 2'65 kms de túnel bajo la actual avenida Serrería, y la rampa sur de salida, que finalizaba ya en superficie antes del cruce con el cauce del viejo río Turia.

La obra del Cabañal fue inaugurada por el **Ministro Josep Borrell**, en presencia de la **Presidenta de Renfe Mercé Sala**, el **President Joan Lerma** y la alcaldesa **Clementina Ródenas**, todo ello tras 5 años de obras y vicisitudes varias. Modificaciones novedosas y pioneras en las técnicas constructivas aplicadas ante los problemas hidrogeológicos surgidos y no previstos, y que llevaron a paralizar la obra durante 2 años, (**Nov 1986 a Diciembre 1988**). Supusieron finalmente una inversión de 9.500 millones de pesetas (equivalentes a **57 M€**) incluyendo la infraestructura y tratamiento del suelo, la superestructura en doble vía, catenaria, electrificación, señalización, Estación Cabanyal etc. y el gran Colector de aguas residuales de la calle Ibiza.

Pues bien, este soterramiento ferroviario fue pagado por las cuatro administraciones afectadas, a razón de 1.500 millones de pts. (**9 M€**) por cada una de las Administraciones: **Renfe, Generalitat Valenciana y Ayuntamiento de Valencia**, y los restantes 5.000 millones pts. (**30 M€**) fueron abonados por el **MOPTMA** (Administración Central del Estado- AGE).

Con todo, lo más lacerante de esta actuación, surgió tras la aprobación del Modificado de la obra, y el consecuente encarecimiento de la misma (error manifiesto, o falta de previsión, en la redacción del Proyecto licitado por el Ministerio), ante lo cual, alegando falta de dinero, el soterramiento previsto se redujo en su alcance y longitud inicial, no pudiendo prolongarse el túnel, más allá del cauce del viejo Turia. De ahí que el Ministerio de “motu proprio”, dejara en la rampa sur de salida, y sobre el cajero y muro – pantalla derecho, “un telescopio o pantalón “para dejar para más adelante- cuando el Ministerio pudiera-... prolongar el túnel, más allá del Cauce del Turia, sin necesidad de interrumpir el tráfico ferroviario”.

¡Al año siguiente (1.992) sí que hubo ya dinero, en el Ministerio) para “integrar el AVE en la ciudad de Sevilla”!

Han tenido que pasar otros 25 años para que el Ministerio (MOPTMA -hoy de Fomento- encargara a la Ingeniería LKS-NES (grupo Mondragón) el estudio sobre la viabilidad técnica y alternativas económicas para proseguir y dar por finalizado, el soterramiento iniciado en 1.986

Ahora pretende la Administración Central, que esta prolongación, indispensable para conectar las Avenidas de Francia, Prolongación de la Alameda, PAI del Grao y Nazaret, con la fachada marítima, en cualquiera de sus soluciones (78 M€ hasta Avda. de las Moreras ó 128 M€ hasta la CV-500 Autovía el Saler) sea sufragada íntegramente por el Ayuntamiento de Valencia... ¿Flaca Memoria o pura Ofensa a los valencianos?

- **El AVE prosigue Camino a Barcelona... y ancha es Castilla!**

Sigamos con los periplos del AVE.

Tras la apretada victoria electoral de Jose M^a Aznar (PP) el 5 de mayo de 1996, vino el pacto del Hotel Majestic con los catalanes de CIU. Consecuencia del mismo Jordi Pujol, exigió que Albert Villalta, entonces Presidente de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) fuera nombrado presidente del **GIF** (Gestor de Infraestructuras Ferroviarias), actualmente **ADIF**, y Secretario de Estado de Infraestructuras...y cuyo principal y primer cometido, fue el planificar e iniciar la construcción del **AVE- Madrid → Barcelona → Frontera Francesa**.

Ante ello la Generalitat Valenciana en aquellas fechas, aportó al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, el **Estudio para unir por AVE, Madrid →Valencia→ Barcelona**, propuesta valenciana que solucionaba con similar kilometraje en el trayecto y un menor coste, la unión a la vez de las 1^a-3^a y 2^a Capitales de España.. Estudio que la Generalitat Valenciana había encargado a la prestigiosa ingeniería francesa, y segunda a nivel mundial especializada en transporte ferroviario, **SOFERAI- hoy SYSTRA**. Pues bien, Albert Villata y Jordi Pujol de forma displicente ignoraron nuestra propuesta .

Negativa que como vemos aplazó hasta el año 2010 la llegada del AVE a Valencia, y a una fecha “sine día” el AVE Valencia-Barcelona, así como la conclusión del **Corredor Mediterráneo. (Alicante→Valencia→Tarragona→ Barcelona)**

Tras 12 años de obras – se inició en 1.996 por el Ministro Francisco Álvarez Cascos – **Llegó finalmente el AVE a Barcelona el 19 de febrero 2008**, cubriendo los 621 kms de recorrido en 2 horas 40 minutos...eso sí, pasando por **Zaragoza → Lérida** (ciudad natal del ministro Josep Borrell) → (Bajando a) → **Tarragona → Barcelona**, conectando por AVE todas las capitales de provincia Catalanas. Eso si, con un coste final de **8.966 Millones de euros**, que supuso un incremento del 31’4 % sobre el presupuesto inicial.

Posteriormente el 9 de enero 2013 se inauguró el AVE **Barcelona → Gerona → Figueras**, cuyos 135 Kms costaron otros **3.700 M€**

También ¡Cómo no! se construyó una “antena o ramal AVE” de **Zaragoza a Huesca** pasando y con estación en la localidad de Tardienta, (1.000 habitantes). Esta es una de las “estaciones Fantasma” en las que para el AVE, ya que desde su inauguración está dando servicio a una media de 1 viajero/día (el llegar el AVE a Huesca fue “un obsequio” del Secretario de Estado del Ministerio de Fomento, Víctor Morlán a su ciudad natal, Huesca) **¡Y sigue el Destarifo!**

Previamente ya se había puesto en servicio el **AVE a Valladolid, el 23 de diciembre 2007**, – iniciado por Jose M^a Aznar, e inaugurado por Rodríguez Zapatero y siendo Ministra de Fomento Magdalena Álvarez. El **AVE- Madrid-Segovia- Valladolid**, de 179 kms de recorrido, alcanza su destino en 56 minutos de duración del viaje, costó **4.025 M€** incluyendo y pagando ADIF la totalidad de la reforma de la Red Arterial Ferroviaria (RAF) de Valladolid, que supuso otros **700 M€...¡y el RAF a la Ciudad de Valencia y la liberación del Parque Central...ESPERANDO!**

Simultáneamente el **24 de diciembre 2007**, y promovido por la entonces Ministra de Fomento, la malagueña Magdalena Álvarez, se inauguró el **AVE Córdoba- Málaga** que con sus 169 kms, supuso una inversión de **2.700 M€**.

- **¡Le llega el turno al AVE Valencia y Alicante! Y proseguimos con el Corredor Noroeste**

El 18 Diciembre 2010 le llegó el turno al **AVE Madrid-Valencia** llegando a la vez a la ciudad de Albacete (imposición que exigió José Bono, inicialmente Presidente de Castilla- La Mancha y posteriormente Presidente del Congreso) “manejando como arma de presión el Impacto Ambiental DIA cedido a las CC.AA”, exigió que antes de llegar el AVE a Valencia, las 5 Capitales de Provincia de Castilla - La Mancha: Toledo, Ciudad Real,- Cuenca,- Guadalajara y Albacete, deberían estar unidas por AVE.

¡Lógica petición \equiv imposición! dado el altísimo tráfico que se preveía iba a alcanzar el AVE transversal Castellano-Manchego (hoy ya clausurado por falta de usuarios).

Como vemos, la política (en su peor acepción y degradación) sigue imponiéndose, en este país llamado ESPAÑA, a la eficiencia en la utilización en los recursos públicos.

El Costo **Madrid-Cuenca-Valencia y Madrid -Albacete (Y)** supuso **5.400 M€** (13'5 M€/ kms) el segundo recorrido más económico de AVE/km de España

Posteriormente el **17 de Julio 2013** llegó el **AVE a Alicante** (Albacete-Alicante) ambos recorridos formando parte del todavía inacabado **LAV Madrid-Levante-Murcia**.

Después vino la prolongación AVE **Valladolid → Palencia y León (2015)** tras una inversión de **1.620 M€**, El AVE **Valladolid → Burgos (2016)** y prosigue su camino hacia Oviedo, encontrándonos con los túneles de la **Variante de Pajares** que con sus 24'6 kms, ya acumula un **coste de 3.500 M€** con importantes sobrecostes, modificados, problemas de anegamientos, inundaciones y argayos al atravesar una veintena de acuíferos, etc. Y prosigue

el AVE hacia el Noroeste, camino de Galicia; y hacia el Norte camino del País Vasco y hacia el Oeste camino a Badajoz → Portugal..... **Y SIGUE EL ¡CAFÉ PARA TODOS!**

Según datos facilitados por ADIF, que ratifica IUR (International Union of Railways), a 31 de Diciembre 2016, teníamos **en funcionamiento 3.300 Km** de AVE y otros **1.308 Kms en construcción**, en concreto faltan por ejecutar (S/planificación de ADIF) los corredores siguientes:

Corredor Mediterráneo Tarragona → Valencia → Alicante → Murcia.

Y Vasca Vitoria → Bilbao → San Sebastián → Irún → Frontera Francia.

Corredor Norte Valladolid → Burgos → Victoria y León → Pajares → Gijón

Corredor Noroeste Zamora → Ourense

AVE Badajoz Badajoz → Frontera Portuguesa

- **Inversiones con TIR económico negativo y escasísima rentabilidad Social**

Todo ello conlleva que ADIF, con tal desmesurado despliegue de líneas de Alta Velocidad (AVE), lleve invertidos hasta la fecha (31/12/2016) **51.775 Millones de euros**, sin contar los gastos de mantenimiento y operación, y faltan todavía por gastar otros 13.100 M€ para finalizar la planificación prevista (todo ello referido a las obras realizadas en las últimas 2 décadas, es decir, sin incluir el ya lejano AVE Madrid → Sevilla, del que ahora, como se nos ha recordado, se cumplen los 25 años)

El destarifo ha sido de tal calibre, que 1 de cada 4 estaciones de las 47 en las que tiene paradas el AVE, están dando servicio a menos de 100 viajeros / día. Por ejemplo, en la estación de Tardienta (antena Zaragoza → Huesca) sube o baja de media, 1 viajero/día. La estación de Villena (del recorrido Albacete – Alicante) situada a 6 kms de la localidad, y que costó 11'5 M€ da servicio desde su inauguración en 2013 a una media de 7 viajeros/día; Segovia 14 viajeros/día; la estación Reguena-Utiel que costó 12'4 M€ (situado a 4 kms de las respectivas localidades y sin transporte público para acceder a ella) desde su puesta en servicio en 2010, está atendiendo a una media de 20 viajeros/día; Estación de Puente Genil, que costó 7'2 M€ da servicio a una media de 69 viajeros/día; Huesca da servicio a 99 viajeros/día, etc. etc.

Ante tamaño dispendio, son múltiples las instituciones tanto nacionales como internacionales, que vienen criticando la política de inversiones de España, en la implantación del AVE:

Fedea (Fundación de Estudios de Economía aplicada) juzga el AVE como un gasto suntuario, cuyo alto nivel de inversión no es, ni será en el futuro rentable ni para las empresas, (tejido productivo) ni para la sociedad, ni para la cohesión social.

Los economistas de esta Fundación, concluyen en multitud de Informes que ninguna línea de Alta Velocidad, será rentable, a menos en un plazo de 50 años, si bien la que más se acercaría es la de **Madrid → Barcelona (que llegaría a cubrir el 46 % de su coste total). De hecho, en sus 9 años de vida, ha sido utilizada por 52'3 millones de viajeros, frente a los algo más de 72 millones que en 25 años han viajado en el corredor Madrid → Sevilla!!!!**

Nos hemos “embarcado” en un coste multitudinario para las arcas públicas (tantísimos kilómetros para tan pocos viajeros) que es inasumible para nuestra débil y precaria economía. Incluso si la Administración Central, en manos alternativamente de los distintos partidos políticos PP y PSOE, así como el Gobierno que la dirige (AGE), pudo pensar en su día, que la implantación del **AVE-Viajeros** podría ser una herramienta electoral favorable para cosechar votos, hoy día ya es cuestionada (incluso a nivel político) la proliferación de esta infraestructura, por su altísimo coste, para tan baja ocupación y por ello su baja rentabilidad.

Analizado el “**break even**” (punto de equilibrio) solamente en los tres Corredores Madrid → Barcelona; Madrid → Andalucía; y Madrid → Levante (Valencia/Alicante) los ingresos (billeteaje y otros ingresos colaterales) superan apenas, o son similares, a los costes variable (gastos operativos) luego es mejor seguir con ellos que dejarlos sin operar. Los otros corredores son ruinosos, dado que no cubren los gastos de operación, y se deberían abandonar o replantear su trazado y prestaciones para hacerlos menos onerosos.

El Tribunal de Cuentas en sus últimos informes anuales, expone que el actual modelo de financiación de LAV (líneas de Alta Velocidad) plantea una importante incertidumbre sobre la sostenibilidad económica a lo largo plazo, debido a su elevado endeudamiento. Habría que paralizar - manifiesta - las inversiones altamente deficitarias (Por ejemplo, el Corredor Norte, Valladolid → Burgos → Vitoria), afirma incluso que la propia explotación sería negativa. **Téngase en cuenta que el trazado ferroviario AVE requiere unos 100.000 €/Km /año de gastos de mantenimiento, para mantener sus prestaciones (seguridad, Velocidad y confort).... Aquí, en el ferrocarril AV no se puede “escatimar” en mantenimiento, como desgraciadamente se está haciendo con las Carreteras.**

La Comisión Nacional del Mercado de la Competencia (CNMC), emite un informe, (tercero, de nuestros ejemplos) en el que señalando que el pasivo de ADIF supera los 14.400 Millones de euros (al 31-12-2016), « advierte de las dificultades de esta sociedad pública, que tendrá que recurrir a financiación adicional, para cubrir las obligaciones de pago, ya que los recursos generados por las operaciones corrientes operativas no son suficientes y no permiten satisfacerlas» Incluso afirma que la **“propia sostenibilidad de la actividad por parte de ADIF”** del responsable de la infraestructura del AVE **“está en riesgo” porque los “niveles del ratio deuda/ebitda (resultado bruto de explotación) son de unas 60 veces”**.

Finalizado el año 2016, según datos reales, somos el segundo país del mundo, tras China con mayor extensión de AVE. Superamos a Francia, Alemania, Reino Unido e Italia. Somos el primer país del mundo en cuanto al ratio \equiv Kms AVE/habitante.

Tal despilfarro económico en la “implantación generalizada” de la Alta Velocidad, contrasta— como venimos apuntando - con su escaso nivel de ocupación, debido a la ausencia de masa crítica (población servida). De ahí que pensemos equivocado el planteamiento de; (Vs.Rajoy) “Proyecto estratégico de todos... política de Estado”... más allá de intereses políticos

AVE Tokio →Osaka	transportó 130 millones / viajeros/ año
AVE Paris →Lyon	transportó 25 millones /viajeros/año
AVE Madrid →Barcelona	transporto 3’8 millones/viajeros/año... (y eso que es la línea de mayor ocupación)

PARADOJICAMENTE SOMOS EL PAIS CON MAYOR EXTENSIÓN DE AVE POR HABITANTE (KMS/HAB) PARA DAR SERVICIO A LOS MENORES NIVELES DE USUARIOS (Ver anexo N.º 2)

Con los actuales niveles de demanda y ocupación, y el vigente nivel de tarifas – reducidas, incluso “con ofertas promocionales “por parte de RENFE AV) para incrementar su uso - no sólo no amortizamos “aunque sea mínimamente” lo gastado en las infraestructuras del AVE, como apunta FEDEA, TRIBUNAL DE CUENTAS y CNMC sino que siquiera pagamos los costes operativos – incluidos el peaje de Renfe Operadora a ADIF por “uso de las vías y superestructura”.

En el Anexo nº1 reflejamos el despliegue del AVE en España (en Servicio y en Construcción /proyección) así como el diagrama comparativo de su implantación por países y en el **Anexo nº2** y referido a los países de la Unión Europea de nuestro entorno, comparamos el Ratio (Kms AVE/ 10⁶ habitantes). En España tenemos 71’43. Kms/millón de habitantes, frente a una media de los países de la UE de 38 kms/10⁶ habitantes y si el Ratio lo referimos a Superficie del País y habitantes, España tiene 0’141 y la media 0’093 kms.

El AVE, que evidentemente da a sus usuarios unas altas prestaciones de calidad, comodidad, y rapidez, ni sus inversiones desmesuradas de implantación, ni sus cuentas negativas de explotación y mantenimiento (unos 100.000 €/kms/año), – deben ir en detrimento, cuando no, abandono de las **inversiones NECESARIAS Y URGENTES en líneas ferroviarias de transporte, tanto de mercancías como de viajeros**, más generalistas y dirigidas a un número mayor de usuarios, generalmente de menor poder adquisitivo, que usan los **recorridos de Media Distancia- Regionales, y Cercanías- Metropolitanos**.

Es esperanzador que, en una vuelta a la racionalidad en el gasto ferroviario, el que el actual Ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, se haya comprometido a terminar únicamente los Corredores del AVE en avanzado estado de construcción... que, no obstante, son todo un reto económico para nuestro país todavía con importantes Restricciones presupuestarias y Reducción del déficit Público y aplazando “sine/die” las peticiones que numerosas capitales de provincia, como Gijón, Logroño, Lugo, Santander o Pamplona vienen reclamando sobre el AVE .

Sólo a título de ejemplo, y analizando el proyecto de los PGE-2017, en donde las **Inversiones en Infraestructuras del Grupo FOMENTO se reducen a 6.826 M€ (*)** (un -19'1 % sobre el 2016) el 47% equivalente a 3.203'65 M€ se destina a ferrocarriles y de ellos el 72'72% a la ejecución del AVE, (ADIF Alta Velocidad) cuyos compromisos, tomados por Rajoy en sus últimas comparecencias públicas respecto a su finalización, son:

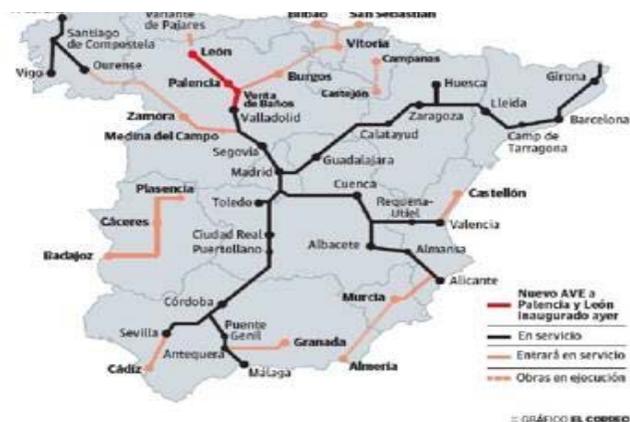
- Corredor Noroeste a Galicia (2019)
- Corredor Extremeño a Plasencia-Badajoz (2019)
- Y Vasca (2023)
- Puesta en servicio Almería – Antequera-Granada (2017)
- Llegada a Murcia (2017)
- Duplicación para UIC/AVE Vandellós- Tarragona (2018)

También comprobamos que el Grupo Renfe Operadora invertirá 345'64 M€ dedicados a la compra de material rodante y repuestos y ADIF no alta velocidad con tan solo 519'98 M€ para ejecutar infraestructuras ferroviarias convencionales y Cercanías que suponen tan sólo el 7'61% del total FOMENTO.

(*) Ministerio de FOMENTO (millones euros)		<u>2016</u>	<u>2017</u>	<u>% 17/16</u>
453 B	Creación de Infraestructuras de Carreteras	881'48	832'43	-5'6
453 C	Conservación y Explotación de Carreteras	884'02	884'62	-0-
453 A	Infraestructuras Transporte Ferroviario	12'92	8'20	-36'5
	Resto programas	29'43	29'29	-0'5
	Resto programas vivienda	29'79	16'10	-46'0
	<u>Ministerio de Fomento AGE</u>	<u>1.837'64</u>	<u>1.770'04</u>	<u>-3'7</u>
<u>Empresas</u>				
	ADIF	385'89	519'98	+34'7
	ADIF Alta Velocidad	3.686'86	2.329'83	-36'8
	Grupo ENAIRE	535'02	604'44	+13'0
	Puertos del Estado	875'24	863'72	-1'3
	Grupo RENFE OPERADORA	448'33	345'64	-22'9
	<u>Empresas Ministerio Fomento</u>	<u>5.931'34</u>	<u>4.663'61</u>	<u>-21'4</u>
<u>Sociedades</u>				
	<u>SEITTSA</u>	<u>668'49</u>	<u>393'26</u>	<u>-41'2</u>
	<u>TOTAL GRUPO MINISTERIO FOMENTO</u>	<u>8.437'47</u>	<u>6.826'91</u>	<u>-19'1</u>

ANEXO Nº1

PRESENTE Y FUTURO LINEAS AVE- ESPAÑA



IMPLANTACIÓN AVE EN EL MUNDO



España. - 3.240 operativos. 4.900 Kms incluidos los proyectados. 47 ciudades conectadas, 114 € habitante, coste repercutido /hab
China. - 22.000 Kms. Operativos 38.155 kms incluidos los proyectados.

ANEXO Nº2

DOTACIÓN FERROCARRIL ALTA VELOCIDAD

PAIS	Superficie (x10 ³) Km ²	Habitantes(x10 ⁶)	Kms Alta Velocidad	(Km.AV) 10 ³ Km ² x10 ⁶ habit	Km AV/ (x10 ⁶) hab
Alemania	357'1 miles	81'8 millones	2.900 kms	0'099	35'45
Italia	301'3 miles	60'7 millones	1.400 kms	0'076	23'06
Reino Unido	243'1 miles	62'7 millones	1.375 kms	0'090	21'93
Francia	632'8 miles	63'3 millones	2.400 kms	0'060	37'90
España	506'1-miles	46'2 millones	3.300 kms	0'141	71'43
				0'093 km media 10³ Km²	37'95 Kms media

Fuente-Cámara Contratistas CV Eurostat (datos)



Utilizando datos de la Unión Internacional de Ferrocarriles conocida por las siglas UIF, contrastado por Eurostat, las Redes de Infraestructuras ferroviarias de Alta Velocidad en España con unos 3.300 Kms ya en funcionamiento – como hemos venido diciendo – **está un 34 % por encima de la media** de los países vecinos de Europa (ratio ≡Km de Alta Velocidad por miles de Km² del país y millón de habitantes, e igualmente un **+ 47% superior** al núm. KM AVE/Millón de habitantes respecto a la media europea.

ANEXO Nº 3

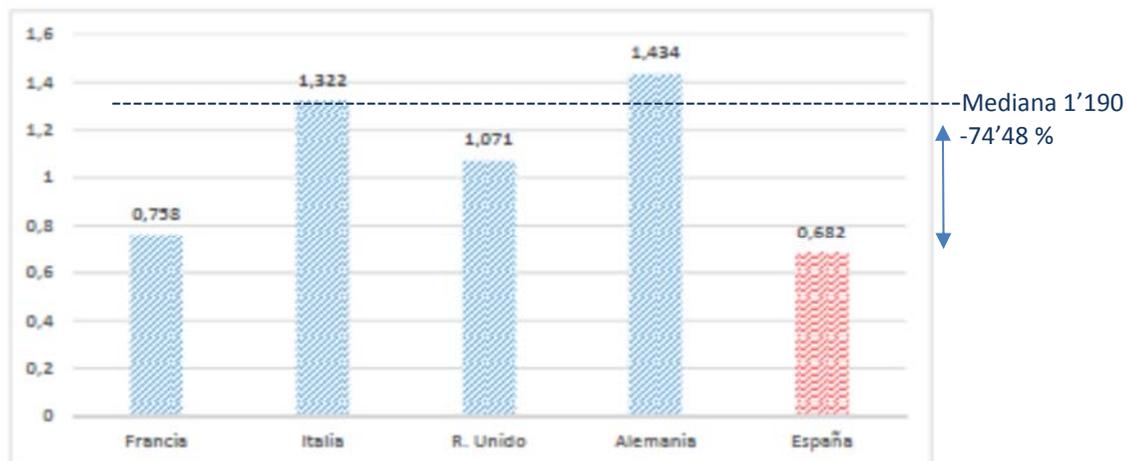
DOTACIÓN FERROCARRIL CONVENCIONAL

<u>PAIS</u>	<u>Superficie (x10³) Km²</u>	<u>Habitantes(x10⁶)</u>	<u>Kms FFCC Convencionales</u>	<u>(Kms) /'000 Km² /Millon hab</u>
Alemania (2)	357'1 miles	81'8 millones	41.876 kms	1'434
Italia	301'3 miles	60'7 millones	24.179 kms	1'322
Reino Unido	243'1 miles	62'7 millones	16.321 kms	1'071
Francia (3)	622'8 miles	63'3 millones	29.901 kms	0'758
España (1)	506'-miles	46'2 millones	15.947 kms	0'682

1'190 media

- (1) Adif- Red AVE
 (2) Sistema Alta Velocidad alemán es Intercyty Expres (ICE)
 (3) Alta velocidad francés es Train Grand Vitesse(TGV)

Fuente. - Cámara de Contratistas CV
 Eurostat (datos)



Por contraste con la Alta velocidad, la situación de las redes convencionales y entre ellas **CERCANIAS** no es tan favorable para España y como apreciamos está especialmente retrasada en ferrocarril convencional, respecto a los países de nuestro entorno, es un 75 % inferior a la mediana de Alemania, Italia, Reino Unido y Francia.

- **Las Cercanías ferroviarias de la Comunitat abandonadas a su peor suerte**

- Hemos de remontarnos al año 1.989 cuando el Ingeniero de Caminos Javier Bustinduy, concibió y ejecutó la reestructuración interna de Renfe y creó la **Unidad de Negocio de Cercanías**, con capacidad económica y operativa para gestionar las 12 redes de Cercanías creadas en España (Madrid, Barcelona, Bilbao, Sevilla, Valencia, Murcia, Alicante, Asturias, San Sebastian, Santander, Cádiz y Málaga) con 40 líneas de viajeros y 500 estaciones operativas.
- Con la creación de **Adif** (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias) en el año 2005, esta entidad Pública heredó las infraestructuras de las extintas RENFE y FEVE, por lo que es propietaria de la mayoría de líneas de ferrocarril de España. Dependiente del Ministerio de Fomento, tiene como objetivo la Construcción de líneas de ferrocarril y la Gestión de explotación. A fecha 31 de diciembre 2016, administra 15.500 kilómetros de vías y 1.900 estaciones, 41 de las cuales son ADIF -AV (alta velocidad).

Es fruto, de la Ley 39/2003 del Sector Ferroviario, que surge de la trasposición de las Directivas Europeas, que obligan a que las grandes empresas ferroviarias nacionales gestionen de forma independiente la infraestructura y la operación de los trenes que circulan por ella. La división de **RENFE** (Red Nacional de los Ferrocarriles Españoles) se hizo igualmente efectiva el 1 de enero 2005 entre dos empresas:

- **Renfe Operadora:** Propietaria de los trenes y encargada de su circulación, que trabaja en competencia con otras compañías ferroviarias (Competencia hoy por hoy imperfecta).
- **ADIF:** Propietaria de la Infraestructura y encargada de su Gestión, que proporciona sus servicios a cualquier operador ferroviario que lo solicite mediante el pago del **CANON Ferroviario** (canon por utilización de las líneas ferroviarias integrantes de la RFIG, canon de acceso, canon por circulación, canon por tráfico, canon por utilización de estaciones, ídem intercambiador de ancho)

La división tuvo algunas particularidades, ya que las estaciones exclusivamente de Cercanías son propiedad de ADIF pero están gestionadas por Renfe Operadora. Esto es posible debido a que las redes de Cercanías, no son objeto de libre competencia.

→ Posteriormente y a partir del 1 de enero 2014 por RD 15/2013, se divide al ADIF en dos sociedades:

ADIF.- encargada de la gestión de la red convencional

ADIF Alta velocidad, encargada de la construcción y mantenimiento de las líneas de alta velocidad y que hereda el grueso de la deuda del anterior ADIF. Todo ello ajustado al Sistema Europeo de Cuentas (SEC 2010) y para que la Deuda derivada de Construcción del Ave no compute como Deuda Pública del Estado (AGE).

→ A su vez Renfe Operadora (hereda de Renfe primigenia, creada el 24 de enero de 1941) se ha dividido a su vez en:

Renfe Cercanías

Renfe Mercancías

Renfe Integria (fabricación y mantenimiento del material rodante)

Renfe Alquiler de Material Ferroviario.

Todo este esquemático y rápido transcurrir por la historia y transformaciones sufridas por los operadores ferroviarios, no tiene otra finalidad, sino incidir en como a partir de la asunción por parte de ADIF de la ejecución de las Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías, y perder, estas, su estructuración como Unidad de Negocio y de gestión conjunta de las 11 redes Nacionales, **se ha potenciado FUNDAMENTALMENTE LOS NUCLEOS DE CERCANÍAS DE MADRID Y BARCELONA, abandonando al resto de núcleos periféricos, como es el caso de VALENCIA.**

Veamos algunos ejemplos:

MADRID

→ En Mayo 2009 el Ministerio de Fomento firmó (José Blanco) y Comunidad de Madrid (Esperanza Aguirre) **el plan para el periodo 2009-2015 y por importe de 5.000 M€, para mejorar las infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de Madrid** y su máxima conectividad

con su área metropolitana. Estableciendo una correspondencia con Metro Madrid, Metro ligero y Tranvía de Parla con billeteaje único y favorecido por un Contrato Programa. Estableciendo estaciones intermodales en Atocha, Príncipe Pío, Nuevos Ministerios, Chamartín y Méndez Álvaro.

Al final del Plan se tendrían 9 líneas de Cercanías 1.400 trenes, 1.300 empleados asignados a Cercanías-Madrid, 92 estaciones y 383 kms de red.... Toda ella electrificada.

Igualmente preveía la construcción de 25 nuevas estaciones, con 5 nuevos intercambiadores, construcción de aparcamientos disuasorios y mejoras de equipamientos y accesibilidad, para personas de movilidad reducida en 55 estaciones

La red llegaría a 12 nuevos municipios, con el trazado de 115 Kms de mayor recorrido de líneas.

- El 31 de agosto 2015 y estando, evidentemente, el anterior Plan sin completarse, la Ministra de Fomento Ana Pastor, anunció junto a la Presidenta de la Comunidad Cristina Cifuentes, el **Plan Integral de Cercanías 2015-2018** por un importe total de 1.500 M€ para toda España, de los cuales **231 M€ se destinarán en el núcleo de Cercanías de Madrid**, remarcando que ya en 2016 se asignarán 54 M€ como así ha sucedido. Destinados a Modernización de trenes, Instalación en los vagones y estaciones Twitter y Wifi, instalación de sistemas ERTMS (frente al ASFA actual) que al permitir el control y frenado automático, hace posible incrementar frecuencias y evitar demoras, mejoras de accesibilidad, ascensores, escaleras mecánicas y renovación del mobiliario, así como finalizar el tren lanzadera entre Atocha→ Chamartín →Aeropuerto de Barajas.

BARCELONA

- En cuanto al núcleo de **Cercanías de Barcelona**, cuyas inversiones reales – según manifestaciones de los representantes públicos catalanes – parece no han sido tan satisfactorias como las de Madrid y ello a pesar de los Planes y Protocolos suscritos también en Cataluña por los diversos gobiernos y ADIF. Nos referimos a la visita -reunión entre el Ministerio de Fomento, Íñigo de la Serna y el Conseller de Territori, Josep Rull (5 enero 2017)

Según la Generalitat de Cataluña, de los **4.000 M€ previstos invertir entre 2008 → 2015 en el Plan de Rodalies** tan solo se han materializado el 13'50 % y de los **306 M€ del Plan de Actuaciones Prioritarias** solo se han invertido el 5'90%. Esto supone según el Conseller Rull unos 550 M€ en ocho años.

Rull insistió en que la mejor solución en lugar de un nuevo Plan de Inversiones como ahora ofrece el Ministro de la Serna, sería el traspaso íntegro del Servicio de Rodalies a la Generalitat “los trenes, las estaciones, las vías y las catenarias” ... a lo cual Fomento de eso no quieren ni oír hablar.

...quiero hablar (SIC De la Serna) de un **Plan de Inversiones** que sepamos que se va a poder cumplir, quiero hablar de un nuevo documento que sustituya al Plan de Rodalies del 2008 → 2015, y el acuerdo de Actuaciones Prioritarias para el 2014 → 2016.

→ Ante tal baile de cifras, Planes y Actuaciones Prioritarias, etc. en Cercanías, la realidad que apunta la **Subdirección General de Control de Gestión de ADIF**, es en cuanto a Inversiones y Dotaciones en ambas capitales y sus áreas metropolitanas, las siguiente.

	<u>2008/2011</u>	<u>2012/2014</u>	<u>Suman Inversiones</u>
Núcleo Madrid	593'51 M€	55'64 M€	649'15 M€
Núcleo Barcelona	551'54 M€	113'06 M€	664'60 M€

	<u>Infraestructura 2016</u>	<u>Usuarios Año 2015</u>
Núcleo Madrid	382'9 Kms líneas	92 estaciones
Núcleo Barcelona	669 Kms líneas	145 estaciones

Cifras que como veremos diastan una eternidad de las inversiones realizadas en el :

NUCLEO DE CERCANÍAS RENFE VALENCIA Y ALICANTE.

→ Si nos referimos al núcleo de Cercanías de Valencia y Alicante/Murcia, debemos remontarnos al **Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías de la Comunidad Valenciana (2010 → 2020)** firmado el 20 de abril 2010 por el Ministro José Blanco y el Presidente Francisco Camps, y que tenía por objeto la modernización renovación y ampliación de la Red de Cercanías, apostando por la movilidad sostenible en medio urbano y metropolitano, comprometiendo unas inversiones para el decenio de 3.400 M€, cuyas actuaciones más significativas eran:

<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nuevo Eje pasante en Valencia para el tráfico exclusivo de viajeros (Estación Norte → Avda Aragón → Avda Los Naranjos UPV → Alboraya) 	750 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Nuevo tramo de Cercanías Alicante C-1 entre Alicante → Torrellano → Elche → Crevillente 	400 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prolongación de Cercanías Alicante C-3 entre San Vicente del Raspeig → Villena → 	80 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prolongación de Cercanías Valencia C-6 entre Castellón a Benicásim 	20 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Duplicación de vía y electrificación de Cercanías C-2, entre Xátiva: <i>(Moixent -Montesa – Vallada – Alcudia de Crespins, llevan 7 años enlazados por autobús. La Supresión de la línea en este tramo dejó sin cobertura directa ferroviaria 8.200 personas por culpa de las obras de adaptación del trazado al Ave y CM que se eternizan desde 2010. Renfe fleta autocares diarios para cubrir los 17'5 Kms de trazado Moixent →Alcudia, que le cuesta 200.000€/año. La Supresión del servicio en este tramo iba a ser temporal, pero nadie de Adif se atreve a poner fechas al restablecimiento de la línea C-2) Personados en Madrid, el alcalde de Font de la Figuera, Vicente Muñoz; de Moixent, Teófilo Fito; de Vallada Vicente José Tortosa; de Montesa Pepe Barberá, El Pte de Renfe Alfonso Rueda les confirmó que hasta el 2018 el tren no llegaría a Moixent, y hasta Fuente la Higuera al ser un trayecto marginal no estaba de momento su extensión.</i> 	150 M€
<p>Duplicación de vía y electrificación de la C-3 entre Valencia y Buñol:</p> <p><i>(La reivindicación de mejorar esta línea incluida su extensión en régimen de Cercanías a Camporrobles, último municipio de la Provincia de Valencia, su electrificación para darle mayor velocidad, su duplicación hasta Utiel para evitar las paradas técnicas en El Rebollar para dar paso al que viene en sentido contrario, al no estar la línea desdoblada, su falta – en resumen – de inversión dio lugar a la Declaración de Xirivella suscrita en octubre 2016 por los alcaldes de los Municipios de Aldaia (Guillermo Luján); Alaquas (Elvira García); de Buñol (Rafael Pérez), de Chiva (Emilio Morales); Utiel (Gabriel Mata); Requena (Mario Sánchez) que representan a las 170.000 personas de los municipios por los que pasa esta línea C-3 manifiestan que la falta de inversión en esta línea hace que estas Comarcas de la Hoya de Buñól – Chiva-Requena – Utiel sigan degradándose perdiendo población y minando a su economía. Un viaje de Requena a Valencia en tren cuesta 5'80 € y tarda entre 1 hora y 22 minutos hasta 1 hora y 48 minutos en unos horarios y escasísimas frecuencias, no acordes con los horarios laborales ni universitarios...mientras que este recorrido en autobús cuesta 5'50 € y tarda entre 55 minutos hasta 1 hora y 10 minutos. ¡La duración del viaje de Utiel y Requena a Valencia es el mismo que en 1.883, cuando se inició la línea ...con locomotoras y carbón!)</i></p>	280 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Duplicación de los 26 kms de Cercanías C-1, existentes entre Cullera y Gandía con adecuación de las estaciones de Tavernes de la Valldigna, Xeraco y Gandía. 	190 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Prolongación de la línea Cercanías C-1 entre Gandía hasta Denia (32 kms de vía doble) integrando la Safor y la Marina Alta 	370 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renovación de la Superestructura, Vías, señalización, taludes, obras de fábrica de la línea Xátiva-Alcoi 	35 M€
<ul style="list-style-type: none"> ▪ Renovación de líneas aéreas de contacto; subestación de alimentación; señalización; telecomunicaciones; implantación de sistemas ERTMS (frente al ASFA actual) que permitiría incrementar velocidad, frecuencias y evitar demoras, al permitir el control y frenado automático y dar mayor seguridad; accesibilidad para personas con movilidad reducida(ascensores, andenes, pasos viciados, pasos a nivel)tanto en las infraestructuras como en el material rodante, nuevas estaciones incorporando tanto en ellas como en los vagones, twitter y Wifi etc. 	525 M€

→ Pues bien, transcurrido 6 años de la firma del **Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías y Área y Núcleo Comunidad Valenciana (2010 -2020)**, es decir el **55 % del plazo convenido**, Renfe y Adif, en conjunto, han invertido al 31 de diciembre 2016, a lo largo de 120 actuaciones menores, un total de 19'509 M€ (el 0'57 % de los 3.400 M€ previstos) VER ANEXO Nº5

Finalmente, y como colofón, a tamaña discriminación, examinando el Proyecto de los PGE -2017 y en el apartado **CERCANIAS** al cual destina el Ministerio de Fomento un total de 374 M€, el desglose es ofensiva.

- **Núcleo de Barcelona .- 271 M€ (anualidad 2017).**

- Implantación de ERTMS en las Rodalíes R-1 L'Hospitalet – Llobregat – Mataró
- Desdoblamiento de la R-3 entre Maçanet-Caldes.
- Nuevo acceso a la T-1 del aeropuerto del Prat. Etc. etc.

- **Núcleo de Madrid .- 52 M€ (anualidad 2017)**

- Ampliación Cercanías a Soto del Real, San Agustín de Guadalix y Algete
- Mejora de accesibilidad a Estaciones de Santa Eugenia, Alcalá de Henares, Pozuelo, Aranjuez, etc. etc.

- **Núcleo País Vasco .-10 M€** (Aunque Cercanías las tienen trasferidas a Euskotren)

- **Núcleo y Zona 3 de Renfe, Valencia y Alicante/Murcia.- 9 M€**

- Mejora y accesibilidad a las Estaciones de Benifaió, Carcaixent, Tavernes de la Valldigna, El Puig, Silla-Valencia Cabanyal y Xeraco.

Es ofensivo ó no, está asignación para con la Comunidad Valenciana ...(¿?)...cuando existen todavía Líneas de Cercanías como Xátiva-Alcoy y la C-1 Valencia-Requena-Utiel todavía sin electrificar y con muchos tramos con vía única y tramos con traviesas de madera!

Aparte de la discriminación que supone las inversiones del AVE frente al abandono de CERCANÍAS, dentro de la penuria con que se desenvuelve este transporte metropolitano, de proximidad y de uso diario para los ciudadanos, en el caso del **Núcleo de Valencia y Alicante/ Murcia es altamente discriminatorio frente a lo invertido en el Núcleo de Madrid y Barcelona.**

En la última década por cada 1€ invertido en Cercanías Valencia, se han invertido 25 € en Madrid y 33 en Barcelona.

Esta falta de inversión en **Cercanías Valencia**, hace que los usuarios se retraigan en su uso, y, por el contrario, las inversiones en **Madrid y Barcelona** (estaciones intermodales, aparcamientos disuasorios en cabecera y municipios de la línea, implantación de ERTMS, etc. etc.) se ven reflejadas en un incremento exponencial de los usuarios, favoreciendo la movilidad, evitando los atascos y congestión en accesos viarios, favoreciendo las energías limpias, etc.etc.

- Para finalizar transcribimos las acertadas manifestaciones del **Presidente de la Generalitat Ximo Puig**, tras la reunión en Madrid entre la Consellera de Obras Públicas, M^a José Salvador y parte de su equipo, con altos cargos del Ministerio de Fomento (7/03/2017).

(SIC) *Ante la voluntad del Gobierno de “no transferir” las competencias de Cercanías. Nosotros lo que decimos es: ó transferencias o ejecución de obras... que permitan acabar con esta situación de absoluto aislamiento. No es posible - recriminó el Jefe del Consell – que en estos momentos el servicio de Cercanías esté como hace treinta años prácticamente.*

De la misma manera que FGV está gestionando lo que era el antiguo FEVE (Ahora Metro Valencia) y ha ampliado sus líneas y modernizado su trazado, la Generalitat está en condiciones de asumir las transferencias de Cercanías Renfe “lo que no se puede es ni hacer...ni dejar hacer”

ANEXO Nº4
EVOLUCIÓN TRANSPORTE DE CERCANÍAS
OBSERVATORIO DEL FERROCARRIL EN ESPAÑA - INFORME 2015

	2005 Cercanías Renfe	2010 Cercanías Renfe	2015 Cercanías Renfe	2015/2005
<u>MADRID</u>	102.139.583 usuarios	103.648.637 usuarios	180.423.592 usuarios	Δ + 76%
Atocha	49.337.469	31.244.901	89.277.457	
Nuevos Ministerios	24.877.430	30.966.659	33.037.350	
Chamartín	12.307.553	14.973.019	21.899.137	
Méndez Álvaro	15.617.131	12.143.381	15.666.616	
Sol	-	14.320.677	20.543.032	
<u>BARCELONA</u>	51.237.958 usuarios	57.631.380 usuarios	70.956.399 usuarios	Δ +38%
Sants	26.360.528	18.478.519	27.139.071	
Plaza Cataluña	24.877.430	12.953.764	19.342.416	
Paseo de Gracia	-	13.414.825	11.402.573	
Arco Triunfo	-	6.132.696	6.320.170	
Clot -Arts	-	6.651.576	6.752.163	
<u>VALENCIA</u>	16.006.066 usuarios	11.806.221 usuarios	17.080.230 usuarios	Δ + 6'71%
Valencia Norte	16.006.066			

- Vemos nítidamente como la inversión en Infraestructuras ferroviarias y los Contratos programas en Cercanías y Movilidad de Áreas Metropolitanas ferroviarias inciden directamente (en el núcleo de Madrid y el de Barcelona) y en un incremento más que notable en el número de usuarios.
- Por el contra el abandono y prácticamente la total ausencia de inversiones en Cercanías (falta de modernización, mejora, ampliación, electrificación etc. etc.) en el Núcleo de Valencia, hacen retroceder el número de usuarios.
- Por el contrario, FGV (Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana) Cerró el 2015 con 51'90 Millones de viajeros (+0'5 %s/2014), con 441'2 Millones de viajeros Kms (+5'6%) y un billeteaje de 55'44 Millones de euros (+3.'2 %)

ANEXO Nº5

INVERSION EN CERCANÍAS NÚCLEO VALENCIA-ALICANTE (2010 →2016)

	<u>Histórico (2010 → 2016)</u>	<u>Propuestas PGE-2017</u>	<u>Suman</u>
NUCLEO MADRID	649'15 M €	52'- M€	701'15 M€
NUCLEO BARCELONA	664'600 M €	271'- M€	935'60 M€
NUCLEO VALENCIA/ALICANTE	19'51 M€ (en 120 Actuaciones menores) (*)	9'- M€	28'51 M€

DETALLE PORMENORIZADO (*)

AÑO 2016

➤ Reforma del Gabinete sanitario de la Estación de Alicante	4.548 €
➤ Proyecto de Construcción para el aumento de capacidad de la línea de Cercanías C-3 en la Estación Fuente de San Luis y electrificación.	236.680 €
➤ Ídem de recrecido y prolongación de andén central en Estación Fuente de San Lúis ídem	236.737 €
➤ Suministro e instalación de Sistemas de Seguridad Gabinetes de Circulación Burriana – Moncofar -Sagunto- Villarreal	22.181 €
➤ Obras de reparaciones puntuales en Bases Mantenimiento de Jefatura Área de Valencia	72.226 €
➤ Reposición puntual de Vallado de cerramiento en Estación Alfajar - Benetuser	14.317 €
➤ Medidas correctoras en Cuadros Generales de distribución Oficinas y Aulario en Centro de Formación Tecnológica de Valencia	59.292 €

➤ Ejecución del proyecto constructivo para la supresión de los pasos a nivel pppk- 44/600 y 45/720 de la línea Silla-Cullera-Gandía en el término municipal de Xeresa (Cercanías C-1)	2.263.361€ ▪
➤ Obras de nuevo vallado y supresión puntos viciosos en Estación de Vinaroz	51.785 €
➤ Construcción de 2 vías de apartado de locomotoras entre las Vías 14 y 15 en el Centro Logístico de Silla	241.575 €
➤ Obras de adecuación de espacios para la construcción de un Parking disuasorio en la Estación de Nules (Castellón)	1.572.300 € ▪
➤ Regulación de entradas en vía general en los enclavamientos del trayecto Cullera-Gandía	198.231 €
Y así hasta un total de 34 actuaciones por un importe total de	6.922.467€

AÑO 2015

➤ Contratos menores Reformas i/ Calefacción centro Formación Tecnológica Valencia	40.893 €
➤ Contratos menores Instalación agua caliente sanitaria Centro Formación Tecnológica Valencia	42.903 €
➤ Acometida fontanería locales Comerciales Valencia Nord	14.726 €
➤ Nuevo Vallado Estación Requena	39.712
➤ Separación de hidrocarburos zona mantenimiento grúas- Centro logístico Silla	6.406 €
➤ Nuevo vallado Estación Sagunto.	19.790 €
➤ Nuevas marquesinas en Estación Benicásim	90.470 €
➤ Nuevo vallado y supresión de pasos viciosos en estación Moncófar	26.629
➤ Vallado y supresión pasos viciosos Estación de Benifaio – Almussafes	21.072 €
Y así hasta un total de 37 actuaciones por importe total de	1.321.688 €

AÑO 2014

➤ Adecuación instalaciones señalización para supresión P.N clase C en t.m Buñol (Línea C-3 Valencia-Utiel)	105.816 €
➤ Construcción cable energía A.T señalización en Estación de Benifaíó	6.035 €
➤ Reparación de vestuarios planta baja Edificio Zapadores, Estación Fuente de San Luís	10.797 €
El total de estas actuaciones por un importe de	122.648 €

AÑO 2013

➤ Sustitución de disyuntores extrarápidos y paneles mando feeders en SS/EE de Cullera y Xeraco	68.607 €
➤ Reparaciones urgentes en la SS/EE de Jefatura de Área de mantenimiento Valencia	45.958 €
➤ Montaje autovalvulas en Estaciones con Subestación, Xeraco, Vallada, Alzira, Benifaio, Silla, Valencia, Fuente de San Luís, Malvarrosa y Massalfassar	51.410 €
➤ Adecuación primera planta oficinas, Edificio Zapadores- Fuente de San Luís	107.666 €
➤ Adecuación de las instalaciones de señalización para supresión paso a nivel Clase C en Chiva (Línea C-3 de Valencia a Utiel)	144.568€
El total de estas 5 actuaciones asciende a un importe de	418.209€

AÑO 2012

➤ Adecuación de instalaciones para adaptación de longitudes vía de 750 mts en Centro logístico Valencia-Fuente de San Luís.	1.099.365 €
➤ Reparación patologías estructurales paso inferior estación ferroviaria Xátiva	37.375€
➤ Rehabilitación cables y canalizaciones Estación Benifaíó	132.112 €
➤ Rehabilitación juntas inductivas a el trayecto Algemesí- Catarroja- L'Alcudia	17.855 €
➤ Sustitución falsos techos en Valencia Nord.	48.214 €
➤ Protectores de escalera en pescantes y pórticos de señales. Ambito Gerencia Valencia.	48.214 €
➤ Obras de vallado perimetral y equipo de línea Alicante.	42.893 €
➤ Obras de sustitución hilo contacto en los 6 cantones en el tramo Pobla Llarga- Silla- La Encina – Valencia	52.020 €
➤ Rehabilitación cables circuitos de vía FTG'S tramo oropesa Vinaroz	72.046 €
➤ Sustitución de péndola de cable, soporte estabilizador de atirantado (P-21) en los tramos Sagunto-Moncófar y Las Palmas- Ulldecona.,	54.387 €
El total de estas 10 actuaciones ascienden a un importe de	1.694.491 €

AÑO 2011

➤ Proyecto y obras oficinas dirección de Renfe Operadora en estación Joaquín Sorolla	78.667 €
➤ Ídem Obra Civil, suministro e instalación de sistemas tecnológicos para el centro Integrado de festión de Operaciones de Valencia.	1.298.000 €
➤ Proyecto y obra instalación ascensor en Estación de Gandía	404.989 €
➤ Climatización y ventilación plantas 1ª y 3ª edificio Delegación Circulación Este en Valencia – Fuente de San Luis.	598.687 €
➤ Sustitución de aisladores de suspensión RT-65 en tramo Fuente de San Luis- Castellón	61.091 €
➤ Remodelación Edificio del Puesto de Mando (3ª planta) Valencia	194.435 €
➤ Modificación de Catenaria en estación de Benifaíó afectada por la supresión de pasos a nivel	192.218 €
➤ Instalación de nuevo enclavamiento electrónico en la estación de Algemessí	957.828 €
➤ Protección Cabinas enclavamiento Sagunto – Camí Real.	48.380 €
➤ Obras de Reforma interior Edificio C.T.C de de Fuente San Luis (Valencia)	342.133 €
➤ Obras de rehabilitación del Cerramiento del muro este de la Estación Valencia Nord	103.566 €
➤ Mejora de la Accesibilidad Estación Cocentaina (Línea Xátiva – Alcoi)	112.150 €
➤ Reforma y adaptación instalaciones zonas comunes Edificio Centro Formación Tecnológica de Valencia.	850.893 €
➤ Modificación Catenaria Estación de Nules	62.264 €
➤ Instalación de pararrayos autovalvulares en el Trayecto ancho ibérico La Encina-Alicante	92.533 €
➤ Rehabilitación de cables y canalizaciones en Estación de Benifaio	124.903 €
El total de estas 16 actuaciones, ascienden a un total de	5.522.637 €

AÑO 2010

➤ Redistribución de espacios y adaptación de aseos para personas con movilidad reducida y climatización Estación Oropesa (Castellón)	281.917 €
➤ Recreido de andenes, mejora de edificación e instalación de paso strail en Estación de Sax (Alicante)	218.740 €
➤ Obras implantación Centro de Seguridad (24 H) y las oficinas Delegación Valencia – Fuente de San Luis	773.333 €
➤ Recreido e iluminación de andenes, Rehabilitación Edificio viajeros y aparcamiento disuasorio en Estación Benigámim,	330.281 €
➤ Adecuación de andenes en Estación Montaverner	90.698 €
➤ Modificación instalaciones eléctricas de Iberdrola por la implantación de 3 pasos a nivel en Benifaio (Valencia)	95.000 €
➤ Instalación, señalización por supresión Paso a Nivel en Vallada, Alcudia Crespins y Montesa	60.000 €

➤ Obras de Construcción muro anclado con pilotes a pie de talud en el tramo Benicásim – Oropesa (Línea Valencia – Tarragona)	172.210 €
➤ Instalación de Catenaria para mantenimiento Serie 130, en taller material motor Valencia- Fuente San Luis	21.320 €
➤ Refuerzo de estribos en el puente pk-32/575 en el Rebollar- Buñol (Línea C-3 Utiel – San Isidro)	158.709 €
➤ Obras de adecuación de andenes de las vías 2-3-4 y 5 para su adaptación al tren CIVIS y personas con discapacidad o movilidad reducida en Valencia Nord.	465.333 €
➤ Sustitución de tramo metálico en el PK-32/575 por tablero de hormigón en el Rebollar – Buñol (línea C-3 Utiel – San Isidro)	148.053 €
➤ Implantación de placas KM/ HM entre Utiel y Buñol (línea C-3 entre San Isidro- Utiel)	66.360 €
➤ Proyecto de actualización y puesta en Servicio del C.T. de Alcalá de Xivert (Castellón)	387.376 €
➤ Fiabilidad de los sistemas centrales de gestión del Tren-Tierra del Puesto de mando de Valencia – Fuente San Luis	237.682 €
El total de estas 15 actuaciones, ascienden a un total de	3.507.012 €