

TRIBUNA LIBRE / OPINIÓN

Cercanías del núcleo Valencia/Alicante sigue sin inversiones... y el caos persiste

CERCANÍAS INFRAESTRUCTURAS



Foto: RENFE/ARCHIVO

26/08/2022 - Según datos procedentes de AIREF, Anuario del Ferrocarril 2021, Vía Libre, recopilados por la Cámara de Contratistas CV, mientras en la red de Alta Velocidad -AVE- se han invertido más de 63.900 millones de euros para transportar a unos 68 millones de viajeros (AVE y larga distancia), Cercanías Renfe transportó unos 437 millones de pasajeros y apenas se han invertido 4.100 millones de euros en el mismo periodo, una cantidad muy baja, y prácticamente nula en el último lustro (2017-2021).

Ello nos lleva a la siguiente paradoja, que a la vez muestra la ineficacia de la inversión pública ferroviaria.

	Viajeros transportados	t%	Inversión realizada	t%
Tren de Alta Velocidad: AVE y L.D	47'95 Millones	9'8 %	63.900 millones €	94 %
Trenes de CERCANÍAS	437'13 Millones	90'2 %	4.100 millones €	6 %
	485'08 Millones	100 %	68.000 millones €	100. %

Para transportar y atender a la movilidad en Alta Velocidad y Larga Distancia del 9,8 % de viajeros -que usan el ferrocarril- , hemos destinado aproximadamente el 94 % de la inversión, mientras que para atender a los viajeros de Cercanías que usan más del 90% de viajeros, destinamos tan solo el 6% de la inversión ferroviaria.

Además, los 4.100 millones de euros invertidos en Cercanías han estado fuertemente concentrados en los núcleos de Madrid, Barcelona, Cádiz, Asturias y Málaga, que han recibido el 81 % del total de la inversión, frente a los núcleos de Valencia/Alicante y Alicante/ Murcia –con 16’2 millones y 3’5 millones de usuarios respectivamente– (en conjunto 20 millones de viajeros), que ni siquiera figuran entre los cinco primeros núcleos que más recursos reciben, a pesar de que Valencia y su núcleo es el tercero del país por número de pasajeros, por detrás de Madrid y Barcelona.

Como constatamos, por las tablas que adjuntamos, el núcleo de Valencia/Alicante por su escasísima inversión, según destaca tanto AIREF como los datos recopilados por la Cámara de Contratistas de la CV, es uno de los más castigados por el continuo deterioro en la calidad del servicio, ya que, al perder puntualidad y fiabilidad, dos de las grandes fortalezas del transporte ferroviario de Cercanías metropolitanas, ha hecho que el viajero metropolitano abandone el uso de las Cercanías y vuelva o torne al vehículo a motor..., y todo ello ocurre precisamente, en un horizonte temporal en el que debe primar el transporte ferroviario ecológico, menos contaminante, más respetuoso con el medio ambiente, fiable en cuanto a índices de puntualidad y fiabilidad, menor siniestralidad y congestión, etc.

NÚCLEOS DE CERCANÍAS RENFE

Viajeros de cercanías Renfe 2019 por núcleos. Miles de viajeros. Últimos datos publicados.

Núcleos	2012	2019	Variación % 2012/2019
Madrid	231.114	253.650	9,75%
Barcelona	105.918	119.342	12,67%
Valencia	19.226	16.184	-15,82%
Málaga	9.168	11.848	29,23%
Sevilla	9.055	7.734	14,58%
Resto Núcleos			
Bilbao, San Sebastián, Asturias, Murcia, Cantabria, Zaragoza			
	35.355	28.374	19’74 %
Total	409.834	437.131	6,66%

De hecho, como se puede comprobar (en los últimos 7 años de los que oficialmente tenemos constancia), mientras Madrid y Barcelona han incrementado el número de viajeros transportados, en un 9,75 % y un 12,67% respectivamente, el núcleo de Valencia ha perdido nada menos que un 15,82 % (más de 3 millones de usuarios), que si los comparamos con los 23,86 millones de viajeros que lo utilizaron en 2008, en 10 años hemos perdido 7,67 millones de viajeros.

En todo ello ha influido las numerosas incidencias y cancelaciones de Cercanías en la Comunidad Valenciana por falta de inversiones, como venimos manifestando, y expondremos, así como las interferencias continuas y persistentes que para el tráfico de Cercanías ha supuesto la interminable y desacertada opción de la implementación del tercer hilo en el AVE Valencia-Castellón, fundamentalmente en la C-6 (Valencia-Sagunto-Castellón) y en menor medida en el C-1 (tramo Silla- Almussafes).

	2017	2015	2016	2018	2019 (*)
Circulaciones Programadas	155.442	147.108	151.158	157.736	159.155
Circulaciones anuladas	5.443	548	1.289	5.676	7.593
Índice de Incidencia (t%)	3,5 %	0,37 %	0,83 %	3,60 %	4,77 %

(*) Último año publicado

Incidencias que, según la ministra **Raquel Sánchez**, con el Plan Centinela de monitorización y el aumento de maquinistas (35 nuevas incorporaciones) ha disminuido a 80 las cancelaciones mensuales. Todo ello unido a la devolución exprés del precio del viaje, en caso de retraso. ¡Un éxito ministra! Cuando lo que queremos es viajar con puntualidad y comodidad.

Al escaso presupuesto destinado a las infraestructuras de Cercanías (núcleo de Valencia/Alicante) se añade la bajísima renovación del material ferroviario móvil cuya edad media es actualmente de 21 años, pero con una parte importante de trenes a punto de superar los 30 años, e incluso –según información fidedigna– con 11 trenes en la demarcación de Valencia-Murcia cercanos a los 40 años.

Es oportuno –haciendo una retrospectiva histórica– recordar el acto importante, celebrado el 17 de diciembre de 2017 en las instalaciones de ADIF-Font de Sant Lluís (Valencia), en la que el entonces ministro de Fomento, **Íñigo de la Serna**, del Gobierno (PP) de **Mariano Rajoy**, ante el President de la Generalitat **Ximo Puig**, altos cargos del Consell, presidentes de Adif y Renfe y organizaciones empresariales, se presentó el Plan de Cercanías 2017-2025 por un importe de 1.436 millones de euros que contemplaba una Inversión de ADIF en Infraestructura ferroviaria y adecuación de estaciones de 1.081,82 millones de euros (Valencia/Castellón: 958,96 millones) y Alicante 122,86 millones de euros, más una inversión de Renfe para la renovación de trenes hasta 2025 de 354 millones de euros.

Posteriormente, y ya con un Gobierno central del PSOE con **Pedro Sánchez**, el 5 de febrero 2020 el ministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana **José Luis Ábalos** (PSOE), en el acto de inauguración del II Encuentro Transversal Observatorio de la Vivienda 2030 –en el recinto Feria Valencia– anunció una reunión de seguimiento de Cercanías para el 14 de febrero 2020, a fin de potenciar las Cercanías en la zona Valencia/Murcia. Se tuvo la reunión anunciada, y tras ella, parodiando a **Miguel de Cervantes** en su soneto *Al título del Rey Felipe II*, "caló el chapeo, requirió la espada, miró al soslayo, fuese y no hubo nada". Solo hubo promesas para mayor dotación de personal y compensación con devolución del importe del billete, cada vez que se produjeran retrasos superiores a los 15 minutos sobre el tiempo estipulado.

Siguen los cambios ministeriales y los problemas subsisten. La nueva Presidenta de ADIF, **María Luisa Domínguez González** (ICCP-1993) y anteriormente directora general de Planificación Estratégica y Proyectos de ADIF, nombrada por la nueva ministra del MITMA Raquel Sánchez

Jiménez (12 de julio 2021), nos comunica aquí en Valencia –en la presentación del proyecto Canal de Acceso Sur (3ª fase) en presencia del conseller **Arcadi España**, del comisionado para el Corredor Mediterráneo **Josep Vicent Boira** y el delegado de Relaciones Institucionales de Renfe y Coordinador de Cercanías **Juan Carlos Fulgencio**– que para el 1er Trimestre 2022 presentará un Plan de Cercanías para Valencia: "No se trata de un nuevo Plan, ya que lo que se presentó en Dic-2017 por el PP (Íñigo de la Serna) no era, en verdad, un Plan, era un simple Programa de necesidades de inversión", sin respaldo económico del Ministerio de Hacienda.

Ahora, afirmó textualmente, y fruto del Convenio Marco, que el 26/07/2021 se firmó entre ADIF.AV; ADIF y Mº de Hacienda, ambas entidades públicas recibirán en el periodo 2021-2025, más de 12.700 M€ (ADIF = 8.747 M€ y ADIF.AV = 4.017 M€) de los cuales, a través de los fondos europeos: Mecanismo de Recuperación y Resiliencia (MRR), se aplicarán 2.539 M€ para ADIF y 2.154 para ADIF.AV... ¿Será en verdad, esta vez, que a Cercanías Valencia/ Murcia, se le dota de inversiones necesarias?

Queremos dejar constancia que reiteradamente, y ya han pasado tres ministros y cuatro presidentes/as de ADIF, se ha incumplido con las obligaciones y compromisos presupuestarios de Cercanías Valencia.

A continuación exponemos más pormenorizadamente -con datos que hemos venimos recabando en la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana- las inversiones/contratos de Consultoría y Contratos de Obras, que a fecha de hoy ya finalizado el primer Semestre del 2022, se han producido:

•	<u>Obras adjudicadas en proceso de Ejecución</u>	
➤	<u>Línea de Cercanías C-1 (Valencia-Cullera-Oliva)</u>	80,772 M€
➤	<u>Línea de Cercanías C-2 (Valencia- Xàtiva-Moixent y Xàtiva – Alcoi)</u>	150,766 M€
➤	<u>Líneas de Cercanías C-3 (Valencia-Buñol-Utiel); Cercanías C-5 (Valencia-Sagunto-Caudiel) y Cercanías C-6 (Valencia-Castellón)</u>	0,00 €
	SUMAN	213,558 M€
•	<u>Trabajos de Consultoría (redacción de proyectos)</u>	
➤	<u>Línea de Cercanías C-1</u>	1,612 M€
➤	<u>Línea de Cercanías C-2 i/Xàtiva – Alcoy</u>	0,867 M€
➤	<u>Línea de Cercanías C-3</u>	13,934 M€
	SUMAN	16,413 M€
•	<u>Suministro de materiales (balasto, vías, traviesas, etc) por cuenta de ADIF</u>	
•	Suministro de aparatos de vía, Balasto, Traviesas <u>monoblock</u> , carril etc. para Cercanías (6)	42,087 M€
	SUMAN	42,087 M€

Luego la inversión ya comprometida, transcurridos cinco años y medio de la vigencia del Plan (2017-2025) y a otros tres años y medio de su vencimiento, asciende a (s.e.u.o) un total de 272,058 M€ que representa 19% de los 1.436 M€ que supone la inversión total.

Solamente dos pinceladas del caos: ADIF el 12/06/2019 adjudicó a los Consultores SERS Engineering & Fulcrum por 1.032.340 € y plazo de redacción 18 meses la redacción del Proyecto de Construcción y Declaración de Impacto Ambiental para la Duplicación de la línea ferroviaria C-1 Tramo Cullera–Gandía (Tren de la Costa) incluida la vía y electrificación. Debería haberse entregado el Proyecto no más tarde de junio 2021. Pues bien, el 3 de diciembre 2021 la DG de Conservación y Mantenimiento de ADIF hace público que el contrato se ha rescindido con la Ingeniería, pues al haber integrado conjuntamente el Estudio Ambiental de este tramo Cullera–Gandía (duplicación) con el nuevo trazado del futuro Tren de la Costa (Gandía-Oliva-Denia), hay tantísimas alegaciones, alternativas y discrepancias entre los ayuntamientos y grupos ecologistas sobre el Tren de la Costa (Gandía-Oliva-Verger-Denia) que "no se le ve el final". Hay que desglosar ambos proyectos y no hipotecar el primero!! De ahí que se haya decidido avanzar, sacando a licitación separadamente la supresión de unos tres pasos a nivel de esta línea 344 -C1. Y seguimos, tras tres años a la espera del Estudio de Impacto Ambiental por parte del Ministerio de Transición Ecológica (MITER).

¡Es Evidente que el problema de Cercanías en la Comunidad Valenciana es un verdadero caos, que se viene produciendo, independientemente del color político en el Gobierno central (PP o PSOE tras tres años de gobierno) y que ha expulsado al 35 % de viajeros, anteriormente usuarios, y que hay que resolver. Es más, se verán agravadas estas deficiencias ante la medida tomada por el Gobierno de bonos gratuitos para Renfe Cercanías en el periodo 1 septiembre- 31 de diciembre de 2022, al persistir las carencias de material móvil (trenes), falta de dotación de personal (maquinistas, revisores, sobrestantes etc.) Quizás veamos estampas como los trenes de Pakistán e India.

Manuel Miñés es director de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana