

Movilidad sostenible ante un transporte ineficiente

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

El Consejo de Ministros aprobó el pasado 13 de diciembre el proyecto de Ley de Movilidad Sostenible que será remitido a las Cortes para su tramitación y aprobación el primer trimestre de 2023, cumpliendo así con uno de los objetivos del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia (PRTR) y comprometidos para recibir los fondos Next Generation. No en vano en nuestro país, el 27 % de las emisiones de gases de efecto invernadero proceden del transporte, suponiendo cinco puntos más que la media europea. Consecuentemente la movilidad en nuestro país, 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, tan fundamental y obligatorio 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. Sin obviar, la importancia estratégica del transporte de mercancías, sustento de la actividad económica del país.

Limpia y saludable: Dado que el transporte 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 «uso forzoso» del vehículo privado tanto en el ámbito urbano, el periurbano y/o metropolitano, aportando soluciones de mo-

vilidad 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» en estaciones, en origen... y en las periferias de las ciudades (Nodos de transferencias).

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 la infraestructura y administraciones 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 nece-

sidad 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?... sólo 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 (By-Pass con 67.200 vehículos al día, V-30 con 139.700, A-3 con 63.000, Pista de Silla con 126.500, entre otras).

Cercanías Renfe, mientras en Madrid y Barcelona, por ejemplo, entre 2012 a 2019 (no consideramos el 2020 por estar afectados por el Covid) tuvieron un incremento de personas del +9,75 % y +12,67 % respectivamente, mientras Cercanías Renfe Núcleo de Valencia/Alicante tuvieron una pérdida de usuarios del -17,88 %... Con 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 de 2017 por el entonces ministro Íñigo de la Serna, que cifraba las necesidades de inversión (2017-2025) en 1.436 millones de euros, a día de hoy, transcurridos 5 años, sólo están comprometidos 250 (un 17,25%).

En cuanto a la ampliación de Metro de Valencia, con el proyecto de las prolongaciones de la Línea 10 entre la avenida del Saler y el marítimo; de Nazaret al Edificio del Reloj; y de la avenida Antonio Ferrándis al Hospital La Fe, estamos todavía a falta de finalizar esos proyectos, hasta mitad de 2023 y sin asignación presupuestaria ni posibilidad de acceder (por lentitud e ineficacia) a los Fondos Europeos Next Generation, y ante una deuda de la Generalitat Valenciana de 54.820 millones de euros (10.611 euros por habitante), un 208% superior a Madrid y un 161 % más que la media de las autonomías. Es urgente e imprescindible realizar firmes mejoras de gestión.



ALEX SASKEVICH