

# Suspensio en Cercanías

MANUEL MIÑÉS MUÑOZ

Director-gerente de la Cámara de Contratistas de la Comunidad Valenciana

El autor repasa un servicio ferroviario de calidad actualmente muy deficiente pero imprescindible para alcanzar los Objetivos de Desarrollo Sostenible

**N**uestro país asumió en 2015 el compromiso en las Naciones Unidas, junto a otros 193 Jefes de Estado y de Gobierno, de cumplir en los próximos diez años los 17 objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) contenidos en la Agenda 2030. Estos objetivos no se consiguen luciendo un pin en la solapa ni con simples declaraciones y buenas intenciones. se consiguen trabajando. Las empresas, una vez más, ofrecemos nuestra colaboración para cumplirlos.

En cuanto a movilidad, tenemos dos asignaturas pendientes:

La ampliación de la dársena Norte del Puerto de Valencia, ligada a la movilidad de mercancías, export/import, barco/ferrocarril/corredor mediterráneo, camión solamente ligado a la corta distancia y transporte de proximidad. Valencia Port, que entre enero y noviembre de 2021 ya ha superado los 5.161.440 TEUs (contenedor estándar de 20 pies), que supone exportar a un ritmo diario de 3.000 unidades e importar 2.275, nos llevará a alcanzar un tráfico superior al 7% sobre el 2019 (año prepandemia) y consolidarnos como el cuarto puerto europeo, tras Rotterdam, Amberes y Hamburgo. Para consolidar y mantener este liderazgo, de la mano de la ampliación de la terminal Norte, necesitamos dotarle de movilidad descarbonizada, conectándola con la máxima celeridad en ancho estándar al corredor mediterráneo.

Cercanías (Rodalies), que afecta a la movilidad de las personas. Como muy bien queda definido en la Agenda 2030, es un derecho ciudadano, tan necesario satisfacer como la educación, sanidad, justicia, derechos y libertades.

El Desarrollo Sostenible (ODS-3) Salud y Bienestar, obliga a reducir a la mitad las muertes y lesiones por accidentes de tráfico. El ODS-9 Industria Innovación&Infraestructuras nos compromete a fomentar las infraestructuras regionales de viajeros, el transporte ferroviario de mer-

cancías y las conexiones ferropuertarias y logísticas. Y finalmente, con el ODS-11 Ciudades y Comunidades Sostenibles, nos comprometemos a garantizar un transporte público seguro, asequible, accesible y sostenible, máxime cuando están aflorando tendencias que van a complicar cada vez más nuestra movilidad urbana, ante el crecimiento de la población en las conurbaciones metropolitanas y el impacto de la disrupción tecnológica en nuestros hábitos de movilidad. La propia UE cuantifica el coste de los atascos en España en unos 5.500 millones de euros cada año. En Valencia, según datos aportados por la Consellería de Política Territorial, Obras Públicas y Movilidad, cada habitante del área metropolitana dedica que cada año unas 216 horas -9 días completos/año- en desplazamientos. Todo ello nos muestran una serie de evidencias:

1ª La movilidad ferroviaria de Cercanías o metropolitana contribuye a disminuir la contaminación ambiental y la descarbonización de las conurbaciones y centros neurálgicos de las ciudades. Además, tiene una bajísima siniestralidad, frente al automóvil.

2ª Un convoy o composición ferroviaria de Cercanías posee una capacidad de transporte de viajeros infinitamente ma-

yor que un autobús y equivale a decenas y decenas de automóviles que desplazaríamos de las carreteras, muchos de los cuales transportan a un solo viajero.

3ª Su desarrollo en amplitud y ramificación, su interconexión con FGV -en el caso valenciano-, su incremento de frecuencias (duplicidad de vías, enclavamientos, telecomunicación, automatización, etc.) permitiría impulsar mejores prestaciones e intermodalidad con otros modos de transporte.

4ª Finalmente nos ayudaría a reducir la saturación, las pérdidas de tiempo y los excesos de emisión de CO2. A través de la V-31 (Pista de Silla), la V-21 (acceso a Puzol), A-3 (Acceso Avda. del Cid), CV-36 (Autovía de Torrent), V-35 (Autovía Ademuz) etc. acceden a Valencia ciudad 700.000 vehículos/día. Esto es insostenible tanto en términos económicos como en términos medioambientales. Es imprescindible potenciar seriamente y darle un impulso firme y decidido al transporte ferroviario de Cercanías. Y para captar nuevos usuarios, además de recuperar los perdidos (en los últimos 10 años han abandonado un 35% el tren por su mal servicio, circulaciones anuladas, impuntualidad trenes y vagones obsoletos, etc.) debemos ofrecerles eficacia, seguridad y fiabilidad en frecuencias y horarios. Y todo ello acompañado de parkings disuasorios (gratuitos y seguros) junto a las estaciones. Y parkings disuasorios también en las periferias de las ciudades, y a partir de ahí en autobús público -lanzadera, eléctrica/ híbrido no contaminante- trasladarse al centro urbano/comercial.

Del Plan de Cercanías 2017-2025, frente a los 1.125 millones de inversión previstos, transcurridos ya cinco años, las obras finalizadas representaban tan solo el 8'2% (91 millones) y las en ejecución el 14'7% (161 millones). Con estas cifras no podemos presentarnos ante la sede de las Naciones Unidas a defender nuestro compromiso con la movilidad. Nos expulsarían del club.



J.SIGNES