



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

En septiembre de 2015 distintas autoridades afectadas e implicadas en la línea ferroviaria C- 3 (València- Camporrobles) rubricaron la denominada Declaración de Xirivella, que decía lo siguiente:

Mejorar sustancialmente la movilidad de los ciudadanos a través de la mejora de la seguridad y la integración del ferrocarril en el medio urbano, potenciar el transporte de pasajeros por ferrocarril, aprovechando las enormes ventajas que ofrece, como la descongestión del tráfico por carretera, menor coste económico y menor contaminación medioambiental, ha sido un objetivo común a todos los planes de infraestructuras de las últimas décadas.

En este sentido, los servicios de cercanías están llamados a convertirse en los elementos centrales de la conformación de los espacios metropolitanos valencianos, de forma que permitan generar nuevas oportunidades alrededor de los grandes polos multimodales, al propio tiempo que la mejora de esta red facilitaría el asumir excedentes de capacidad en las líneas convencionales.

La mejora de estos servicios de cercanías cobran especial importancia cuando en determinadas poblaciones, como ocurre en muchas de la línea C- 3 desde Valencia hasta Bunyol, el servicio ferroviario de cercanías constituye el elemento más importante de vertebración y movilidad para los ciudadanos. Esta infraestructura cuenta con una población potencialmente usuaria directa de más 160.000 personas,

a la que hay que añadir la procedente de los polígonos industriales colindantes y la generada por eventos de afluencia masiva alrededor del Circuito Ricardo Tormo, la Tomatina de Bunyol o la Feria del Embutido de Requena.

El origen de la línea se remonta al día 31 de julio de 1883 fecha en la que, en plena feria de julio, partía desde la Estación del Norte de Valencia el primer tren con destino a Bunyol. Primero que circulaba por la línea férrea que habían financiado la banca regional y un grupo de empresarios para conectar por tren los municipios de esta comarca del interior con la capital.

Otras localidades como Chiva o Cheste se incorporaban a la red férrea valenciana mientras se extiende el tendido férreo por Requena, Utiel y Camporrobles hasta que en 1885 se puso en funcionamiento el ferrocarril Madrid- Cuenca- Valencia completo. Tras la Riada de 1957 la aplicación del Plan Sur obligó a desviar la línea hacia el sur junto con la línea Valencia- Liria para girar hacia el oeste en paralelo al nuevo cauce y atravesarlo, y alcanzar su trama actual. Fruto de esta modificación fue incorporada en 1969 la Estación de Vara de Quart.

En 1992 la línea pasó a formar parte de la red de Cercanías Valencia, con la denominación actual, y contaba con las estaciones de Valencia- Nord, Vara de Quart, Aldaia, Loriguilla- llano (ahora Loriguilla- REVA), Cheste, Chiva, Bunyol, Venta Mina, Siete Aguas, El Rebollar, Requena, San Antonio de Requena y Utiel. A finales de los 90 se construyó la estación de Xirivella- Alqueries al sur de este municipio.

En 2008, con motivo de las obras del acceso de la línea de alta velocidad Madrid- Comunidad Valenciana a Valencia, entró en servicio la estación de València- Sant Isidre en sustitución de la de Vara de Quart, y en abril fue suprimida la parada de Valencia- Nord, debido a la interrupción de la circulación ferroviaria.

En diciembre de 2010, terminaron las obras de acceso del AVE y muchos viajeros esperaban que se restituyera el inicio y fin de la línea en la Estación del Norte pero no fue así. En mayo de 2013 se licitaron las obras de conexión con la Estación de Valencia- Fuente San Luis, obras que se anunciaron como la solución para el regreso de convoyes a la Estación del Norte. Durante el último año numerosos anuncios tanto del ministerio de Fomento, como de la Gerencia de Rodalies de Valencia, marcaban plazos y la inmediata restitución de la llegada de trenes a la Estación del Norte, circunstancia que no se ha producido hasta la fecha.

Es cierto, que los últimos gobiernos de España han propuesto planes que han incluido la mejora, duplicación y electrificación de la C3 sin demasiado éxito en su ejecución. Así en el PIT (Plan infraestructuras de Transporte. 2000- 2007) el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. 2005- 2020) o el PITVI (Plan de infraestructuras de transporte i Vivienda 2012- 2024) se han incluido previsiones específicas de modernización de la línea C- 3.

Asimismo se han implementado algunas medidas para una mejor coordinación de Cercanías con el resto de transporte metropolitano, metro, bus, etc. Pero todavía nos encontramos muy lejos de conseguir objetivos satisfactorios para la ciudadanía y , en algunos casos, se sufren además las consecuencias de la llegada de la Alta Velocidad que a día de hoy no se han resuelto, y que sin ningún tipo de dudas han propiciado un abandono progresivo y notorio de usuarios. Bien sea por los

inconvenientes de movilidad generados, el incremento de los tiempos de viaje, menores frecuencias de paso, el disuasorio precio de los títulos o la ausencia de integración tarifaria metropolitana.

Determinadas cuestiones como la ausencia de un contrato- programa y la desaparición de la Agencia de Movilidad han agravado todavía más esta situación al no existir elementos dedicados a la coordinación permanente y a la evaluación continua de la eficacia de las políticas de movilidad.

Conscientes de la importancia que las líneas de cercanías juegan en la vertebración de las ciudades y por tanto en la igualdad de oportunidades de los ciudadanos y ciudadanas, y de que la solución a los problemas del sistema de transporte de cercanías requiere de la acción concertada de todas las Administraciones Públicas, los alcaldes y alcaldesas de las poblaciones de Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Bunyol, Camporrobles, Cheste, Chiva, Loriguilla, Requena, Siete Aguas, y Utiel, nos reunimos en Xirivella para hacer la siguiente declaración:

- Exigimos la Creación de un Ente Regulador del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo cuyos objetivos prioritarios son :

La planificación de infraestructuras y servicios

El establecimiento de relaciones con los operadores de transporte colectivo

La elaboración de un marco de tarifas común y la definición del sistema de integración tarifaria

- Reclamamos todas las inversiones previstas para la línea C3 diseñadas en los distintos planes estatales, especialmente la ejecución de las previsiones del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020, cuyo protocolo de actuación fue firmado por el Gobierno Valenciano y El Ministerio de Fomento en abril de 2010. De las que por urgentes destacamos las siguientes:

Aumento de la frecuencia mediante la electrificación y vía doble de la línea

Construcción de estaciones contempladas

Adecuación de todas las estaciones.

Integrar en la línea C3 el apeadero de Las Cuevas de Utiel y la estación de Camporrobles

Que se restablezca el servicio de apeadero en Siete Aguas Intermodalidad con la red de Metro

Que se realice la inversión necesaria para mejorar la infraestructura

ferroviaria que permita reducir los tiempos de trayectos, especialmente desde Bunyol hasta Camporrobles.

Llegada inmediata a la Estación del Norte

Mejora de la accesibilidad para personas con movilidad reducida Obtención de la

certificación UNE- EN 13816 (Calidad en el servicio de transporte Público de viajeros)

- Solicitar al Gobierno de la Generalitat Valenciana que inicie los trámites necesarios para que el Estado le ceda las competencias en la gestión de RENFE Cercanías en la Comunidad Valenciana

Xirivella a 29 de Septiembre de 2015.

Elvira García, Alcaldesa de Alaquàs
Gabriel Mata, Alcalde de Camporrobles
Manuel Cervera, Alcalde de Loriguilla
Fernando Benlliure, Alcalde de Utiel
Guillermo Luján, Alcalde de Aldaia
José Morell, Alcalde de Cheste
Mario Sánchez, Alcalde de Requena
Rafa Pérez Alcalde de Bunyol
Emilio Morales, Alcalde de Chiva
Santiago Mas, Alcalde de Siete Aguas
Michel Montaner, Alcalde de Xirivella

En este sentido este senador pide conocer:

- ¿Cuál ha sido la evolución en el número de pasajeros de la línea C- 3 desde la firma de la Declaración de Xirivella hasta la actualidad?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 17/06/2020 18:56 Ref.Electrónica: 107429 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/18264 y 18265

17/06/2020

37978 y 37979

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que en el período comprendido entre octubre de 2015 y mayo de 2020, la puntualidad acumulada de la línea C-3 del núcleo de Cercanías de Valencia ha sido del 91,16%.

La evolución del número de viajeros de la misma línea en el período solicitado ha sido la siguiente:

Núcleo Cercanías	Línea	Año	Subidos (en miles)	Bajados (en miles)
Valencia	C-3 Valencia - Utiel	2015 ⁽¹⁾	227,4	227,7
		2016	632,6	1.010,2
		2017	907,0	1.016,7
		2018	807,8	805,4
		2019	873,2	872,6
		2020 ⁽²⁾	179,6	179,7

(1) 1/10/2015 a 31/12/2015

(2) 1/01/2020 a 31/05/2020

Madrid, 22 de septiembre de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

En septiembre de 2015 distintas autoridades afectadas e implicadas en la línea ferroviaria C- 3 (València- Camporrobles) rubricaron la denominada Declaración de Xirivella, que decía lo siguiente:

Mejorar sustancialmente la movilidad de los ciudadanos a través de la mejora de la seguridad y la integración del ferrocarril en el medio urbano, potenciar el transporte de pasajeros por ferrocarril, aprovechando las enormes ventajas que ofrece, como la descongestión del tráfico por carretera, menor coste económico y menor contaminación medioambiental, ha sido un objetivo común a todos los planes de infraestructuras de las últimas décadas.

En este sentido, los servicios de cercanías están llamados a convertirse en los elementos centrales de la conformación de los espacios metropolitanos valencianos, de forma que permitan generar nuevas oportunidades alrededor de los grandes polos multimodales, al propio tiempo que la mejora de esta red facilitaría el asumir excedentes de capacidad en las líneas convencionales.

La mejora de estos servicios de cercanías cobran especial importancia cuando en determinadas poblaciones, como ocurre en muchas de la línea C- 3 desde Valencia hasta Bunyol, el servicio ferroviario de cercanías constituye el elemento más importante de vertebración y movilidad para los ciudadanos. Esta infraestructura cuenta con una población potencialmente usuaria directa de más 160.000 personas, a la que hay que añadir la procedente de los polígonos industriales colindantes y la generada por eventos de afluencia masiva alrededor del Circuito Ricardo Tormo, la Tomatina de Bunyol o la Feria del Embutido de Requena.

El origen de la línea se remonta al día 31 de julio de 1883 fecha en la que, en plena feria de julio, partía desde la Estación del Norte de Valencia el primer tren con

destino a Bunyol. Primero que circulaba por la línea férrea que habían financiado la banca regional y un grupo de empresarios para conectar por tren los municipios de esta comarca del interior con la capital.

Otras localidades como Chiva o Cheste se incorporaban a la red férrea valenciana mientras se extiende el tendido férreo por Requena, Utiel y Camporrobles hasta que en 1885 se puso en funcionamiento el ferrocarril Madrid- Cuenca- Valencia completo. Tras la Riada de 1957 la aplicación del Plan Sur obligó a desviar la línea hacia el sur junto con la línea Valencia- Liria para girar hacia el oeste en paralelo al nuevo cauce y atravesarlo, y alcanzar su trama actual. Fruto de esta modificación fue incorporada en 1969 la Estación de Vara de Quart.

En 1992 la línea pasó a formar parte de la red de Cercanías Valencia, con la denominación actual, y contaba con las estaciones de Valencia- Nord, Vara de Quart, Aldaia, Loriguilla- Ilano (ahora Loriguilla- REVA), Cheste, Chiva, Bunyol, Venta Mina, Siete Aguas, El Rebollar, Requena, San Antonio de Requena y Utiel. A finales de los 90 se construyó la estación de Xirivella- Alqueries al sur de este municipio.

En 2008, con motivo de las obras del acceso de la línea de alta velocidad Madrid- Comunidad Valenciana a Valencia, entró en servicio la estación de València- Sant Isidre en sustitución de la de Vara de Quart, y en abril fue suprimida la parada de Valencia- Nord, debido a la interrupción de la circulación ferroviaria.

En diciembre de 2010, terminaron las obras de acceso del AVE y muchos viajeros esperaban que se restituyera el inicio y fin de la línea en la Estación del Norte pero no fue así. En mayo de 2013 se licitaron las obras de conexión con la Estación de Valencia- Fuente San Luis, obras que se anunciaron como la solución para el regreso de convoyes a la Estación del Norte. Durante el último año numerosos anuncios tanto del ministerio de Fomento, como de la Gerencia de Rodalies de Valencia, marcaban plazos y la inmediata restitución de la llegada de trenes a la Estación del Norte, circunstancia que no se ha producido hasta la fecha.

Es cierto, que los últimos gobiernos de España han propuesto planes que han incluido la mejora, duplicación y electrificación de la C3 sin demasiado éxito en su ejecución. Así en el PIT (Plan infraestructuras de Transporte. 2000- 2007) el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. 2005- 2020) o el PITVI (Plan de infraestructuras de transporte i Vivienda 2012- 2024) se han incluido previsiones específicas de modernización de la línea C- 3.

Asimismo se han implementado algunas medidas para una mejor coordinación de Cercanías con el resto de transporte metropolitano, metro, bus, etc. Pero todavía nos encontramos muy lejos de conseguir objetivos satisfactorios para la ciudadanía y , en algunos casos, se sufren además las consecuencias de la llegada de la Alta Velocidad que a día de hoy no se han resuelto, y que sin ningún tipo de dudas han propiciado un abandono progresivo y notorio de usuarios. Bien sea por los inconvenientes de movilidad generados, el incremento de los tiempos de viaje, menores frecuencias de paso, el disuasorio precio de los títulos o la ausencia de integración tarifaria metropolitana.

Determinadas cuestiones como la ausencia de un contrato- programa y la desaparición de la Agencia de Movilidad han agravado todavía más esta situación al

no existir elementos dedicados a la coordinación permanente y a la evaluación continua de la eficacia de las políticas de movilidad.

Conscientes de la importancia que las líneas de cercanías juegan en la vertebración de las ciudades y por tanto en la igualdad de oportunidades de los ciudadanos y ciudadanas, y de que la solución a los problemas del sistema de transporte de cercanías requiere de la acción concertada de todas las Administraciones Públicas, los alcaldes y alcaldesas de las poblaciones de Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Bunyol, Camporrobles, Cheste, Chiva, Loriguilla, Requena, Siete Aguas, y Utiel, nos reunimos en Xirivella para hacer la siguiente declaración:

- Exigimos la Creación de un Ente Regulador del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo cuyos objetivos prioritarios son :

La planificación de infraestructuras y servicios

El establecimiento de relaciones con los operadores de transporte colectivo

La elaboración de un marco de tarifas común y la definición del sistema de integración tarifaria

- Reclamamos todas las inversiones previstas para la línea C3 diseñadas en los distintos planes estatales, especialmente la ejecución de las previsiones del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020, cuyo protocolo de actuación fue firmado por el Gobierno Valenciano y El Ministerio de Fomento en abril de 2010. De las que por urgentes destacamos las siguientes:

Aumento de la frecuencia mediante la electrificación y vía doble de la línea

Construcción de estaciones contempladas

Adecuación de todas las estaciones.

Integrar en la línea C3 el apeadero de Las Cuevas de Utiel y la estación de Camporrobles

Que se restablezca el servicio de apeadero en Siete Aguas Intermodalidad con la red de Metro

Que se realice la inversión necesaria para mejorar la infraestructura

ferroviaria que permita reducir los tiempos de trayectos, especialmente desde Bunyol hasta Camporrobles.

Llegada inmediata a la Estación del Norte

Mejora de la accesibilidad para personas con movilidad reducida Obtención de la certificación UNE- EN 13816 (Calidad en el servicio de transporte Público de viajeros)

- Solicitar al Gobierno de la Generalitat Valenciana que inicie los trámites necesarios para que el Estado le ceda las competencias en la gestión de RENFE Cercanías en la Comunidad Valenciana

Xirivella a 29 de Septiembre de 2015.

Elvira García, Alcaldesa de Alaquàs

Gabriel Mata, Alcalde de Camporrobles

Manuel Cervera, Alcalde de Loriguilla

Fernando Benlliure, Alcalde de Utiel

Guillermo Luján, Alcalde de Aldaia

José Morell, Alcalde de Cheste
Mario Sánchez, Alcalde de Requena
Rafa Pérez Alcalde de Bunyol
Emilio Morales, Alcalde de Chiva
Santiago Mas, Alcalde de Siete Aguas
Michel Montaner, Alcalde de Xirivella

En este sentido este senador pide conocer:

- ¿Cuál ha sido el número de convoyes de la línea C- 3 que han sido anulados o que han llegado tarde desde la firma de la Declaración de Xirivella hasta la actualidad?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 17/06/2020 18:54 Ref.Electrónica: 107428 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/18264 y 18265

17/06/2020

37978 y 37979

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

En relación con el asunto interesado, se señala que en el período comprendido entre octubre de 2015 y mayo de 2020, la puntualidad acumulada de la línea C-3 del núcleo de Cercanías de Valencia ha sido del 91,16%.

La evolución del número de viajeros de la misma línea en el período solicitado ha sido la siguiente:

Núcleo Cercanías	Línea	Año	Subidos (en miles)	Bajados (en miles)
Valencia	C-3 Valencia - Utiel	2015 ⁽¹⁾	227,4	227,7
		2016	632,6	1.010,2
		2017	907,0	1.016,7
		2018	807,8	805,4
		2019	873,2	872,6
		2020 ⁽²⁾	179,6	179,7

(1) 1/10/2015 a 31/12/2015

(2) 1/01/2020 a 31/05/2020

Madrid, 22 de septiembre de 2020



PREGUNTA ESCRITA

(Artículo 160 del Reglamento del Senado)

AUTOR: MULET GARCÍA, CARLES (GPIC)

D. CARLES MULET GARCÍA, Senador designado por las Corts Valencianes, del GRUPO PARLAMENTARIO IZQUIERDA CONFEDERAL (ADELANTE ANDALUCÍA, MÁS PER MALLORCA, MÁS MADRID, COMPROMÍS, GEROA BAI Y CATALUNYA EN COMÚ PODEM), al amparo de lo previsto en los artículos 160 y 169 del Reglamento de la Cámara, presenta la siguiente pregunta con respuesta escrita:

En septiembre de 2015 distintas autoridades afectadas e implicadas en la línea ferroviaria C- 3 (València- Camporrobles) rubricaron la denominada Declaración de Xirivella, que decía lo siguiente:

Mejorar sustancialmente la movilidad de los ciudadanos a través de la mejora de la seguridad y la integración del ferrocarril en el medio urbano, potenciar el transporte de pasajeros por ferrocarril, aprovechando las enormes ventajas que ofrece, como la descongestión del tráfico por carretera, menor coste económico y menor contaminación medioambiental, ha sido un objetivo común a todos los planes de infraestructuras de las últimas décadas.

En este sentido, los servicios de cercanías están llamados a convertirse en los elementos centrales de la conformación de los espacios metropolitanos valencianos, de forma que permitan generar nuevas oportunidades alrededor de los grandes polos multimodales, al propio tiempo que la mejora de esta red facilitaría el asumir excedentes de capacidad en las líneas convencionales.

La mejora de estos servicios de cercanías cobran especial importancia cuando en determinadas poblaciones, como ocurre en muchas de la línea C- 3 desde Valencia hasta Bunyol, el servicio ferroviario de cercanías constituye el elemento más importante de vertebración y movilidad para los ciudadanos. Esta infraestructura cuenta con una población potencialmente usuaria directa de más 160.000 personas, a la que hay que añadir la procedente de los polígonos industriales colindantes y la generada por eventos de afluencia masiva alrededor del Circuito Ricardo Tormo, la Tomatina de Bunyol o la Feria del Embutido de Requena.

El origen de la línea se remonta al día 31 de julio de 1883 fecha en la que, en plena feria de julio, partía desde la Estación del Norte de Valencia el primer tren con

destino a Bunyol. Primero que circulaba por la línea férrea que habían financiado la banca regional y un grupo de empresarios para conectar por tren los municipios de esta comarca del interior con la capital.

Otras localidades como Chiva o Cheste se incorporaban a la red férrea valenciana mientras se extiende el tendido férreo por Requena, Utiel y Camporrobles hasta que en 1885 se puso en funcionamiento el ferrocarril Madrid- Cuenca- Valencia completo. Tras la Riada de 1957 la aplicación del Plan Sur obligó a desviar la línea hacia el sur junto con la línea Valencia- Liria para girar hacia el oeste en paralelo al nuevo cauce y atravesarlo, y alcanzar su trama actual. Fruto de esta modificación fue incorporada en 1969 la Estación de Vara de Quart.

En 1992 la línea pasó a formar parte de la red de Cercanías Valencia, con la denominación actual, y contaba con las estaciones de Valencia- Nord, Vara de Quart, Aldaia, Loriguilla- Ilano (ahora Loriguilla- REVA), Cheste, Chiva, Bunyol, Venta Mina, Siete Aguas, El Rebollar, Requena, San Antonio de Requena y Utiel. A finales de los 90 se construyó la estación de Xirivella- Alqueries al sur de este municipio.

En 2008, con motivo de las obras del acceso de la línea de alta velocidad Madrid- Comunidad Valenciana a Valencia, entró en servicio la estación de València- Sant Isidre en sustitución de la de Vara de Quart, y en abril fue suprimida la parada de Valencia- Nord, debido a la interrupción de la circulación ferroviaria.

En diciembre de 2010, terminaron las obras de acceso del AVE y muchos viajeros esperaban que se restituyera el inicio y fin de la línea en la Estación del Norte pero no fue así. En mayo de 2013 se licitaron las obras de conexión con la Estación de Valencia- Fuente San Luis, obras que se anunciaron como la solución para el regreso de convoyes a la Estación del Norte. Durante el último año numerosos anuncios tanto del ministerio de Fomento, como de la Gerencia de Rodalies de Valencia, marcaban plazos y la inmediata restitución de la llegada de trenes a la Estación del Norte, circunstancia que no se ha producido hasta la fecha.

Es cierto, que los últimos gobiernos de España han propuesto planes que han incluido la mejora, duplicación y electrificación de la C3 sin demasiado éxito en su ejecución. Así en el PIT (Plan infraestructuras de Transporte. 2000- 2007) el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. 2005- 2020) o el PITVI (Plan de infraestructuras de transporte i Vivienda 2012- 2024) se han incluido previsiones específicas de modernización de la línea C- 3.

Asimismo se han implementado algunas medidas para una mejor coordinación de Cercanías con el resto de transporte metropolitano, metro, bus, etc. Pero todavía nos encontramos muy lejos de conseguir objetivos satisfactorios para la ciudadanía y , en algunos casos, se sufren además las consecuencias de la llegada de la Alta Velocidad que a día de hoy no se han resuelto, y que sin ningún tipo de dudas han propiciado un abandono progresivo y notorio de usuarios. Bien sea por los inconvenientes de movilidad generados, el incremento de los tiempos de viaje, menores frecuencias de paso, el disuasorio precio de los títulos o la ausencia de integración tarifaria metropolitana.

Determinadas cuestiones como la ausencia de un contrato- programa y la desaparición de la Agencia de Movilidad han agravado todavía más esta situación al

no existir elementos dedicados a la coordinación permanente y a la evaluación continua de la eficacia de las políticas de movilidad.

Conscientes de la importancia que las líneas de cercanías juegan en la vertebración de las ciudades y por tanto en la igualdad de oportunidades de los ciudadanos y ciudadanas, y de que la solución a los problemas del sistema de transporte de cercanías requiere de la acción concertada de todas las Administraciones Públicas, los alcaldes y alcaldesas de las poblaciones de Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Bunyol, Camporrobles, Cheste, Chiva, Loriguilla, Requena, Siete Aguas, y Utiel, nos reunimos en Xirivella para hacer la siguiente declaración:

¿ Exigimos la Creación de un Ente Regulador del Sistema Metropolitano de Transporte Público Colectivo cuyos objetivos prioritarios son :

La planificación de infraestructuras y servicios

El establecimiento de relaciones con los operadores de transporte colectivo

La elaboración de un marco de tarifas común y la definición del sistema de integración tarifaria

¿ Reclamamos todas las inversiones previstas para la línea C3 diseñadas en los distintos planes estatales, especialmente la ejecución de las previsiones del Plan de Infraestructuras Ferroviarias de Cercanías para la Comunidad Valenciana 2010-2020, cuyo protocolo de actuación fue firmado por el Gobierno Valenciano y El Ministerio de Fomento en abril de 2010. De las que por urgentes destacamos las siguientes:

Aumento de la frecuencia mediante la electrificación y vía doble de la línea

Construcción de estaciones contempladas

Adecuación de todas las estaciones.

Integrar en la línea C3 el apeadero de Las Cuevas de Utiel y la estación de Camporrobles

Que se restablezca el servicio de apeadero en Siete Aguas Intermodalidad con la red de Metro

Que se realice la inversión necesaria para mejorar la infraestructura

ferroviaria que permita reducir los tiempos de trayectos, especialmente desde Bunyol hasta Camporrobles.

Llegada inmediata a la Estación del Norte

Mejora de la accesibilidad para personas con movilidad reducida Obtención de la

certificación UNE- EN 13816 (Calidad en el servicio de transporte Público de viajeros)

¿ Solicitar al Gobierno de la Generalitat Valenciana que inicie los trámites necesarios para que el Estado le ceda las competencias en la gestión de RENFE Cercanías en la Comunidad Valenciana

Xirivella a 29 de Septiembre de 2015.

Elvira García, Alcaldesa de Alaquàs

Gabriel Mata, Alcalde de Camporrobles

Manuel Cervera, Alcalde de Loriguilla

Fernando Benlliure, Alcalde de Utiel

Guillermo Luján, Alcalde de Aldaia

José Morell, Alcalde de Cheste
Mario Sánchez, Alcalde de Requena
Rafa Pérez Alcalde de Bunyol
Emilio Morales, Alcalde de Chiva
Santiago Mas, Alcalde de Siete Aguas
Michel Montaner, Alcalde de Xirivella

En este sentido este senador pide conocer:

- ¿Cuadro simple con el grado de ejecución del presupuesto previsto de inversiones de la línea C- 3 entre los años 2014 y 2020?

Firmado electrónicamente por:

CARLES MULET GARCÍA

Fecha Reg: 17/06/2020 18:49 Ref.Electrónica: 107427 -



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(684) PREGUNTA ESCRITA SENADO

684/18263

17/06/2020

37977

AUTOR/A: MULET GARCÍA, Carles (GPIC)

RESPUESTA:

Las inversiones realizadas con cargo al programa 453-A “Infraestructura del transporte ferroviario” en la línea C-3 de Cercanías de C. Valenciana, entre Valencia y Buñol, son las que se señalan a continuación:

AÑO	Inversión (euros)
2006	117.582,00
2007	282.944,66
2008	469.071,29
2009	50.000,00
2010	40.034,48
2011	11.034,48
2012	0,00
2013	0,00
2014	0,00
2015	0,00
2016	42.690,98
2017	11.027,57
2018	1.931,75
2019	0,00
2020	0,00



En el caso de ADIF, se indica que la inversión realizada en la línea C3 de Cercanías de Valencia en el periodo 2014-2020 (cierre de 31.05.20) ascendió a 16,463 millones de euros (IVA incluido). No incluye los costes asociados al mantenimiento y conservación de la línea.

No se incluyen datos de presupuesto dado que esta actuación no cuenta con epígrafe presupuestario individualizado en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para el año del periodo de referencia, siendo el importe que anualmente se detalle imputado a diferentes partidas presupuestarias de los presupuestos de inversiones de ADIF.

Por último, se informa que la inversión realizada por RENFE Operadora en el núcleo de Cercanías de Valencia en el período solicitado, correspondiente fundamentalmente a actuaciones en estaciones de Cercanías y a la asignación indirecta de proyectos de inversión no regionalizada, son:

	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020*
ACTUACIONES EN ESTACIONES Y SISTEMAS	638,6	1.155,4	1.372,7	2.115,7	3.993	2.230,5	220,5
ACTUACIONES EN MATERIAL RODANTE	5.455,8	8.316,7	8.738,1	8.461	10.542,1	4.984,9	2.998,9
TOTAL	6.094,4	9.472,1	10.110,9	10.576,4	14.535	7.215,4	3.219,4

Importes en miles de euros

*A fecha 31/05/2020

Madrid, 22 de septiembre de 2020