

MOCIÓN DE PROPUESTAS DE MEJORAS E INTERVENCIONES EN LA LÍNEA C3 DE CERCANÍAS DE VALÈNCIA CINCO AÑOS DESPUÉS DE LA DECLARACIÓN DE XIRIVELLA

Al amparo de las disposiciones de la Ley 8/2010, de la Generalitat, de 23 de junio, de Régimen Local de la Comunidad Valenciana, el portavoz del Grupo Municipal Compromís, Ricard Barberà i Guillem, presenta al plenario de la corporación municipal del Ayuntamiento de Xirivella, para que se discuta y se apruebe, si es el caso, esta moción, **de propuestas de mejoras e intervenciones en la línea C-3 de cercanías de València.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

En septiembre de 2015 se reunieron los alcaldes y alcaldesas de las poblaciones de Alaquàs, Aldaia, Buñol, Camporrobles, Cheste, Chiva, Loriguilla, Siete Aguas, Requena, Utiel y Xirivella, afectadas e implicadas en la línea ferroviaria C-3 (València-Camporrobles). Conscientes de la importancia que las líneas de cercanías tienen en la vertebración de las ciudades, y por tanto en la igualdad de oportunidades de la ciudadanía, y que la solución a los problemas del sistema de transporte de cercanías requiere la acción concertada de todas las administraciones públicas, firmaron la denominada “Declaración de Xirivella”, el texto íntegro de la cual se recoge en el anexo.

Después de cinco años de esta DECLARACIÓN DE XIRIVELLA la situación NO es que haya mejorado, todo el contrario, y por eso hay que retomar esta reivindicación NECESARIA y URGENTE, como han reivindicado en varias ocasiones diferentes plataformas ciudadanas y de personas usuarias, como por ejemplo la Plataforma de Transporte Público de L'Horta Sud, la Asociación Valenciana por el Transporte Público (AVPTP), colectivos de usuarios del tren valenciano, Indignados con Renfe, la Federación Vecinal Silvel·la de Xirivella y, muy especialmente, la Plataforma de Defensa del Ferrocarril de CGT, algunas de las propuestas de la cual están recogidas en esta moción.

Los datos facilitados por Renfe, a petición de los representantes de Compromís en el Senado y el Congreso, Carles Mulet i Joan Baldoví, evidencian un aumento de las cancelaciones. En 2015, en la línea C-3 se cancelaban el 0,13% de las circulaciones, mientras que en 2019 se cancelaron el 5,28%. El núcleo de València vuelve a ser el lugar donde se producen más cancelaciones de todo el Estado. En 2017 y 2018 se suprimieron 2.000 trenes por año en cercanías y regionales, casi todos por falta de personal, de material o de mantenimiento del material. Esta pérdida de calidad de servicio ha representado una caída en el número de usuarios y usuarias. Las cercanías valencianas han perdido cerca de once millones de usuarios en una década.

Los valencianos y valencianas necesitamos que el Estado mejore los servicios. Mejora de los servicios que tiene que ir acompañada de la reflexión necesaria para combatir el cambio climático, y que requiere medidas concertadas y consensuadas con las autoridades autonómicas y locales. Tienen que ejecutarse las inversiones necesarias para la modernización de las líneas, la introducción de nuevos trenes de diseño adecuado a los trazados, la adaptación de los servicios a los horarios demandados, la contención o reducción de tarifas, la contratación de personal y electrificación de la red para garantizar un servicio de calidad a la población.

El transporte público tiene que estar garantizado mediante una financiación regulada. Hace falta una ley de financiación del transporte para que el Estado transfiera el dinero necesario de acuerdo con la población de cada territorio. En el caso de los trenes de cercanía, son gestionados por Renfe, como operadora, y Adif, como administrador de la infraestructura. Las dos son empresas públicas dependientes del Ministerio de Fomento y, por lo tanto, se trata de una competencia exclusiva de la Administración central. A estas alturas, el Estado no ha licitado ninguno de las grandes actuaciones previstas para el País Valenciano.

El objetivo tiene que ser también facilitar la cohesión territorial eficiente y sostenible que colabore con la consecución de los Objetivos de Desarrollo Sostenible que marca la Agenda 2030 a la cual nos comprometimos como país que vive en una emergencia climática.

No olvidemos que el ferrocarril es el medio de transporte colectivo que aporta:

- **Mayor eficiencia energética.** El ferrocarril convencional es el medio que con menor gasto de energía es capaz de transportar un mayor número de personas y mercancías.
- **Menor impacto atmosférico y acústico.** A causa del menor consumo de combustibles fósiles, principales causantes del efecto invernadero, lluvia ácida, dolencias respiratorias, así como el que menos contaminación acústica produce.
- **Menor impacto paisajístico.** Menor efecto barrera, y menor ocupación del espacio para transportar el mismo número de personas y mercancías que otros medios de prestaciones similares.
- **Más ventajas económicas.** Si a la cuenta de resultado de los diferentes transportes se le imputasen los costes externos, estos serían significativamente más favorables al ferrocarril convencional que a cualquier otro medio, particularmente el AVE o la carretera.
- **Más ventajas sociales.** El ferrocarril es el medio de transporte más seguro, así como el más adecuado para la integración de colectivos de personas con movilidad reducida. Suprimir una línea de tren causa un

grave perjuicio a las poblaciones y comarcas a las que presta servicio, profundiza injusticias y acentúa la tendencia al despoblamiento de las zonas rurales.

La propia **línea C-3 de cercanía que conecta València-Utiel** tiene una gran potencialidad turística. El turismo ciclista, el senderista y el naturalista se puede complementar perfectamente con un servicio comercial adecuado, sobre todo ampliando el final de la línea C-3 complementada con la renovación y rehabilitación de los 20 km de línea entre Utiel y Camporrobles, que no ha recibido inversiones ni actuaciones en los últimos 25 años, y que posibilitaría que esta localidad viese incrementadas las frecuencias de 3 a 7 diarias.

En la actualidad se circula a 60 km/h por el mal estado de la infraestructura. Con una pequeña inversión, el cambio de carriles y de traviesas por las reutilizadas y depositadas desde hace años en la misma estación de Utiel, no solo se podría rehabilitar el trazado de Utiel a Camporrobles, sino también hasta Cuenca, y pasar de una velocidad media de 55 km/h a 120-140 km/h

Hoy la situación del ferrocarril en estas comarcas es insostenible, la realización de un proyecto por fases permitiría una puesta en marcha gradual, sin tener que esperar a que se dispongan de las partidas económicas suficientes para llevar a cabo el proyecto de manera completa, y sin las preocupantes supresiones y demoras que llevan inherentes este tipo de actuaciones. Estas cinco fases consistirían, de una manera sucinta en:

- Apertura del túnel que comunica València Norte con San Isidro.
- Habilitar la doble vía construida hasta Xirivella, y ejecutar el tramo restante hasta Aldaia, donde hay terrenos que permiten esta intervención, con la excepción del paso próximo a la rotonda de la calle del Rajolar, en que se tendría que regular el trazado un par de metros, pero sin dificultades técnicas de envergadura. Con esto, llegaría la vía doble hasta Aldaia y se podría aumentar el servicio entre un 40-50%.
- En la siguiente fase se electrificaría el trazado desde el túnel de San Isidro hasta Buñol.
- En la cuarta fase se podría duplicar la vía hasta Buñol, con la electrificación también, evidentemente, de la nueva vía.
- En esta quinta y última fase, se electrificaría el trazado desde Buñol hasta Requena, Utiel y Camporrobles.

POR TODOS ESTOS MOTIVOS, EL PLENO DEL AYUNTAMIENTO DE XIRIVELLA

ACUERDA:

PRIMERO: El Ayuntamiento de Xirivella solicita a Renfe y al Ministerio de Fomento que busque alternativas que permitan el aumento de frecuencias, mejora de horarios y garantía de servicio, prolongando la línea C-3 hasta Camporrobles, así como la asignación de un presupuesto anual que garantice la explotación del servicio en las máximas condiciones de calidad y seguridad.

SEGUNDO: El Ayuntamiento de Xirivella solicita al Ministerio de Fomento la rehabilitación y adecuación de la línea entre Utiel-Camporrobles-Cuenca en la cual se circula a menos de 60 km/h por mal estado de la infraestructura.

TERCERO: El Ayuntamiento de Xirivella solicita al Ministerio de Fomento la apertura del túnel que une directamente la estación de San Isidro con València Norte, sin tener que pasar por la Font de Sant Lluís, lo cual permitiría aumentar el servicio de cercanía de la C-3, medidas que reducirían considerablemente el tiempo de viaje para llegar al centro de València, que en la actualidad es al menos de 30 minutos en el caso de Xirivella.

QUART: El Ayuntamiento de Xirivella solicita al Ministerio de Fomento acometer la duplicación y electrificación de las vías entre San Isidro y Utiel-Camporrobles, por fases, para que se agilice su puesta en funcionamiento y se eviten los inconvenientes a las personas usuarias.

QUINTO: El Ayuntamiento de Xirivella solicita al Ministerio de Fomento y al resto de operadores de transporte público que vigile especialmente la accesibilidad para las personas con movilidad reducida. Todas las instalaciones y servicios tienen que ofrecer las mismas posibilidades a todas las personas y por eso tienen que contar con equipación de accesibilidad suplementaria para garantizar la equidad. Además, se tienen que diseñar protocolos que eviten perjudicar a los usuarios cuando la accesibilidad de las instalaciones se vea menguada por alguna avería.

SEXTO: El Ayuntamiento de Xirivella pide al Ministerio de Fomento la potenciación del uso compartido con la bicicleta, adecuando los vehículos con espacios compatibles, trenes turísticos específicos en fechas puntuales, para dar a conocer las comarcas de la línea.

También pide que agilice las medidas para potenciar la intermodalidad entre los diferentes servicios de transporte público, incluyendo los intercambiadores modales de bicicletas y los espacios habilitados para bicicletas en los trenes, a fin de facilitar la movilidad prescindiendo del vehículo privado. Igualmente se tiene que conseguir una unificación de los soportes, de los títulos y de las tarifas entre

todas las empresas de transporte público de la Comunidad Valenciana para conseguir una intermodalidad y una integración tarifaria reales y efectivas.

SÉPTIMO: Instar a la Generalitat Valenciana a iniciar las gestiones necesarias con el Gobierno central para conseguir la transferencia de competencias de los servicios ferroviarios de cercanía, según lo que dispone el artículo 49.15 del Estatuto de Autonomía, de acuerdo con lo que dispone el artículo 149.21 de la Constitución española.

OCTAVO: Instar al Gobierno central a realizar todas las inversiones necesarias para poder asumir estas competencias antes de que se produzca la transferencia y acompañar esta transferencia de competencias de la financiación anual necesaria para poder gestionar y mantenerlas correctamente, para que la Generalitat Valenciana pueda dar cumplimiento a los compromisos y a las inversiones pendientes en nuestro territorio.

ÚLTIMO. Dar traslado de estos acuerdos al Ministerio de Fomento, a la Consellería de Obras Públicas, Transporte y Movilidad, a la Autoridad de Transporte Metropolitano de València, a los grupos parlamentarios de Les Corts Valencianes, del Congreso y del Senado, a Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana, a Adif, a Renfe, a la Plataforma de Transporte Público de l'Horta Sur, a la Asociación Valenciana por el Transporte Público (AVPTP), a la Plataforma de Defensa del Ferrocarril de CGT, a Indignados con Renfe, a la Federación Vecinal Silvel·la de Xirivella, a la Federación Valenciana de Asociaciones Vecinales y al resto de ayuntamientos signatarios de la Declaración de Xirivella.

Ricard Barberà i Guillem

Portavoz del GM Compromís Xirivella

10 de setembre de 2020

ANEXO. Declaración de Xirivella

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 la 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, alcaldessa d'Alaquàs

Guillermo Luján, alcalde d'Aldaia

Rafa Pérez, alcalde de Bunyol

Gabriel Mata, alcalde de Camporrobles

José Morell, alcalde de Xest

Emilio Morales, alcalde de Xiva

Manuel Cervera, alcalde de Loriguilla

Mario Sánchez, alcalde de Requena

Santiago Mas, alcalde de Setaigües

Fernando Benlliure, alcalde d'Utiel

Michel Montaner, alcalde de Xirivella