

MOCIÓ DE PROPOSTES DE MILLORES I INTERVENCIONS EN LA LÍNIA C3 DE RODALIES DE VALÈNCIA CINC ANYS DESPRÉS DE LA DECLARACIÓ DE XIRIVELLA

A l'empara de les disposicions de la Llei 8/2010 de la Generalitat, de 23 de juny, de Règim Local de la Comunitat Valenciana, el portaveu del Grup Municipal Compromís, Ricard Barberà i Guillem, presenta al plenari de la corporació municipal de l'Ajuntament de Xirivella, perquè es discutisca i s'aprove, si és el cas, esta moció, **de propostes de millores i intervencions en la línia C-3 de rodalia de València**,

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

En setembre de 2015 es van reunir els alcaldes i alcaldesses de les poblacions d'Alaquàs, Aldaia, Bunyol, Camporrobles, Xest, Xiva, Loriguilla, Setaigües, Requena, Utiel i Xirivella, afectades i implicades en la línia ferroviària C-3 (València-Camporrobles). Conscients de la importància que les línies de rodalies tenen en la vertebració de les ciutats, i per tant en la igualtat d'oportunitats de la ciutadania, i que la solució als problemes del sistema de transport de rodalies requereix l'acció concertada de totes les administracions públiques, signaren la denominada "Declaració de Xirivella", el text íntegre de la qual es recull a l'annex.

Després de cinc anys d'esta DECLARACIÓ DE XIRIVELLA la situació NO és que haja millorat, tot el contrari, i per això cal reprendre esta reivindicació NECESSÀRIA i URGENT, com han reivindicat en diverses ocasions diferents plataformes ciutadanes i de persones usuàries, com ara la Plataforma de Transport Públic de l'Horta Sud, l'Associació Valenciana pel Transport Públic (AVPTP), col·lectius d'usuaris del tren valencià, Indignats amb Renfe, la Federació Veïnal Silvel·la de Xirivella i, molt especialment, la Plataforma de Defensa del Ferrocarril de CGT, algunes de les propostes de la qual estan recollides en esta moció.

Les dades facilitades per Renfe, a petició dels representants de Compromís en el Senat i el Congrés, Carles Mulet i Joan Baldoví, evidencien un augment de les cancel·lacions. En 2015, en la línia C-3 es cancel·laven el 0,13 % de les circulacions, mentre que en 2019 se'n cancel·laren el 5,28 %. El nucli de València torna a ser el lloc on es produeixen més cancel·lacions de tot l'Estat. En 2017 i 2018 se suprimiren 2.000 trens per any en rodalies i regionals, quasi tots per falta de personal, de material o de manteniment del material. Esta pèrdua de qualitat de servei ha representat una caiguda en el nombre d'usuaris i usuàries. Les rodalies valencianes han perdut prop d'onze milions d'usuaris en una dècada.

Els valencians i valencianes necessitem que l'Estat millore els serveis. Millora dels serveis que ha d'anar acompanyada de la reflexió necessària per combatre el canvi climàtic, i que requereix mesures concertades i consensuades amb les autoritats autonòmiques i locals. Han d'executar-se les inversions necessàries per a la modernització de les línies, la introducció de nous trens de disseny adequat

als traçats, l'adaptació dels serveis als horaris demandats, la contenció o reducció de tarifes, la contractació de personal i electrificació de la xarxa, per a garantir el servei a la població,.

El transport públic ha d'estar garantit mitjançant un finançament regulat. Cal una llei del finançament del transport perquè l'Estat transferisca els diners necessaris d'acord amb la població de cada territori. En el cas dels trens de rodalia, són gestionats per Renfe, com a operadora, i Adif, com a administrador de la infraestructura. Les dos són empreses públiques dependents del Ministeri de Foment i, per tant, es tracta d'una competència exclusiva de l'Administració central. A hores d'ara, l'Estat no ha licitat cap de les grans actuacions previstes per al País Valencià.

L'objectiu ha de ser també facilitar la cohesió territorial eficient i sostenible que col·labore amb la consecució dels Objectius de Desenvolupament Sostenible que marca l'Agenda 2030 a la qual ens vam comprometre com a país que viu en una emergència climàtica

No oblidem que el ferrocarril és el mitjà de transport col·lectiu que aporta:

- **Major eficiència energètica.** El ferrocarril convencional és el mitjà que amb menor despesa d'energia és capaç de transportar un major nombre de persones i mercaderies.
- **Menor impacte atmosfèric i acústic.** A causa del menor consum de combustibles fòssils, principals causants de l'efecte d'hivernacle, pluja àcida, malalties respiratòries, així com el que menys contaminació acústica produeix.
- **Menor impacte paisatgístic.** Menor efecte barrera, i menor ocupació de l'espai per a transportar el mateix nombre de persones i mercaderies que altres mitjans de prestacions similars.
- **Més avantatges econòmics.** Si al compte de resultat dels diferents transports se li imputaren els costos externs, estos serien significativament més favorables al ferrocarril convencional que a qualsevol altre mitjà, particularment l'AVE o la carretera.
- **Més avantatges socials.** El ferrocarril és el mitjà de transport més segur, així com el més adequat per a la integració de col·lectius de persones amb mobilitat reduïda. Suprimir una línia de tren causa un greu perjudici a les poblacions i comarques a què presta servei, aprofundeix injustícies i accentua la tendència al despoblament de les zones rurals.

La mateixa **línia C-3 de rodalia que connecta València-Utiel** té una gran potencialitat turística. El turisme ciclista, el senderista i el naturalista es pot complementar perfectament amb un servei comercial adequat, sobretot ampliant

el final de la línia C-3 complementada amb la renovació i rehabilitació dels 20 km de línia entre Utiel i Camporrobles, que no ha rebut inversions ni actuacions en els últims 25 anys, i que possibilitaria que esta localitat veiera incrementades les freqüències de 3 a 7 diàries.

En l'actualitat se circula a 60 km/h pel mal estat de la infraestructura. Amb una xicoteta inversió, el canvi de carrils i de travesses, per les reutilitzades i dipositades des de fa anys en la mateixa estació d'Utiel, no sols es podria rehabilitar el traçat d'Utiel a Camporrobles, sinó també fins a Conca, i passar d'una velocitat mitjana de 55 km/h a 120-140 km/h

Hui la situació del ferrocarril en estes comarques és insostenible, la realització d'un projecte per fases permetria una posada en marxa gradual, sense haver d'esperar que es disposen de les partides econòmiques suficients per a dur a terme el projecte de manera completa, i sense les preocupants supressions i demores que porten inherents este tipus d'actuacions. Estes cinc fases consistirien, d'una manera succinta en:

- Obertura del túnel que comunica València Nord amb Sant Isidre.
- Habilitar la doble via construïda fins a Xirivella, i executar el tram restant fins a Aldaia, on hi ha terrenys que permeten esta intervenció, amb l'excepció del pas pròxim a la rotonda del carrer del Rajolar, en què s'hauria de recular el traçat un parell de metres, però sense dificultats tècniques d'envergadura. Amb això, arribaria la via doble fins a Aldaia, i es podria augmentar el servei entre un 40-50%.
- En la següent fase s'electrificaria el traçat des del túnel de Sant Isidre fins a Bunyol.
- En la quarta fase es podria duplicar la via fins a Bunyol, amb l'electrificació també, evidentment, de la nova via.
- En aquesta cinquena i última fase, s'electrificaria el traçat des de Bunyol fins a Requena, Utiel i Camporrobles.

PER TOTS ESTOS MOTIUS, EL PLE DE L'AJUNTAMENT DE XIRIVELLA

ACORDA:

PRIMER: L'Ajuntament de Xirivella sol·licita a Renfe i al Ministeri de Foment que busque alternatives que permeten l'augment de freqüències, millora d'horaris i garantia de servei, prolongant la línia C-3 fins a Camporrobles, així com l'assignació d'un pressupost anual que garantisca l'explotació del servei en les màximes condicions de qualitat i seguretat.

SEGON: L'Ajuntament de Xirivella sol·licita al Ministeri de Foment la rehabilitació i adequació de la línia entre Utiel-Camporrobles-Conca en la qual se circula a menys de 60 km/h per mal estat de la infraestructura.

TERCER: L'Ajuntament de Xirivella sol·licita al Ministeri de Foment l'obertura del túnel que uneix directament l'estació de Sant Isidre amb València Nord, sense haver de passar per la Font de Sant Lluís, la qual cosa permetria augmentar el servei de rodalia de la C-3, mesures que reduirien considerablement el temps de viatge per arribar al centre de València, que en l'actualitat és almenys de 30 minuts en el cas de Xirivella.

QUART: L'Ajuntament de Xirivella sol·licita al Ministeri de Foment escometre la duplicació i electrificació de les vies entre Sant Isidre i Utiel-Camporrobles, per fases, perquè s'agilite la seua posada en funcionament i s'eviten els inconvenients a les persones usuàries.

CINQUÉ: L'Ajuntament de Xirivella sol·licita al Ministeri de Foment i a la resta d'operadors de transport públic que vigile especialment l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda. Totes les instal·lacions i servicis han d'oferir les mateixes possibilitats a totes les persones i per això han de comptar amb equipament d'accessibilitat suplementari per a garantir l'equitat. A més, s'han de dissenyar protocols que eviten perjudicar els usuaris quan l'accessibilitat de les instal·lacions es veja minvada per alguna avaria.

SISÉ: L'Ajuntament de Xirivella demana al Ministeri de Foment la potenciació de l'ús compartit amb la bicicleta, adequant els vehicles amb espais compatibles, trens turístics específics ens dates puntuals, per a donar a conèixer les comarques de la línia.

També demana que agilite les mesures per a potenciar la intermodalitat entre els diferents servicis de transport públic, incloent-hi els intercanviadors modals de bicicletes i els espais habilitats per a bicicletes als trens, a fi de facilitar la mobilitat prescindint del vehicle privat. Igualment s'ha d'aconseguir una unificació dels suports, dels títols i de les tarifes entre totes les empreses de transport públic de la Comunitat Valenciana per aconseguir una intermodalitat i una integració tarifària reals i efectives.

SETÉ: Instar la Generalitat Valenciana a iniciar les gestions necessàries amb el Govern central per a aconseguir la transferència de competències dels servicis ferroviaris de rodalia, segons el que disposa l'article 49.15 de l'Estatut d'Autonomia, d'acord amb el que disposa l'article 149.21 de la Constitució espanyola.

HUITÉ: Instar el Govern central a realitzar totes les inversions necessàries per a poder assumir aquestes competències abans que se'n produïska la transferència i acompanyar aquesta transferència de competències del finançament anual

necessari per a poder gestionar i mantenir-les correctament, perquè la Generalitat Valenciana puga donar compliment als compromisos i a les inversions pendents al nostre territori.

ÚLTIM. Donar trasllat d'estos acords al Ministeri de Foment, a la Conselleria d'Obres Públiques, Transport i Mobilitat, a l'Autoritat de Transport Metropolità de València, als grups parlamentaris de les Corts Valencianes, del Congrés i del Senat, a Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana, a Adif, a Renfe, a la Plataforma de Transport Públic de l'Horta Sud, a l'Associació Valenciana pel Transport Públic (AVPTP), a la Plataforma de Defensa del Ferrocarril de CGT, a Indignats amb Renfe, a la Federació Veïnal Silvel·la de Xirivella, a la Federació Valenciana d'Associacions Veïnals i a la resta d'ajuntaments signataris de la Declaració de Xirivella.

Ricard Barberà Quillem

Portaveu del GM Compromís Xirivella

10 de setembre de 2020

ANNEX. Declaració de Xirivella

Al setembre de 2015 es van reunir els alcaldes i alcaldesses de les poblacions d'Alaquàs, Aldaia, Bunyol, Camporrobles, Xest, Xiva, Loriguilla, Requena, Utiel i Xirivella, afectades i implicades en la línia ferroviària C-3 (València-Camporrobles) conscients de la importància que les línies de rodalia signifiquen per a la vertebració de les ciutats i per tant en la igualtat d'oportunitats dels ciutadans i ciutadanes, i que la solució als problemes del sistema de transport de rodalia requereix l'acció concertada de totes les administracions públiques van rubricar la denominada Declaració de Xirivella, que deia el següent:

Declaració de Xirivella

Millorar substancialment la mobilitat dels ciutadans a través de la millora de la seguretat i la integració del ferrocarril en el medi urbà, potenciar el transport de passatgers per ferrocarril, aprofitant els enormes avantatges que ofereix, com la descongestió del trànsit per carretera, menor cost econòmic i menor contaminació mediambiental, ha sigut un objectiu comú a tots els plans d'infraestructures de les últimes dècades.

En este sentit, els servicis de rodalia estan cridats a convertir-se en els elements centrals de la conformació dels espais metropolitans valencians, de manera que permeten generar noves oportunitats al voltant dels grans pols multimodals, alhora que la millora d'esta xarxa facilitaria l'assumir excedents de capacitat en les línies convencionals.

La millora d'estos serveis de rodalia cobra especial importància quan en determinades poblacions, com ocorre en moltes de la línia C-3 des de València fins a Bunyol, el servici ferroviari de rodalia constitueix l'element més important de vertebració i mobilitat per a la ciutadania. Esta infraestructura compta amb una població potencialment usuària directa de més 160.000 persones, a la qual cal afegir la procedent dels polígons industrials confrontants i la generada per esdeveniments d'afluència massiva al voltant del Circuit Ricardo Tormo, la Tomatina de Bunyol o la Fira de l'Embotit de Requena.

L'origen de la línia es remunta al dia 31 de juliol de 1883, data en la qual, en plena fira de juliol, partia des de l'Estació del Nord de València el primer tren amb destinació a Bunyol. Primer que circulava per la línia fèrria que havien finançat la banca regional i un grup d'empresaris per a connectar per tren els municipis d'esta comarca de l'interior amb la capital.

Altres localitats com Xiva o Xest s'incorporaven a la xarxa fèrria valenciana mentre s'estenia la línia fèrria per Requena, Utiel i Camporrobles fins que en 1885 es va posar en funcionament el ferrocarril Madrid-Conca-València complet.

Després de la riuada de 1957 l'aplicació del Plan Sur va obligar a desviar la línia cap al sud juntament amb la línia València-Llíria per a girar cap a l'oest en paral·lel al nou llit i travessar-lo, i aconseguir la seua trama actual. Fruit d'esta modificació va ser incorporada en 1969 l'Estació de Vara de Quart.

En 1992 la línia va passar a formar part de la xarxa de Rodalia València, amb la denominació actual, i comptava amb les estacions de València-Nord, Vara de Quart, Aldaia, Loriguilla-Pla (ara Loriguilla-REVA), Xest, Xiva, Bunyol, Venta Mina, Setaigües, El

Rebollar, Requena, San Antonio de Requena i Utiel. A la fi dels 90 es va construir l'estació de Xirivella-Alqueries al sud d'este municipi.

En 2008, amb motiu de les obres de l'accés de la línia d'alta velocitat Madrid-Comunitat Valenciana a València, va entrar en servici l'estació de València-Sant Isidre en substitució de la de Vara de Quart, i a l'abril va ser suprimida la parada de València-Nord, a causa de la interrupció de la circulació ferroviària.

Al desembre de 2010, van acabar les obres d'accés de l'AVE i molts viatgers esperaven que es restituïra l'inici i fi de la línia en l'Estació del Nord, però no va anar així. Al maig de 2013 es van licitar les obres de connexió amb l'Estació de València-Font Sant Lluís, obres que es van anunciar com la solució per al retorn de combois a l'Estació del Nord. Durant l'últim any nombrosos anuncis, tant del Ministeri de Foment com de la Gerència de Rodalies de València, marcaven terminis i la immediata restitució de l'arribada de trens a l'Estació del Nord, circumstància que no s'ha produït fins hui.

És cert que els últims governs d'Espanya han proposat plans que han inclòs la millora, duplicació i electrificació de la C-3 sense massa èxit en la seua execució. Així en el PIT (Pla infraestructures de Transport. 2000-2007) el PEIT (Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport. 2005-2020) o el PITVI (Pla d'infraestructures de transport i Habitatge 2012-2024) s'han inclòs previsions específiques de modernització de la línia C-3.

Així mateix s'han implementat algunes mesures per a una millor coordinació de Rodalia amb la resta de transport metropolità, metro, bus, etc. Però encara ens trobem molt lluny d'aconseguir objectius satisfactoris per a la ciutadania i, en alguns casos, es pateixen a més les conseqüències de l'arribada de l'Alta Velocitat que hui dia no s'han resolt, i que sense cap mena de dubtes han propiciat un abandó progressiu i notori d'usuaris. Bé siga pels inconvenients de mobilitat generats, l'increment dels temps de viatge, menors freqüències de pas, el dissuasiu preu dels títols o l'absència d'integració tarifària metropolitana.

Determinades qüestions com l'absència d'un contracte-programa i la desaparició de l'Agència de Mobilitat han agreujat encara més esta situació al no existir elements dedicats a la coordinació permanent i a l'avaluació contínua de l'eficàcia de les polítiques de mobilitat.

Conscients de la importància que la línies de rodalia tenen en la vertebració de les ciutats i per tant en la igualtat d'oportunitats dels ciutadans i ciutadanes, i que la solució als problemes del sistema de transport de rodalia requereix l'acció concertada de totes les Administracions Públiques, els alcaldes i alcaldesses de les poblacions de Xirivella, Alaquàs, Aldaia, Bunyol, Camporrobles, Xest, Xiva, Loriguilla, Requena, Setaigües, i Utiel, ens reunim a Xirivella per a fer la declaració següent:

- Exigim la Creació d'un ens regulador del sistema metropolità de transport públic col·lectiu els objectius prioritaris del qual són :
 - La planificació d'infraestructures i serveis
 - L'establiment de relacions amb els operadors de transport col·lectiu
 - L'elaboració d'un marc de tarifes comú i la definició del sistema d'integració tarifària
- Reclamem totes les inversions previstes per a la línia C-3 dissenyades en els diferents plans estatals, especialment l'execució de les previsions del Pla d'Infraestructures Ferroviàries de Rodalia per a la Comunitat Valenciana 2010-

2020, el protocol d'actuació de la qual va ser signat pel Govern Valencià i el Ministeri de Foment a l'abril de 2010. De les quals, per urgents, destaquem les següents:

- Augment de la freqüència mitjançant l'electrificació i via doble de la línia
 - Construcció d'estacions previstes
 - Adequació de totes les estacions.
 - Integrar en la línia C3 el baixador de Las Cuevas d'Utiel i l'estació de Camporrobles
 - Que es restablisca el servei de baixador a Setaigües
 - Intermodalitat amb la xarxa de metro
 - Que es realitze la inversió necessària per a millorar la infraestructura ferroviària que permetia reduir els temps de trajectes, especialment des de Bunyol fins a Camporrobles.
 - Arribada immediata a l'Estació del Nord
 - Millora de l'accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda
 - Obtenció de la certificació UNE-EN 13816 (Qualitat en el servei de transport Públic de viatgers)
- Sol·licitar al Govern de la Generalitat Valenciana que inicié els tràmits necessaris perquè l'Estat li cedisca les competències en la gestió de RENFE Rodalia a la Comunitat Valenciana

Xirivella a 29 de setembre 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