

## **A LA MESA DEL SENADO**

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de los senadores Carles Mulet Garcia y Jordi Navarrete Pla, al amparo de lo establecido en el Reglamento del Senado, presenta para su debate en la Comisión que corresponda la siguiente **MOCIÓN para reclamar mejoras en la conectividad por tren en Bellreguard**

### **EXPOSICIÓN DE MOTIVOS**

El tren Gandia-Dénia fue símbolo de progreso económico y social durante los 90 años que funcionó uniendo las poblaciones de las comarcas vecinas de la Safor y la Marina Alta. Aunque a principios de los años 70 del s. XX las autoridades aseguraron que el tren de vía estrecha se transformaría en uno de vía ancha, en el año 1974 se suprimió la línea Gandia-Dénia. Desde hace 43 años, por tanto, se ha causado en Bellreguard y en los otros municipios del sur de la Safor y de la Marina Alta un grave perjuicio como resultado de un gran déficit de comunicaciones provocado por la ausencia de conexión ferroviaria y por un insuficiente transporte público por carretera, especialmente significativo por lo que respecta al caso de Bellreguard, atravesado por la N-332, que no hace más que empeorar.

La línea férrea Gandia-Bellreguard-Oliva-Dénia es un elemento clave para el futuro desarrollo de Bellreguard y áreas de influencia, su dinamización económica y su vínculo con las comarcas vecinas; para promover el turismo, el comercio, la movilidad sostenible de las personas, la cultura y el patrimonio.

Durante los últimos 27 años se han producido muchos anuncios sobre la ejecución de las obras, tanto por parte del Gobierno del Estado, como por parte de la Generalitat Valenciana. Sería inútil enumerarlos todos. Pero hay un hecho especialmente significativo y es que, en 2002, la Generalitat aprobó el Proyecto Constructivo entre Gandia y Oliva, con la Declaración de Impacto Ambiental favorable. Por tanto, sólo quedaba la licitación de las obras.

Sin embargo, como los plazos iban pasando, a lo largo de los años siguientes el Tren Gandia-Bellreguard-Oliva-Dénia fue reivindicado por la práctica totalidad de la sociedad civil de la Safor y la Marina Alta, sin que se produjera ningún avance al respecto, más allá de las promesas y las declaraciones de intenciones de los responsables políticos de turno.

En Oliva, el 28 de noviembre de 2009 tuvo lugar una concentración bajo el lema "*Unidos por el Tren en 2010, ni un año más de retraso!*". A esta protesta acudieron miles de personas de la Safor y la Marina, se realizaron diferentes actividades y el acto finalizó con la lectura de un manifiesto leído por Francisco Brines, Hijo Predilecto de Oliva, poeta, escritor y miembro de la R.A.E.

El 11 de octubre de 2011 se firmó el protocolo de actuación entre el Estado (Ministerio de Fomento) y la Generalitat Valenciana (Conselleria de Infraestructuras) para impulsar el Tren de la Costa, quedando la conexión Gandia-Bellreguard-Oliva-Dénia como una parte del macro-proyecto previsto para conectar València y Alacant por la costa.

Entonces, el Gobierno Municipal de Bellreguard valoró esta noticia de forma negativa, entendiendo que si ya era complicada la tramitación y la ejecución del tramo Gandia-Bellreguard-Oliva-Dénia, al incluir en el proyecto el tramo València-Alacant, con nuevos estudios, proyectos y una inversión mucho más elevada, sin contemplar la estación o apeadero en Bellreguard, aún se complicaban más las cosas.

De hecho, desde hacía meses, la Conselleria de Infraestructuras había estado trabajando junto con el Ministerio de Fomento para que se aprovechara el Proyecto Constructivo definitivo del tramo Gandia-Oliva, así como el Informe de Impacto Ambiental favorable, con la finalidad de que el Ministerio lo sacara a licitación sin más dilación. Pero finalmente, **el Ministerio decidió reiniciar toda la tramitación administrativa desde el principio, lo que causó un gran perjuicio en el tramo Gandia-Oliva, dado que era el único que había superado todos los trámites administrativos legalmente preceptivos.**

En agosto de 2013, casi un año más tarde de lo que se había anunciado, se publicó en el Boletín Oficial del Estado la licitación del Ministerio de Fomento del contrato de servicios para la redacción del Estudio Informativo y el Estudio de Impacto Ambiental de la línea ferroviaria València-Alacant, que debía estar finalizado en un plazo máximo de 24 meses. Aunque actualmente, 4 años y medio después, aún está pendiente la resolución de las alegaciones y la posterior aprobación definitiva. Después tendrá que venir el Proyecto de Trazado, la Declaración de Impacto Ambiental, el Proyecto Constructivo y la licitación de las obras.

El Estudio Informativo, "Anexo 10. Fases de obra y situaciones provisionales", establece 4 fases de ejecución, respondiendo a la planificación cronológica prevista, que son las siguientes:

- Fase 1: Adecuación de la línea C-1 entre Cullera y Gandia, y su prolongación hasta Oliva.
- Fase 2: Construcción del tramo subterráneo con estación en Oliva y prolongación de la línea Silla-Oliva hasta Dénia.
- Fase 3: Adecuación Alacant-Benidorm y conexión con la Red Ferroviaria de Interés General.
- Fase 4: Conexión Ferroviaria entre Dénia y Benidorm y cierre del corredor completo del Tren de la Costa.

El pasado 4 de octubre, el Ministro de Fomento, junto al President de la Generalitat Valenciana, anunció el compromiso de presentar en noviembre de este año un plan director para mejorar el servicio de Cercanías en la Comunitat Valenciana, que contará con una "elevadísima inversión" de aproximadamente 800 millones de euros para la renovación general del mismo, que será asumido íntegramente por el Gobierno del Estado. En la comparecencia pública, ambos responsables políticos anunciaron una serie de reuniones bilaterales a lo largo de octubre con el objetivo de acabar de coordinar y determinar las actuaciones a realizar.

Entre los proyectos que ya se han anunciado, está el de la duplicación de la línea en el tramo Cullera. Por contra, no está prevista la inclusión del resto de la Fase 1 del Tren de la Costa. Es decir, la prolongación de línea hasta Oliva. Esta información ha sido confirmada a la Alcaldía de Oliva por la misma Delegación del Gobierno del Estado en la Comunitat Valenciana.

La duplicación de línea entre Cullera y Gandía es una buena noticia, esperada por muchas personas usuarias del tren de cercanías que conecta los municipios entre Valencia y Gandía. Pero no podemos olvidar que la conexión Gandia-Dénia, y dentro de esta, la prolongación hasta Oliva, es una reivindicación histórica de la Safor y la Marina Alta con un carácter social y de servicio público más que evidente, como lo es también la construcción de una estación o apeadero en el término municipal de Bellreguard.

Esta reclamación es histórica como así se desprende, entre otros, del acuerdo tomado por unanimidad de la corporación de Bellreguard en la sesión plenaria de 30 de junio de 1912 que dice literalmente: *"Seguidamente, vista la propuesta de la segunda división de Ferrocarriles que acompañaba a una comunicación de la jefatura de obras públicas de esta provincia de fecha veinte y seis del actual nº 718, por unanimidad se acordó solicitar de la Dirección General de la Compañía de Ferrocarriles del Norte, autorice persona en esta provincia, para que pueda contratar con este Ayuntamiento y ponerse de acuerdo respecto de las condiciones en que haya de contribuir a la instalación del apeadero apartadero que se ha de construir en este término municipal, en la línea de Carcagente a Denia en el kilómetro 38,200"*.

Una reivindicación histórica, que nunca se ha parado, que incluso las autoridades locales de la época insistían pidiendo la colaboración de personalidades que pudieran hacer de mediadores, como la petición por carta fechada el 16 de enero de 1922 del entonces alcalde de Bellreguard, Ismael Moscardó, a Joan Baptista Benlloch y Vivó, el cardenal Benlloch, entonces arzobispo de Burgos, Hijo Adoptivo y Predilecto de Bellreguard. A la carta, el cardenal respondía el 15 de marzo de 1922 del siguiente tenor: *"No se me oculta el interés que entraña para Bellreguart la concesión, por la Compañía de los F.C. del Norte, de una Estación para ese pueblo: por eso con todo interés haré cuanto esté de mi parte para conseguirles tan*

*señalado beneficio. Ahora por carta y después, cuando pueda, personalmente, pondré todo mi empeño hasta que podamos ver realizados los anhelos de ese honrado y laborioso pueblo”.*

Noventa y cinco años después, Bellreguard no solo anhela la mencionada estación de tren, si no que además, el tren desapareció hace cuarenta tres.

Las personas de los municipios del sur de la comarca de la Safor, penalizados por el reinicio de la tramitación desde cero que ha supuesto el Tren de la Costa, no pueden permitir perder otra oportunidad histórica.

Una parada en Bellreguard mitigaría las incomodidades, efectos negativos y peligrosidad que supone tener un casco urbano atravesado por la N-332, que registra un volumen de más de 20.000 vehículos diarios, con las consiguientes emisiones de CO2, accidentes y contaminación acústica.

En verano Bellreguard, cuya parada daría servicio a su entorno más inmediato, aumenta su población de los 4.650 de derecho hasta los 12.500. Lo mismo ocurre con Miramar (16.000), Piles (7.500), Palmera (1.500), l'Alqueria de la Comptessa (2.000) y Guardamar de la Safor (4.500). La parada beneficiaría al hospital comarcal, médicos y usuarios.

Esta petición ha sido aprobada recientemente por la unanimidad de los grupos políticos.

En este sentido se insta al Gobierno a:

**PRIMERO.** Reclamar al Ministerio de Fomento la inclusión de la Fase 1 del Tren de la Costa, la prolongación hasta Oliva, así como la construcción de una estación o apeadero en el término municipal de Bellreguard, en el plan director para la mejora del servicio de Cercanías en la Comunitat Valenciana, anunciado recientemente por el Ministro de Fomento.

**SEGUNDO.** Dar las directrices necesarias y cubrir las necesidades de medios y recursos que sean necesarios para dar cumplimiento a esta petición de los vecinos de Bellreguard.

Carles Mulet Garcia

Jordi Navarrete Pla

Palacio del Senado, 2 de febrero de 2018