



compromís

SENAT



SENADO
XII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 134.818
21/11/2018 19:24

A LA MESA DEL SENADO

Jordi Navarrete Pla, senador de la Coalición Compromís, integrado en el Grupo Parlamentario Mixto, al amparo de lo establecido en el Reglamento del Senado, solicita la tramitación de la siguiente Moción Consecuencia de la Interpelación nº 670/000108.

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El País Valenciano se encuentra actualmente en una situación de infrafinanciación e infra inversión, sufriendo numerosas deficiencias en su vertebración ferroviaria, causa de la dejadez del Estado en su cuidado, mantenimiento y adecuación. A día de hoy el País Valenciano cuenta con 29 de sus 50 trenes del núcleo de cercanías de València sin adaptar, así como muchas de sus estaciones. Los responsables de las infraestructuras estatales se han caracterizado por la dejadez en las inversiones del Corredor Mediterráneo, siendo éste un eje imprescindible para la vertebración europea y del territorio del País Valenciano. Además, es la accesibilidad de los trenes otra de las tareas que deberían priorizarse ya que en la actualidad 16 de los 30 vehículos de la serie 447 siguen sin ser accesibles y también los dos de diésel de la serie 592.3, habiendo 9 de los 13 vehículos diésel de las series 592 y 592.3 que deben ser renovados por estar obsoletos, lo que constata los agravios que se ven obligados a sufrir las personas con problemas de movilidad. Renfe admite asimismo que dentro de las Obligaciones de Servicio Público (OSP) están pendientes la renovación del parque de los servicios OSP que sustituyan a los que van causando baja por antigüedad, como para atender a los nuevos servicios y necesidades.

El pueblo valenciano sigue padeciendo injustificables retrasos en la actualización de la red ferroviaria valenciana convencional, en el desarrollo de la alta velocidad, de la doble plataforma de ancho internacional o de la propia capacidad de la red, condicionada por el tercer hilo y la inadecuada actualización de la red de Cercanías para dar respuesta a sus potenciales usuarios.

La realidad actual es que en las comarcas de nuestras tres capitales que conforman el territorio valenciano se dan numerosos problemas y deficiencias en las estructuras ferroviarias:

- En la provincia de Alacant, sufren desde 2010 el fracaso de la licitación de la variante de Torrellano, un proyecto que iba a estar contemplado en los presupuestos y licitado en 6 meses que no sólo permitiría la conexión del Aeropuerto d'Alacant con las ciudades de Alacant y Elx, sino que supondría la liberalización de la fachada litoral de Alacant en zonas como Sant Gabriel o Aigua Amarga. Además, más de 42 ayuntamientos llevan años reivindicando el conocido como "Tren de la Costa" que está llamado a unir el trayecto Gandia- Oliva-Dènia-Alacant, que abarca destacados destinos turísticos del País Valenciano y del Estado, siendo necesario



compromís

SENAT



dotar de conexión a municipios como la Vila Joiosa, Benidorm, Altea, Elx, Orihuela, Torrevella, Calp, l'Alfàs del Pi o Gata de Gorgos, entre otros, ya que no cuentan con conexión a la red ferroviaria de interés general. Los pueblos de la Safor, l'Alacantí y de la Marina, con consolidados destinos turísticos, muestran buenas cifras además de un potencial turístico y económico de las comarcas de Alacant, (como ejemplo los 16.4 millones de turistas anuales con los que cuenta únicamente Benidorm), lo que no deja espacio a dudas de que el tren es necesario y será eficiente.

- En València también hay numerosos ejes de actuación, tales como la deficiente línea Xàtiva-Alcoi, que cuenta con trazados de vía única sin electrificar, con un estado de la vía y de los trenes más típica del siglo XIX, con trenes no accesibles y anticuados, lo que condena a los usuarios a padecer un servicio de mala calidad, con malas frecuencias y velocidades comerciales muy bajas. Además, bien conocida es la falta de inversión del área metropolitana de València con una hipotética inversión de 10 millones de euros. La Autoridad de Transporte Metropolitana de València ha lamentado que la aportación neta del Gobierno haya sido de 3,6 millones de euros netos, mientras que las necesidades son de un mínimo de 38 millones. Además, en la propia ciudad de València es necesaria la convocatoria del Consejo de Administración de la sociedad del parque central, que supondrá la aprobación y formalización de la financiación del túnel pasante subterráneo, que será una pieza fundamental del Corredor Mediterráneo y que conectará el norte de la ciudad por el sur para la futura Estación Central, que substituirá la Estación del Norte y la de Joaquín Sorolla.
- Castelló también presenta unas infraestructuras ferroviarias deficitarias, tanto desde el punto de vista del financiamiento como de las estructuras ferroviarias disponibles. Un claro caso es el de las cercanías de Castelló, donde a pesar de la mejora de frecuencia y prolongación del servicio entre Castelló - Vinaròs, presentan una frecuencia y amplitud horaria bastante mejorable, al igual que lo sería una mejora en las tarifas. A pesar de la habilitación del tramo anteriormente comentado sigue siendo necesaria la creación de un núcleo de cercanías verdadero en Castelló con el objetivo de normalizar las conexiones con la capital valenciana y hasta Tortosa (Tarragona), para vertebrar así las diferentes comarcas afectadas y facilitando el acceso a los ciudadanos y ciudadanas. Es necesario, también, que se calendarice y se marquen fechas para la finalización de las obras de la doble plataforma de ancho europeo València-Castelló y Castelló-Vandellós que llegue hasta Tarragona con el objetivo de facilitar el transporte tanto de personas como de mercancías dentro del contexto de fortalecer el corredor mediterráneo y que el territorio valenciano deje de ser el freno del posible desarrollo de conexiones hacia norte y sur del arco mediterráneo.



compromís

SENAT



Por otro lado, es palpable el olvido y nula atención que está suscitando la consecución de la unión entre el corredor mediterráneo y el cántabro a través de la línea Sagunt-Caudiel, que esta no está en condiciones para el transporte de mercancías y pasajeros por la utilización de trenes diésel con vía única. Así, se vuelve necesario un arreglo del trazado juntamente a la electrificación del mismo utilizando un ancho europeo, así como una ampliación de los apartaderos para que los trenes de mercancías puedan utilizarlos, dentro de un proyecto mejora de la accesibilidad y modernización de las estaciones y material rodante. Cabe resaltar que este tramo había desaparecido de las prioridades de financiación de la Red Transeuropea de Transporte para el periodo 2021-2027, mediante el mecanismo Conectar Europa (CEF), pese a ser integrante de la Red Básica que debe ejecutarse con horizonte temporal máximo hasta el año 2030.

Por último, es necesario recordar la petición de les Corts Valencianes de iniciar los trámites para gestionar las transferencias de las Cercanías de la mano del Gobierno. Para ello, es necesario ejecutar las inversiones necesarias para acondicionar toda la red y que el Gobierno se comprometa a ejecutar todas las inversiones para poder asumir las competencias antes de que se transfieran. En el Plan de Cercanías 2010-2020 el Estado se comprometió a hacer una inversión de 3.400 millones de euros, a pesar de que en esa fecha no se había licitado ninguna iniciativa. Dicha transferencia ha de ir acompañada de la financiación anual necesaria para poder gestionarlas y mantenerlas correctamente, de forma que la Generalitat Valenciana pueda cumplir con los compromisos e inversiones pendientes.

El Gobierno valenciano asumió el mandato y responsabilidad. Es por ello por lo que se elaboró el programa estratégico UNEIX, que supone la programación económico-financiera a fin de hacer viables las distintas actuaciones y fases que lo integran, pero que necesita del compromiso y de la ejecución presupuestaria del Gobierno central en materia de financiación.

Por todo lo expuesto se presentan los siguientes acuerdos por los que el Senado insta al Gobierno a:

1. Incluir en los Presupuestos Generales del Estado partidas económicas suficientes para finalizar la construcción del Corredor Mediterráneo en ancho internacional, comunicando los puertos hasta la frontera francesa substituyendo de forma progresiva el tercer hilo por el desdoblamiento de las vías en ancho internacional.
2. Garantizar las inversiones en el nodo urbano de València, tercera conurbación del Estado, que no cuenta de AVE con Barcelona ni se han realizado las inversiones acordadas en 2003 para la reordenación de la capital.



compromís

SENAT



3. Apostar por la mejora del tramo Sagunt-Teruel-Zaragoza, para que figure como prioritaria en la Red Transeuropea de Transporte como parte del eje ferroviario Cantábrico-Mediterráneo.
4. Licitarse y ejecutar en la mayor brevedad posible la variante de Torrellano para conectar el Aeropuerto de Alacant-Elx con las ciudades de Alacant y Elx.
5. Agilizar la tramitación administrativa e incluir en los PGE 2019 la línea presupuestaria necesaria para la financiación plurianual del conocido como "Tren de la Costa", para dar respuesta a las necesidades de los usuarios, siguiendo los estándares europeos, con distintas paradas en cada comarca, para servir de transporte intercomarcal e intracomarcal eficiente y compatible con la alta velocidad y el medio ambiente.
6. Instar al Ministerio de Fomento a que convoque el Consejo de Administración de la Sociedad Parque Central Alta Velocidad de València, para formalizar la financiación del nuevo canal de acceso, cuyo proyecto técnico se encuentra en redacción, así como la programación de la siguiente fase de urbanización, la venta de solares edificables y la programación de los proyectos de túnel pasante y estación definitiva.
7. Acondicionar y mejorar las líneas C-2 y C-3, además de la existente entre Xàtiva y Alcoi, adecuando los servicios a lo que debería ser una línea de cercanías modernizada.
8. Aprobar con carácter inmediato un plan urgente de choque para las cercanías con compromisos de inversiones concretas garantizando la accesibilidad de estaciones y trenes.
9. Comprometerse con la inversión de 38 millones para mejorar la movilidad del área metropolitana de València y avanzar en la integración tarifaria del transporte público.
10. Garantizar la dotación de fondos necesaria para la mejora de la línea C-5 para acondicionar el trazado, ampliando los apartaderos para que los trenes de mercancías de más de 750m puedan parar.
11. Iniciar, o en su caso recuperar y actualizar, los estudios para la construcción de la doble plataforma en los tramos que no la tienen, empezando por los tramos más saturados con una programación temporal y presupuestaria.
12. Redactar una estrategia de impulso de nuevas actividades logísticas, donde esté justificada su ubicación, teniendo en cuenta la Estrategia Logística Europea y Española elaborada por el Ministerio de Fomento, en especial en lo que se refiere a la interoperabilidad de la red con los puertos y las zonas logísticas.



compromís

SENAT



13. Impulsar con urgència un núcleu de cercanías en Castelló para garantir un servei de cercanías entre Castelló y Vinaròs y con extensió hasta Tortosa. Así, mientras la citada creació no llega, se solicita equiparar las tarifas del recorrido Vinaròs – Castelló a las de la red de cercanías, zonificando las tarifas y reduciendo el precio, así como ampliar las franjas horarias de funcionamiento, para atender las peticiones de los estudiantes.
14. Ampliar el número de paradas en la línea que ofrece los servicios de media distancia entre Vinaròs – Castelló (en Santa Magdalena y Ribera de Cabanes) y estudiar la extensió hasta Tortosa.
15. Transferir las competencias en Cercanías una vez ejecutadas las inversiones necesarias previas para acondicionar toda la red antes de la transferencia competencial tal y como han pedido les Corts Valencianes. Dicha transferencia ha de ir acompañada de la financiación anual necesaria para poder gestionarlas y mantenerlas correctamente.
16. Calendarizar todas y cada una de las propuestas anteriores.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El País Valencià es troba actualment en una situació d'infrafinançament i infra-inversió, pateix nombroses deficiències en la seua vertebració ferroviària, causa de la deixadesa de l'Estat en la seua cura, manteniment i adequació. A dia de hui el País Valencià compta amb 29 dels seus 50 trens del nucli de rodalies de València sense adaptar, així com moltes de les seves estacions. Els responsables de les infraestructures estatals s'han caracteritzat per la deixadesa en les inversions del Corredor Mediterrani, sent aquest un eix imprescindible per a la vertebració europea i del territori del País Valencià. A més, és l'accessibilitat dels trens un altra de les tasques que s'haurien de prioritzar ja que, en l'actualitat, 16 dels 30 vehicles de la sèrie 447 segueixen sense ser accessibles i també els dos de dièsel de la sèrie 592.3, havent 9 dels 13 vehicles dièsel de les sèries 592 i 592.3 que han de ser renovats per estar obsolets, el que constata els greuges que es veuen obligats a patir les persones amb problemes de mobilitat. Renfe admet així mateix que dins de les Obligacions de Servei Públic (OSP) està pendent la renovació del parc dels serveis OSP que substitueixin els que van causant baixa per antiguitat, com per atendre els nous serveis i necessitats.

El poble valencià continua patint injustificables retards en l'actualització de la xarxa ferroviària valenciana convencional, en el desenvolupament de l'alta velocitat, de la doble plataforma d'ample internacional o de la pròpia capacitat de la xarxa, condicionada pel tercer fil i la inadequada actualització de la xarxa de Rodalies per donar resposta als seus potencials usuaris.



compromís

SENAT



La realitat actual és que a les comarques de les nostres tres capitals que conformen el territori valencià es donen nombrosos problemes i deficiències en les estructures ferroviàries:

- A la província d'Alacant, pateixen des de 2010 el fracàs de la licitació de la variant de Torrellano, un projecte que anava a estar contemplat en els pressupostos i licitat en 6 mesos que no només permetria la connexió de l'Aeroport d'Alacant amb les ciutats d'Alacant i Elx, sinó que suposaria la liberalització de la façana litoral de Alacant en zones com Sant Gabriel o Aigua Amarga. A més, 42 ajuntaments porten anys reivindicant el conegut com "Tren de la Costa" que està cridat a unir el trajecte Gandia- Oliva-Dénia-Alacant, que abasta destacats destinacions turístiques del País Valencià i de l'Estat, sent necessari dotar de connexió a municipis com la Vila Joiosa, Benidorm, Altea, Elx, Oriola, Torrevella, Calp, l'Alfàs del Pi o Gata de Gorgos, entre d'altres, ja que no compten amb connexió a la xarxa ferroviària d'interès general. Els pobles de la Safor, l'Alacantí i de la Marina, consolidades destinacions turístiques, mostren bones xifres a més d'un potencial turístic i econòmic de les comarques d'Alacant, (com a exemple els 16.400.000 de turistes anuals amb què compta únicament Benidorm), el que no deixa espai a dubtes que el tren és necessari i serà eficient.

- A València també hi ha nombrosos eixos d'actuació, com ara la deficient línia Xàtiva-Alcoi, que compta amb traçats de via única sense electrificar, amb un estat de la via i dels trens més típica del segle XIX, amb trens no accessibles i antiquats, el que condemna als usuaris a patir un servei de mala qualitat, amb males freqüències i velocitats comercials molt baixes. A més, ben coneguda és la manca d'inversió de l'àrea metropolitana de València amb una hipotètica inversió de 10 milions d'euros. L'Autoritat de Transport Metropolitana de València ha lamentat que l'aportació neta del Govern haja estat de 3,6 milions d'euros nets, mentre que les necessitats són d'un mínim de 38 milions. A més, a la pròpia ciutat de València és necessària la convocatòria del Consell d'Administració de la societat del parc central, que suposarà l'aprovació i formalització del finançament del túnel passant subterrani, que serà una peça fonamental del Corredor Mediterrani i que connectarà el nord de la ciutat pel sud per a la futura Estació Central, que substituirà l'Estació del Nord i la de Joaquim Sorolla.

- Castelló també presenta unes infraestructures ferroviàries deficitàries, tant des del punt de vista del finançament com de les estructures ferroviàries disponibles. Un clar cas és el de les rodalies de Castelló, on tot i la millora de freqüència i prolongació del servei entre Castelló - Vinaròs, presenten una freqüència i amplitud horària força millorable, igual que ho seria una millora en les tarifes. Tot i l'habilitació del tram anteriorment comentat segueix sent necessària la creació d'un nucli de rodalies veritable a Castelló amb l'objectiu de normalitzar les connexions amb la capital valenciana i fins a Tortosa (Tarragona), per vertebrar així les diferents comarques afectades i facilitant l' accés als ciutadans i ciutadanes. Cal, també, que es calendaritze i es marquen dates per a la finalització de les obres de la doble plataforma d'ample europeu València-Castelló i Castelló-Vandellòs que arribe



compromís

SENAT



fins a Tarragona amb l'objectiu de facilitar el transport tant de persones com de mercaderies dins del context d'enfortir el corredor mediterrani i que el territori valencià deixe de ser el fre del possible desenvolupament de connexions cap nord i sud de l'arc mediterrani.

D'altra banda, és palpable l'oblit i nul·la atenció que està suscitant la consecució de la unió entre el corredor mediterrani i el càntabre a través de la línia Sagunt-Caudiel, que aquesta no està en condicions pel transport de mercaderies i passatgers per la utilització de trens dièsel amb via única. Així, es torna necessari un arranjamnt del traçat juntament a l'electrificació del mateix utilitzant un ample europeu, així com una ampliació dels apartadors perquè els trens de mercaderies puguem utilitzar-los, dins d'un projecte millora de l'accessibilitat i modernització de les estacions i material rodant. Cal ressaltar que aquest tram havia desaparegut de les prioritats de finançament de la Xarxa Transeuropea de Transport per al període 2021-2027, mitjançant el mecanisme Connectar Europa (CEF), malgrat ser integrant de la Xarxa Bàsica que s'ha d'executar amb horitzó temporal màxim fins l'any 2030.

Finalment, cal recordar la petició de les Corts Valencianes d'iniciar els tràmits per gestionar les transferències de les Rodalies de la mà del Govern. Per a això, cal executar les inversions necessàries per condicionar tota la xarxa i que el Govern es comprometia a executar totes les inversions per poder assumir les competències abans que es transferisquen. En el Pla de Rodalies 2010-2020, l'Estat es va comprometre a fer una inversió de 3.400 milions d'euros, tot i que en aquesta data no s'havia licitat cap iniciativa. Aquesta transferència ha d'anar acompanyada del finançament anual necessari per poder gestionar-les i mantindre-les correctament, de manera que la Generalitat Valenciana pugui complir amb els compromisos i inversions pendents.

El Govern valencià va assumir el mandat i responsabilitat. És per això pel que es va elaborar el programa estratègic UNEIX, que suposa la programació economicofinancera per tal de fer viables les diferents actuacions i fases que l'integren, però que necessita del compromís i de l'execució pressupostària del Govern central en matèria de finançament.

Per tot allò exposat, es presenten els següents acords pels quals el Senat insta el Govern a:

1. Incloure en els Pressupostos Generals de l'Estat partides econòmiques suficients per a finalitzar la construcció del Corredor Mediterrani en ample internacional, comunicant els ports fins a la frontera francesa substituint de manera progressiva el tercer fil pel desdoblament de les vies en ample internacional.
2. Garantir les inversions en el node urbà de València, tercera conurbació de l'Estat, que no compta d'AVE amb Barcelona ni s'han realitzat les inversions acordades en 2003 per a la reordenació de la capital.



compromís

SENAT



3. Apostar per la millora del tram Sagunt-Terol-Saragossa, perquè figure com a prioritària en la Xarxa Transeuropea de Transport com a part de l'eix ferroviari Cantàbric-Mediterrani.
4. Licitat i executar quan abans siga possible la variant de Torrellano per connectar l'Aeroport d'Alacant-Elx amb les ciutats d'Alacant i Elx.
5. Agilitzar la tramitació administrativa i incloure en els PGE 2019 la línia pressupostària necessària per al finançament plurianual del conegut com "Tren de la Costa", per donar resposta a les necessitats dels usuaris, seguint els estàndards europeus, amb diferents parades a cada comarca, per servir de transport intercomarcal i intracomarcal eficient i compatible amb l'alta velocitat i el medi ambient.
6. Instar al Ministeri de Foment a que convoque el Consell d'Administració de la Societat Parc Central Alta Velocitat de València, per formalitzar el finançament del nou canal d'accés, el projecte tècnic es troba en redacció, així com la programació de la següent fase d'urbanització, la venda de solars edificables i la programació dels projectes de túnel passant i estació definitiva.
7. Condicionar i millorar les línies C-2 i C-3, a més de l'existent entre Xàtiva i Alcoi, adequant els serveis al que hauria de ser una línia de rodalies modernitzada.
8. Aprovar amb caràcter immediat un pla urgent de xoc per a les rodalies amb compromisos d'inversions concretes garantint l'accessibilitat d'estacions i trens.
9. Comprometre's amb la inversió de 38 milions per millorar la mobilitat de l'àrea metropolitana de València i avançar en la integració tarifària del transport públic.
10. Garantir la dotació de fons necessària per a la millora de la línia C-5 per condicionar el traçat, ampliant els apartadors perquè els trens de mercaderies de més de 750 metres puguin parar.
11. Iniciar o, si s'escau recuperar i actualitzar, els estudis per a la construcció de la doble plataforma en els trams que no la tenen, començant pels trams més saturats amb una programació temporal i pressupostària.
12. Redactar una estratègia d'impuls de noves activitats logístiques, on estiga justificada la seua ubicació, tenint en compte l'Estratègia Logística Europea i Espanyola elaborada pel Ministeri de Foment, especialment pel que fa a la interoperabilitat de la xarxa amb els ports i les zones logístiques.



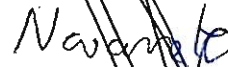
compromís

SENAT



13. Impulsar amb urgència un nucli de rodalies a Castelló per garantir un servei de rodalies entre Castelló i Vinaròs i amb extensió fins Tortosa. Així, mentre l'esmentada creació no arriba, se sol·licita equiparar les tarifes del recorregut Vinaròs - Castelló a les de la xarxa de rodalies, 'zonificant' les tarifes i reduint el preu, així com ampliar les franges horàries de funcionament, per atendre les peticions dels estudiants.
14. Ampliar el nombre de parades a la línia que ofereix els serveis de mitja distància entre Vinaròs - Castelló (a Santa Magdalena i Ribera de Cabanes) i estudiar l'extensió fins a Tortosa.
15. Transferir les competències de Rodalies un cop executades les inversions necessàries prèvies per condicionar tota la xarxa abans de la transferència competencial tal com han demanat les Corts Valencianes. Aquesta transferència ha d'anar acompanyada del finançament anual necessària per poder gestionar-les i mantenir-les correctament.
16. Calendaritzar totes i cadascuna de les propostes anteriors.

Palacio del Senado, 21 de noviembre de 2018



Jordi Navarrete Pla