SENADO
XIV LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 114.188
13/10/2021 11:16

A LA MESA DEL SENADO

El Grupo Parlamentario de Izquierda Confederal (Adelante Andalucía, Més per Mallorca, Más Madrid, Compromís, Geroa Bai y Agrupación Socialista Gomera), a instancia del senador Carles Mulet (Compromís), de acuerdo con lo establecido en el artículo 108 del Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente **Moción para transferir la gestión de la red de cercanías a la Generalitat Valenciana y dignificar la red valenciana ante el colapso existente y la precarización actual.**

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Cercanías es la denominación comercial que Renfe Operadora otorga a sus servicios de ferrocarril suburbano. Por extensión, el término se aplica a todos los trenes de proximidad que unen los diferentes núcleos de una misma área metropolitana en el Estado español y otros próximos a ésta. Son trenes de gran capacidad y frecuencia, orientados a viajes de ida y vuelta en el mismo día y con horarios cadenciados. Realizan trayectos interurbanos de corta distancia, que exceden en capacidad, longitud y duración a los cubiertos por los sistemas de metro y tranvía, aunque suelen tener una frecuencia inferior. Los servicios de Renfe suelen circular por vías convencionales que comparten con el resto de trenes y utilizan estaciones tanto genéricas, para todo tipo de trenes, como específicas de cercanías. Los operadores autonómicos suelen utilizar líneas exclusivas para servicios de cercanías.

Ante el insostenible estado de la red, el Gobierno aprobó el Plan de Cercanías 2017-2025 para el País Valenciano. Si bien se anunciaron inversiones por 1.436 millones de euros, tan solo se están licitando 9 contratos que representan un escaso 5% del total. Mientras se sobreinvierte en algunos núcleos, se descuidan otros sin que se esté avanzando en una Ley que regule la financiación del transporte público, como ocurre en los países de nuestro entorno y como reclamó esta cámara, con la aprobación de la Proposición de Ley de financiación del transporte público urbano y metropolitano (622/000030).

Las deficiencias de la red de cercanías se encuentran en todas las líneas, con frecuencias insuficientes, vías sin electrificar o sin duplicar, y con unos tiempos de viaje inasumibles. Además, el limitado avance de la red y la desconexión de zonas con alta densidad, imposibilita que el tren

sea un medio de transporte que conecte a la población y vertebre territorialmente zonas de relevancia, como las comarcas centrales o las comarcas de La Safor y la Marina Alta, considerada como la región europea con más población sin acceso a servicios ferroviarios. A todo ello se une la falta de integración tarifaria y unos precios de Cercanías que no se corresponden con el pésimo servicio.

Código Seguro de Verificación de este documento: M5S6E586B227CD6114FCD01E974743D93216
Puede utilizar este código para descargar el documento en formato electrónico y comprobar su validez en https://sede.senado.es

Las obligaciones de servicio y las compensaciones por las mismas se establecen en documento contractual entre RENFE-Operadora y la Administración del Estado. Esta competencia se establece de manera expresa en el Real Decreto 452/2012, de 5 de marzo, por el que se desarrolla la estructura orgánica básica del Ministerio de Fomento, que establece las funciones de la Dirección General de Transporte Terrestre, y el Reglamento (CE) 1370/2007, de 23 de octubre de 2007, sobre los Servicios Públicos de transporte de viajeros por ferrocarril y carretera, de manera que se fijen las obligaciones del operador, la compensación económica con el objetivo de incrementar la calidad, la posibilidad de intervenir en relación a las condiciones mínimas de funcionamiento, derechos de los viajeros , necesidades de las personas con movilidad reducida, la protección medioambiental, la seguridad de los viajeros y empleados, así como el cumplimiento de las normas laborales.

Distintos colectivos, entre los que destacan los estudiantes de la Universitat Jaume I, Indignats amb Renfe, Usuàries del Tren Valencià o Trens Dignes al Maestrat, han realizado campañas de reivindicación de un servicio de Cercanías, con precios más asequibles y mayores frecuencias, ya que no se han recuperado en la actualidad en su totalidad tras la crisis sanitaria. Lamentablemente la actual gestión no es la mejor, con frecuentes protestas de afectados por la desinformación ante el mal servicio y tiempos de viaje superiores. En 2019 las cancelaciones fueron de 7.593 trenes y un 11% circuló con retrasos, lo que implicó que entre 11.000 y 14.000 trenes llegaron más tarde a su destino.

El núcleo de València presenta la tasa de impuntualidad más alta del Estado, situada en el 11%, muy lejos del 2% de Málaga o el 4% de Madrid. En los últimos 10 años la mala gestión ha conllevado una caída de usuarios de 10 millones (-42%) en los núcleos Castelló-València y Alacant-Murcia.

Numerosos ayuntamientos han aprobado por unanimidad mociones en este sentido.

Asimismo, Les Corts Valencianes han instado a transferir a la Generalitat Valenciana los servicios ferroviarios de cercanías, realizando todas las inversiones necesarias para poder asumir estas competencias antes de que se transfieran, así como acompañar esta transferencia de competencias con la financiación anual necesaria para su gestión y mantenimiento e impulsar de forma definitiva los grandes proyectos de infraestructuras ferroviarias pendientes: el Tren de la Costa en forma de servicio de cercanías, la conexión del Tram de Alacant desde Luceros hasta la estación de Adif, la mejora de la línea Alcoi-Xàtiva, la Estación Central y la variante de Torrellano a Alacant.

De norte a sur la situación es penosa, a pesar que existen estaciones y tramos de una cierta entidad poblacional y potencial económico y turístico que no pueden beneficiarse de estos trenes por no estar en el entorno de un denominado *núcleo de cercanías*. Son numerosos los usuarios y ayuntamientos interesados del territorio valenciano que han planteado la creación de nuevos núcleos de cercanías, de forma especialmente intensa en el Maestrat castellonense entre Castelló y el límite norte de la provincia hasta Vinaròs y con enlace hasta Tortosa. Existe entre las comarcas del sur de Tarragona y norte de Castelló una gran comunicación fruto de los lazos culturales, comerciales -e incluso pastorales- comunes, por lo que no tiene sentido que los trenes tengan el final de su trayecto en el último municipio

castellonense desde el sur y en el último catalán desde el norte. Castelló es, además, la única demarcación provincial que no tiene Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana.

Estudiantes universitarios, trabajadores de administraciones públicas, usuarios de hospitales (que siguen tratamientos, tienen a familiares ingresados, etc…) ven complicada su movilidad a precios razonables a pesar de estar unidos mediante ferrocarril, a jugarse la vida en las saturadas N-340 y N-332 o al uso del vehículo privado. También se ha fomentado el desarraigo y son muchos los jóvenes que en la fase de estudios no pueden seguir ya utilizando la vivienda familiar y se ven obligados a alquilar pisos en las capitales, con el consiguiente desarraigo, fuga de materia gris de los pueblos y descapitalización.

En la actualidad el servicio de transporte de proximidad en el norte se realiza con trenes de media distancia o regionales, a un precio superior que los de Cercanías ya que, por su distancia con el núcleo de València, no puede prestarse este servicio de cercanías. Son trenes de cercanías encubiertos, aunque con menos requisitos de mobiliario, estética en las estaciones, máquinas de venta y personal.

Castelló no dispone en la actualidad de núcleo de cercanías, lo que impide poder gestionar desde esta estación los trenes de cercanías en dirección a València y en dirección a Tortosa.

La línea C6 València-Castelló es una de las más utilizadas. Se halla saturada de pasajeros, según reconoce Adif, y faltan frecuencias. Las incidencias y la sustitución de trenes por autobuses son frecuentes; no se han recuperado las frecuencias anteriores a las obras del corredor y el cercanías finaliza en Castelló, de forma que los usuarios deben recurrir a trenes de media distancia hacia el norte, al no existir un núcleo de cercanías.

La C1 València-Gandia está saturada, con retrasos, sin adaptar y faltan frecuencias. La C2 València-Xàtiva-Moixent se halla en idéntica situación y sin duplicar entre Xàtiva y l'Alcúdia, lo que impide su mejora. La C3 València-Utiel concentra todos los problemas anteriores y es una de las líneas del Estado con más cancelaciones. Uno de cada 20 se cancelan y otro de cada 20 circula con retraso. Los trabajadores de los polígonos industriales no pueden utilizarla por no tener estaciones cerca y debería extenderse hasta Camporrobles y abrir al tráfico el túnel entre Sant Isidre y València Nord. La C4 no opera en la práctica y la estación de Xirivella (más de 30.000 habitantes) está cerrada.

En la C5 València-Caudiel hay pocas frecuencias, uno de cada diez trenes circula con retraso, la vía no está electrificada. La línea Xàtiva-Alcoi registra una alta supresión de convoyes cuyo número es escaso, está sin electrificar y las vías están en mal estado. La comunicación es inexistente con Alacant y muy limitada con València. En situación similar se encuentra la C1 Alacant-Murcia, sin desdoblar, sin conexión con Torrevieja y sin parada en el aeropuerto Alacant-Elx. La C3 Alacant-Sant Vicent del Raspeig es de vía única, está saturada y podría dar servicio a municipios como Monforte del Cid, Novelda, Elda-Petrer y Villena.

En octubre de 2020 el exministro de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, José Luis Ábalos, nombró como nuevo coordinador de Cercanías en la autonomía valenciana al exdelegado del Gobierno, Juan Carlos Fulgencio, para reforzar la gestión integral del servicio y darle un impulso en el territorio. Un año después la situación es insostenible.

Por todo ello, se presenta la siguiente MOCIÓN:

MOCIÓN

El pleno del Senado insta al Gobierno de España a:

PRIMERO.- Iniciar el proceso de transferencia de las Cercanías a la Generalitat Valenciana, una vez materializados la totalidad de los compromisos de inversión previstos y no ejecutados, antes de la transferencia de la competencia de gestión del servicio para poder atender las competencias en la materia y que están previstas en su Estatuto de Autonomía, asegurando la financiación adecuada para cada ejercicio. Exigir al Gobierno la compensación por los años de abandono de las cercanías valencianas. Mientras no se materialice el traspaso de competencias en esta materia, el Gobierno deberá abordar de forma urgente lo dispuesto en la presente moción.

SEGUNDO.- Generalizar un mejor servicio de cercanías y tren convencional ~~a~~ las personas usuarias. En concreto es imprescindible tomar las siguientes medidas:

- Incluir dentro de los planes de Renfe y Adif y en la Declaración de Servicio Público la creación del núcleo de cercanías València-Castelló, con una cabecera en Castelló para gestionar el tráfico hasta Tortosa y Tarragona, lo que permitiría mejorar la presencia, puntualidad y horarios de estos trenes.

- Dotar de un servicio de cercanías entre Castelló-Vinaròs-Tortosa (con frecuencias y precios de cercanías), que contemple la reapertura de las estaciones de Santa Magdalena del Polpis y la Ribera de Cabanes.

- Convertir la línea de Media Distancia de Xàtiva-Alcoi en una línea de Cercanías y realizar un estudio técnico de ampliación de la línea hasta Alacant. Mejorar, electrificar y ampliar el servicio ferroviario de la línea València-Xàtiva-Alcoi.

- Realizar un estudio técnico para recuperar una línea de tren de Cercanías que conecte Xàtiva, Carcaixent y Gandia.

- Desbloquear e iniciar las obras del Tren de la Costa para conectar Dénia y Gandia por tren, implementando a su vez la interoperatividad de esta línea con el TRAM de Alacant y hasta Dénia, así como la interconexión con el Metro.

- Realizar un estudio técnico para la creación de una nueva línea de tren de Cercanías que conecte Santa Pola con Villena, vertebrando las comarcas del Vinalopó.

- Extender las líneas de Cercanías de Alacant-Villena y de València-Moixent-La Font de la Figuera, hasta Caudete (Albacete), generando un nodo de conexión ferroviaria en este municipio.

- Extender un ramal de la línea de Cercanías Alacant-Murcia, de forma que llegue hasta Torrevieja desde Crevillent, conectando este municipio de más de 100.000 habitantes a la red de Cercanías.

- Electrificar la línea Sagunt-Teruel, ampliando el servicio de la línea de cercanías C5 hasta Barracas y la provincia de Teruel, con una frecuencia y horario que haga atractivo el servicio.

- Recuperar una conexión ferroviaria digna en larga distancia entre Castelló y València con Teruel y Aragón.

- Agilizar, por otro lado, las obras de conexión ferroviaria de pasajeros desde las líneas València-Tarragona y Sagunt-Teruel hasta el núcleo del Port de Sagunt, realizando para ello los estudios necesarios para ampliar la capacidad de esta nueva línea y la construcción de una nueva estación, dada la alta ocupación de la línea actual.

- Modernizar el servicio de Cercanías de Elx, la tercera ciudad valenciana más poblada, que todavía cuenta con líneas sin electrificar ni soterrar y sin doble vía, lo que la convierte en la única del corredor mediterráneo sin actualizar. Asimismo, urge la ejecución de la conexión ferroviaria con el aeropuerto de l'Altet, lo que supone toda una anomalía para un aeropuerto que registra 15 millones anuales de pasajeros.

- Electrificar la línea C3 hasta Camporrobles, ampliando el servicio de la línea de cercanías hasta este municipio.

- Recuperar el tren de Media Distancia entre Utiel-Cuenca, cerrado desde enero de 2021.

- Impulsar todas aquellas obras pendientes, para garantizar la accesibilidad de todas las estaciones ferroviarias valencianas.

- Exigir las inversiones pendientes para que el corredor mediterráneo sea, cuanto antes, una realidad que vertebre el arco mediterráneo (Andalucía, Murcia, País Valenciano y Catalunya) con Europa.

Así como el resto de actuaciones necesarias en estas líneas.

TERCERO.- Realizar campañas de promoción del nuevo servicio e implantación de bonos multiviajes, para poder beneficiar a los usuarios de descuentos. En colaboración con el resto de administraciones impulsar la tarjeta única integrada en todo el transporte público.

CUARTO.- Apostar por el tren como medio de transporte colectivo ecológico, accesible, seguro y sostenible, para hacer frente al reto de la emergencia climática y la necesidad de reducir las emisiones que provoca el uso del transporte privado. Abaratar para ello el coste de los billetes (mediante bonos u otras opciones) para recuperar la pérdida de personas que ha ocasionado durante estos años la caótica

gestión de Renfe y Adif y como alternativa al vehículo privado, ya que la reversión de la autopista ha restado un atractivo al transporte ferroviario por el elevado coste del servicio frente al vehículo privado, lo que provoca una tendencia perversa en la lucha contra el cambio climático.

Puesto que después del reivindicado fin de los peajes entre el País Valenciano y Catalunya, a muchas personas usuarias les es infinitamente más económico y fiable el desplazamiento en vehículo particular que en tren (beneficio que se multiplica exponencialmente si es vehículo compartido por más de una persona), estudiar medidas para abaratar este trayecto que disuada del uso del transporte privado, para luchar así contra las emisiones de CO_2.

QUINTO.- Garantizar unas frecuencias mínimas diarias que cubran las necesidades existentes, mejorando las frecuencias anteriores a la pandemia de la Covid-19 y que supongan unos horarios y servicios óptimos para conectar a las personas con sus lugares de trabajo y estudio.

Para ello es urgente ejecutar las inversiones necesarias para una mejora de los horarios, y recuperar y reducir los tiempos de estos trayectos (que eran mucho más útiles hace décadas que ahora), para acabar con los retrasos y cancelaciones. Asimismo, es preciso cubrir todas las plazas vacantes de maquinistas, jubilaciones y convocar las cerca de 40 necesarias que se estiman serán necesarias antes del verano de 2022 en el entorno de València, para garantizar un óptimo servicio.

SEXTO.- Tramitar de manera urgente de la Ley que regule la financiación del transporte público, que se presentó en esta cámara, para que la inversión en Cercanías no dependa del gobierno de turno, sino que sea un derecho común de los ciudadanos y se invierta con criterios claros y objetivos en todos los territorios.

SÉPTIMO.- Impulsar, en coordinación con las CCAA y demás administraciones, un servicio de transporte público a demanda en las zonas y comarcas sin transporte ferroviario, para garantizar el acceso de toda la población del mundo rural al transporte público y su posible conexión con el ferrocarril.

Valoración económica: **Por carecer de instrumentos técnicos para valorar estos costes, que sean los ministerios implicados y sus equipos técnicos quienes realicen las valoraciones presupuestarias.**

Palacio del Senado, 13 de octubre de 2021

Carles Mulet Garcia

Documento firmado electrónicamente por:
Carles Mulet García
Fecha: 13/10/2021
CSV: M5S6E586B227CD6114FCD01E974743D93216

Documento firmado electrónicamente por:
Vicenç Vidal Matas
Fecha: 13/10/2021
CSV: M5S6E586B227CD6114FCD01E974743D93216