

Joan Baldoví Roda, diputado de Compromís y portavoz de Grupo Parlamentario Plural, presenta la siguiente la REFORMULACIÓN referida a la **Moción consecuencia de interpelación urgente sobre la situación insostenible en la que se encuentra el servicio de cercanías de Renfe en el territorio valenciano** registrada en el día 20/10/2021, con número de registro: **163785**; para su debate en el Pleno en los siguientes términos:

En el Congreso, a 22 de octubre de 2021

Documento firmado telemáticamente

Joan Baldoví Roda

Diputado de Compromís

Portavoz G.P Plural

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

Desde el pasado 1 de enero de 2021, el conjunto de la Unión Europea a instancia de la Comisión Europea celebra el Año Europeo del Ferrocarril. Dicha declaración supone una oportunidad para impulsar los beneficios del ferrocarril como medio de transporte sostenible, inteligente, seguro y para crear un verdadero espacio ferroviario europeo único sin fronteras.

Teniendo en cuenta la página web del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA), el Ministerio se ha sumado a esta iniciativa europea mostrando su compromiso con la ciudadanía y el tejido empresarial *“para promover formas de transporte sostenibles que colaboren a alcanzar la neutralidad climática para 2050 establecida en el Pacto Verde Europeo”*. Cabe señalar que esta iniciativa ha generado muchas expectativas sobre las posibles acciones y avances políticos que podrían darse en este medio de transporte público.

Uno de los aspectos más relevantes por los que es importante impulsar el transporte ferroviario, viene asociado, a la urgente necesidad de reducir las emisiones de gases de efecto invernadero. Se calcula que el sector del transporte genera alrededor del 30% de las emisiones de CO2 dentro de la Unión Europea, siendo el principal sector donde las emisiones más han aumentado desde la década de 1990. Es incuestionable, por tanto, la necesidad de reducir las emisiones para hacer frente a la emergencia climática.

Sin embargo, y pese al aparente compromiso del Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, la red ferroviaria española está muy lejos de cumplir con los objetivos propuestos en esta iniciativa europea. Años de deliberada política de transporte ferroviario orientada a su liberalización y privatización, se traducen en la masiva construcción de líneas de Alta Velocidad frente al abandono de las inversiones en las líneas convencionales de trayectos corta o media distancia.

El territorio valenciano ha sufrido en la última década de manera notable el deterioro servicio de cercanías en el territorio valenciano (servei de Rodalia), y ha mostrado su incapacidad para resolver los problemas y las necesidades de la ciudadanía.

A la ausencia de un Plan de transporte ferroviario capaz de conectar las cabeceras comarcales y metropolitanas, se le añade la falta de previsión para cubrir la demanda de la movilidad obligada, es decir aquella movilidad motivada por asuntos laborales y/o de estudio. Debido a las deficiencias del servicio de cercanías en el territorio valenciano se ha perdido más de 12 millones de usuarios en los últimos años en la red de cercanías.

Según el propio Gobierno de España, tan sólo en el 2019 se produjo 7.593 cancelaciones de trenes, y alrededor de un 11% de los viajes llegaron a su destino con retraso, lo que supone entre 11.000 y 14.000 de los trenes. De las nueve líneas existentes en el actual mapa del servicio de cercanías valenciano que se muestra a continuación, **todas** ellas presentan incidencias:



Mapa actual del Servicio de Cercanías en el País Valenciano

Las incidencias más habituales en la red de cercanías valenciana son:

→ Línea C1 València – Gandia

- ◆ Escasa frecuencia. Línea muy saturada de pasajeros.
- ◆ 1 de cada 10 trenes circula con retraso.
- ◆ Vía sin duplicar desde Cullera hasta Gandia, por lo que aumenta el tiempo de viaje.
- ◆ Plataforma inestable en las zonas de marjal, que reduce las velocidades
- ◆ Línea no adaptada a movilidad reducida.

→ Línea C2 València – Xàtiva – Moixent

- ◆ Escasa frecuencia. Línea muy saturada de pasajeros.
- ◆ 1 de cada 10 trenes circula con retraso.
- ◆ Estaciones alejadas de los núcleos de población, por lo que aumenta el tiempo de viaje.
- ◆ Línea no adaptada a movilidad reducida.

→ Línea C3 València – Utiel

- ◆ Escasa frecuencia.
- ◆ Una de las líneas con más cancelaciones de todo el Estado. 1 de cada 20 trenes se cancelan.
- ◆ 1 de cada 10 trenes circula con retraso.
- ◆ Vía de cercanías hasta Bunyol sin duplicar ni electrificar en todo su recorrido, lo que hace aumentar el tiempo de viaje. Trenes a gasoil, muy contaminantes.
- ◆ Sin parada en los polígonos industriales por los que pasa. Dificulta el transporte de trabajadores.
- ◆ El tren de servicio Regional sólo llega hasta Utiel. Podría extenderse hasta Camporrobles, e incluso hasta Cuenca.
- ◆ Hay un túnel entre Sant Isidre y València Nord que no está operativo y retrasa los trayectos.
- ◆ Línea no adaptada a movilidad reducida.

→ Línea C4 València – Xirivella

- ◆ Línea con muchas cancelaciones (en la práctica no opera).
- ◆ La C3 podría asumir su recorrido.

→ Línea C5 València – Caudiel

- ◆ Escasa frecuencia.
- ◆ 1 de cada 10 trenes circula con retraso.
- ◆ Vía muy contaminante puesto que está sin electrificar.
- ◆ Los trenes funcionan a gasoil.
- ◆ Vía no duplicada desde Sagunto hasta Caudiel por lo que aumenta el tiempo de viaje.
- ◆ El tiempo en Media Distancia entre Valencia y Teruel es de 2h 30 min. En coche el trayecto se hace en poco más de una hora y media.
- ◆ Sólo se permiten 3 bicicletas por convoy, cantidad irrisoria dado que esta vía discurre en paralelo a la vía verde más larga del Estado.
- ◆ Falta conexión entre Sagunt y Port de Sagunt, a pesar de que la infraestructura ferroviaria ya existe.

→ Línea C6 València – Castelló

- ◆ Faltan frecuencias.
- ◆ 1 de cada 20 trenes circula con retraso.
- ◆ Incidencias frecuentes. Se sustituyen trenes por autobuses.
- ◆ No se han recuperado las frecuencias que había antes de las obras del tercer hilo para el Corredor Mediterráneo.
- ◆ El Cercanías llega sólo hasta Castellón, se debería crear un nuevo núcleo de Cercanías en el norte para poder tener servicio hasta Tortosa.
- ◆ Falta conexión entre Sagunt y Port de Sagunt, a pesar de que la infraestructura ferroviaria ya existe.

→ Línea Media Distancia Xàtiva – Alcoi

- ◆ Alta supresión de trenes.
- ◆ Mal estado de las vías (muchas traviesas, todavía son de madera algunas quemadas en los incendios forestales) y trenes muy obsoletos produce que la velocidad del tren sea muy reducida en algunos tramos, por ello han perdido muchos viajeros.
- ◆ Línea más lenta de España. El tiempo de trayecto excesivo: 2 horas para los trayectos directos y 3 horas en aquellos trayectos que requieren transbordo en Xàtiva. En coche el trayecto se hace en 45 minutos.
- ◆ Conexión con Valencia muy limitada.
- ◆ Línea no adaptada a movilidad reducida.

→ Línea C1 Alacant – Múrcia

- ◆ Línea saturada de pasajeros. Escasa frecuencia.
- ◆ Vía sin desdoblarse en todo su recorrido.
- ◆ Vía sin electrificar, trenes a gasoil, muy contaminante.
- ◆ No hay parada en el aeropuerto de Alacant-Elx, aunque la línea pasa a escasa distancia.

→ Línea C3 Alacant – Sant Vicent del Raspeig

- ◆ Línea muy saturada de pasajeros. Faltan frecuencias.
- ◆ La vía es única en parte del recorrido, aumenta el tiempo de viaje.
- ◆ Línea muy corta que podría prolongar el servicio a Monforte del Cid, Novelda, Elda-Petret y Villena.

El problema de raíz se encuentra en la escasa inversión en Cercanías y en la ausencia de una política basada en criterios objetivos, que acaba sobre-invirtiéndose algunos núcleos y aislando otros; mientras, a su vez, evidencia la falta de una Ley estatal que regule la financiación del transporte público como sucede en otros países europeos. Además, la carencia de inversión contrasta con la inversión destinada al servicio de Alta Velocidad. Los corredores de AVE de València y Alicante con Madrid han supuesto una inversión de 10.400 millones de euros en los últimos 20 años, lo cual genera una inversión por cada pasajero de AVE de 98€, mientras que los de Cercanías no han tenido ninguna inversión reseñable.

Las consecuencias de la falta de inversión en el servicio de transportes son notorias hasta el punto de que se ha incrementado la inflación de los precios de los billetes en un 14,28% entre 2008 y 2018. Por otro lado, ha evidenciado la falta de maquinistas suficientes para garantizar un correcto funcionamiento de la red valenciana. Y, en última instancia, ha desvelado que el servicio de cercanías valenciano es el que peor servicio presta en todo el Estado.

Otro aspecto preocupante de la ola de cancelaciones y retrasos es la consecuente pérdida de enlaces. La imprevisibilidad con la que funciona la red genera tal desconfianza entre las personas que necesitan el transporte público que han contribuido a justificar por parte de los poderes públicos el drama de la desaparición definitiva de algunas líneas y/o frecuencias, así como al aislamiento de zonas rurales o comarcas importantes. Se dan situaciones tan absurdas como las de las comarcas centrales, La Safor y la Marina Alta, consideradas como la región europea con más población sin acceso a servicios ferroviarios.

Asimismo, cabe destacar las recientes y sucesivas huelgas convocadas por el Sindicato de Maquinistas Ferroviarios (Semaf), motivadas por el déficit de personal y las deficiencias de seguridad. Por tanto, las deficiencias que presenta este servicio, sumadas a la huelga de principios de octubre, ha permitido poner de manifiesto otras necesidades que son urgentes de abordar para llevar a cabo un nuevo enfoque institucional de las inversiones en infraestructuras de movilidad y transporte.

Creemos que esta nueva perspectiva tendría que empezar con un cambio en la prioridad de las inversiones del transporte urbano e interurbano, incluyendo los servicios de cercanías, los ferrocarriles regionales o autonómicos, carriles bici, carriles Bus y VAO de acceso a las ciudades, a la integración tarifaria, así como a la infraestructura que permita la electrificación del transporte y fomente las relaciones de proximidad para la consecución del objetivo de emisiones cero. La transferencia de las competencias de los servicios regionales a las Comunidades Autónomas debería ser otro de los puntos a tener en cuenta para el correcto funcionamiento del servicio ferroviario y cuyo modelo de gestión ha demostrado ser eficiente en las redes regionales de otros países europeos como Alemania y Francia.

Desde Compromís consideramos que la concepción actual del transporte se aleja del papel de prestación de servicio público, de vertebración del territorio y de reequilibrio territorial que debe jugar el ferrocarril. La movilidad y el transporte sostenible tienen que ser definidos por criterios energéticos, medioambientales y por el hecho de que la movilidad vertebra el desarrollo de las ciudades y las interrelaciones entre la ciudadanía. Por todo lo expuesto, y ante el insostenible estado de la red de cercanías en el territorio valenciano, presento la siguiente:

MOCIÓN CONSECUENCIA DE INTERPELACIÓN URGENTE

“El Congreso de los diputados en el marco del Año Europeo del Ferrocarril y en su compromiso por promover formas de transporte sostenibles, insta al Gobierno a:

1. Maximizar y fomentar el uso del ferrocarril como medio de transporte colectivo ecológico, accesible, seguro sostenible para hacer frente al reto de la emergencia climática y la necesidad de reducir las emisiones que provoca el uso del transporte privado.
2. Defender el carácter de servicio público y no de negocio del transporte ferroviario, paralizando las intenciones de dividir y debilitar la empresa pública para privatizar los itinerarios más rentables.
3. Realizar una inversión anual que garantice la calidad, la mejora, y la modernización de las infraestructuras y del servicio ferroviario del territorio valenciano, para dar respuesta a la demanda real de la ciudadanía y de los municipios con el objetivo de que todos los trayectos en tren igualen o mejoren el tiempo de desplazamiento en coche.
4. El Plan de traspaso del servicio de cercanías valenciano, en consonancia con lo establecido en el Estatut d’Autonomia de la Comunitat Valenciana, para la gestión directa y la vertebración del territorio y el mantenimiento de la accesibilidad a comarcas rurales.
5. Elaborar una Ley de financiación del transporte público teniendo en cuenta los términos recogidos en la Proposición de ley financiación del transporte público urbano y metropolitano -actualmente en tramitación- para que la gestión de la inversión en el servicio de Cercanías atienda a criterios objetivos y claros en todos los territorios.
6. La paralización o moratoria de las grandes obras de ampliación de autovías, como es el caso del proyecto de desdoblamiento de la circunvalación A-7 (bypass) que supongan un aumento de las emisiones de CO2 y otros gases contaminantes que puedan afectar negativamente en la calidad del aire causada por el tráfico.

7. El impulso, en coordinación con las Comunidades Autónomas y otras administraciones, de un servicio de transporte público a demanda en las zonas y comarcas sin transporte ferroviario, para garantizar el acceso de toda la población rural al transporte público y su posible conexión con el ferrocarril.
8. Mientras esto se lleva a cabo el Gobierno ejecutará inmediatamente la totalidad de las inversiones previstas en la red valenciana de Cercanías, por medio de la provisión extraordinaria de transferencias presupuestarias anuales al Plan de Cercanías existente (Pla de Rodalia 2017-2025 de la Comunidad Valenciana) como compensación por los años de abandono del servicio de cercanías valenciano.
9. La reparación y modernización de los trenes, incluyendo circulaciones de dos pisos, trenes ligeros y modulares para itinerarios de montaña. La duplicación de las vías allá donde no haya un impedimento geográfico o riesgo medioambiental.
10. Cubrir todas las plazas vacantes de maquinistas y jubilaciones, convocando las cerca de 40 que se estiman serán necesarias antes del verano de 2022 en el entorno de València, para garantizar un servicio óptimo.