

En Sergio Aqueitos, portaveu del Grup Municipal Compromís per Sant Joan de l'Ajuntament de Sant Joan d'Alacant, a l'empara del que preveu l'article 116 de la Llei 8/2010 de la Generalitat, de 23 de juny, de Règim Local de la Comunitat Valenciana, i de conformitat amb el que diuen els articles 91.4 i 97 del Reial Decret 2568/1986, de 28 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament d'Organització, Funcionament i Règim Jurídic de les entitats locals; presenta al ple la següent

PROPOSICIÓ PER INSTAR AL GOVERN DE L'ESTAT A LA MILLORA URGENT DE LA XARXA VALENCIANA DE RODALIES

La xarxa valenciana de Rodalies, actualment gestionada pel govern d'Espanya, és el pitjor servei que dóna de tot l'Estat. Després dels diferents informes, memòries i dades facilitades per diferents organismes independents, així com per part del mateix govern d'Espanya, Adif i Renfe mostren l'alt grau de cancel·lacions, retards i incidències recurrents en el servei de rodalies, així com l'absència d'inversió i millora del mateix.

Les deficiències en la xarxa de rodalies valenciana van suposar un total de 7.593 cancel·lacions de trens només en 2019, segons informa el Govern d'Espanya en respostes a preguntes parlamentàries, i al voltant d'un 11% de retards, el que suposa que entre 11.000 i 14.000 trens van arribar més tard a la seua destinació.

Aquesta problemàtica en el servei de rodalies, que afecta a milions d'usuaris, es troba en la manca d'inversió. Segons l'informe sobre la inversió en infraestructures ferroviàries publicat per l'Airef en 2020, des de l'any 2010 fins a 2018, dels 3.400 milions d'euros que els diferents Governos d'Espanya han promès per a invertir en rodalies valencians, només s'han executat 300.000€, una quantia irrisòria que només suposa el 0,009% de la inversió prevista. A hores d'ara, es troben en fase de licitació només 9 contractes d'inversió per valor d'uns 71 milions d'euros, el que suposa poc més d'un 5% dels 1.436 milions promesos pel govern d'Espanya fins a 2025. **La inversió en rodalies no ha sigut ni d'un cèntim per usuari en l'última dècada.**

Aquesta manca d'inversió en rodalies contrasta amb la inversió en Alta Velocitat. Els corredors d'AVE de València i Alacant amb Madrid ha suposat una inversió de 10.400 milions d'euros en els últims 20 anys, la qual cosa suposa una inversió per cada passatger que ha agafat un AVE des que el servei va començar de 98€, mentre els rodalies, el transport del dia a dia, patixen un clar abandonament.

El problema d'arrel de la manca d'inversió en rodalies es troba en l'absència d'una política basada en criteris objectius, i que acaba sobreinvertint en alguns nuclis i descuidant altres. Falta una llei estatal que regule el finançament del transport públic, com passa en la resta de països europeus.

Les deficiències de la xarxa de rodalies es troben en totes les línies, amb freqüències insuficients, vies sense electrificar o sense duplicar, i amb uns temps de viatge inassumibles. A més, el limitat abans de la xarxa i la desconexió de zones amb alta població impossibilita que el tren siga un mitjà de transport que connecte a la població i vertebré territorialment zones de rellevància.

Per exemple, la línia entre Alacant i Múrcia es troba actualment molt saturada de passatgers. La falta d'augment de freqüències és causat perquè la via actualment es troba sense desdoblament, però és que, a més, aquesta no està electrificada, funcionant els trens a gasoil, provocant una gran contaminació. Altra situació que clama al cel és que no hi ha una parada a l'aeroport d'Alacant-Elx, tot i que la línia passa a escassa distància. Tampoc té aquesta línia connexió amb Torrevella, tractant-se d'un dels pocs municipis de més de 100.000 habitants de l'Estat sense connexió ferroviària.

D'altra banda, a la línia entre Alacant i Sant Vicent del Raspeig falten freqüències, estant la línia molt saturada de passatgers i dedicant massa temps de viatge per recórrer per via única en gran part del recorregut.

A aquests problemes en la xarxa es suma la manca d'integració tarifària i d'abonaments, que fa que els usuaris de transport públic hagen de tindre un bono per cada tipus de mitjà (tren, metro, bus, servei de bicicletes públiques...), i uns preus de rodalies que no es corresponen amb el pèssim servei, amb una pujada de preus un 50 % en 10 anys, entre 2008 – 2018 (D'1,2 € a 1,8 € pel senzill. Inflació: 14,28 %.).

La caiguda d'usuaris de més de 10 milions d'usuaris en els darrers anys, tant en el nucli de rodalies de València-Castelló com en el d'Alacant-Múrcia és la conseqüència més ressenyable de l'insostenible servei de Rodalies que tenim.

Davant aquest lamentable estat del servei, tant l'empresa que gestiona els rodalies (Renfe), com el Govern d'Espanya i el gestor de les infraestructures ferroviàries Adif, han optat pel silenciament, dificultant als usuaris posar queixes o presentar reclamacions, no informant en temps real de les incidències, i ocultant les dades de cancel·lacions i retards dels informes oficials que elaboren sobre l'estat del servei. Aquestes dades només són proporcionades prèvia pregunta parlamentària per part de diputats i senadors, però no són accessibles a la ciutadania.

A més a més, continuant amb aquest exercici d'ocultació, es veten aquelles campanyes o missatges que volen donar a conèixer la realitat del servei de rodalies, que són vetades per Renfe i Adif a l'interior de les estacions de tren.

És necessari dignificar de forma urgent la xarxa de rodalies, compensant els anys de desinversió, fent una clara millora sobre la xarxa actual, però també fent una ampliació de la mateixa, en una clara aposta pel tren de rodalies com a servei fiable, econòmic i sostenible que connecte a totes les persones i vertebré el territori, en una aposta combinada amb altres mitjans de transport públic com el metro, el tramvia, el bus i la bicicleta per tal

d'impulsar una xarxa de transport públic eficaç, atractiva, vertebradora i ecològica que recupere els milions d'usuaris perduts.

Per tot allò que s'ha exposat anteriorment, es proposen els següents,

ACORDS

PRIMER. Instar al govern d'Espanya a executar d'immediat la totalitat de les inversions previstes en la xarxa valenciana de Rodalies, així com compensar la manca d'inversió executada en els darrers 10 anys amb un pla d'inversions extraordinàries. Aquest pla ha de passar necessàriament per l'electrificació de totes les línies, per la duplicació de les vies en tots aquells trams on no hi haja un impediment geogràfic o una afecció mediambiental, i per la resolució dels problemes tècnics, d'infraestructura i de manca de personal per tal d'acabar amb les incidències del servei.

SEGON. Instar al govern d'Espanya que transferisca la competència i els fons per a la gestió de Rodalies a la Generalitat Valenciana, d'acord amb el que contempla el nostre Estatut d'Autonomia.

TERCER. Instar al govern d'Espanya, o en el seu cas a la Generalitat Valenciana, com a titular de la competència en Rodalies, a estudiar una ampliació de la xarxa de rodalies, tant de les línies actuals per a donar abans a tots els municipis valencians als quals hi ha infraestructura ferroviària, com projectant noves línies per a connectar municipis i zones de rellevància que ara no tenen connexió ferroviària, coordinat a més amb un projecte de servei públic de bus interurbà per a les zones d'interior per les que geogràficament no es puga implementar un servei ferroviari.

QUART. Instar al govern d'Espanya, o en el seu cas a la Generalitat Valenciana, com a titular de la competència en rodalies, a millorar la connexió ferroviària de la línia Alacant - Múrcia (Augmentar les freqüències de la línia i acabar amb les incidències de la mateixa; duplicar i electrificar la via en tot el seu recorregut, per tal de dignificar la línia, millorar el temps de viatge i fer d'aquest rodalies un tren més sostenible; i incorporar al traçat una parada en l'aeroport de l'Altet) i la línia Alacant-Sant Vicent del Raspeig (augmentar les freqüències de la línia i acabar amb les incidències de la mateixa; duplicar la via en tot el seu recorregut, per a poder augmentar freqüències i reduir temps de viatge; i ampliar la línia fins a Villena i Caudete, per tal de connectar els municipis de Novelda, Monforte del Cid, Elda-Petrer, Sax i Villena en Rodalies, i possibilitant la connexió amb València per l'interior).

CINQUÉ. Instar al govern d'Espanya a tramitar un projecte de llei de finançament transport públic homòloga a les que existeixen en altres països de la Unió Europea, per tal de fixar criteris tècnics que blinden la inversió en transport públic de forma transparent i eficient.

SISÉ. Instar a Renfe i Adif a oferir una informació oberta i pública als usuaris dels Rodalies, millorant el protocol de comunicació d'incidències, publicant les incidències en temps real en el web i facilitant als usuaris afectats per incidències sistemes telemàtics per a presentar queixes i reclamacions.

SETÉ. Instar al govern d'Espanya i a la Generalitat Valenciana a treballar per a la creació d'una xarxa unificada de transport públic que aglutine el tren de Rodalies, el metro, el tramvia i el bus urbà i interurbà, així com serveis públics de bicicletes, sota una marca única de cada a l'usuari, amb un abonament únic i interoperativitat entre els diferents mitjans de transport i amb una integració tarifària.

HUITÉ. Donar trasllat dels presents acords al President del govern de l'Estat, al Ministre de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana, al President de la Generalitat Valenciana, al Conseller de Política Territorial de la Generalitat, i als grups parlamentaris de Les Corts, del Congrés i del Senat.

Sergio Agueitos Soriano