



### **PÚBLICO, SOCIAL Y COHERENTE**

renfe

Ayer fue la PUESTA EN MARCHA DE LA LINEA CASTELLÓ-VINARÒS, una antigua reivindicación de muchos colectivos sociales, que vertebraba realmente las comarcas costeras de Castelló de la Plana, de una manera social, frente a la vorágine del "todo AVE". También, el pasado día 22 se inauguraba la línea de cercanías entre Alicante y Villena. Aunque recordando, eso sí, que llevaba más de 12 años sin servicio, en concreto, desde que se iniciaron en paralelo las obras del AVE a Alicante, y que, incluso ahora, varias de aquellas estaciones todavía han quedado sin servicio.

En los últimos meses, desde CGT nos hemos reunido con diferentes partidos políticos, tanto en las Cortes Valencianas, como en el Congreso de los Diputados. Les hemos trasladado la problemática de la falta de personal que acucia tanto en Renfe, como en Adif, sobre todo en conducción, intervención, taquillas, talleres y mantenimiento de infraestructura, además de recordarles la falta de inversiones en el ferrocarril convencional, y la aplicación de la ley 6/2018 para instaurar las 37,5h de trabajo.

Ayer, por motivo de la puesta en marcha de este nuevo servicio en Castellón, se reunió allí el Ministro de Fomento, el Presidente de la Generalitat, el Presidente de Renfe y la Consejera de Infraestructuras, y desde CGT quisimos dejar palpables nuestras reivindicaciones, haciendo acto de presencia y forzando que tuvieran que acercarse a la pancarta a escuchar nuestra protesta. Paralelamente, les hicimos entrega de una carta en la que se resumía la situación del transporte ferroviario en la Comunidad, con especial atención a las cercanías y sus miles de supresiones. **El encuentro, aunque tenso al principio, transcurrió en un inusual acercamiento hacia nuestra postura y el compromiso de tenerlas en cuenta en la medida de lo posible en las próximas actuaciones.**

En los últimos años, las cercanías de Valencia y las de toda la Comunidad Valenciana, han perdido casi diez millones de viajeros y viajeras anuales, siendo la causa principal el deterioro del servicio.

Las obras del Corredor Mediterráneo, entre Valencia y Castellón, ha sido la principal causa de la pérdida de usuarias en esa línea, un **47,5%**, que ha visto como en algunos momentos, se reducía el servicio en un **65%** y perdía el **55%** de usuarias en los periodos de mayores cortes de circulación. Pero no solo esa circunstancia ha propiciado el terrible deterioro de la red de Cercanías y Media Distancia, las constantes supresiones de servicio, casi un 5%, (**más de 2.000 trenes de Cercanías en 2017** y un número muy similar para 2018), sobre todo debido a la **falta de personal** y planificación, así como a la poca fiabilidad del material, a causa de su deficiente mantenimiento, también por la falta de personal y la carencia de material ferroviario para cubrir los trenes averiados, han supuesto un deterioro y una falta de respeto hacia las personas usuarias inasumible en un servicio público moderno, como el que se pretende ofertar.

Todo ello se ha agravado aún más, por la falta de inversiones en el ferrocarril convencional de las comarcas valencianas, las inversiones importantes han ido a parar a la **Alta Velocidad**, que utiliza **solo un 3% de las personas que utilizan el tren** como medio de transporte. Pero también por decisiones equivocadas, como cortar la línea C3 en Sant Isidre durante 8 años, que impedía llegar a los trenes hasta Valencia Nord, que ha dejado bajo mínimos el número de usuarias de la línea, así como los trenes de Media Distancia a Cuenca y Madrid.

CGT

9 de marzo  
4 de julio  
Inicio del derecho

**37,5 HORAS  
¡YA!**

**C G T**

166 287 - 91 5066287  
www.sff-cgt.es / email: sff-cgt@cgt.es / en facebook / @SFFCGT / https://telegram.me/sffcgt



La Red de Cercanías de Valencia ha visto como se realizaban obras faraónicas en infraestructuras que no se utilizan, como la vía de ancho internacional entre Xàtiva y Valencia, por la que no ha pasado un solo tren en 12 años, o la variante de mercancías a Fuente de San Luis, la salida de la Ford en Almussafes, o la estación Técnica de Fuente de San Luis; sin contar el innecesario tercer carril entre Valencia y Castellón de la Plana, que utiliza solamente un par de trenes AVE, a una velocidad más reducida que los trenes convencionales y que condiciona la circulación de los trenes.

Los dos grandes Planes de Transporte que se anunciaron por diferentes gobiernos, mientras fueron ministros el Sr. Blanco y el Sr. De La Serna, no se han llegado a materializar, y la parte que se ha realizado, no ha beneficiado a las personas usuarias. El futuro del ferrocarril convencional en Valencia es insostenible y solamente un cambio ambicioso de la política de transporte ferroviario podrá salvar un servicio que utilizan las clases más populares de nuestras comarcas y que porcentualmente suman el 97% de las personas usuarias.

Pero no todo está perdido, solamente priorizando las inversiones en los aspectos más prácticos y cercanos a las usuarias, sobre todo en la **sustitución de material obsoleto, la rehabilitación de las líneas Xàtiva-Alcoi, Utiel-Cuenca, y Sagunto-Teruel y ampliación de ciertas líneas, como la C3 hasta Camporrobles, o la C2 hasta Moixent, reestructuración del servicio, horarios y frecuencias, integración tarifaria, estaciones intermodales e intercambiadores de viajeras, además de ser sensible con las personas usuarias con movilidad reducida y bicicletas, adecuando los trenes y las instalaciones ferroviarias y sobre todo, la incorporación del personal necesario para garantizar un servicio público de calidad**, harían que este denostado servicio recuperara la vocación para la que se creó, que no es otra que facilitar la movilidad de las zonas urbanas e interurbanas de una manera ágil y sostenible.



**POR UN FERROCARRIL PÚBLICO, SOCIAL, SEGURO, SOSTENIBLE Y DE CALIDAD  
MENOS AVES, MÁS REGIONALES y CERCANÍAS**