

Rosella Antolí Santolària, com a portaveu del **Grup Municipal Compromís** a l'**Ajuntament de Bonrepòs i Mirambell**, presenta al pròxim plenari per a la seua discussió i aprovació la present moció.

EXPOSICIÓ DE MOTIUS

El 1974 es va acabar amb una història de més de 90 anys amb el tancament de la línia ferroviària entre Gandia i Dénia, una línia que originàriament servia per a transportar les produccions agrícoles des de la Ribera fins al port de Dénia i que va ser pionera a tota la península Ibèrica en ser el primer ferrocarril de via estreta.

Ja fa 42 anys que els ajuntaments de la Marina Alta i de la Safor reclamen que es reobriga la línia, per tal que des de la Marina es pugua arribar a València ciutat i als pobles i ciutats de la comarca veïna, cosa que de moment no ha succeït mai, sols cada estiu o a les proximitats d'unes eleccions, apareixen notícies relacionades amb una possible licitació d'estudis o possibles traçats, però la veritat és que continuem com fa 42 anys, sense tren. La diferència és que ara pareix que l'esperança s'ha esvaït després de la publicació de l'estudi informatiu publicat per foment que desestima la inversió.

No és sols la connexió entre Gandia i Dénia, sinó també la d'aquesta última ciutat amb Alacant que, actualment, consta d'un tren sense electrificar i deficient que, a Benidorm, a la Marina Baixa, continua amb un tramvia cap al sud fins a arribar a la ciutat d'Alacant, fent que el viatge siga de més de 3 hores.

Així les coses l'últim estudi publicat pel ministeri, el 8 de juliol, sobre el tren de la costa que uniria el tram Gandia-Dénia i Dénia-Alacant, ha estat elaborat per TRN Ingeniería, una empresa acostumada a fer estudis de trens de llarga distància i d'alta velocitat.

Per això l'estudi realitzat per l'empresa projecta un tren d'altres prestacions i alta velocitat que, entre les estacions de Gandia i Alacant, sols preveu tres parades (Oliva, Dénia i Benidorm) contravenint totes les reivindicacions que, des de tots els sectors de la societat de les quatre comarques implicades (Safor, Marina Alta, Marina Baixa i Alacantí), s'han anat reclamant històricament, és a dir, un

tren de rodalia que servisca de transport entre els diferents pobles de les quatre comarques i que servisca per a unir-les a les dues grans ciutats valencianes.

No s'ha d'oblidar que la zona per on passaria el futur traçat és una de les més densament poblades i amb més atractiu turístic del País Valencià, cosa que fa d'aquest territori, un dels més adients per a aquest tipus de ferrocarrils.

A més cal afegir la xacra que suposa l'autopista AP-7 de pagament com a única solució, o la N-332 que travessa alguns dels trams amb més concentració d'accidents.

Les reclamacions històriques sobre el tren de la costa es basen en la dotació d'un tren de rodalia que efectue diverses parades en cada comarca com podrien ser les de: Bellreguard, Hostal de Sant Jaume, el Verger, Ondara, Pedreguer, Gata, Benissa, Altea, l'Alfàs del Pi, la Vila Joiosa, el Campello o Sant Joan. El que es correspondria més a un tren de rodalia que la proposta de l'estudi en què es proposen tres parades per a 120 Km des de Gandia a Alacant, enfront de les actuals 11 per als 70 Km que uneixen València amb Gandia. Per tant aquestes parades proposades situarien la xifra al voltant de les quinze, que respondria més a les demandes dels pobles i la funció real dels trens de rodalia consistent en comunicar els pobles i les seues gents.

Per aquest motiu la solució donada per l'estudi no és, en cap de les seues variants, satisfactòria i la conclusió final de l'estudi, on diu: "*atendiendo a los criterios de rentabilidad financiera y socioeconómica [...] no es rentable el desarrollo de ninguna de las 4 fases del Tren de la Costa*" no és, en cap cas, acceptable perquè no es basa en un tren de rodalia real i vertebrador del territori sinó en un tren d'alta velocitat que faça de llançadora de l'AVE des de

València i Alacant, que sols arribaria als centres turístics més importants i deixant de banda els interessos de les persones de les comarques afectades, creant un greu efecte túnel, i centrant-se únicament en termes de rendibilitat econòmica i no de prestació de servei públic.

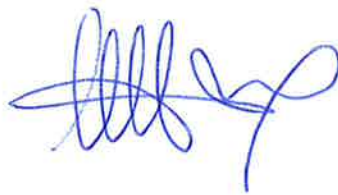
A més, cal emmarcar-ho en un context d'infrafinançament autonòmic i de deute històric que se suma a l'incompliment del Pla de Rodalies, signat pel Consell i el Govern Central el 2010, amb un pressupost de 3.400 milions d'euros, del qual no s'ha executat cap obra i que a la ciutadania de Pego afecta des del primer moment.

Per això proposem la següent

PROPOSTA D'ACORD

- 1- Que el Consell de la Generalitat Valenciana exigisca al Govern Central que es pressuposte el Tren de la Costa per a unir les ciutats de Gandia i Dénia, i aquest amb Alacant com a un veritable tren de rodalia, amb almenys les parades a les següents poblacions i llocs: Bellreguard, Hostal de Sant Jaume, el Verger, Ondara, Pedreguer, Gata, Benissa, Altea, l'Alfàs del Pi, la Vila Joiosa, el Campello o Sant Joan perquè servisca de transport eficient per a la ciutadania de les 4 comarques, i no un tren d'alta velocitat sols per a les destinacions més turístiques.
- 2- Que es tinguen en compte els possibles futurs projectes d'infraestructures viàries que estiguen en qualsevol dels passos per a la seua redacció o construcció, i que es puguen veure afectats per la futura línia ferroviària perquè es puguen adaptar al traçat siguen el més eficients i econòmics possible.
- 3- Que de la present proposta d'acord es done trasllat a la Conselleria d'Habitatge, Obres Públiques i Vertebració del Territori; als grups parlamentaris de les Corts i al Ministeri de Foment.

Bonrepòs i Mirambell, a 12 d'agost de 2016



Signat: Rosella Antolí Santolària

