



Reunió amb la Generalitat

Des de l'Associació Valenciana pel Transport Públic, com a entitat que busca defensar l'interés general de la societat i dels usuaris del transport públic, tenim una sèrie de propostes, fets i consultes que volem fer arribar a la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat.

La nostra intenció és traslladar els fets per a buscar solucions, analitzar les propostes per a comprendre la seua viabilitat, així com trobar la forma de fer que encaixen en la situació actual, i obtenir informació que ens siga útil a l'hora de plantejar la nostra línia d'actuació.

Valorem positivament algunes mesures que s'han portat a terme durant els últims anys, com ara:

- La creació de l'Autoritat de Transport Metropolità de València.
- La implantació del servei nocturn de Metrovalència.
- La creació del títol *TuiN* Jove de Metrovalència, malgrat que siga un títol exclusiu per al metro i incompatible amb els suports –targetes– personalitzats existents.
- La desincentivació dels títols multiviatge antics de Metrovalència en favor del títol moneder (*TuiN*).

Malgrat això, considerem que han sigut insuficients. La situació del transport públic valencià no és gens bona, més encara quan es compara amb la resta de ciutats espanyoles i europees. Cal accelerar el canvi perquè queda molt per fer perquè la societat valenciana disfrute del transport públic que mereix.

Propostes

Per una banda, tenim diverses propostes globals que millorarien significativament el transport públic valencià i l'acostarien a allò que ja és estàndard des de fa molts anys a altres ciutats:

- Reclamar al Govern Central la garantia d'un finançament estatal adequat i sense arbitrarietat del transport metropolità mitjançant l'aprovació d'una **llei estatal de finançament de transport públic**, vetllant pel seu impuls des del Consell. Mentrestant, exigir la inclusió als pròxims pressupostos generals de l'Estat de partides pressupostàries justes per al transport metropolità.
- Elaboració d'una **llei autonòmica de finançament de transport públic i impuls de la mobilitat sostenible**, establint un marc en què es fomenti la intermodalitat, la unificació de tarifes, la possibilitat de crear noves figures impositives destinades al finançament del transport públic i la reducció de tarifes amb caràcter extraordinari per raons ambientals, entre altres.
- Aplicar el **model de l'Autoritat de Transport Metropolità** de València a les àrees metropolitanes d'**Alacant i Castelló**, creant dues noves autoritats i coordinant-les entre si. Fomentar la transparència i participació ciutadana d'estes autoritats.
- Creació d'un **sistema de pagament i tarifari únic** entre tots els mitjans de transport públic del territori, incloent-hi els serveis de Rodalia Renfe, amb les següents característiques:
 - Ha de contemplar un únic tipus de suport expedit per la Generalitat (o l'òrgan adient).
 - S'ha d'admetre el pagament directe amb targetes bancàries sense contacte (estàndard EMV, com ja es fa a ciutats com Londres) i, per tant, amb tots els dispositius que incorporen dita tecnologia (com telèfons mòbils o rellotges intel·ligents).
 - Ha d'abstraure la complexitat del sistema tarifari –que també s'ha de simplificar– treballant directament amb diners. És a dir, hi hauria un únic títol moneder a través del qual es podrien pa-

gar les diferents tarifes, que per la seua part també haurien d'estar integrades entre tots els sistemes de transport.

- Ha d'admetre diverses modalitats de pagament: prepagament (recarregant diners al suport únic de la Generalitat), pagament al moment (accedint als serveis directament amb targeta bancària sense contacte) i post pagament. En este últim cas s'accediria als serveis amb qualsevol dels dos suports físics mencionats, registrats prèviament per l'usuari al seu nom, i a final de mes es realitzaria una domiciliació bancària aplicant la tarifa més apropiada segons l'ús que s'haja fet i la casuística del viatger (la renda, per exemple).
- Implantació d'una **marca comuna i canal d'informació** (web, aplicacions mòbils, atenció al client) per a tot el transport públic (bicicleta, bus, tramvia, metro i tren), oferint així al ciutadà una visió senzilla i clara del transport públic.
- Creació de les infraestructures per als vianants i ciclistes necessàries per a garantir la **connexió a peu i en bici de tots els municipis** del territori.
- Pressionar al Govern Central i Renfe per al **compliment del Pla de Rodalia de la Comunitat Valenciana 2018-2025**, fent un seguiment exhaustiu de la seua execució any rere any. Exigir l'establiment immediat de mecanismes per a acabar amb la impuntualitat, la supressió de trens, la falta d'informació a l'usuari i les incidències evitables. Exigir l'establiment d'un compromís de qualitat en totes les línies de la xarxa de Rodalia.
- Realització d'**estudis sobre l'ampliació i millora a curt, mitjà i llarg termini** de cada una de les xarxes de transport públic de l'àrea metropolitana de València i d'Alacant-Elx (metro, tramvia i bus) amb una visió conjunta, planificant la seua execució en el temps per fases.
- Impulsar de forma definitiva els **grans projectes d'infraestructures ferroviàries pendents**: el Tren de la Costa, la millora de la línia Alcoi-Xàtiva, l'Estació Central i túnel passant de Rodalia de València, i la variant de Torrellano a Alacant.

Per altra banda, com a usuaris habituals del transport públic, també tenim una sèrie de propostes més específiques:

- **Publicació dels horaris en temps real** de tots els serveis operats per empreses de la Generalitat o adherits a l'ATMV. Ara mateix no és possible conèixer els horaris dels serveis en temps real de la majoria de serveis de transport. Les dades s'haurien d'oferir **de forma oberta** perquè pogueren ser integrades en serveis com Google Maps, Citymapper o Moovit, a més de l'aplicació única de transports que hauria d'haver-hi.
- La **integració de les parades dels autobusos metropolitans i interurbans** de la Generalitat amb les dels autobusos municipals, baix la marca única de transport. Això milloraria la intermodalitat i simplificaria la visió del transport públic.
- La **connexió ferroviària entre Gandia, Oliva i Dénia**, part del tram conegut com el Tren de la Costa, que fou suprimida en 1974 i continua així des d'aleshores. Això possibilitaria transbordar entre el servei de Rodalia del nucli de València i el TRAM d'Alacant.
- L'impuls de la **creació d'un servei nocturn per als caps de setmana** als nuclis **de Rodalia**.

Respecte a la **xarxa interurbana d'autobusos**, proposem:

- L'exigència des del primer moment del compliment dels aspectes dels plec de les licitacions relacionats amb el sistema únic de pagament, el sistema únic tarifari, els pagaments sense contacte i la marca comuna per part de les empreses adjudicatàries.

Quant a **Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)**, destaquem les següents propostes:

- **L'aplicació web i l'aplicació per a dispositius mòbils s'haurien d'abandonar** en favor d'aquelles aplicacions a escala autonòmica o metropolitana promogudes per les autoritats de transport competents, més encara vista la mala qualitat d'aquestes.
- La **informació i comunicació amb l'usuari** haurien de ser **cedits** completament a l'**autoritat de transport** competent. Entenem que FGV no hauria de relacionar-se de cap forma amb els usuaris, com també la resta d'operadors. Destaquem que l'empresa actualment, segons el nostre criteri, no està gestionant correctament:
 - L'aplicació web i les aplicacions per a mòbils.
 - L'atenció al client i les incidències.
 - Les xarxes socials.
 - La informació a l'usuari, incloent-hi cartelleria i horaris. Especialment després de les noves taules d'horaris, que han suposat un empitjorament respecte a les anteriors.
 - La integració dels horaris a través de serveis de tercers com Google Maps. En l'empresa utilitzen incorrectament l'estàndard **GTFS** i per això fan públics els horaris d'una línia falsa (anomenada línia 0), el que genera confusió als viatgers. Per altra banda, els horaris de la pàgina web són diferents dels de les aplicacions per a mòbils i als de Google Maps.
- Disseny i aplicació d'un **protocol d'actuació en cas que qualsevol classe d'equipament falle** (per exemple, pantalles informatives o ascensors). Dit protocol ha de contemplar la reparació o substitució a curt termini. Actualment l'empresa deixa equipament sense funcionament durant anys, com és el cas de les pantalles d'horaris de les estacions d'Alameda i Sant Isidre de Metrovalència.
- L'ús de **monitors** (pantalles) **amb tecnologies estàndard** i obertes per a informar els usuaris dels horaris de pas dels trens i tramvies en temps real.
- Implantació de **desfibril·ladors externs automàtics** (DEA) a les instal·lacions.
- Creació d'un **museu sobre transport públic** amb exposició permanent aprofitant els tallers de Torrent.

Pel que fa a **Metrovalència**, subratllem:

- **Freqüències i horaris.**
 - Recuperació de les freqüències prèvies a les retallades de 2012 i/o ampliació de les freqüències que va anunciar el president Ximo Puig recentment.
 - Reforç de les freqüències en hora punta per augmentar la capacitat i animar a més gent a desplaçar-se en metro, ja que l'ús actual està a prop de la congestió.
 - Ampliació de l'hora de finalització del metro entre setmana, ja que actualment el servei acaba massa prompte, cosa que deixa com a única opció el cotxe per a desplaçaments per l'àrea metropolitana. Hi ha molta gent que acaba de treballar tard i no pot tornar en metro.
 - Eliminació de l'horari reduït a juliol, ja que la demanda no baixa pràcticament i el servei empitjora de forma considerable.
- **Tarifes.**
 - No es premia suficientment l'ús continuat del transport públic, ja que perquè isca rentable l'abonament mensual (o arribar a la barrera del títol moneder *TuiN*) s'han de fer més de tres viatges diaris. En qualsevol cas, entenem que hauria de ser l'ATMV qui s'encarregara d'açò en el sistema únic de pagament.

- Amb l'arribada del títol moneder *TuiN* es va eliminar l'abonament anual i el descompte que comportava, a més de l'incentiu que això implica.
- Implantació de **monitors informatius d'horaris en temps real a les andanes** de les estacions, als **vestíbuls** i a les **àrees de transbordament**. Com que els horaris en temps real no estan disponibles a cap altre lloc que als panells informatius, molts viatgers es veuen obligats a córrer, amb el perill que això suposa.
- Col·laboració amb els diferents ajuntaments de l'àrea metropolitana per a establir **prioritat semaforica total al tramvia**.
- **Eliminació del bucle de la línia 4 en la parada de Pont de Fusta** per a millorar la competitivitat del tramvia. El canvi es podria compensar amb el pas de la futura línia 10 per l'estació.

Respecte al **TRAM de Castelló**, destaquem:

- L'**abandonament** de la tecnologia **del troleibús**, ja que és més cara que un autobús articulat híbrid i té menys capacitat de viatgers. Una altra alternativa seria el tramvia, però en qualsevol cas considerem que el troleibús fou una molt mala decisió tècnica que no s'hauria de mantindre en les futures ampliacions del servei.
- **Millora de la prioritat semaforica**, especialment al tram urbà de l'avinguda del Mar, on no funciona correctament.
- **Ampliació de l'inici i el final del servei**, ja que no permet connexió amb els primers trens del dia amb eixida des de Castelló.
- **Trasllat de la gestió a Castelló**, ja que actualment es gestiona tot des de València i això suposa un problema important de comunicació i d'allunyament de la realitat, especialment pel que fa als serveis especials.
- Començar a **utilitzar el sistema de guiat òptic** a tota la línia.

Quant al **nucli de Rodalia de València**, ens agradaria proposar:

- L'impuls del **túnel ferroviari passant de València** amb les noves estacions de Rodalia ja projectades (Central, Aragó i Universitats) i la possibilitat de planificar noves per a fomentar la intermodalitat i aprofitar el potencial de la línia (Bulevard Sud, La Torre o La Malvarrosa). És una infraestructura crítica per a la competitivitat del transport públic que no pot esperar més.
- L'impuls de l'**eliminació de la línia C-4**, que és redundant i només té tres estacions. Valorar l'aprofitament d'eixos recursos per a línia C-3.
- L'impuls de la **recuperació dels horaris originals de la línia C-6**, abans dels augments dels temps de viatge.
- L'impuls de l'**ampliació de la línia C-6 fins a Benicàssim**, com a mínim. Dita proposta ja es contemplava al Pla de Rodalia de la Comunitat Valenciana 2010-2020. Per altra banda, les recents ampliacions del servei de tren a Villena i Vinaròs, respectivament, no formen part del servei de Rodalia, sense els avantatges que això implicaria.
- L'impuls de l'**electrificació i millora de les línies C-3 i C-5**.

Pel que fa al **nucli de Rodalia d'Alacant**, subratllem:

- L'impuls de l'**ampliació de la xarxa de Rodalia** del nucli d'Alacant **fins a l'Aeroport d'Alacant-Elx** i fins a **Villena**, respectivament.
- L'impuls de l'electrificació de la **xarxa de Rodalia** del nucli **d'Alacant**.
- L'impuls de la **reubicació de l'estació de San Gabriel** perquè la trajectòria de la línia siga recta.

Fets

També ens agradaria fer a la Conselleria coneixedora de diversos fets de rellevància amb la intenció de trobar solucions, siguen o no competència directa de la Generalitat.

Quant a **Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV)**, destaquem:

- **L'estat d'abandonament de les instal·lacions:** sostres parcialment desmuntats, escales mecàniques i ascensors no operatius constantment, pantalles d'horaris trencades durant anys (com és el cas de les estacions d'Alameda i Sant Isidre de Metrovalència), deixadesa de la cartelleria, mal funcionament dels sistemes informàtics i deixadesa de la megafonia (que utilitza un sintetitzador de veu).
- **L'actuació de l'empresa davant l'exposició greu de dades personals** que es va fer pública en desembre de 2018, que va consistir a mentir i intentar encobrir-ho. A més, no s'han depurat responsabilitats i s'ha perseguit al denunciant en vegada d'anar contra els causants del problema: l'empresa adjudicatària i les persones que dins d'FGV no van fer correctament el seu treball. Tampoc s'ha notificat als afectats, incomplint així la legislació en matèria de protecció de dades. L'Associació va sol·licitar el reconeixement públic de l'error, el cessament de la persecució al denunciant, que es demanara disculpes i que s'establiren mesures de control de qualitat i auditoria.

Respecte a **Metrovalència**, subratllem:

- **Les escales mecàniques i els ascensors s'avarien contínuament** i es mantenen fora de funcionament durant molt de temps.

Pel que fa al **nucli de Rodalia de València**, posem l'accent en:

- Els **problemes generals del dia a dia**, que han causat una caiguda del 42 % dels viatgers en 10 anys, com ara:
 - La **impuntualitat**, que és de l'11 %, la pitjor de tota Espanya. Dada en la qual compta igual un tren que arriba cinc minuts tard que un que ho fa una hora tard, cosa que és habitual.
 - Les **cancel·lacions**, que són del 4,5 %. De nou, és la pitjor dada de tota Espanya.
 - L'**augment dels temps de viatge** per a intentar reduir la impuntualitat. Per exemple, els trajectes de la línia C-6 duren fins a 20 minuts més.
 - L'**absència d'informació**. Es cancel·len trens o inclús parts senceres del servei sense donar cap avís als usuaris (o fent-ho a posteriori).
 - La **pujada de preus**, que ha sigut del 50 % en 10 anys en el cas del bitllet senzill, malgrat que la inflació només ha sigut del 14,28 %.
 - L'**absència d'integració** amb la resta de sistemes de transport públic a través de transbordaments, sistema de pagament i tarifari únic, i marca única, entre d'altres.
- Una **mala política tarifària**:
 - La supressió del descompte al bitllet d'anada i tornada.
 - La caducitat del bitllet de deu viatges als cap de 30 dies.
 - Els abonaments mensuals d'estudiants amb dates de validesa que no tenen sentit, amb períodes que van entre octubre i desembre, gener i març, i abril i juliol.

Consultes

Per últim, desitjaríem més transparència quant a les línies d'actuació de la Generalitat en matèria de mobilitat i transport públic, especialment pel que fa a organismes com l'Autoritat de Transport Metropolità de València. Ens agradaria conèixer més sobre els següents aspectes:

- **Autoritat de Transport Metropolità de València.**

- Estat actual i recursos amb els quals compta, especialment ara que el reglament està aprovat, disposa de personal propi i ja ha iniciat les primeres actuacions per a fer efectives les seues competències.
- Quan, com i a qui s'escollirà a la persona que dirigirà l'organisme.
- Quines intencions hi ha a curt, mitjà i llarg termini; i com encaixa això amb les duplicitats que hi ha actualment entre totes les empreses de transport públic (de la Generalitat i municipals).
- Intenció d'aplicar el model a les altres dues àrees metropolitanes.

- **Plans de Mobilitat Metropolitans** de Castelló, València i Alacant.

- Estat actual.
- Quin compromís, seguiment i recursos es pensen establir amb dits plans.

- **Xarxa interurbana d'autobusos.**

- Estat de les licitacions dels projectes de transport interurbà en autobús.
- Estat de l'Estació d'Autobusos de València.

- **Metrovalència.**

- Planificació de l'ampliació de la xarxa, presentació de la qual cosa es va anunciar abans d'eleccions i encara no s'ha presentat. Estat dels projectes abandonats: tramvia orbital (pel Bulvard Sud), tramvia de la costa (fins a Port Saplaya), tramvia a Creu de Gràcia, Heron City i Paterna, ampliació del metro fins a l'hospital La Fe des de Plaça Espanya, ampliació del metro fins al centre de Riba-roja de Túria i ampliació del metro fins a Tavernes Blanques, continuant el túnel que es va deixar preparat a continuació d'Alboraia-Peris Aragó.
- Estat de les obres de la línia 10, previsió per a la connexió amb la resta de la xarxa i ampliacions (Alacant-Pont de Fusta i Natzaret-Grau, respectivament).
- Intencions amb els trens de la sèrie 3900 que es troben fora de servei.

- **TRAM de Castelló.**

- Visió de la Generalitat i futur.
- Ampliació fins a Benicàssim, Vila-real, Almassora i Borriana.
- Estat del projecte d'ampliació fins a la platja del Pinar tot l'any.
- Nova parada a la Farola i canvis al trànsit del passeig Ribalta, per on el TRAM compartix el carrer amb la resta de vehicles.

- **TRAM d'Alacant.**

- Planificació de l'ampliació de la xarxa. Estat dels projectes abandonats: ampliació de la línia 2 fins a San Gabriel/Babel, ampliació per Sant Vicent del Raspeig, i ampliació a Sant Juan i Mutxamel.
- Intencions quant a l'ampliació des de Luceros fins a l'estació d'Adif.
- Possibilitat que la línia 1 finalitze a Altea per la recent electrificació.
- Reobertura de la línia 9 entre Benidorm i Dénia per la finalització de les obres, ja que està tancada des de 2016.

- Valoració de l'apertura de la línia 5 i previsió de mantindre-la oberta tot l'any. Les línies 4 i 5 han sumat en juliol de 2019 un total de 208.000 usuaris, mentre que l'any anterior van ser 167.000.
- **Transferència de les competències** dels nuclis **de Rodalia** a la Generalitat.
 - Intencions.
 - Quines mesures es prendran perquè no es continuen patint els mateixos problemes, ja que la transferència com a tal no implica la solució dels problemes.