



NOTA DE PRENSA

Miércoles 08 de abril de 2026

Los CLER piden a los ayuntamientos de Catarroja, Benetússer, Sedaví, Aldaia, Albal, Alfafar, Massanassa que aprueben una declaración institucional exigiendo mejoras en el transporte público. Si se aprueban estos documentos, cada ayuntamiento instaría al gobierno estatal a ejecutar un plan integral de mejora del servicio de cercanías en el País Valencià y en particular en la zona de València. Asimismo, cada ayuntamiento instaría a la Generalitat a poner en marcha el Plan Estratégico 2026-2030 y a incrementar el servicio de autobuses metropolitanos. Finalmente, los ayuntamientos firmantes adquirirían una serie de compromisos propios, a nivel municipal, por la movilidad sostenible y con participación ciudadana.

Los Comités Locales de Emergencia y Reconstrucción surgidos tras la DANA del 29 de octubre de 2024 informan en un comunicado que esta semana han pasado instancias por registro de entrada en los ayuntamientos de **Catarroja, Benetússer, Sedaví, Aldaia, Albal, Alfafar, Massanassa, demandando que los grupos políticos se pongan de acuerdo y aprueben una declaración institucional demandando mejoras en el transporte público, que está, consideran, “intolerablemente degradado”**. Recordemos en este respecto la polémica y el descontento popular que hubo en Fallas cuando se restringieron los servicios de cercanías RENFE en las horas próximas a las “mascletàs”. En este sentido, desde los CLER se reivindica la necesidad de abordar la movilidad desde la mirada de los municipios de la periferia y no exclusivamente desde València.

Pese a la aprobación de proyectos y promesas de mejora, los CLER denuncian que el transporte público –trenes de cercanías, metro y autobuses metropolitanos- lejos de ir mejorando ha sufrido un grave deterioro en los últimos meses. Incrementos de tiempo de los trayectos, impuntualidad, superación del aforo llegando al grado de hacinamiento, forman parte del día a día de los usuarios, llegando en los últimos meses una situación insostenible y vejatoria. Todo ello contradice todos los criterios en materia de movilidad sostenible, salud pública, equidad territorial y vertebración de un área metropolitana con criterios contemporáneos.

Las declaraciones institucionales, si se aprueban, **instarán al Gobierno España a realizar un Plan Integral de Mejora del Servicio de Cercanías** en el ámbito del País Valencià y en particular de Cercanías Valencia, que sustituya al Plan 2017-2025, que contemple una auditoría operativa acerca de la situación de las infraestructuras ferroviarias y de su seguridad, así como obras de mejora para garantizar un servicio óptimo para el usuario que mejore su seguridad, fiabilidad y capacidad, así como las frecuencias y la amplitud horaria. Instará también a Renfe Viajeros a que publique informes de gestión específicos de Cercanías València, al igual que publica los de Madrid y Barcelona en aras a la transparencia de su gestión.

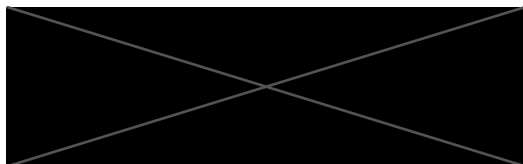
Por otro lado, **instarán a la Generalitat Valenciana a activar el Plan Estratégico FGV 2026-2030** recientemente presentado por importe de 850 millones, desarrollando un aumento de frecuencias y vagones, con espacio suficiente para personas con movilidad reducida y bicicletas, ampliación de la red de Metrovalencia en el área metropolitana, adaptándose a las necesidades y una mejora de la

información facilitada a las personas usuarias. También se pide a la Generalitat incrementar el servicio de autobuses metropolitanos, en frecuencia, líneas transversales, líneas nocturnas y conexión con los centros de trabajo, educativos, sanitarios y de ocio, así como tramitar, aprobar y desarrollar el Plan de Mobilitat Metropolitana.

Finalmente, de aprobarse, mediante estas declaraciones institucionales cada ayuntamiento se comprometería a desarrollar junto a la ciudadanía mecanismos propios para el control de la calidad del transporte público, y a impulsar, junto al resto de municipios que conforman el Área Metropolitana, la planificación de una renovada visión territorial, especialmente en materia de conectividad y movilidad sostenible, algo que incluye necesariamente la ampliación de la infraestructura ciclista.

Este movimiento sincronizado de los CLER en distintos ayuntamientos recuerda al que ya efectuaron el verano pasado, cuando pasaron a los distintos ayuntamientos una extensa batería de preguntas sobre sus planes de emergencia municipales. En aquel momento las respuestas de distintos ayuntamientos fueron dispares, y en general insuficientes: más allá de las diversas voluntades políticas de colaborar con los CLER en los distintos municipios, todos los ayuntamientos seguían desbordados en la post-emergencia. Los CLER esperan que en esta ocasión sí se logre un avance, dado que el ayuntamiento de València ciudad ya demostró en enero unanimidad de voluntad política, a lo ancho de todo el espectro político, en instar al gobierno de España y a la Generalitat mejoras en las frecuencias de RENFE y de Metrovalència. La declaración institucional que se pide ahora es similar, y constituiría una extensión a la zona precisamente más afectada y en la que el servicio de transporte público está más deteriorado.

En sus distintas comunicaciones, los CLER siempre insisten en que “la reconstrucción ha de ser escuchando a la ciudadanía” y que “no puede reconstruirse reproduciendo el modelo de urbanismo que nos trajo el desastre”. En concreto, **los CLER reclaman un modelo de movilidad donde se reduzca drásticamente el vehículo privado y de combustión**, favoreciendo la vida de proximidad, reforzando el transporte público y favoreciendo la bicicleta. En este sentido, los CLER defienden que su modelo de reconstrucción social nos haría menos vulnerables a la difícil situación económica que está provocando internacionalmente la guerra en el golfo pérsico: una sociedad con un transporte público fuerte y amplias infraestructuras ciclistas no es tan dependiente del coche, y por tanto puede amortiguar el sufrimiento que conllevará la limitación de acceso al combustible. Este problema es especialmente grave en comarcas como l’Horta Sud, donde muchos municipios funcionan como ciudades-dormitorio, gran parte de la población trabaja fuera de su municipio, y a falta de un transporte público fuerte, la dependencia del coche es total, como se ve por el hecho de que hay a día de hoy tantos o más coches que antes de la DANA, cuando el agua arrastró con alrededor de 130 000 vehículos.



<https://comiteslocals.org/>