



compromís

SENAT



A LA MESA DEL SENADO

SENADO
XII LEGISLATURA
REGISTRO GENERAL
ENTRADA 88.448
07/02/2018 17:58

El Grupo Parlamentario Mixto, a iniciativa de los senadores de Coalició Compromís, Carles Mulet García y Jordi Navarrete Pla, de acuerdo con lo establecido en el artículo 177 del Reglamento de la Cámara, solicita la tramitación de la siguiente Moción ante la Comisión correspondiente.

La juventud valenciana del área metropolitana y de la ciudad de València menor de 25 años, con un perfil de estudiante o trabajador es el que más utiliza la movilidad sostenible para ir a sus universidades en Tarongers-Universidad Politécnica. Cerca del 69% de los estudiantes se desplaza a la zona de las universidades en transporte sostenible, un 33% de ellos en transporte público colectivo.

Uno de los motivos de que los jóvenes no utilizan el transporte público colectivo para desplazarse a las universidades de la capital valenciana es por el precio del billete, ya que el 44% de los jóvenes que se desplaza en coche estaría dispuesto a ir en transporte público colectivo si éste fuera más accesible y competitivo.

La Estrategia Valenciana de Energía y Cambio Climático apostará por avanzar hacia un nuevo modelo socioeconómico comprometido con el entorno, que minimice las emisiones de gases de efecto invernadero y aumente la resiliencia del territorio frente a los efectos del cambio climático.

En la actualidad las emisiones de GEI asociados al sector del transporte representan el 40% de las emisiones de los sectores difusos. La administración pública debe desempeñar un papel ejemplarizante en materia de ahorro, de eficiencia energética, de aprovechamiento de fuentes de energía renovables, uso sostenible de los recursos y de lucha contra el cambio climático.

Entre los objetivos marcados por Europa a cumplir el año 2030 destacan la necesidad de reducir los GEI un 26% respecto a los niveles de 2005, el aumento de las energías renovables hasta el 27% y la mejora de la eficiencia energética un 27% respecto a las previsiones de 2007. Para ello la hoja de ruta contempla que es necesario avanzar de manera sostenida hacia una sociedad con bajas emisiones de carbono, donde las tecnologías limpias (eficientes y uso de renovables) tengan un papel fundamental. Para todo ello es necesaria la implicación de las diferentes administraciones como la local y la administración general del Estado.

Un reciente estudio de finales de 2016 publicado por el Observatorio de Investigación sobre Pobreza, Exclusión y Medio Ambiente del CEU Universidad Cardenal Herrera de València, manifiesta que "una de las áreas de Europa más intensamente afectadas por el calentamiento global y la emisión de gases invernadero es la del Mediterráneo Occidental", con esta autonomía enclavada en ella.

El País Valencià presenta una proporción de desplazamientos a pie o en bicicleta superior a la de la mayoría de las comunidades autónomas; en concreto se sitúa 4 puntos por encima de la media española (51% frente al 47%). Sin embargo, por otro lado, el porcentaje de los desplazamientos que se realizan en transporte público es significativamente inferior al de la media del global de España: en València sólo un 6% del



compromís

SENAT



total de desplazamientos se realizan en transporte público, frente al 10% en el global del Estado Español.

La estructura territorial presenta un elevado desequilibrio poblacional. La concentración de la población en las áreas metropolitanas del litoral se traduce en movilidades internas muy elevadas en estas áreas, que requieren sistemas de transporte público de alta capacidad. Estas áreas metropolitanas mantienen relaciones radiales también importantes con los municipios de su alrededor. En la franja intermedia del territorio, abundan ciudades medianas con relaciones de movilidad que requieren sistemas más flexibles y de menor capacidad. Finalmente, las relaciones del entorno rural tienen baja demanda y, en consecuencia, baja rentabilidad de inversiones en transporte; pero, hay que garantizar una cierta oferta también en estos entornos.

El área metropolitana de València, la tercera en importancia del Estado, ha recibido desde 2011 hasta 2015 31.924.104,21 euros, una media cercana a los 6,4 millones de euros, frente a los 126 millones de Madrid, los 108 de Barcelona o los 25 de Canarias. Por el volumen poblacional, por haber creado la Agencia Metropolitana del Transporte le corresponderían al menos 40 millones de euros.

València quiere situarse, en cuanto a su movilidad y el de las personas que viven en las poblaciones de su entorno al mismo nivel que otras localidades como Barcelona o Madrid, con la creación de la Autoridad Metropolitana del Transporte. La AMT es un ente autónomo de la Generalitat Valenciana y cuenta con el apoyo de más de 60 alcaldes del área metropolitana de València, que precisan apoyo para un organismo que coordina, planifica infraestructuras, servicios, redes y unifica la movilidad de una población cercana a los dos millones de personas. Entre sus problemas figuran la falta de un billete unificado, los carriles VAO (para vehículos de alta ocupación) y, principalmente, financiación estatal como el que disfrutaban Barcelona o Madrid. Esta área metropolitana contabiliza 175 millones de viajeros al año y se encuentra en proceso de crear una tarjeta única inteligente adaptada a las necesidades de cada ciudadano.

Son indecentes las subvenciones que reciben las capitales valencianas. Mientras las áreas metropolitanas de Barcelona, Madrid y Canarias obtienen fondos de los presupuestos generales del Estado (PGE), la Autoridad del Transporte Metropolitano de València sigue marginada, Castellón percibió tan sólo 171.000 euros en 2016 por una subvención en competencia competitiva y Alicante no recibe fondos del Estado.

Uno de los principales sectores responsable de una gran parte de las emisiones de GEI es el sector del transporte, en el que se incluye el transporte terrestre, aéreo y marítimo, tanto en pasajeros como en mercancías. Además, se caracteriza por el uso preferente de combustibles derivados del petróleo que representan más del 90% total de energía consumida en el sector transporte en el Estado Español. En cuanto a las emisiones de GEI, este sector representa el 25% de las emisiones totales de GEI en España y casi el 40% de las emisiones de los sectores difusos (Ministerio de Medio Ambiente, julio 2017).

Un 49% de los desplazamientos en València se lleva a cabo con medios de transporte motorizados. Las emisiones que generan estos desplazamientos están ligadas en gran medida a la tecnología de los vehículos utilizados. La inmensa mayoría de los vehículos que componen el parque móvil valenciano, de hecho, más del 99%, está compuesto por vehículos diésel o de gasolina.



compromís

SENAT



El Pacto Valenciano por la Movilidad Segura y Sostenible prevé, entre otras medidas, potenciar el transporte público, mejorar la seguridad de los desplazamientos, crear estrategias de movilidad segura y sostenible en los desplazamientos laborales, reducir emisiones contaminantes, ruido y garantizar un consumo energético más eficiente y facilitar criterios de movilidad sostenible para una política urbanística y territorial que apueste por la ciudad compacta mediterránea.

Los Presupuestos Generales del Estado no invierten en el transporte público metropolitano valenciano. Hay que tener en cuenta que muchos jóvenes que tienen entre 18 y 25 años, no tienen vehículo propio y por ese motivo todos los días tienen que desplazarse hasta las universidades valencianas con transporte público. Desde una apuesta por la movilidad sostenible y el transporte público, es necesario invertir en un programa de transporte metropolitano que beneficie a los jóvenes de la ciudad de Valencia y las áreas metropolitanas de las capitales y zona de influencia.

En los últimos Presupuestos del Estado no se atendió de manera efectiva esta problemática, lo que ha tenido como consecuencia que cada valenciano y valenciana tendrá una plasmación de 65 euros menos que la media española para su movilidad. La inversión en esta autonomía es de cerca del 6,9%, muy lejos del por el peso poblacional (11%) que sería deseable, en un Estado con una renta per cápita homogénea y una rendija de infrafinanciación e inversión que llega a 209 millones menos en comparativa con el año 2016.

Los PGE tampoco prevén ninguna inversión en el soterramiento ferroviario. En el transporte metropolitano y en el mapa de inversiones del Estado estamos a la cola. Esta política tiene un impacto directo en los jóvenes valencianos, que tienen peores infraestructuras y un deficiente transporte público, lo que aleja a los diferentes jóvenes que quieren formarse.

Por eso una de las propuestas es invertir en la AMT con un programa para bajar el precios en la tarifa a los jóvenes menores de 25 años empadronados en Valencia ciudad o que estén cursando estudios en centros oficiales de la ciudad, a través de un abono mensual intransferible y sin límites en la red de viajes de AMT València, como Metrobús. El coste de los abonos es mucho más caro por los alumnos de comarcas alejadas de los centros de enseñanza, como ocurre con muchas de las provincias de Alacant y Castelló, que deben combinar varios medios de transporte.

El Ministerio de Fomento ya los organismos competentes de educación deberían estudiar una política de transporte y de tarifas más accesibles para los jóvenes estudiantes similares a las que hacen muchos países de nuestro entorno, como por ejemplo Francia. Este país tiene un operador ferroviario con mayoría accionarial del Estado "SNCF" homologable a RENFE y que dispone de una tarjeta con un programa de movilidad juvenil y estudiantil ferroviario ambicioso denominado Carte de Réduction Jeune 18-27, con lo tienes una descuento de un 30% de descuento con todos los viajes.

Esta problemática no se limita a las universidades de la ciudad de Valencia, sino también a la de Alacant, en la Miguel Hernández de Elche o en la Jaume I de Castelló, donde la falta de comunicación entre las comarcas y estas áreas dificultan y mucho el transporte de los estudiantes. En el caso concreto de Castelló hablaríamos de una demarcación, ya que no cuenta con Ferrocarriles de la Generalitat ni metro y la línea de cercanías sólo es desde Castelló hacia el sur.



compromís

SENAT



Por todo ello se propone la siguiente Moción:

La Comisión insta al Gobierno a:

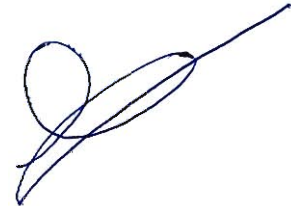
1.- Impulsar un plan para ayudar en su movilidad real y compensar los y las estudiantes del País Valencià en sus gastos de viaje y desplazamiento de aquellos que se estén formando en centros educativos y universitarios de València. La medida es consecuencia de la falta de trenes de cercanías y de una red de transporte público eficiente y debidamente financiada y por su negativa a ponerlos en funcionamiento, las escasas frecuencias existentes, los elevados precios y falta de infraestructuras como autovías y presencia de peligrosas carreteras.

2.- Financiar en los próximos PGE a la AMT de València y las diferentes capitales valencianas con el mismo nivel que financia el transporte público metropolitano en Madrid, Barcelona o Canarias.

Palacio del Senado, 7 de febrero de 2018



EL PORTAVOZ



Carles Mulet García



Jordi Navarrete Pla



compromís

SENAT



A LA TAULA DEL SENAT

El Grup Parlamentari Mixt, a iniciativa dels senadors de Coalició Compromís, Carles Mulet García i Jordi Navarrete Pla, d'acord amb el que estableix l'article 177 del Reglament de la Cambra, sol·licita la tramitació de la següent Moció davant la Comissió corresponent.

El jovent valencià de l'àrea metropolitana i de la ciutat de València menor de 25 anys, amb un perfil d'estudiant o treballador és el que més utilitza la mobilitat sostenible per anar a les seues universitats a Tarongers-Universitat Politècnica. Vora el 69% dels estudiants es desplaça a la zona de les universitats en transport sostenible, un 33% d'ells en transport públic col·lectiu.

Un dels motius de perquè els joves no utilitzen el transport públic col·lectiu per a desplaçar-se a les universitats del Cap i Casal és pel preu del bitllet, ja que el 44% del jovent que es desplaça amb cotxe estaria disposat anar amb transport públic col·lectiu si aquest fora més accessible i competitiu.

L'Estratègia Valenciana d'Energia i Canvi Climàtic apostarà per avançar cap a un nou model socioeconòmic compromès amb l'entorn, que minimitze les emissions de gasos d'efecte hivernacle i augmente la resiliència del territori front als efectes del canvi climàtic.

En l'actualitat les emissions de GEH associats al sector del transport representen el 40% de les emissions dels sectors difusos. L'administració pública ha d'exercir un paper exemplaritzant en matèria d'estalvi, d'eficiència energètica, d'aprofitament de fonts d'energia renovables, ús sostenible dels recursos i de lluita contra el canvi climàtic.

Entre els objectius marcats per Europa a complir l'any 2030 destaquen la necessitat de reduir els GEH un 26% respecte els nivells de 2005, l'augment de les energies renovables fins el 27% i la millora de l'eficiència energètica un 27% respecte les previsions de 2007. Per a això el full de ruta contempla que és necessari avançar de manera sostinguda cap a una societat amb baixes emissions de carboni, on les tecnologies netes (eficients i ús de renovables) tinguen un paper fonamental. Per a tot això cal la implicació de les diferents administracions com la local i l'administració general de l'Estat.

Un recent estudi de finals del 2016 publicat per l'Observatori de Recerca sobre Pobresa, Exclusió i Medi Ambient del CEU Universitat Cardenal Herrera de València, manifesta que "una de les àrees d'Europa més intensament afectades per l'escalfament global i l'emissió de gasos hivernacle és la de la Mediterrània Occidental", amb aquesta autonomia enclavada en ella.

El País Valencià presenta una proporció de desplaçaments a peu o en bicicleta superior a la de la majoria de les comunitats autònomes; en concret se situa 4 punts per damunt de la mitjana espanyola (51% enfront del 47%). No obstant això, d'altra banda, el percentatge dels desplaçaments que es duen a terme en transport públic és significativament inferior al de la mitjana del global d'Espanya: al País Valencià només un 6% del total de desplaçaments es fan en transport públic, enfront del 10% en el global d'Espanya.

L'estructura territorial presenta un elevat desequilibri poblacional. La concentració de la població en les àrees metropolitanes del litoral es tradueix en mobilitats internes molt



compromís

SENAT



elevades en aquestes àrees, que requereixen sistemes de transport públic d'alta capacitat. Aquestes àrees metropolitanes mantenen relacions radials també importants amb els municipis del seu voltant. A la franja intermèdia del territori, abunden ciutats mitjanes amb relacions de mobilitat que requereixen sistemes més flexibles i de menor capacitat. Finalment, les relacions de l'entorn rural tenen baixa demanda i, en conseqüència, baixa rendibilitat d'inversions en transport; però, cal garantir una certa oferta també en aquests entorns.

L'àrea metropolitana de València, la tercera en importància de l'Estat, ha rebut des de 2011 fins 2015 31.924.104,21 euros, una mitjana propera als 6,4 milions d'euros, davant els 126 milions de Madrid, els 108 de Barcelona o els 25 de Canàries. Pel volum poblacional, per haver creat l'Agència Metropolitana del Transport li correspondrien un mínim de 40 milions d'euros.

València vol situar-se en quant a la seua mobilitat i el de les persones que viuen a les poblacions del seu entorn al mateix nivell que altres localitats com Barcelona o Madrid, amb la creació de l'Autoritat Metropolitana del Transport. La AMT és un ens autònom de la Generalitat Valenciana i compta amb el suport de més de 60 alcaldes de l'àrea metropolitana de València, que precisen supports per un organisme que coordina, planifica infraestructures, serveis, xarxes i unifica la mobilitat d'una població propera als dos milions de persones. Entre els seus problemes figuren la manca d'un bitllet unificat, els carrils VAO (per a vehicles d'alta ocupació) i, principalment, finançament estatal com el que gaudeixen Barcelona o Madrid. Aquesta àrea metropolitana comptabilitza 175 milions de viatgers a l'any i es troba en procés de crear una targeta única intel·ligent adaptada a les necessitats de cada ciutadà.

Són indecent les subvencions que reben les capitals valencianes. Mentre les àrees metropolitanes de Barcelona, Madrid i Canàries obtenen fons dels pressupostos generals de l'Estat (PGE), l'Autoritat del Transport Metropolità de València segueix marginada, Castelló va percebre tan sols 171.000 euros el 2016 per una subvenció en competència competitiva i Alacant no rep fons de l'Estat.

Un dels principals sectors responsable d'una gran part de les emissions de GEH és el sector del transport, en el qual s'inclou el transport terrestre, aeri i marítim, tant en passatgers com en mercaderies. A més, es caracteritza per l'ús preferent de combustibles derivats del petroli que representen més del 90% total d'energia consumida en el sector transport a Espanya. Pel que fa a les emissions de GEH, aquest sector representa el 25% de les emissions totals de GEH a Espanya i gairebé el 40% de les emissions dels sectors difusos (Ministeri de Medi Ambient, juliol 2017).

Un 49% dels desplaçaments al País Valencià es du a terme amb mitjans de transport motoritzats. Les emissions que generen aquests desplaçaments estan lligades en gran mesura a la tecnologia dels vehicles utilitzats. La immensa majoria dels vehicles que componen el parc mòbil valencià, de fet més del 99%, està compostat per vehicles dièsel o de gasolina.

El Pacte Valencià per la Mobilitat Segura i Sostenible preveu, entre altres mesures, potenciar el transport públic, millorar la seguretat dels desplaçaments, crear estratègies de mobilitat segura i sostenible en els desplaçaments laborals, reduir emissions contaminants, soroll i garantir un consum energètic més eficients i facilitar criteris de mobilitat sostenible per a una política urbanística i territorial que aposte per la ciutat compacta mediterrània.



compromís

SENAT



Als Pressupostos Generals de l'Estat no s'inverteix al transport públic metropolità valencià. Cal tindre en compte que molts joves que tenen entre 18 i 25 anys, no tenen vehicle propi i per eixe motiu tots els dies s'han de desplaçar fins les universitats valencianes amb transport públic. Des d'una aposta per la mobilitat sostenible i el transport públic, és necessari invertir en un programa de transport metropolità que beneficie els joves de la ciutat de València i les àrees metropolitanes de les capitals i zona d'influència.

En els darrers Pressupostos de l'Estat no es va atendre de manera efectiva aquesta problemàtica, el que ha tingut com a conseqüència que cada valencià i valenciana tindrà una plasmació de 65 euros menys que la mitjana espanyola per a la seua mobilitat. La inversió en aquesta autonomia és de vora el 6,9%, molt lluny del pel pes poblacional (11%) que seria desitjable, en un Estat amb una renda per càpita homogènia i una esclatxa d'infrafinançament i inversió que arriba a 209 milions menys en comparativa amb l'any 2016.

Els PGE tampoc preveuen cap inversió en el soterrament ferroviari. En el transport metropolità i en el mapa d'inversions de l'Estat estem a la cua. Aquesta política té un impacte directe en els joves valencians, que tenen pitjors infraestructures i un deficient transport públic, el que allunya als diferents joves que volen formar-se.

Per això una de les propostes és invertir en la AMT amb un programa per baixar el preus en la tarifa als joves menors de 25 anys empadronats en València ciutat o que estiguen cursant estudis en centres oficials de la ciutat, a través d'un abonament mensual intransferible i sense límits en la xarxa de viatges de AMT València, com Metrobús. El cost dels abonaments és molt més car pels alumnes de comarques allunyades dels centres d'ensenyament, com ocorre amb moltes de les províncies d'Alacant i Castelló, que han de combinar diversos mitjans de transport.

El ministeri de Foment i als organismes competents d'educació haurien d'estudiar una política de transport i de tarifes més accessibles per als joves estudiants semblants a les que fan molts països del nostre entorn, com per exemple França. Aquest país té un operador ferroviari amb majoria accionarial de l'Estat "SNCF" homologable a RENFE i que disposa d'una targeta amb un programa de mobilitat juvenil i estudiantil ferroviari ambiciós denominat **Carte de Réduction Jeune 18-27**, amb la qual tens un descompte de un 30% de descompte amb tots els viatges.

Aquesta problemàtica no es limita a les universitats de la ciutat de València, sinó també a la d'Alacant, a la Miguel Hernández d'Eix o a la Jaume I de Castelló, on la falta de comunicació entre les comarques i aquestes àrees dificulten i molt el transport dels i les estudiants. En el cas concret de Castelló parlariem d'una demarcació, ja que no compta amb Ferrocarrils de la Generalitat ni metro i la línia de rodalies sols és des de Castelló cap al sud.

Per tot això es proposa la següent moció:

La Comissió insta el Govern a:

1.- Impulsar un pla per ajudar en la seua mobilitat real i compensar els i les estudiants del País Valencià en les seues despeses de viatge i desplaçament d'aquells que s'estiguen



compromís

SENAT



formant en centres educatius i universitaris del País Valencià. La mesura és conseqüència de la falta de trens de rodalies i d'una xarxa de transport públic eficient i degudament finançada i per la seua negativa a posar-los en funcionament, les escasses freqüències existents, els elevats preus i manca d'infraestructures com autovies i presència de perilloses carreteres.

2.- Finançar en els propers PGE a l'AMT de València i les diferents capitals valencianes amb al mateix nivell que finança ara el transport públic metropolità a Madrid, Barcelona o Canàries.

Palau del Senat, 7 de febrero de 2018

EL PORTAVOZ

Carles Mulet García

Jordi Navarrete Pla