



11.- MOCIÓN DEL GRUPO COMPROMÍS PER MISLATA PARA LA CREACIÓN DE LA ENTIDAD METROPOLITANA DE TRANSPORTES.

Se da cuenta del dictamen de la comisión informativa y de control de Interior y Bienestar Social, favorable a la moción el Moción del Grupo Compromís per Mislata para la creación de la entidad metropolitana de transportes.

Concluido el debate, se somete a votación la enmienda presentada por el Grupo PSOE (R.E. nº 24.585), que es aprobada por quince votos a favor (Grupo PSOE y Grupo Ciudadanos) y seis votos en contra (Grupo Popular y Grupo Compromís per Mislata).

A continuación se somete a votación el fondo del asunto y el Ayuntamiento Pleno por unanimidad de sus miembros, acordó aprobar la siguiente moción:

“La vida de Mislata históricamente ha sido atada a la de Valencia de múltiples maneras. Tanto por ser Mislata una de las vías de acceso a la capital como por su proximidad siempre han existido relaciones comerciales, sociales, de transporte y de cualquier tipo.

El actual calle San Antonio, más conocido en el siglo pasado como la carretera de Manises, constituye aún hoy día uno de los puntos más emblemáticos de la ciudad, al ser una vía de entrada y salida en Valencia capital y pueblos limítrofes.

Desde hace más de dos siglos ha sido este calle una de las entradas en Valencia capital y al final de la misma paraban las diligencias o salían camino de Madrid con viajeros y mercancías, muy cerca de la Cruz Cubierta, que delimitaba ambos términos municipales.

En el siglo XX el destacado ingeniero Carlos Blanco Pozo (15/11-1873) realizó varios proyectos para sociedades como la Compañía General de Tranvías de Valencia.

En 1900, su trabajo se centró en una única empresa: la Compañía General de Tranvías Eléctricos de Valencia (La Lyonesa).

Entre otros destacados proyectos relacionados con el transporte y, más concretamente, con la red de tranvías de Valencia hay que destacar los siguientes:

1898. Proyecto de cambio de tracción animal por la eléctrica. Tranvía de Valencia a Torrent por Mislata. Concedido por R.O. de 12 de septiembre de 1892. Compañía de Tranvías de Valencia a Torrent.



1900. Línea de Valencia a Torrent por Mislata. Proyecto de variaciones en los extremos de la línea. Compagnie Générale desde Tramways Electriques de Valence (Espagne).

1914. Proyecto de tranvía eléctrico de Valencia a Mislata. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.

1914. Proyecto de desplazamiento de la vía en el trazado de la línea de Torrent en el trayecto de la carretera de Mislata a Real. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.

1919. Proyecto de Tranvía Eléctrico de Valencia a Mislata. Modificaciones según el acuerdo de la Dirección General de Obras Públicas de 16 de julio de 1917. Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia.

En la segunda mitad del siglo XX el acceso en ferrocarril y tranvía ya era el transporte histórico de Mislata, que comunicaba con Valencia, con la línea 7; con Quart de Poblet y Manises con la línea 22; con Xirivella, Alaquàs y Torrent con la línea 21; y con Quart de Poblet, Manises, La Presa, Riba-roja del Turia, Vilamarxant y Lliria con el ferrocarril de RENFE a Lliria. Primero se sustituyeran con autobuses las líneas de Torrent y Manises el 12 de junio de 1963, y la línea 7 dejó de circular como tranvía l'1 de julio de 1964 tuvo el dudoso honor de ser la primera línea de tranvía que pasó a autobuses el mismo día que desapareció la Compañía de Tranvías y Ferrocarriles de Valencia (CTFV) y empezó la SALTUV (Sociedad Anónima Laboral de Transportes Urbanos de Valencia). También el tren de Lliria dejó de pasar por Mislata en 1969, por la construcción del Plan Sur.

Desde esta fecha (1 de julio de 1964) la línea de transporte 7 se prestó con el servicio de autobuses manteniendo así los lazos históricos, sociales y comerciales con Valencia.

Este transporte es más que una mera línea de autobuses. El arraigo histórico se trata, de hecho, de un bien histórico y cultural.

El transporte en Mislata y el área metropolitana de Valencia ha ido siempre en aumento, conectando poblaciones y personas entre sí y con la capital del Turia. Esto es de la máxima importancia ya que la conexión, no solo con Valencia, sino entre las diferentes poblaciones favorece la movilidad de personas entre las diferentes poblaciones con unos claros beneficios socioeconómicos y culturales. Esta rentabilidad social debe ser la prioridad de los grupos municipales y por tanto las propuestas deben ir orientadas al bienestar de los ciudadanos de Mislata.



Es con la llegada de la crisis, y poniéndola como excusa, cuando por primera vez el transporte metropolitano retrocede fuertemente en nuestra población. El gobierno autonómico del PP prácticamente elimina los autobuses interpueblos y, el de la ciudad de Valencia, también en manos del PP, nos deja sin el servicio de las líneas 7 y 29 de la EMT que representaba (en el 2012) el 46,7% de los viajes realizados, por lo que nos podemos hacer una idea del impacto que la eliminación de estas líneas de la EMT ha supuesto para Mislata.

Aunque el Metro atiende a una gran parte de la población, hay un número muy importante de ciudadanos que, bien por su edad, por costumbre, o porque viven en la zona norte de Mislata (Barrio del Quinto), a quienes la mencionada eliminación ha ocasionado un gravísimo perjuicio.

Paralelamente, el transporte ha ido reduciéndose en las épocas de gobierno del PP en los diferentes municipios que conforman el área metropolitana de Valencia, dejando con un servicio más que precario poblaciones enteras como Alaquàs, Aldaia, Xirivella y barrios como el de la Avenida de la Paz de Mislata.

También debe ser de vital importancia la figura del “Contrato Programa” para el transporte de las áreas metropolitanas de grandes poblaciones, subvencionado por el gobierno del Estado, el PP no lo desarrolla en Valencia como si ocurre en otras grandes ciudades, más que en una pequeña parte, para recibir subvenciones que van directamente a la EMT de Valencia.

Dado que la Comunicación de la Comisión al Parlamento Europeo, al Consejo, al Comité Económico y Social Europeo y al Comité de las Regiones, del Plan de Actuación de Movilidad Urbana, en su introducción, dice que las zonas urbanas se enfrentan en la actualidad al reto de conseguir un transporte sostenible desde los puntos de vista medioambiental y de la competitividad, y que atenderá las inquietudes sociales desde las necesidades de responder a problemas sanitarios y a la evolución demográfica hasta la consideración de las necesidades de personas con movilidad reducida, familias y niños, pasando por el esfuerzo de la cohesión económica y social.

Dado que es muy importante para la ciudadanía de Mislata contar con un transporte público de calidad, sobre todo desde que perdiéramos las líneas 7 y 29 en octubre de 2012, líneas que habían llegado en Mislata históricamente, especialmente la 7.

Atendiendo a que el transporte supone progreso, y su ausencia abandono y aislamiento de la ciudadanía. Se acuerda:

PRIMERO: El Pleno del Ayuntamiento de Mislata insta en la Conselleria de vivienda, obras públicas y vertebración de territorio a realizar las gestiones oportunas



para gestionar y crear las bases de la Entidad metropolitana de transporte.

SEGUNDO: Instar a la dirección general de obras públicas, transporte y movilidad urbana a realizar una reunión conjunta en la que estén todos los ayuntamientos del área metropolitana que estén involucrados en la creación de esta Entidad.

TERCERO: El Pleno del Ayuntamiento de Mislata acordar instar en el Ayuntamiento de Valencia y el resto de ayuntamientos que forman parte del área metropolitana de Valencia la creación de un Consorcio de Transporte Público que cubra la ciudad de Valencia y el área metropolitana.

CUARTO: Que se comunique este acuerdo a todas las asociaciones de Mislata, y se haga la publicidad necesaria para el conocimiento de este acuerdo por los vecinos de Mislata.