

EXCMO. AYUNTAMIENTO DE ALCALÁ DE HENARES	
SECRETARIA GENERAL PLENOS	
<input checked="" type="checkbox"/> ENTRADA	<input type="checkbox"/> SALIDA
N.º: 235/16	
Fecha: 15.09.16	



MOCIÓN CONJUNTA DE LOS GRUPOS SOCIALISTA, SOMOS ALCALÁ Y DE LA CONCEJALA D^a. PILAR FERNANDEZ HERRADOR DEL GRUPO MIXTO-IU AL PLENO ORDINARIO DE 21 DE SEPTIEMBRE DE 2016, INSTANDO A LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL PARA QUE APUESTE POR EL TRANSPORTE URBANO

D. Fernando Fernández Lara, Portavoz del Grupo Socialista, D. Jesús Abad Pinto, como portavoz del Grupo Somos Alcalá y D^a. Pilar Fernández Herrador, Concejala del Grupo Mixto-IU en el Excmo. Ayuntamiento de Alcalá de Henares, en nombre y representación de los mismos, y al amparo de lo establecido en la normativa aplicable, vienen a formular para su debate y aprobación la siguiente

MOCIÓN

Una Administración Central que apueste por el transporte urbano.

El transporte público colectivo urbano es un elemento clave del funcionamiento de las ciudades; es uno de los principales motores de las grandes urbes, ya que garantiza la movilidad de todos los ciudadanos.

Un buen sistema de transporte público significa una movilidad urbana más eficiente y un mayor y mejor desarrollo económico en las ciudades. El transporte público es garante de la equidad social pues es el único medio que garantiza el derecho a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones, independientemente de las circunstancias del usuario.

El transporte público es cuatro veces más económico que el privado y representa, además, uno de los pilares básicos para conseguir que la movilidad en las ciudades sea más sostenible: con el transporte público se logran ciudades más limpias, más seguras, más sociales y menos contaminadas, además es un sistema energéticamente más eficiente que el transporte privado, aspecto este de vital relevancia, ya que el sector del transporte en España representa el 40% del consumo energético del país, pero su contribución al PIB es sólo del 7%, dato que corrobora la fuerte intensidad energética de dicho sector.

España es el único gran país europeo que no cuenta con una Ley estatal de Financiación de Transporte Público. La única referencia en este sentido queda recogida en la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local que, desde el año 1985, determina que los municipios con más de 50.000 habitantes deben prestar un servicio de transporte colectivo. En la disposición adicional decimoquinta invita a que los Presupuestos Generales del Estado incluyan crédito a favor de las entidades locales para este propósito.

En los últimos años, hemos asistido a serios recortes en la aportación que el Estado realiza a los Ayuntamientos para subvencionar la prestación de los sistemas de transporte público. La reducción ha sido del 31% en el caso de Madrid, del 25% en Barcelona y del 28% de media para el conjunto del resto de ciudades. Este recorte ha sido mucho mayor que el descenso experimentado en la demanda de viajeros. La situación se ha visto agravada por el mantenimiento de las tarifas, lo que ha requerido un mayor esfuerzo por

sido mucho mayor que el descenso experimentado en la demanda de viajeros. La situación se ha visto agravada por el mantenimiento de las tarifas, lo que ha requerido un mayor esfuerzo por parte de unas administraciones locales seriamente golpeadas por la crisis para mantener y explotar las redes de transporte público.

La aportación del Estado no solo es insuficiente, sino que su reparto entre las 144 ciudades receptoras no responde a ningún criterio lógico ni se ajusta a la evolución demográfica que han experimentado las áreas metropolitanas de nuestro país desde que el sistema fue concebido. Se trata, en definitiva, de una aportación asimétrica que no financia por igual a ciudades de igual tamaño y que, por ende, no permite planificar los servicios de transporte público a medio y largo plazo.

Actualmente, el número de ciudades susceptibles de recibir esta aportación es creciente y, además, nos encontramos en un escenario de aumento de la demanda de viajeros en el transporte público urbano. Los problemas de congestión y calidad del aire se agravan: la circulación de vehículos a motor en las ciudades es responsable del 70% de los contaminantes que se emiten a la atmósfera y, en concreto, del 40% del dióxido de carbono. La congestión y los atascos circulatorios generan enormes costes anuales. Una solución contrastada es la apuesta por reforzar el transporte colectivo, que posibilitaría alcanzar el objetivo vinculante de reducción de las emisiones internas, que establecieron en octubre de 2014, los Jefes de Estado o de Gobierno de la UE para el sector del transporte, y que obliga a reducir las emisiones asociadas en un 30% de aquí a 2030, en comparación con 2005.

Es momento de que el Estado apueste por el transporte público urbano para ponernos al mismo nivel que el resto de países de Europa, ya que es una necesidad de primer orden para un desarrollo sostenible y, como tal, debe ser considerado una prioridad a todos los niveles. No es válida la excusa de que no hay recursos económicos para afrontar estas aportaciones y lanzar esta necesaria Ley de Financiación: en los últimos años hemos visto una política de inversiones en infraestructuras que, en muchos casos, no respondía a las necesidades más acuciantes de este país ni de sus ciudadanos.

El transporte público urbano en España tiene un equilibrio más que razonable entre tarifa y subvención, en comparación con los países que nos rodean. La política tarifaria de los últimos años nos ha acercado a los valores medios de nuestro entorno; es más, si tenemos en cuenta la renta per cápita y el PIB, las tarifas del sistema en nuestras ciudades están ya en su punto máximo.

Además en España el 95% de la energía neta primaria que se gasta en el sector del transporte, proviene del petróleo, y cómo según la Agencia Internacional de la Energía (AIE) la producción de petróleo crudo llegó a su pico máximo en 2006, caminamos hacia un escenario de precios volátiles y escasez de ese recurso no renovable, que obtenemos en su práctica totalidad mediante importaciones, situación que hará inviable el actual esquema de movilidad basado en la motorización individual a la vuelta de pocos años.

No se pretende con esta petición obtener un mayor subsidio: estamos hablando de una mayor aportación al sistema para mejorar el mismo y avanzar hacia un transporte público plenamente eficiente y competitivo; hacia un transporte que garantice el acceso



social a la movilidad, que garantiza unas ciudades más sostenibles, más verdes y que garantiza unas ciudades más habitables y con mayor calidad de vida.

Por todo ello, el Grupo Socialista, el Grupo Somos Alcalá y la Concejala D.^a Pilar Fernández Herrador del Grupo Mixto-IU elevan al Pleno para su debate y aprobación el siguiente:

ACUERDO:

- Instar a la Administración Central a una mayor implicación en la financiación del transporte urbano colectivo.
- Reclamar al Gobierno de la Nación el inicio de la redacción y tramitación de una Ley de Financiación de Transporte Público, que incluya la participación de todos los niveles de gobierno en coherencia con las recomendaciones de la Unión Europea. Esta Ley, deberá tener en cuenta la necesidad de reforzar el Transporte Público, durante los episodios de superación de los valores límite, o umbrales de alerta, establecidos para los principales contaminantes analizados en la Red de Control de la Calidad del Aire de la Comunidad de Madrid.

Alcalá de Henares, a 14 de septiembre de 2016

Fdo: D. Fernando Fernández Lara
Portavoz Grupo Socialista



Fdo: Jesús Abad Pinto
Portavoz Grupo Somos Alcalá



Fdo: D.^a Pilar Fernández Herrador
Concejala del Grupo Mixto-IU