

Moción del Grupo Municipal SOM ADUC, proponiendo el impulso de UNA LÍNEA DE METRO QUE LLEGUE A LOS BARRIOS Y URBANIZACIONES DE CHIVA

Al amparo de lo establecido en el Reglamento de Organización Funcionamiento y Régimen Jurídico de las Entidades Locales (R.O.F.), proponemos al pleno, para su debate y aprobación, si procede, la siguiente MOCIÓN:

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

El término municipal de Chiva tiene una población de algo más de 15.000 habitantes, repartida casi al 50% entre el casco urbano (53%, si se incluye a la Loma del Castillo) y sus 13 **barrios residenciales periféricos**, conocidos como **urbanizaciones** (el 47%, unos **7.000 vecinos**).

La población de estas zonas residenciales ha cambiado significativamente a lo largo de los últimos 50 años. En los años 70 y 80 del s. XX eran, casi completamente, segundas residencias pero, desde mediados de los años 90 hasta hoy, la población de **residentes permanentes** se ha incrementado en más de un 500%. A ello han contribuido los espectaculares aumentos del precio del suelo y de la vivienda, que impiden disponer de dos viviendas, y también la mejora de la movilidad de los ciudadanos, gracias a las comunicaciones por carreteras de alta velocidad (A3, A7 y autovía de Torrent).

A pesar de este cambio, sigue existiendo población visitante con segunda residencia y, durante el verano y las vacaciones de Pascua, en algunos de los barrios residenciales de Chiva, la **población puede duplicarse y hasta triplicarse**. Una realidad a la que el Ayuntamiento no puede ser ajeno, ya que estos ciudadanos no dejan de pagar sus correspondientes impuestos en Chiva y deben ser atendidos por la administración local.

Una buena parte de esta población de los barrios y urbanizaciones del extenso término de Chiva (178 Km²) se encuentra más cerca de la ciudad de València que del casco urbano de Chiva, razón por la cual la realidad cotidiana en la que viven es la **necesidad de una conexión continua con la capital**, que, ante la inexistencia de transporte público, se realiza con vehículo privado.

En el pasado, ha habido iniciativas de apoyo al **transporte público por carretera** pero esta opción **no** responde al necesario carácter sostenible que debe primar en cualquier proyecto que hoy deba ser apoyado desde una administración pública. En cualquier caso, tampoco esta opción por un “autobús subvencionado” es económicamente viable, en la frecuencia que sería necesaria para que se generalizara su uso.

Sin embargo, hay un medio de transporte público que, repetidamente, ha demostrado su capacidad de **vertebrar el territorio, fomentar la cohesión social, promover la igualdad de oportunidades** y ser **la mejor alternativa desde el punto de vista ambiental**. Y éste no es otro que el ferrocarril metropolitano.

Es el momento de conseguir que **Chiva se conecte con la red de metro de la ciudad de València.**

.....

La presente iniciativa responde a la necesidad de **completar la red radial de metro** y el subsecuente mapa de **territorios bajo la influencia de esta red** que, por esa causa, han experimentado un crecimiento en su actividad económica y social sin precedentes.

Si se contempla el trazado de las líneas de metro en un mapa, resulta evidente el “espacio vacío” existente entre las líneas Manises-Ribarroja y Picassent-Villanueva de Castellón. Espacio precisamente coincidente con el territorio de los barrios residenciales periféricos del este y sur del término municipal de Chiva.

.....

Es necesario que el ayuntamiento se plantee ahora promover grandes proyectos, en su interés, pero no de su competencia, con visión global y de futuro. Proyectos como la llegada del metro, competencia de la Administración Autonómica. La razón es que, precisamente este año, estamos en el inicio de los **programas operativos regionales que distribuirán los fondos europeos asignados a la Comunitat Valenciana para el periodo 2021-2027.**

Cualquier proyecto de infraestructuras importante debe ser ahora cuando se proponga y diseñe por las consellerias. El ayuntamiento de Chiva debe ser proactivo y situarse en primera línea, acudiendo a la Generalitat Valenciana para pedir lo que ya no podrá pedir, con visos razonables de éxito, en los próximos años. Si la ventana de oportunidad se pierde, es muy probable que en siete años no pueda plantearse ante la administración autonómica una iniciativa de la envergadura de ésta, pues grandes infraestructuras como una nueva línea de metro cuentan siempre con fondos europeos.

Debe apuntarse alto: al **POCV-FEDER 2021-2027**. Quedarse en casa y no salir al escenario global no es perdonable en nuestros tiempos: ni para un ayuntamiento pequeño como el nuestro.

Pero, al mismo tiempo que se es ambicioso, debe serse pragmático y realista. Razón por la cual no puede incluirse en la propuesta la llegada al metro del casco urbano ni al norte del término municipal de Chiva, porque al casco urbano ya llega el tren (ningún municipio tiene a la vez tren de cercanías y línea de metro) y porque el metro no podría superar la orografía de este territorio.

.....

El trazado a proponer, partiendo de la actual estación de “Colegio El Vedat” en el término municipal de Torrent, entraría en el término municipal de Chiva por el Este (Santo Domingo), incluyendo tres estaciones: **Calicanto-Sierra Perenchiza, Olimar-Carambolo-Loma y El Bosque-Los Felipes** (estación a ocho minutos del casco urbano de Chiva, en vehículo particular). La línea de metro abandonaría el término municipal de Chiva en dirección Godelleta.

Cada estación sería concebida como **intercambiador intermodal** (a semejanza de la estación de València-Sud), que permite acceder a la ciudad con transporte público, dejando el vehículo particular aparcado en la estación, y con un número apreciable de enganches para bicicletas, motocicletas y patinetes eléctricos. Estos últimos fomentarían una movilidad privada local más sostenible, si se acompaña de rutas ciclistas bien iluminadas y protegidas del tráfico motorizado, desde las distintas zonas residenciales hasta las estaciones de metro.

Este proyecto tiene el potencial de constituirse en un modelo, ejemplo de **transporte intermodal sostenible**, muy común en Europa y no en España, que reduciría la necesidad de transporte privado, en consonancia con las estrategias de movilidad sostenible no solo de la Generalitat Valenciana sino también del **Ayuntamiento de València**.

La línea de metro propuesta puede fomentar la **intermodalidad hasta la ciudad**, si se permite la subida de bicicletas y patinetes eléctricos al tren, de manera que pudieran bajarse en la estación de San Isidro en València (antes de hacerse subterránea la línea). De este modo se enlazaría a la población de Chiva y resto de municipios afectados con la extensa **red de carriles bici de la ciudad**, tal como hacen en muchas zonas metropolitanas europeas.

.....

Pero un proyecto de estas características y envergadura no puede ser abordado sólo por un ayuntamiento. Va a ser elevado a la Generalitat, como administración competente, y tendrá mayores expectativas de éxito si es presentado como una **iniciativa intercomarcal** pues la línea de metro propuesta beneficiaría a los habitantes de tres comarcas: L'Horta Oest (Païporta, Picanya y Torrent), la Hoya de Buñol-Chiva (barrios residenciales de Chiva, casco urbano de Godolleta y sus barrios residenciales) y Ribera Alta (Turís).

La iniciativa además responde a objetivos europeos de **apoyo al medio rural**, con problemas de envejecimiento y despoblamiento. En este sentido, la inclusión como destino final de la nueva línea de metro de Turís (cuya estación puede atraer a los vecinos de Alborache, Buñol, Macastre y Yátova,), atravesando Godolleta, es clave.

La línea se constituiría en elemento vertebrador del territorio rural, con la conexión entre sí de varios municipios claramente rurales. Pero es especialmente favorecedora del desarrollo rural la conexión de éstos con la ciudad, pues serviría, como ningún otro factor, al **no abandono del territorio por los jóvenes** (especialmente los universitarios, que se desplazan a Valencia al finalizar sus estudios en el instituto).

Ningún programa de desarrollo rural, de los que lleva siendo beneficiaria esta comarca desde los años 90 del pasado siglo XX, ha contribuido tanto a fijar a la población en el territorio como lo haría la nueva línea de Metrovalencia propuesta.

Debe señalarse además que la iniciativa no es generadora de déficit pues, con los municipios beneficiarios, se alcanza la **masa crítica de población usuaria** que justifica económicamente la construcción de la infraestructura: una población de 34.000 vecinos, más 40.000 visitantes estacionales u ocasionales.

.....

El proyecto de llegada del metro a Chiva, debe plantearse como un paquete junto a la creación de una **Ruta Verde** de Chiva, en las zonas adyacentes al antiguo Camino Tizón y con un trazado en parte paralelo a la línea de metro que se propone. Ambas iniciativas son complementarias pues el metro permitiría el acceso a la ruta de los habitantes de la conurbación en torno a la ciudad de Valencia y también los carriles bici y peatonales de la ruta podrían conectar los barrios periféricos o urbanizaciones de Chiva con las distintas estaciones de tren.

.....

Es el momento en que este ayuntamiento comience a pagar la **deuda histórica** que tiene contraída con casi la mitad de sus vecinos y que se ha heredado de décadas en que la especulación urbanística ha imperado en España en general pero, en particular, en los barrios residenciales o urbanizaciones de Chiva, y que las ha dejado sin prácticamente suelo público dotacional, con aceras mínimas intransitables, llenas de postes o contenedores, sin aparcamientos públicos y con tantas otras carencias respecto a servicios públicos.

Conseguir la llegada del metro a los barrios residenciales y urbanizaciones de Chiva sería la manera de pagar gran parte de esa deuda.

Por todo lo expuesto, se presenta ante el Pleno la siguiente:

PROPUESTA DE ACUERDO

1. Impulsar ante de la Generalitat Valenciana, a la mayor brevedad, a fin de conseguir fondos europeos del periodo 2021-2027, la construcción de una **nueva línea de metro** que atravesase su término municipal, llegando a sus barrios residenciales y urbanizaciones (trazado aproximado propuesto en el anexo).
2. Presentar este proyecto a las consellerias competentes, como un paquete, junto con la propuesta de una **ruta verde** en torno al camino Tizón, a la que pueda accederse desde las estaciones de ferrocarril previstas.
3. Buscar en esta iniciativa el apoyo de **otros ayuntamientos** implicados en el trazado propuesto.

Chiva, 8 de Febrero de 2021