



D. Andrés V Vicente Barrado, portavoz del grupo municipal SOMOS SANTA MARTA del Ayuntamiento de Santa Marta de Tormes, ante el Alcalde-Presidente del mismo EXPONE:

Que de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 88.4 del R.O.M., presenta la Moción ordinaria que a continuación se expresa para que , previo debate en la Junta de Portavoces, se remita al pleno para su debate y aprobación:

MOCIÓN PARA MEJORAR EL TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE SALAMANCA

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS:

El transporte metropolitano es un servicio esencial y básico para la movilidad de las personas y el buen funcionamiento y crecimiento de los núcleos urbanos. Una política eficaz, moderna, social y sostenible de transporte de viajeros debe partir, en primer lugar, de la base de que no hay ciudadanos de primera y ciudadanos de segunda, dependiendo de dónde vivan.

Es decir, tiene que tener un espíritu de interconectar todo el territorio sin dejar a nadie atrás. En segundo lugar, esas políticas deben concebir el transporte y la movilidad de las personas como un servicio público y universal. En tercer lugar tienen que establecer la prioridad del transporte público y limpio por encima del resto, desde una perspectiva de eficiencia económica, social y ambiental. En cuarto lugar, tales políticas deben impulsar decididamente los transportes limpios y las fórmulas de intermodalidad. Por último, deben establecer fórmulas de gobernanza y toma de decisiones transparentes, eficaces y participadas.

En el año 2006 se puso en marcha el primer modelo de Transporte Metropolitano de la Comunidad Autónoma de Castilla y León en la zona metropolitana de Salamanca. El fin de la vigencia de la actual concesión administrativa termina en el presente año 2018.

Desde su creación, diversos agentes políticos y sociales ya alertaron que el modelo establecido haría imposible la prestación de este Servicio Público con criterios y precios sociales, con eficiencia de itinerarios y frecuencias, no evitaría duplicidad de líneas con el urbano de Salamanca, descargando en los ayuntamientos la responsabilidad de un servicio que es únicamente competencia de la Junta de Castilla y León.

Aunque el planteamiento inicial del Plan de Transporte Metropolitano era la coordinación de las distintas líneas de los municipios del área metropolitana con el Transporte Urbano de Salamanca este objetivo se ha hecho imposible fundamentalmente por CUATRO razones:



1. Marcos tarifarios diferentes con tarjetas de recarga incompatibles en ambos modelos.
2. Administraciones con competencias diferentes (Junta de Castilla y León para el Metropolitano y Ayuntamiento de Salamanca para el Urbano).
3. Empresas concesionarias distintas en los dos modelos.
4. Falta de un marco normativo regulado diferenciador del Transporte Metropolitano frente al Interurbano y Urbano.

El modelo de gestión económica actual supone que los Ayuntamientos deben asumir el déficit que se genere en las líneas de transporte deficitarias, mientras que en aquellas líneas con superávit económico (fundamentalmente las de Santa Marta de Tormes) los beneficios son íntegramente absorbidos por la empresa concesionaria. Este hecho pone de manifiesto la falta de visión de conjunto en el planteamiento de Transporte Metropolitano abocando a los Ayuntamientos a decidir su capacidad de absorción del déficit en detrimento habitualmente de la calidad del servicio.

Por estas razones, se hace necesario cambiar el modelo de gestión de este transporte, realizando una gestión pública integral del servicio. Una forma alternativa de mejora y sería la creación de un consorcio público de Transporte Metropolitano de Salamanca que abarcara a todos los municipios entorno al área metropolitana.

Este modelo de gestión pública permitiría una gestión económica global del conjunto de las líneas y no por separado; permitiendo que el superávit de las líneas con más usuarios cubriera el déficit del resto de las líneas. También posibilitaría que las cantidades aportadas actualmente por los Ayuntamientos con líneas deficitarias sirvieran para la rebaja del actual marco tarifario hasta su equiparación con el Urbano de Salamanca.

Además, podría lograrse una coordinación real entre el transporte urbano de Salamanca y el metropolitano permitiendo:

1. El uso indistinto una sola tarjeta de recarga y Bonos de transporte (Jubilados, Jóvenes, Parados, Mensuales...) para los dos modelos de Transporte.
2. La racionalidad y eficiencia en el diseño de itinerarios y frecuencias de las líneas evitando duplicidad de trayectos.
3. Mejora de la accesibilidad y congestión de tráfico de los municipios del área metropolitana hacia la ciudad de Salamanca, evitando en mayor medida el uso del vehículo privado.
4. Mejora del actual parque de vehículos utilizados para ambos modelos de transporte con uso de combustibles limpios.

5. La inclusión de nuevas líneas para llegar a Alba de Tormes, Terradillos, El Encinar y Calvarrasa de Abajo, Matacán y Pelabravo, que podría convertirse en 3ª línea de Santa Marta al discurrir gran parte de su itinerario por su municipio.

En consecuencia, por este Grupo se propone al Pleno adoptar los siguientes

ACUERDOS:

Primero.- Proponer a la Junta de Castilla y León el acometimiento de un cambio de la forma de gestión del transporte metropolitano de Salamanca para superar las disfunciones y desequilibrios del servicio.

Segundo.- Promover la creación de un **CONSORCIO PUBLICO de TRANSPORTE METROPOLITANO de Salamanca y su Alfoz**, en el que estén presentes todos los municipios del área con competencias de Autoridad de Transporte Metropolitano homologable al ámbito europeo y que permita una gestión más equitativa, racional y sostenible.

Tercero.- Incluir una nueva línea hacia Alba de Tormes y los municipios cercanos (Terradillos, Calvarrasa de Abajo, Matacán y Pelabravo)

Cuarto.- Impulsar a través de dicho consorcio los transportes menos contaminantes, con los **vehículos** públicos eléctricos y el sistema de préstamo de bicicletas a la cabeza, fomentando la intermodalidad a todos los niveles.

Quinto.- Fomentar las frecuencias y horarios que agilicen los desplazamientos, permitiendo una auténtica movilidad bidireccional dentro del área metropolitana de la ciudad.

Sexto.- Diseñar abonos y unificar tarifas entre transporte urbano y metropolitano adecuadas a las necesidades y rentas de los usuarios, reforzando las conexiones rurales, descuentos según la renta del usuario, modalidades temporales de billete, etc.

Séptimo.- Promover un sistema de márketing y publicidad integrado para toda la red de transporte metropolitano, que sea claro, transparente y atractivo, con el objetivo de aumentar la cuota anual de usuarios.

Octavo.- Establecer conexiones y frecuencias de la red metropolitana con la estación de ferrocarril para facilitar la intermodalidad de transporte.

En Salamanca, a 14 de junio de 2018.

Fdo.: Andrés V. VICENTE BARRADO

