

En/Na _____ Veí de _____

Adreça postal _____
o adreça electrònica _____

M'adreço al Síndic de Greuges sol·licitant que intervinga en la següent qüestió:

Demano a la Generalitat de Catalunya:

- La creació de les ATM de les Terres de l'Ebre, les comarques centrals i dels serveis que falten a l'àrea de Lleida. Així, les decisions preses en matèria de mobilitat seran vinculants, consensuades amb el territori i es permetrà la participació dels representants polítics de les zones esmentades, perquè totes les administracions assumisquen la seua responsabilitat corresponent i el ciutadà en surta beneficiat. Igualment, els usuaris podran fer-hi aportacions a través dels òrgans consultius. El transport públic de qualitat és un dret de les persones i una eina fonamental per a assolir el tant reclamat equilibri territorial que, en matèria de mobilitat, ha de permetre a les persones del país tindre els mateixos drets a l'hora de desplaçar-se pel territori català.
- El desenvolupament total de la integració tarifària allà on ara és parcial i discrecional: Terres de l'Ebre-Priorat, àrea de Lleida i Comarques Centrals.
- La redacció/ revisió/ aprovació dels plans directors d'estes àrees, per tal de conèixer la realitat a partir de la qual desenvolupar-los, amb dades actualitzades i fidedignes i propostes adequades a les necessitats dels usuaris i que es permeta als ciutadans, organitzats en entitats i plataformes socials, participar-hi i ser-ne degudament informats.
- S'ha demostrat sobradament que allà on estan en funcionament, les ATM, els plans directors i el SGIT són una eina vàlida per a la gestió i coordinació del transport públic, que revertix directament en el benefici de l'usuari. Els territoris on encara no s'han implementat no demanem un tracte diferenciat, sinó simplement els mateixos drets que altres zones del país, seguint criteris d'equitat i equilibri territorial, amb la implementació de la normativa aprovada, per unanimitat, al Parlament de Catalunya.

FIRMA:

DATA:

Plataformes: Trens Dignes Ebre-Priorat / Trens Dignes Lleida / Perquè no ens fotin el tren (Comarques Centrals)

Per què ho demano? exposició de motius:

- La Llei 9/2003 de la Mobilitat, del 13 de juny del 2003, estableix, entre d'altres, la creació de dos tipus d'instruments: els de planificació (Pla Director) i els de gestió (Autoritat Territorial de Mobilitat, ATM). Així mateix, "promou els valors de seguretat, sostenibilitat i integració social en el nou model de mobilitat".

- Posteriorment, diferents decrets acaben de definir com han de ser estos instruments:

El Decret 344/2006, del 19 de setembre, de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada, que concreta "les obligacions de finançament de les persones promotores de les actuacions generadores de la nova mobilitat".

El Decret 466/2004, del 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, que determina "el procediment per a l'elaboració i tramitació de les directrius nacionals de mobilitat, els plans directors de mobilitat i els plans específics".

- Situació actual als diferents territoris de Catalunya

<i>Territori</i>	<i>ATM</i>	<i>Pla Director</i>	<i>Integració Tarifària</i>
Camp de Tarragona	28/04/2003	presentat 22/10/2011	2008
Àrea de Lleida	30/08/2005	sense	parcial 2007 *
Àrea de Girona	25/07/2006	aprovat 16/03/2010	2008
Terres de l'Ebre	sense	presentat 13/10/2010	parcial 2015 *
Comarques Centrals	sense	acord per redactar-lo 2007	parcial 2015 *
Alt Pirineu i Aran	sense	acord per contractar-lo 2007	sense

Barcelona: Disposa d'una Autoritat de Transport Metropolità pròpia, donada la realitat diferenciada de la ciutat i la seua àrea metropolitana.

- *La integració als serveis Regionals de Lleida no ha estat completada totalment perquè amb el mateix bitllet de LD o AVE no pots viatjar amb el Regional (a diferència de Barcelona, Tarragona i Girona). A més, el tram de l'R12 del Bages i l'Anoia -que engloba els municipis de Rajadell, Aguilar de Segarra, Sant Pere Sallavinera, Calaf i Sant Martí Sesgueioles- no està integrat dins l'ATM de Barcelona tot i formar-ne part.*
- *La integració tarifària a l'Ebre-Priorat s'aplica només al transport col·lectiu per carretera (autobús) però no a totes les operadores de les quatre comarques del sud, amb els problemes que se'n deriven de coordinació i diferències de preu del bitllet. A més, cap de les dos línies ferroviàries, R15 i R16, hi són incloses. La intermodalitat, per tant, és nul·la.*
- *La integració tarifària a les Comarques Centrals ha estat completada fins a Sant Quirze de Besora. Al Ripollès s'ha fet un pack bonificat que només contempla els trajectes entre Ripoll i Barcelona (amb un abonament de 10 viatges) i els trajectes dins del Ripollès. Cal completar la integració fins a Ripoll (implica només afegir esta població i l'abaixador de La Farga). Actualment, per tant, la integració no permet gaudir de la integració entre diversos operadors de tren i bus ni realitzar trajectes entre Ripoll i la resta de poblacions.*
- La Llei 21/2015 de finançament del Sistema de Transport Públic de Catalunya, del 29 de juliol, estableix, entre d'altres, al seu article 15, el Sistema Tarifari Integrat, "un títol general de transport destinat a fer efectiu l'accés a un transport públic assequible i fidelitzar-ne la utilització" i al seu article 16 la "integració tarifària, zonificació i intermodalitat".
- El 23 d'abril de 2015, es firma l'acord de col·laboració entre els Consorcis del Transport Públic de l'àrea de Lleida, l'àrea de Girona i del Camp de Tarragona per la licitació del contracte "Serveis d'explotació i manteniment correctiu i evolutiu del Sistema de Gestió de la Integració Tarifària (SGIT)".
- El 10 d'agost de 2015 es va signar el conveni d'adhesió dels serveis ferroviaris al sistema tarifari integrat del Camp de Tarragona, de l'àrea de Girona i de l'àrea de Lleida pel qual s'establixen les obligacions genèriques i específiques de l'empresa Renfe Viajeros i les tres ATM esmentades. El contracte exposa que una de les funcions principals dels sotassignats és "la implantació d'un sistema integrat de tarifes comunes als seus respectius àmbits d'actuació a fi i efecte de millorar substancialment la qualitat, l'eficàcia i l'eficiència de la xarxa de transport públic existent". En tots tres casos, hi ha un únic president del Consell d'Administració del Consorci de Transport Públic (en este cas, Pere Padrosa i Pierre)
- Les administracions que integren una ATM creen un consorci interadministratiu per la coordinació del sistema de transport públic de viatgers. Este organisme, l'ATM, està integrat per la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments del territori que ho sol·liciten i la composició del consorci es pot ampliar a través d'adhesions de nous membres, aprovades pel Consell d'Administració, com ara consells comarcals.
- El finançament d'una ATM es repartix entre la Generalitat (en un noranta per cent aproximadament) i els municipis (en funció del seu cens). La xifra oscil·la segons la realitat de cada zona. L'estructura organitzativa inclou els òrgans de govern (president, consell d'administració, etc), òrgans de gestió i òrgans de consulta i participació, on hi podem ser representats els col·lectius ciutadans i plataformes socials implicades.
- Per al període 2016-2018 s'ha anunciat la implantació de la T-Mobilitat, una nova tarjeta de transport unipersonal que substituirà gradualment tota la gama actual de títols de transport. Es tracta d'un nou sistema tecnològic, tarifari i de gestió. Doncs bé, a les Terres de l'Ebre, l'àrea de Lleida i les comarques centrals no serà possible una correcta implantació si abans no s'aproven els respectius plans directores i es fiquen en funcionament les ATM. No podem començar la casa per la teulada.