DEIA
BOLUETA
18/02/13
Prensa: Diaria
Tirada: 21.713 Ejemplares
Difusión: 16.256 Ejemplares
Cód: 67207847
Página: 6
Sección: LOCAL Valor: 4.401,00 € Área (cm2): 864,6 Ocupación: 88,91 % Documento: 1/2 Autor: ALBERTO C. ALONSO Núm. Lectores: 109000

MOVILIDAD EN BIZKAIA >

Hacia la autoridad única del transporte

El Gobierno vasco y la Diputación trabajan por unificar la gestión de metro, ferrocarriles, tranvía y autobuses y conseguir una tarifa única para todos los viajes sea cual sea el transporte público usado

ALBERTO G. ALONSO

BILBAO. La Diputación Foral de Bizkaia y el Gobierno vasco han iniciado las conversaciones para crear una autoridad única del transporte (AUT) que sirva para gestionar mejor la red de metro, las líneas de tranvía, cercanías y autobuses y, a la vez, unificar las tarifas de todos ellos. Una iniciativa en la que los distintos responsables del Consorcio de Transportes de Bizkaia vienen trabajando desde hace casi veinte años y que alumbró, por ejemplo, el creditrans en el año 2000 como un paso previo a esa unificación que permitirá ahorrar decenas de miles de euros a las instituciones que sufragan cada año los déficits de los diferentes transportes públicos.

Quizás la falta de recursos económicos actual en las arcas del Gobierno vasco, la Diputación, el Ayuntamiento de Bilbao sea el acicate necesario para que esta vez sea la buena a la hora de crear la AUT. De hecho, en su primera reunión el pasado mes de enero con el lehendakari Urkullu, el diputado general de Bizkaia, José Luis Bilbao, ya expuso su predisposición a acometer esta empresa. Indicó que "creemos que ha llegado el momento de afrontar las modificaciones y decisiones necesarias para la creación de la autoridad del transporte" y apuntaba que su creación supondría incluso "la posible disolución mediante Ley del Consorcio de Transportes de Bizkaia", con todo lo que significa a la hora de ordenar los patrimonios existentes y la planificación, financiación y gestión de todos los sistemas de transporte público.



Unidades de Bilbobus, tranvía y Bizkaibus circulan por la plaza Circular donde también se pueden tomar el metro y Cercanías de Renfe. FOTO: Z. ALKORTA

UN PUZZLE COMPLEJO El complejo puzzle de los transportes públicos en Bizkaia y las competencias que tienen sobre ellos las distintas instituciones locales, del Gobierno vasco y del Estado ha supuesto siempre un obstáculo. En la actualidad, el Ejecutivo de Lakua costea los servicios de Euskotren, el tranvía y algunas líneas de autobuses que operan incluso en Bizkaibus. Un servicio de autobuses que recorre todo el territorio y que es financiado por la Diputación. En un ámbito geográfico más cercano, el Ayuntamiento de Bilbao ofrece el sistema de Bilbobus para conectar los barrios de la capital. Pero la Diputación también pone dinero para financiar el metro de Bilbao (50% junto al ejecutivo de Gasteiz), además de aportar la misma proporción de dinero en la construcción del suburbano y el funcionamiento del creditrans y ahora del barik.

A esta red se suma el Gobierno de Madrid, quien sufraga los déficits de Cercanías tanto de Renfe como de Feve, compañía esta última ahora absorbida por la primera. A todo ello hay que unir la financiación

Como Nueva York, Tokyo, Barcelona o Londres

TODAS LAS **METRÓPOLIS DEL MUNDO** OFRECEN UN SERVICIO UNIFICADO Y COORDINADO DE TRANSPORTE PÚBLICO

La Autoridad Única del Transporte no es un invento nuevo, aunque sí tendrá características particulares en Bizkaia. Todas las grandes metrópolis del mundo, desde las más cercanas a las más lejanas, ofrecen a sus ciudadanos una red de transporte público que combina la rapidez y servicio de los ferrocarriles subterráneos y por superficie, con la capilaridad que ofrecen los autobuses y el tránsito urbano de los tranvías. Nueva York, Tokyo, París o Londres, en el horizonte lejano, y Madrid y Barcelona, en el entorno próximo, son ejemplos de urbes que disponen desde hace años de esa coordinación necesaria de modos de movilidad públicos. Su importancia es extrema para el funcionamiento de las ciudades como se demuestra cada vez que una huelga paraliza solo alguno de los modos de transportes de la red.

Estas urbes son ejemplos a seguir por la próxima entidad vizcaina pero con puntos diferentes. Hay que tener en cuenta que el marco geográfico es mucho más amplio que las capitales descritas aunque el número potencial de viajeros será menor. Estas circunstancias marcarán, por ejemplo, donde se ubican los límites de las zonas o coronas en que se dividirá Bizkaia para determinar las diferentes tarifas.

Hay que tener en cuenta además, tal y como se observa en el mapa de la página de la derecha, que la gran mayoría de los transportes se concentran en torno a la capital vizcaina, por lo que se tiene que desarrollar aún más las conexiones con las diferentes comarcas con la capital. En este sentido el impulso de las líneas de Bizkaibus y la mejora de los servicios de cercanías ferroviarios serán dos de los objetivos de la nueva entidad para mejorar aún más las actuales rutas.

La reordenación de los diferentes transportes supondrá un ahorro importante económico para las instituciones si se acomodan bien las necesidades de los usuarios y la oferta de modos. A nivel de Bizkaibus además, la futura entidad tendrá el trabajo ya adelantado. La Diputación de Bizkaia ultimará este ejercicio la renovación total del servicio tras haber analizado durante los últimos dos años toda la red de transporte por carretera foral. Por ejemplo, quince líneas se fusionarán en siete, once cambian sus frecuencias, siete se suprimen, cuatro itinerarios amplían su recorrido, cinco modifican su trazado y se crean tres nuevas líneas exprés. Un mapa que todavía puede sufrir algún cambio antes de que salgan a concurso este año los contratos y se cierre la reordenación. >A.G.A

DEIA
BOLUETA

18/02/13

Prensa: Diaria
Tirada: 21.713 Ejemplares
Difusión: 16.256 Ejemplares

Cod: 67207847

Página: 7

Sección: LOCAL Valor: 4.699,00 € Área (cm2): 923,0 Ocupación: 94,92 % Documento: 2/2 Autor: ALBERTO C. ALONSO Núm. Lectores: 109000

MOVILIDAD EN BIZKAIA

Plano ferroviario del Bilbao metropolitano



que aporta el Gobierno vasco a través de Eusko Trenbide Sarea para construir todos los trazados ferroviarios que se acomete en Bizkaia, a excepción del Tren de Alta Velocidad que depende del ministerio de Fomento.

Cada uno de estos modos de transporte se rige por parámetros variados. Cada administración tiene su sistema tarifario y como consecuencia, diferentes proyectos y billetes, zonas de servicio y, como no, precios. Aunque el creditrans y barik sirven para poder pagar en casi todos los transporte descritos, el usuario paga un precio diferente según el modo. La AUT acabaría con esta multiplicidad. Uno de sus objetivos sería crear una tarifa única para todos los modos. Es decir, que el viaje entre la plaza Circular y Basurto, cueste el mismo precio tome uno el metro, el tranvía, un Cercanías de Renfe y Feve o una unidad de Bilbobus o Bizkaibus.

El otro gran objetivo es coordinar todos los modos de forma que no se dupliquen trazados e itinerarios con lo que la gestión será menos onerosa para las arcas públicas. Hasta ahora, las diferentes instituciones siempre se habían mostrado remolonas a la hora de ceder competencias a una entidad ajena. El tema del transporte público siempre ha sido muy goloso por la importancia que tiene a nivel electoral, sobre todo desde el punto de vista municipal.

CAUSAS A SOSLAYAR Pero eso ahora se puede soslayar debido a la crisis económica. Ya hubo un órdago por parte del anterior Gobierno vasco socialista ante el reto expuesto desde la Diputación. En el seno del Consorcio de Transporte se creo un grupo de trabajo para crear esa tarifa única, también con el apoyo municipal, pero los propósitos descarrilaron por el enfrentamiento posterior generado entre ambas instituciones. El pasado mes de junio, y a propuesta de las Juntas Generales de Bizkaia, el departamento de Obras Públicas elaboró un informe jurídico sobre la coordinación del transporte público en el territorio.

Y es que el marco jurídico en el que tiene que actuar ese organismo unificador es difícil de determinar al participar tener que ceder competencias instituciones estatales, autonómicas y locales.

En el mencionado informe jurídico, al que ha tenido acceso DEIA, se determina que, aunque difícil, es más viable crear un ente nuevo que reestructurar las funciones y representación del Consorcio de Transportes de Bizkaia, ya que este proceso sería aún más complejo. Se tome la opción que se tome, el Parlamento de Gasteiz tiene la última palabra ya que tanto la creación del nuevo organismo como la posible disolución del consorcio tiene que tomarse con la aquiescencia de la Cámara vasca. Y es casi seguro que el PNV no tendrá problemas de recabar los suficientes votos para llevar a cambio estos cambios. Todas las fuerzas políticas en Bizkaia, y por ende, en el Parlamento, han plasmado en diferentes ocasiones su apoyo a una iniciativa que supondrá un ahorro económico de calado para las administraciones y también para los usuarios.

La actual situación de crisis económica puede suponer un acicate para que las instituciones se impliquen en la AUT

AL DETALLE

- **Asignatura pendiente.** La consecución de un ente que coordine, gestione y financie es un asunto por cerrar en las instituciones vizcainas desde hace casi 20 años.
- **Beneficios para todos.** La creación de la AUT permitirá ahorrar dinero a los entes públicos gestores y a los decenas de miles de usuarios que cada día montan en transporte público en Bizkaia.
- **Encaje jurídico.** La autoridad única del transporte puede ser un ente de nuevo cuño o una remodelación del actual Consorcio de Transportes de Bizkaia, aunque esta opción es de difícil consecución.

Quién es quién en la gestión del transporte público

