EL CORREO ESPAÑOL (BIZKAIA)
BILBAO
18/11/13
Prensa: Diaria
Tirada: 88.821 Ejemplares
Difusión: 74.236 Ejemplares
Cód: 76295487
Página: 4
Sección: LOCAL Valor: 4.574,00 € Área (cm2): 660,7 Ocupación: 69,38 % Documento: 1/1 Autor: :: EVA MOLANO Núm. Lectores: 458000



Machancoses trabaja ahora en el proyecto de la primera línea de alta velocidad entre Londres y Birmingham. :: PEDRO URRESTI

«Hay que poner un tope al precio del billete»

Pilar Machancoses Experta en planificación del transporte

La responsable del Consorcio de West Midlands dice que «el papel de los jóvenes debe ser crucial» en la movilidad urbana

:: EVA MOLANO

BILBAO. Valenciana de Alboraya, María Pilar Machancoses emigró al Reino Unido para estudiar un máster en Transporte Internacional tras terminar su licenciatura en Derecho hace 16 años. Acabó liderando el Departamento de Planificación y Desarrollo Económico de Centro, el homólogo del Consorcio de Transportes en West Midlands, una comarca metropolitana de 3 millones de personas que lidera la ciudad de Birmingham. Con una amplia experiencia en planificación urbana e inclusión social del transporte a sus 41 años, Machancoses ha cerrado el XII Encuentro sobre Movilidad organizado por el Ayuntamiento de Bilbao y el Real Automóvil Club.

– ¿Qué campañas realiza Centro para promocionar el uso del transporte público entre los jóvenes?

– El transporte público es la principal herramienta para hacer una ciudad eficaz y sostenible. El papel de la gente joven debe ser crucial en la planificación del transporte urbano. En el Reino Unido trabajamos con colegios, universidades y con las empresas que los contratan. La educación vial es parte del currículo escolar y la formación incluye la movilidad desde un punto de vista multidisciplinar. Por ejemplo, inculcamos los impactos del transporte público en la sociedad.

– ¿Cuáles son esos impactos?

– Una buena red de transporte público hace que las ciudades sean más atractivas, que funcionen bien, que las oportunidades lleguen a todos, jóvenes, gente con discapacidades, de todas las edades, visitantes, inversores... El transporte público hace que una ciudad sea accesible y la pone en movimiento. A mejor transporte público, mejor imagen de cara al exterior y un mayor desarrollo económico y social.

– En Bilbao no hay metro por la noche entre semana porque los estudios dicen que no hay demanda. ¿Debe este servicio mirar constantemente hacia la rentabilidad?

– Este es un debate que se tiene en toda Europa. Operar el transporte público es muy caro, los costes son cada vez mayores, pero tenemos que explorar nuevas formas de invertir y experimentar la introducción de servicio en zonas y franjas horarias donde hay un vacío. Debería haber proyectos piloto para testar la demanda y actuar en consecuencia. El mundo está cambiando, la cultura de las 24 horas está penetrando fuerte también en el transporte y no podemos permanecer ajenos, dentro de lo posible.

Sistema privatizado

– ¿Qué medios de transporte públicos existen en West Midlands?

– Tenemos tranvía y la red de autobuses más extensa y eficaz del país, porque no tenemos metro. De hecho, se consideró que era una inversión demasiado importante. En cuanto a los autobuses, en el Reino Unido, fuera de Londres, el sistema está privatizado. Las operadoras ponen los horarios y los precios. Eligen las rutas y la frecuencia, la intervención pública es mínima. Aportamos el 9'8% del coste de la red –pagamos unos 8 millones de libras anuales– para que haya servicios y unidades en circulación en esos picos horarios sin tanta demanda, a primera y última hora.

– ¿Cuál es el próximo reto dentro de la movilidad de su comarca?

– Estamos introduciendo la primera línea de alta velocidad entre Londres y Birmingham. Aún estamos planificando y consiguiendo que el Parlamento le dé el visto bueno definitivo. El tren estará conectado con la ciudad y con los medios de transporte urbanos.

– ¿Cómo se designa a las autoridades del transporte en el Reino Unido?

– Allí hay una separación entre los perfiles técnicos y políticos. Los gerentes y directores de los organismos siempre son funcionarios, aunque en Centro están representados 27 concejales de la zona metropolitana. The Transport Authority es multicolor, y las decisiones se toman por votación.

– Mientras el poder adquisitivo no ha parado de descender, el billete sube cada año.

– Se está encareciendo y sigue aumentando. Por ejemplo, las grandes compañías están pagando a sus empleados los bonos de metro en lugar de construir parkings en el centro de la ciudad. Les sale mejor. Evitar la subida es todo un desafío porque la potestad de fijar el coste la tienen las compañías privadas que operan las líneas. No sabemos cuántas veces van a subir las tarifas al año. Por suerte, la competencia entre operadoras hace que el precio no suba demasiado, pero querríamos estar en la situación de Bilbao, por ejemplo. Aquí las instituciones fijan el precio.

– Aun así, el billete sigue subiendo también aquí.

– Pero hay que mirar el lado positivo, por lo menos se sabe que subirá en función del IPC o por decisión política y no por decisión de la compañía de turno que lo explota. Hay un control. Creemos que hay que ponerle un tope al precio. Y lo estamos intentando.

– ¿Qué bonos sociales existen?

– En Inglaterra subvencionamos el 50% del billete a la gente joven de hasta 16 años, y los discapacitados y jubilados pueden viajar totalmente gratis. El billete de tranvía puede costar unos 3 euros al cambio de moneda. También hablamos con el Ministerio de Trabajo y en función del caso pagamos a los desempleados los dos primeros meses el transporte, el 50% del ticket a los que buscan trabajo activamente, el 100% del viaje a los que van a una entrevista...

–¿Qué impresión se lleva de nuestra red de transporte metropolitana?

–Ayer – por el martes– pasé toda la tarde en Bilbao y me he quedado sorprendida del nivel de inversión en transporte público en Bilbao. Metro, tranvía, trenes, autobús local, provincial... puede mejorarse el sistema de información del transporte local para que se compren con antelación los billetes de su viaje desde el aeropuerto hasta su hotel en Bilbao desde Canadá o New York, pero es algo en lo que están casi todas las ciudades.