noticias de Álava

# Los BRT se hacen hueco en el mapa de la movilidad

Vitoria no ve mal los buses rápidos que baraja el Gobierno Vasco
Alternativa que debe sumar, no enterrar el tranvía



*El tranvía circula por Sancho el Sabio. (DNA)*

R. RUIZ DE GAUNA – ALEX LARRETXI – 18/10/2014

El Gobierno Vasco y el Ayuntamiento de Vitoria barajan una alternativa al proyecto de tranvía para el este de la ciudad. Un corredor de autobuses de gran capacidad, convencionales o eléctricos, que supondrían una inversión un 66% menos que la del metro ligero, pero con prestaciones muy similares en lo que a frecuencias, cobertura y rapidez de desplazamiento por la ciudad se refiere. Aunque no se descarta aún ningún sistema (ni la combinación de varios de ellos), los técnicos de ambas instituciones trabajan con la perspectiva de buscar soluciones integrales a medio plazo que proporcionen un transporte eficaz tanto a Salburua como a Arkaiate, Gardelegi o Aretxabaleta.

La noticia desvelada el pasado miércoles por DNA no ha pasado desapercibida en el Ayuntamiento, y ya ha tenido sus primeras respuestas por parte de los partidos políticos. El gobierno de Javier Maroto emplaza al ejecutivo de Urkullu a que presente cuanto antes un estudio "serio y riguroso" con todas las alternativas posibles para complementar y mejorar el actual transporte público de Gasteiz, que combina autobuses y tranvía. "Estamos a la espera de las conclusiones de ese informe y a partir de ahí nos posicionaremos", declara la concejala de Vía Pública, Leticia Comerón. El pasado lunes, el alcalde ya trasladó al lehendakari la necesidad de que el Gobierno Vasco invierta en Gasteiz.

Tampoco el PNV de Gorka Urtaran descarta ningún medio de transporte. "Desde el principio hemos apostado por la movilidad sostenible, y todas las opciones son válidas", sostiene el concejal Álvaro Iturritxa. También la de los BRT le parece adecuada a los nacionalistas, siempre que se lleve a la mesa interinstitucional y allí se decida. En cualquier caso. un tipo de vehículo no tiene por qué sustituir a otro, ambos sistemas pueden ser complementarios -destaca Iturritxa- sobre todo si se tiene en cuenta que una ampliación del tranvía sólo llegará a largo plazo debido al alto coste de esta infraestructura que precisa de una plataforma fija. En cambio, los autobuses rápidos son más flexibles y económicos, por lo que su implantación podría ser a medio plazo.

También EH Bildu ha estudiado en ocasiones soluciones como el BRT, aunque su apuesta es por el tren social Arabatran. Y así lo contempla la coalición abertzale en su programa electoral. Sin embargo, sigue teniendo en cuenta la posibilidad de los buses rápidos, "porque hay que contemplar la mayoría de las alternativas", admite Kike Fernández de Pinedo. Entre las ventajas que encuentra el portavoz a este medio de transporte -que ya contempla el Plan de Movilidad de Vitoria- está que es considerablemente más barato que el tranvía, el ratio de viajeros es similar y, además, al no hacer falta vías es mucho más versátil y modificable. Aun así, como sucede con el tranvía, "es necesaria una vía preferente", puntualiza EH Bildu. En su día, el Ayuntamiento ya pensó en el actual corredor del tren como vía de paso para que el BRT cruzase la ciudad de este a oeste, una vez que se soterrara el ferrocarril. Una opción ahora impensable, puesto que Fomento ya no va a enterrar las vías del tren a su paso por Vitoria.

El mensaje de los socialistas también es claro. No quieren que transportes alternativos como el BRT acaben enterrando el tranvía. El Gobierno Vasco sigue apostando por él en Bilbao y Donostia, "no entenderíamos que no lo hiciera en Gasteiz", señala Patxi Lazcoz. Sobre todo, teniendo en cuenta -recuerda- que el fuerte aumento de usuarios del transporte público en Vitoria se debe, sobre todo, al tranvía. Para el PSE, por lo tanto, es hora de volver al consenso "dinamitado" por Maroto cuando decidió cambiar el recorrido del tranvía que ya estaba pactado de antemano. "De no ser por él, quizá las nuevas líneas ya estarían en marcha", lamenta el portavoz del PSE. "Algún día el alcalde tendrá que dar respuesta a estos cuatro años de inacción en su gestión". O, acaso, "están buscando ahora enmendar el error", se pregunta. "No sabemos si el BRT es la solución. Habrá que analizarlo, pero lo que no queremos es que se conviertan en el final del tranvía", sostiene.

Poniendo sobre la mesa la alternativa de estos autobuses de gran capacidad, convencionales o eléctricos, el Gobierno Vasco busca una solución más barata para mejorar el transporte público de la capital alavesa, ya que se ahorraría hasta el 66% de la inversión necesaria para el tranvía. Pero también aportar una visión integral y de medio plazo, incorporando las nuevas alternativas de transporte que se están desarrollando en otros países, sin restar mérito a la exitosa implantación del metro ligero en Gasteiz. La ciudad ha crecido mucho en superficie, pero no tanto en población, y por ello sería pernicioso hipotecar el futuro con costosas o sobredimensionadas infraestructuras, opinan en el ejecutivo vasco. De momento, no se descarta ningún sistema ni la combinación de varios, en tendencia con Europa, donde ciudades como Nantes, Estocolmo y Manchester ya han apostado, al igual que Barcelona.

**¿QUÉ ES?**

El BRT. El Bus Rapid Transit consiste en la implantación de un corredor por el que circulan autobuses de gran capacidad de transporte de pasajeros aislados del tráfico, lo que les permite realizar sus trayectos con frecuencias muy competitivas. Ciudades como la china Changzhou, Bogotá, Lima, Estocolmo, Nantes y Manchester cuentan con este sistema de transporte. También Barcelona.

**LO DICHO**

El gabinete de Maroto emplaza al Gobierno Vasco a ello para, a partir de ahí, tomar partido.

El grupo jeltzale no descarta ningún medio de transporte siempre que favorezca la movilidad sostenible en la ciudad.

La coalición abertzale contempla el BRT como una alternativa, aunque su apuesta fundamental es por el tren social Arabatran.

El portavoz socialista ve en el BRT una alternativa, pero culpa a Maroto del consenso roto en la ampliación del metro ligero.

**LA CIFRA**

66

De cien millones de euros que costó habilitar el tranvía, 66 se invirtieron en vías y catenaria.