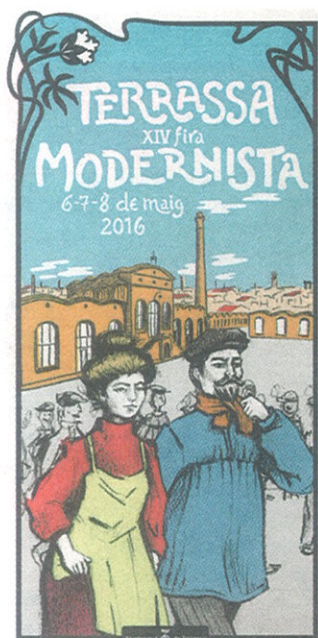




El cartel de la nueva edición.

La Fira Modernista ya tiene su cartel

Inspirado en la obra de un pintor de la época, Ramon Casas, el cartel de la Fira Modernista de este año vio ayer la luz. La presentación tuvo lugar en el patio del Museu de la Ciència i de la Tècnica de Catalunya (mNAC-TEC). La obra lleva la firma del estudio egarense Icónica y retrata el movimiento obrero, que será el motivo principal de la edición de este año, a celebrar del 6 al 8 de mayo. **PÁGINA 6**

Movilización de la PAH por la pobreza energética

► La plataforma denuncia nuevos casos de cortes en el suministro doméstico

Una veintena de miembros de la Plataforma Antidesahucios de Terrassa acudieron ayer por la mañana a la nueva oficina municipal destinada a gestionar los casos de pobreza energética, Ofimape. Allí pidieron soluciones para tres vecinas de la ciudad que en los últimos días han sufrido cortes en el suministro. Ayer mismo, y después de la acción del colectivo ciudadano, Mina restableció el abastecimiento de agua a dos de las afectadas tras haber detectado “un error administrativo”. **PÁGINA 5**



Miembros de la Plataforma Antidesahucios acompañaron a las afectadas a la Ofimape. NEBRIDI ARÓZTEGUI

El bus registra récord de viajeros en el año del metro

En el año 2015 viajaron 12,3 millones de usuarios en autobús. Tmesa bate, así, un nuevo récord histórico de demanda y lo hace el

año de la puesta en funcionamiento del metro de Terrassa y la entrada en servicio de tres nuevas estaciones. La compañía cree que la

mejora económica y la APP han aumentado la demanda, pero sobre todo funcionar como complemento del tren. **PÁGINAS 2 Y 3**

Terrassa

El bus supera la llegada del metro y vuelve a batir récord de viajes

➤ Tmesa cierra el ejercicio 2015 con 12,342.438 pasajeros

Laura Hernández

Lejos de competir, se complementan. La llegada del metro a Terrassa no ha empañado el balance anual de Tmesa, la empresa mixta que gestiona el servicio de autobuses. La red ha cerrado el ejercicio 2015 con 12.342.438 viajeros, un récord histórico que supera el mejor resultado de la compañía, 12.242.083 pasajeros en el ejercicio 2011.

Durante el año pasado la demanda del bus aumentó un 2,36 por ciento en la ciudad, donde el servicio había perdido viajeros los últimos ejercicios. La caída del empleo y del poder adquisitivo de muchas familias se había dejado sentir en la compra de títulos y billetes.

En 2015, sin embargo, las estadísticas de Tmesa han dado un vuelco y prácticamente todos los meses las líneas han ganado viajeros. La compañía atribuye el avance a la mejora de la coyuntura económica y a la consolidación de la nueva red de distribución de títu-

los. Desde hace meses, las tarjetas del bus pueden comprarse en 30 estancos y 30 librerías de la ciudad, además de en el despacho de movilidad de la calle Iscle Soler y en las máquinas expendedoras situadas en la misma oficina y junto al Hospital Universitari MútuaTerrassa.

La compañía atribuye el aumento de 300 mil viajeros también a la puesta en marcha de la APP del bus, que permite conocer el tiempo real la hora de paso del autobús por cualquier parada. La aplicación supera ya las 16 mil descargas.

RED ALIMENTADORA

La prolongación de Ferrocarrils en Terrassa y la entrada en servicio de tres nuevas estaciones, el pasado mes de agosto, suponía un handicap para el servicio de autobuses, dado que el tren funciona desde verano como metro interno. Tmesa estimaba una pérdida potencial del 4 % relacionada con el acceso y la dispersión de usuarios, y un 4 % adicional derivado de los tráficos compartidos, los usuarios que alternan bus y tren o deciden abandonar el primero para desplazarse en metro.

“Los resultados de 2015 revelan que lejos de competir, prima la complementariedad”, explica Guillermo Rios, director gerente en Tmesa. “Nosotros vemos en FGC una oportunidad y ellos también, de manera que todos salimos ganando. La puesta en marcha de la infraestructura ha sido exitosa para la ciudad y nuestra función es alimentarla”.

El comportamiento de la demanda en el segundo semestre del año, coincidiendo con la entrada en servicio de las nuevas estaciones, ha sido irregular, pero en todos los casos muy por encima de las expectativas de la compañía, que preveía números en negativo.

En septiembre la cifra de viajeros aumentó en un 0,59%, en octubre registró un descenso del -7,24% y en noviembre repuntó un 3,38%. El último mes del año la demanda volvió a estabilizarse (0.80%) y este enero se ha cerrado con una caída del -5%, aunque Tmesa lo atribuye a un calendario adverso por la tardía vuelta al cole. La clave está en la estadística de los días laborables, en los que la demanda descendió apenas un -0,67% en enero.



El comportamiento de las distintas líneas también revela el peso que el metro y la dinámica de intermodalidad tienen en la demanda del bus.

El ejemplo más claro es la L3, que realiza un recorrido diametral de Este a Oeste de la ciudad, recorre algunas de las zonas de alta densidad (La Maurina, Campus Universitario, Ca N'Anglada, Les Arenes-La Grípiá y Torre Sana) y

funciona como alimentador de las estaciones de Rambla, Valparadís-Universitat y Estació del Nord, así como de la estación de Rodalies Terrassa Est.

La L3 es la que transporta más viajeros de la ciudad, 1,9 millones durante 2015, y la que probablemente acerca al metro a más usuarios que han decidido dejar el coche en casa, y que de no ser por el bus hubieran renunciado a ello.

EL DATO

1.870.407

Es el número de viajeros de la L6, la que registra mayor demanda. Le siguen la L1, L9 y L8.



Las líneas 5, 6 y 7, que pasan por la estación de Naciones Unidas, estaban en zona crítica ya que muchos usuarios podrían haber cambiado el bus por el metro para los desplazamientos internos. La L5 ha descendido en enero un -2%, L7 un casi imperceptible 0,35%, y la L6, que modificó su recorrido, ha experimentado un incremento de viajeros del 1,91%.

La línea es la encargada de acer-

car a los vecinos de Sant Pere Nord a la estación de Naciones Unidas.

“Se están induciendo viajes nuevos, pero nos faltan datos exactos y conclusiones de cuántos usuarios del tren proceden del bus –explica Guillermo Ríos–. Esperamos los estudios que tiene previsto hacer de FGC algo más adelante y seguiremos sumando fuerzas para convencer a la gente de que deje el coche en casa”.

Usuarios en una parada al paso de un autobús de línea.

NEBRIDI ARÓZTEGUI

EVOLUCIÓN DE VIAJEROS

2010	12.045.458
2011	12.242.083
2012	12.020.187
2013	12.025.165
2014	12.058.095
2015	12.342.438



La media de edad de los buses supera los 12 años.

La flota pendiente de renovación y un concurso en el aire

➤ Persisten las incertidumbres

El deterioro de la flota de autobuses ha sido una de las quejas más generalizadas durante 2015 entre los usuarios del transporte público, que en el índice de satisfacción de la compañía puntúan el servicio recibido con un 7,38 sobre 10. El índice acumulado de puntualidad de los autobuses se sitúa en este momento en el 88,5 %, según Tmesa.

La compañía cierra 2015 con un óptimo balance de usuarios y recibe 2016 con dos incógnitas sobre la mesa. La más inmediata tiene que ver con la renovación de la flota, que se vio frustrada en el pleno de enero.

El gobierno municipal proyecta la compra de un minibus, cuatro vehículos articulados y

diez autobuses de 12 metros, seis de ellos híbridos y 4 con motor diesel. La oposición rechazó el dictamen y el ejecutivo negocia ahora un acuerdo que le permita cerrar la compra cuanto antes. Todo apunta a una alianza con C's para dar carpetazo al tema en el próximo pleno.

El segundo interrogante tiene que ver con el concurso para la adjudicación del servicio de autobús, después de que el grupo Avanza, en el que está integrado el socio mayoritario de Tmesa, recurriera la adjudicación a Moventis. La licitación incumplía un reglamento europeo y fue declarada nula. El gobierno ya ha publicado su intención de volver a convocar el concurso y ahora evalúa el mejor modelo de gestión.

Opini3n

EDITORIAL

Confianza

Las cifras demuestran que la confianza de los terrasenses en su servicio de autob3s es alta y no s3lo eso, sino que va en aumento, con el ligero pero perceptible crecimiento del n3mero de viajeros. Ya hemos comentado en otras ocasiones que el transporte p3blico de la ciudad es bueno en l3neas generales, aunque seguro que a todos se nos ocurre alguna variante en las l3neas o alg3n lugar donde instalar una nueva parada. El servicio es esencialmente riguroso, aunque a todos nos gustar3a que fuese algo m3s barato.

En todo caso, es cierto que el servicio es bueno, que tiene margen de mejora y que ha sabido adaptarse a la nueva realidad de la movilidad en la ciudad con la entrada en funcionamiento de la prolongaci3n de Ferrocarrils de la Generalitat intentando complementarse con la nueva realidad y no luchando contra ella. No obstante, es evidente que el transporte p3blico de Terrassa tiene ante s3 dos importantes retos, uno de ellos especialmente significado en las 3ltimas semanas: el concurso de adjudicaci3n de la gesti3n y la renovaci3n de la flota.

En referencia al primer asunto, la concesi3n est3 prorrogada debido a los problemas que rodearon el a3o pasado al concurso y en los que quiz3s no sea necesaria abundar. Se est3 en periodo del plazo preceptivo que marca la normativa europea para convocar un nuevo concurso. No obstante, seg3n asegur3 el concejal Marc Armengol en el 3ltimo pleno, no se ha tomado todav3a una decisi3n definitiva sobre si se convocar3 el concurso definitivamente o se municipalizar3 el servicio (mucho trabajo se le viene encima al Ayuntamiento entre agua y autobuses).

El segundo aspecto, el de la renovaci3n de la flota, es el que ha centrado la atenci3n de los 3ltimos d3as. El equipo de gobierno negocia con la oposici3n la compra de autobuses. Al margen de las cuitas pol3ticas, las t3cticas y las estrategias, es cierto que debe tomarse una decisi3n eminentemente pol3tica. Cualquiera de las tres propuestas que hay encima de la mesa tiene esa condici3n: prudente la del equipo de gobierno con la compra de cuatro autobuses h3bridos para probar; pragm3tica la de Ciutadans, poniendo por delante la cuesti3n econ3mica y comprometida la de TeC con una apuesta por la sostenibilidad con la propuesta de comprar un mayor n3mero de autobuses h3bridos. El 3nico problema es que las fuerzas pol3ticas deben ponerse de acuerdo porque la decisi3n es urgente.