

12,3,15,

Diari de Terrassa

EL DIARI

Época IV. Año VII, Núm. 9.155

Jueves, 21 de enero de 2016

Precio: 1,40 €

El Consistorio ralentiza la compra de buses híbridos

► Por el sobrecoste asociado a esta tecnología

El gobierno municipal ha decidido frenar la sustitución de autobuses diésel por híbridos por el precio de compra y los costes de mantenimiento. Finalmente, adquirirá 6

vehículos de 12 metros híbridos y 4 diésel. Además, el parque móvil de Tmesa incorporará 4 articulados nuevos y un minibús. Los coches llegarán en 2016 y 2017. **PÁGINAS 2 Y 3**



Un autobús de Tmesa. La flota tiene una media de edad de 12 años. NEBRIDI ARÓZTEGUI

Terrassa

La renovación de autobuses combinará híbridos y diesel

► El coste de compra frena el relevo con tecnología verde

Laura Hernández

En los próximos dos años la flota de autobuses incorporará quince nuevos vehículos y la mayoría de ellos, 9, continuarán equipados con tecnología diesel. El gobierno municipal ha tomado la decisión de frenar el ritmo de incorporación de buses híbridos (6) después de que un estudio de viabilidad concluya que la tecnología híbrida es más cara y la incertidumbre sobre los costes de mantenimiento y amortización es alta.

Este año el parque móvil de Tmesa incorporará diez nuevas unidades. Dos serán vehículos articulados, ambos equipados con motor diesel ya que la industria no produce este modelo en tecnología híbrida.

También está prevista la compra de un nuevo microbús que permitirá mejorar el servicio que se presta a las personas con movilidad reducida y que cubre los desplazamientos del centro de día La Pineda. El vehículo en servicio actualmente roza los 13 años y registra

numerosas averías. El Ayuntamiento ha decidido adelantar la compra del nuevo minibús para que conviva con el más antiguo, que funcionará como unidad de sustitución.

En este caso también se ha optado por la tecnología diesel, ya que el kilometraje del vehículo es inferior al de un bus convencional, factor que no permite amortizar el sobrecoste de la compra.

Los 7 autobuses restantes serán vehículos de 12 metros, el modelo mayoritario en la flota. Cuatro serán diesel y tres híbridos. Los nuevos autobuses sustituirán los vehículos más antiguos del parque de Tmesa, la mayoría de los cuales superan los 14 años de antigüedad.

Se espera que este primer lote de vehículos entre en servicio en octubre de este año. En 2017 llegarán los cinco autobuses restantes, dos articulados diesel más de 18 metros y tres nuevos vehículos de 12 metros, todos ellos híbridos.

100 MIL EUROS MÁS

El gobierno ha pisado el freno en la incorporación de tecnología híbrida a la flota de autobuses, después de que el estudio de viabilidad en-

cargado a la empresa Soningeo Energy pusiera sobre la mesa el sobrecoste que comporta la apuesta por esa modalidad. La empresa realizó un estudio exhaustivo de los consumos y las emisiones de la flota actual, monitorizando los vehículos antiguos, y realizó diversas pruebas piloto con vehículos híbridos para concretar la mejora que aportaban las diferentes marcas y tecnologías existentes en el mercado.

Según el estudio, la tecnología híbrida comporta una clara reducción de las emisiones, del consumo, de ruido y aporta suavidad en la conducción, así como un mayor confort para los pasajeros. Los beneficios medioambientales son claros, pero la alternativa supone un sobrecoste importante en la compra y en el mantenimiento de los vehículos.

Los autobuses híbridos de 12 metros tienen un precio de 335 mil euros por unidad, cien mil más que los modelos diesel, que costarán 230 mil euros cada uno. En un cálculo de amortización a 12 años, y teniendo en cuenta el ahorro en combustible, los costes acumula-



dos del modelo híbrido superan al diesel entre el 3 y el 14%, según la marca.

El área de Movilidad ha tenido en cuenta también la incertidumbre sobre la evolución en los próximos 12 años del precio del carburante, que en este momento roza mínimos históricos, así como las dudas que genera la juventud de la tecnología híbrida y el escaso recorrido que acumula en líneas urbanas. En

este sentido, en la decisión de contener la compra de vehículos híbridos ha pesado la partida de mantenimiento, que se calcula un 25% superior a la actual, siempre en base a las ofertas de los fabricantes.

11 AÑOS DE MEDIA

La flota de Tmesa la integran 63 vehículos, después de que el pasado noviembre ardiera un autobús

EL DATO

335.000 euros

Es el precio de cada autobús híbrido de 12 metros. el modelo en diesel cuesta 230.000.



en La Maurina, y un mes más tarde, en diciembre, otro resultará parcialmente afectado por el fuego. Esta unidad se encuentra en fase de reparación.

El parque móvil del transporte público tiene una edad media de 11 años. Cuando los autobuses nuevos se incorporen a la flota el próximo mes de octubre, esta rozará los 12 años de media (la vida útil máxima estimada), con 24

vehículos superando los 14 años de vida.

El envejecimiento de los coches comporta un sobre coste tanto en la operatividad como en la economía del servicio. La edad de los vehículos dispara los gastos de mantenimiento y el consumo de combustible, con el consiguiente aumento de emisiones y contaminación. Además, las incidencias aumentan y eso merma la capaci-

Uno de los autobuses híbridos, durante la prueba piloto realizada en la ciudad hace unos meses. NEBRIDI ARÒZTEGUI

dad de la flota para afrontar sustituciones y refuerzos.

Durante los últimos meses, las incidencias mecánicas y el deterioro del interior de los vehículos ha provocado un repunte de las quejas ciudadanas. ▀



Interior de uno de los autobuses de línea de Terrassa.

El gobierno no municipalizará el servicio

➤ En diciembre expira la prórroga a Avanza

El concejal de Movilidad, Marc Armengol, afirmó en la última comisión informativa de Territorio y Sostenibilidad que el equipo de gobierno no se plantea municipalizar el servicio del transporte público en la ciudad. El alcalde Jordi Ballart apuntó al principio de mandato la posibilidad de que se valorara esa opción, pero en este momento está claramente descartada.

La prórroga en la concesión al grupo Avanza culmina en diciembre de 2016 y, para entonces, el servicio debería tener nuevo operador. El pasado 9 de octubre, el Ayuntamiento publicó en el Diario Oficial de la UE el anuncio de información previa al contrato de servicio del

transporte público en la ciudad, lo que permitirá iniciar la licitación un año después, el próximo octubre.

Precisamente el incumplimiento de este requisito de anuncio previo, junto a problemas en las motivaciones de la adjudicación, motivaron en 2014 hasta tres anulaciones de la adjudicación del servicio a la operadora Moventis. El recurso lo presentó CTSA, integrada en el grupo Avanza, que aspiraba a renovar contrato.

El Ayuntamiento gestiona de forma indirecta el transporte de viajeros por autobús, mediante la sociedad de economía mixta Tmesa. el capital está constituido en un 80 por ciento por CTSA y en un 20% por el Ayuntamiento de Terrassa. ▀

Opini3n

EDITORIAL

Pr3rroga

El Ayuntamiento ha decidido iniciar ya la renovaci3n de la flota de autobuses y finalmente se ha inclinado por una f3rmula mixta. No renuncia a incorporar unidades h3bridas, pero sigue confiando en los modelos diesel. La decisi3n parece muy razonada y basada en un estudio en el que se ha tenido en cuenta incluso la fluctuaci3n del precio de los carburantes. El precio de los autobuses h3bridos, muy elevado, y especialmente el desconocimiento tanto de su rendimiento como del coste de mantenimiento ha lleva a que la decisi3n sea prudente en ese sentido y finalmente s3lo se acuerde la compra de cuatro unidades. En total, entre 2016 y 2017, se comprar3n quince unidades dos de ellas articuladas, un microb3s y doce autobuses de doce metros de los que seis ser3n h3bridos, los dem3s ser3n todos diesel.

Con respecto al modelo de gesti3n del transporte urbano de Terrassa el Ayuntamiento no ha decidido todav3a si mantendr3 una empresa mixta como hasta ahora o si volver3 a convocar un concurso. Lo que s3 que parece tener claro es que no municipalizar3 el servicio como se hab3a llegado a

plantear en alg3n momento. Recordemos que tras el frustrado concurso p3blico de 2015, los responsables municipales llegaron a plantearse la posibilidad de asumir la gesti3n directa de los autobuses terrassenses.

El fiasco que signific3 aquel concurso, hasta tres veces desautorizado, provoc3 la concesi3n de una pr3rroga en la gesti3n a TMESA. Con ello, se daba respuesta legal a la obligatoriedad de publicitar a trav3s del bolet3n europeo el nuevo concurso y sobre todo a reflexionar en torno al servicio al modelo de gesti3n. Esta pr3rroga debe servir adem3s para preparar concienzudamente el concurso y proyectar la imagen de solidez, criterio y credibilidad que ha caracterizado siempre al Ayuntamiento de Terrassa.

No debemos tener miedo a las pr3rrogas en este tipo de cuestiones si no se utilizan como herramienta de dilaci3n, si como es el caso, es para que las administraci3n se resit3e sobre un asunto y sirva el tiempo para ayudar a tomar las decisiones m3s adecuadas. Ayer habl3bamos de la posibilidad de una pr3rroga en la concesi3n del agua en la ciudad. No debe significar ning3n problema puesto que de lo que se trata es de que la decisi3n en torno a un asunto tan sensible sea la m3s adecuada. A pesar de que se sabe la fecha del final de la concesi3n desde hace 75 a3os, vamos tarde; ya no vendr3 de unos meses, si es que son unos meses.