Diari de Terrassa

EL DIARI

Época IV. Año VII, Núm. 9.415 Miércoles, 8 de febrero de 2017 Precio: 1,40 €

A debate la futura red de autobuses

El gobierno impulsa un proceso participativo

El equipo de gobierno local pondrá en marcha esta primavera un proceso participativo para analizar las carencias y fortalezas del servicio actual de autobuses urbanos y definir cómo debe ser la estructura de la red en el futuro próximo. El proceso, que dirigirá una empresa externa, arrancará con la organización de reuniones grupales entre usuarios y no usuarios del transporte colectivo para conocer los parámetros más relevantes a la hora de evaluar el servicio. Posteriormente, habrá talleres participativos que ayudarán al bipartito a diseñar una nueva red de autobuses o proponer cambios en el sistema actual. PÁGINAS 2 Y 3

La actual red de autobuses sufrirá cambios en el futuro próximo. NEBRIDI ARÓZTEGUI

tmesa@tmesa.com - 08/02/2017 10:07 - 217.130.138.68

Terrassa

Proceso participativo para rediseñar la red de autobuses

Se quieren introducir mejoras en el servicio actual

Laura Mangas

Un nuevo proceso participativo ayudará al equipo de gobierno a repensar la red de autobuses urbanos. La concejalía de Movilidad quiere conocer cuáles son los parámetros que más valoran los usuarios y no usuarios del servicio de autobús y cuáles son las deficiencias que encuentran a la actual estructura. Estos datos ayudarán al equipo de gobierno a analizar el servicio actual y definir cómo debe ser la red de autobuses del futuro.

El proceso participativo tendrá diferentes fases y serán conducidas por una empresa externa. La primera consiste en realizar distintas dinámicas de grupo. Se irá a buscar a la calle a voluntarios que quieran participar en estas reuniones grupales, de unas ocho personas, para que expliquen, en sesiones de dos horas, cuáles son los aspectos más relevantes a la hora de valorar el servicio de autobús. Habrá grupos focales tanto de usuarios del transporte público (con distintos perfiles y edades), como de personas que no utilizan el bus y de las que interesa saber qué les desanima a desplazarse en transporte colectivo por la ciudad.

El concejal de Movilidad, Marc Armengol, explica que las conclusiones de estas reuniones servirán de guía para organizar unos talleres participativos, tres en total, en los que se debatirán los parámetros puestos sobre la mesa en las sesiones grupales y que conforman los elementos más importantes que los ciudadanos tienen en cuenta a la hora de valorar el servicio de autobús. Cuestiones que probablemente giren en torno a frecuencia de paso, distancia a pie de las paradas o cobertura del servicio, entre otros aspectos que suelen ser centrales en la valoración del transporte público.

Estos talleres están concebidos de manera más abierta, de forma que puedan participar tanto asociaciones vecinales, como otras implicadas en los temas relativos a Movilidad, así como personas y entidades interesadas. La última decisión sobre la organización o no de estos talleres la tendrá la comisión de seguimiento que se espera constituir en las próximas semanas. Estará formada por partidos políticos, pero también por colectivos de la sociedad civil, aquellos que ahora están en la Taula de la Mobilitat y que quieran formar parte de este nuevo foro.

Tanto el concejal Armengol, como Susi López, directora de servicios de Movilidad, puntualizan que estos talleres no están concebidos para que los participantes vayan a decir donde quieren colocar la parada de autobús o por que calles del barrio quieren que pasen los autobuses. Desean que ésa no sea la tentación de nadie. La idea es otra. "La gente no vendrá a dibujar la futura red de autobuses, sino a decirnos qué es lo que más valora a la hora de utilizar el autobús", aclara López.

¿HABRÁ CAMBIOS IMPORTANTES?

Con los debates que se generen en estas sesiones, los técnicos diseñarán distintas opciones sobre cómo deber ser la estructura de la red de autobuses urbanos. La idea es ofrecer distintas alternativas, que pueden ser más o menos ambiciosas en función de las necesidades de cambio expresadas en los talleres. En cualquier caso, López explica que tienen intención de mostrar distintos modelos de red, que pasarían por realizar ajustes en el sistema radial actual (un modelo de líneas en las que casi todas pasan por la Rambla) hasta proponer un modelo ortogonal, donde la ciudad se concibe como una retícula y las líneas cubren básicamente desplazamientos entre los ejes este-oeste y norte-sur, y donde los transbordos cobran importancia.

A pesar de que se estudiarán todas las posibilidades, Armengol descarta que de este proceso salga un cambio profundo de la red actual. Considera que debido al grado de satisfacción mostrado por los usuarios en las sucesivas encuestas (donde el servicio recibe un notable de nota) es probable que sólo sean necesarias algunas modificaciones: "El servicio funciona bastante bien. Queremos mejorarlo porque es un compromiso recogido en el Plan de Movilidad, pero es probable que después de este proceso sólo sean necesarios algunos ajustes puntuales", sostiene. En

EL DATO

12,3 millones

Es el número de viajeros que transportaron los autobuses urbanos en 2015.

Tmesa cuenta con trece líneas de autobús que cubren la ciudad. NEBRIDI ARÓZTEGUI

cualquier caso, el edil descarta un "cambio radical" de la red vigente en el corto plazo, teniendo en cuenta, añade, que la concesión actual a Tmesa se encuentra prorrogada y que el Ayuntamiento se encuentra en pleno proceso de decidir si continúa con el modelo de gestión indirecta o bien asume directamente el servicio. "Aún no sabemos el modelo de gestión por el que optaremos. Sería mejor definir antes este aspecto y que en el momento en que entre el nuevo concesionario o se produzca el cambio de modelo, en función de la opción elegida, se apliquen los cambios, si es que se trata de un replanteamiento profundo", señala el edil, que añade que "hay de plazo hasta 2019", fecha límite para tomar una decisión porque ya no se podrían realizar más prórrogas a Tmesa.

A PARTIR DE LA PRIMAVERA

El calendario con el que trabaja el equipo de gobierno implica que en primavera se pongan en marcha las reuniones grupales y, a continuación, se celebren los talleres participativos, de manera que este verano se puedan tener ya las conclusiones. López espera que los técnicos puedan, por tanto, tener diseñadas las distintas propuestas para la futura red de autobuses este mismo año. Distinto será cuándo se aplican las modificaciones, subraya. La directora de Movilidad también cree que "lo razonable" sería que los cambios se asuman en el momento en que se abra el nuevo periodo concesional o de asunción directa de la gestión.

TeC y ERC critican la indecisión del bipartito

Incógnitas sobre el modelo de gestión

L. M.

Cada vez que el gobierno no sabe qué hacer con un tema se inventa un proceso participativo". Es la crítica del concejal republicano Carles Caballero a la reciente propuesta del equipo de gobierno de poner en marcha varias sesiones participativas para definir el futuro de la red de autobuses de Terrassa.

Los ediles de la oposición conocieron los planes del bipartito en una reciente reunión de la comisión política de Movilidad. El portavoz de TeC, Xavier Matilla, de entrada, no ve con malos ojos el proceso aunque cree que el bipartito se ha saltado un paso antes de optar por consultar a la ciudadanía. "Es bueno que la ciudadanía explique cuáles son sus necesidades, pero estaría bien que el equipo de gobierno explicase por qué considera que el actual modelo no es eficiente o necesita mejoras", remarca.

De las intenciones del bipartito, Matilla no tiene claro si lo que se busca es evaluar "si es necesario realizar cambios o bien se parte de un modelo predefinido y se quiere acabar de validar y ajustar con la ciudadanía". Sobre esto último, el edil de TeC alerta de las dificultades que tendría trasladar a Terrassa un modelo de líneas ortogonal, como el que tiene Barcelona. "Un modelo en malla creemos que no es viable para Terrassa puesto que aquí los principales centros de interés no están dispersos, sino muy concentrados en el distrito 1, por lo que es comprensible que se acumulen muchas líneas en el Centre".

CONCESIÓN O GESTIÓN DIRECTA

Caballero, de ERC-MES, considera que antes de replantear la estructura de las líneas habría que trabajar en "definir" el modelo de gestión. "No entendemos que se ponga en marcha un proceso participativo para el cambio potencial de las líneas sin tener definido quién prestará el servicio", sostiene.

El concejal republicano también alerta de que el tiempo para tomar una decisión se está agotando. "El equipo de gobierno confía en que tiene de margen hasta 2019 (cuando se acaba la posibilidad de prórroga a Tmesa, el operador actual), pero ERC ya advirtió el año pasado que no volveríamos a apoyar ninguna prórroga más y que era necesario iniciar los trabajos para definir el sistema de gestión. De momento, siguen sin hacer nada", denuncia.

Desde el PP, Álex Rodríguez, también cree que independientemente del proceso participativo que el equipo de gobierno pondrá en marcha esta primavera, urge tomar una decisión sobre el sistema que se utilizará para explotar la red de autobuses urbanos.

Opinión

EDITORIAL

Participación

El anuncio de que se va a llevar a cabo un proceso participativo, otro más, en relación al servicio de transporte urbano de Terrassa genera reflexiones de índole diversa. En primer lugar, la noticia provoca indudablemente prevención; las últimas experiencias de los procesos participativos han devenido, al menos, polémicas y puede decirse sin temor a la hipérbole que han sido ineficaces e incluso irrelevantes. La votación del PAM o el proceso de designación o, mejor dicho, de no designación, del síndico municipal de greujes (deberemos esperar a la valoración del proceso participativo del agua) no han alcanzado por razones diferentes los objetivos previstos. Por lo tanto, es lógico que al oír hablar de otro proceso participativo, esta vez en torno a los autobuses, exista un cierto recelo.

Dicho esto, debemos convenir que el plan previsto en torno a los autobuses parece muy racional y es justo que emitamos un juicio de valor cuando se desarrolle. Criticar los procesos participativos puede generar un equívoco en la interpretación. No cuestionamos el fondo de los procesos, sino su eficiencia. Es decir, entendemos que los procesos participativos deben estar bien diseñados, razonablemente dimensionados y ampliamente difundidos para que sean fiables y estén legitimados. En suma, un proceso participativo debe ser esencialmente eficaz. La experimentación tiene un coste en forma de error (en medicina son fatales), obligado para seguir avanzando, pero antes de iniciar un proceso debemos establecer unos mínimos que los dignifiquen y los hagan creíbles.

Al margen de estas consideraciones, el anuncio de este proceso participativo deja entrever otra cuestión de la cual el Ayuntamiento no ha informado. Se trata del modelo de gestión, de si se convocará un concurso en torno a la concesión del servicio o se municipalizará. No se ha decidido y lo importante es que dentro de pocos días, el Ayuntamiento deberá decidir si convoca el concurso o prorroga una vez más la concesión a Tmesa. Si tiene diseñado el proceso de participación y se habla de acciones para finales de este año, se deduce que habrá una nueva prórroga. Recordemos que la concesión a Tmesa acabó en 2009 y que desde ese año se han estado llevando a cabo prórrogas del servicio, incluidas las que se forzaron después del fiasco de la última licitación en 2013. La concesión a Tmesa podía prorrogarse hasta 2019; llevamos camino de agotarla. No hay ningún problema por ello, la cuestión es si el Ayuntamiento tiene claro o no qué va a hacer con los autobuses y si explicará que prorrogará la concesión o no, porque que lo hará, es evidente. Otra cosa es que se considere que no es necesario explicar nada y remitirnos a la web municipal, muy habitual últimamente.