

ASUNTO: Tramitación inicial del pliego de contratación del servicio de autobús urbano en Barakaldo.

FECHA: 3-9-2010

EMISORES: JOSE ANTONIO ALVAREZ QUIROGA y JUANJO GUTIERREZ LOPEZ

DESTINATARIOS: LEHENDAKARI DE INTERJUNTAS DE BARAKALDO, INTERJUNTAS DE BARAKALDO y BIZKAI BURU BATZARRA

OBJETO:

Se plantea la aprobación del inicio de expediente de contratación para un contrato de gestión indirecta por valor de más de 6.000.000 de euros (1.270.000 euros anuales aproximadamente) para una duración de 5 años.

ANALISIS DEL EXPEDIENTE:

En el expediente figura un estudio de costes que justifica las cantidades anteriores y un informe de la empresa ERYBA que determina características del servicio: paradas, duraciones, kilometrajes,..

Esta empresa también concluye su informe diciendo que el transporte urbano de Barakaldo se puede considerar bueno en su estado actual siendo prestado con las líneas interurbanas y cuestionando la necesidad de establecer este nuevo servicio.

Existe un recurso planteado por ASVETRA alegando procedimiento nulo por falta de comunicación pública del contrato, que ha sido desestimado el 3-5-2010. De hecho, el periodo de comunicación pública comenzará si se da inicio a este expediente tras su aprobación en pleno.

Forma parte también del expediente Informe de Fiscalización con reparo por "Falta de determinación de la existencia de necesidades a cubrir mediante la contratación". En concreto citan el no cumplimiento de los artículos 1 y 22 de la Ley 30/2007 de Contratos del Sector Público.

Se hace referencia al Plan de Acción de Movilidad Urbana de la Unión Europea y a las conclusiones del trabajo elaborado por el grupo de trabajo técnico titulado "Factores determinantes del transporte público urbano colectivo en España", de la FEMP.

NUESTRO ANALISIS:

El primero de los documentos establece una serie de objetivos a los que tender y que deben ser promovidos por los políticos en sus ámbitos de competencia:

- Acelerar la generalización de planes de movilidad urbana sostenible
- Mejorar la información sobre los viajes
- Acceso a zonas ecológicas
- Proyectos de investigación y demostración sobre vehículos con niveles de emisión reducidos o nulos
- Guía de Internet sobre vehículos limpios y eficientes energéticamente
- Intercambio de información sobre regímenes de peaje urbano
- Optimización de las fuentes de financiación existentes
- Creación de un observatorio de la movilidad urbana
- El transporte a favor de un entorno urbano saludable
- Plataforma sobre los derechos de los pasajeros en el transporte público urbano
- Campañas sobre hábitos que favorecen la movilidad sostenible
- Inclusión de la conducción eficiente en los programas de enseñanza de la conducción
- Analizar las necesidades de financiación en el futuro
- Mejora de los datos y estadísticas
- Contribución al diálogo y el intercambio de información a nivel internacional
- Movilidad urbana sostenible y política regional
- Mejorar la accesibilidad de las personas de movilidad reducida
- Estudio sobre los aspectos urbanos de la internalización de los costes externos

El cumplimiento de alguno, algunos o todos estos objetivos vuelve a ser materia de decisión en el ámbito político y, por la dimensión de algunos de ellos, se precisa de una labor de coordinación de los distintos medios de transporte existentes en Barakaldo, Gran Bilbao, no sólo en medios de pago, sino en gestión y organización.

Además, el transporte no puede ser considerado como un objeto único al analizar la movilidad de las personas (y en su caso, las mercancías), ya que hay aspectos medioambientales, sociales y económicos que dependen de él y a su vez lo condicionan.

Las posibilidades económico financieras son variadas (por lo menos, más que una sola) y habrá que analizarlas previamente para luego escoger. A modo de ejemplo Artículo Autobús.

De todas formas no se establece nada, ni se ha debatido el nivel de cobertura del servicio que debe soportar el ciudadano y que, en nuestra opinión, es el parámetro que debe condicionar la ordenanza fiscal que lo regule y el precio del contrato.

NUESTRA SÍNTESIS y SOLICITUD DE EVALUACIÓN (SENTIDO DEL VOTO):

- Aprobar el inicio del expediente de contratación. ¿SI, NO o ASBTENCIÓN?
- Nivel de cobertura del servicio. 0% - 100%
- Imputación de costes externos del servicio: contaminación, medioambientales, seguridad vial,.. ¿Recargos en el IBI, Recargos en el IVTM, Recargos en el IAE?
- Establecimiento de medidas coercitivas a los usuarios de vehículo privado. ¿Aparcamientos disuasorios, prohibición de circular?
- Coordinación con otros medios de transporte. ¿Bizkaibus, Metro, Renfe,.. Creditrans, Líneas coordinadas, Lanzaderas, Enlaces radiales?
- Creación de una tarjeta de transporte urbano cuyo coste anual sea de 13 euros y obligatoria para todos los barakaldeses y barakaldesas. ¿SI, NO, ABSTENCIÓN?

NUESTRA OPINIÓN.

Estamos ante un gasto no debidamente justificado de 6.000.000 de euros (más de mil millones de pesetas) para un periodo de 5 años. Estamos ante un servicio transitorio hasta que se vea cuál es la implantación del tranvía.

Nos encontramos en un momento económico complicado y dedicar estos recursos a este servicio no tiene, en nuestra opinión, incidencia en la recuperación económica.

Por tanto, aconsejamos renunciar a la prestación de este servicio y dedicar el importe retenido a otras necesidades.

No obstante, si la opinión (entenderemos que más versada que la nuestra) de nuestro partido (EAJ-PNV) es otra, anunciamos que la acataremos.