

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Existen procesos mentales que hacen que nos impongamos limitaciones en casos en los que no tendría por qué ser obligatorio hacerlo. Aceptaré que haya dificultades, estrategias relacionadas con el tiempo o similares, pero en muchos casos lo que veo es seguidismo de corrientes iniciadas y falta de análisis con vocación de servicio.

El artículo 26 de la Ley de Bases del Régimen Local establece:

1. Los Municipios por sí o asociados deberán prestar, en todo caso, los servicios siguientes:

1.

En todos los Municipios: alumbrado público, cementerio, recogida de residuos, limpieza viaria, abastecimiento domiciliario de agua potable, alcantarillado, acceso a los núcleos de población, pavimentación de las vías públicas y control de alimentos y bebidas.

2.

En los Municipios con población superior a 5.000 habitantes-equivalentes, además: parque público, biblioteca pública, mercado y tratamiento de residuos.

3.

En los municipios con población superior a 20.000 habitantes-equivalentes, además: protección civil, prestación de servicios sociales, prevención y extinción de incendios e instalaciones deportivas de uso público.

4.

En los Municipios con población superior a 50.000 habitantes-equivalentes, además: transporte colectivo urbano de viajeros y protección del medio ambiente.

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

Para ello, reciben fondos que deben ser suficientes para garantizar la prestación de estos servicios. Barakaldo superó la cifra de 50.000 habitantes desde antes del actual período democrático y, por lo tanto, viene recibiendo fondos para organizar el transporte urbano desde el inicio de la democracia actual.

Hitos:

-

En 2007 se planteó y aprobó en sesión plenaria de 31-01-2008 la creación del servicio de Transporte Urbano en Barakaldo con una partida presupuestaria de 1.106.000 euros.

-

El 10-10-2008 se aprobó definitivamente el Reglamento que contiene la ordenanza fiscal que recoge la tasa de utilización del transporte urbano. Establece un coste de 1,10 euros por viaje ocasional y 0,60 euros por viaje utilizando el prepago creditrans.

-

El artículo 3 de la ley de transporte de viajeros por carretera establece los principios que inspiran este servicio:

...

2.– La actuación de los poderes públicos en la materia objeto de regulación se ajustará a los siguientes objetivos y principios generales:

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

a) La satisfacción de las necesidades existentes de movilidad con el máximo grado de eficacia y el mínimo coste social.

b) El reconocimiento de los derechos y obligaciones de las personas usuarias para hacer efectivo el derecho de acceso a unos servicios de transporte de calidad.

c) El fomento de la intermodalidad.

d) El desarrollo de transportes urbanos e interurbanos de calidad.

e) El fomento del desarrollo de la tecnología al servicio de un transporte limpio y eficaz.

f) El fomento de un sistema de transporte sostenible en consonancia con los principios y objetivos medioambientales.

-

En octubre de 2009 una empresa emite informe siguiendo instrucciones del ayuntamiento para analizar dos propuestas concretas. La empresa tiene que responder a un trazado que le dan para analizar (con dos variantes), pero que es casi totalmente coincidente con líneas interurbanas actuales. Y concluye que la mejora de esas líneas coincidentes es escasa y que el análisis adolece de dejar sin servicio zonas que actualmente no lo tienen.



[Haz clic para ver la imagen con detalle](#)

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

Unos pocos números.

Ingresos:

La aportación municipal reservada desde inicios de 2008 es de 1.106.000 euros/año. Este importe se obtiene del capítulo de ingresos del presupuesto municipal. Estos ingresos proceden (en su mayor parte) de impuestos municipales, tasas municipales, fondos recibidos de la Diputación y beneficios obtenidos de las actuaciones urbanísticas, que los pagamos los ciudadanos de Barakaldo.

A su vez, los fondos recibidos de la Diputación, que parte de ellos deben financiar servicios obligatorios, en función de la dimensión del Municipio, proceden de la recaudación que la Diputación hace por Impuestos, tales como el IVA, el IRPF, el IS, el ITPAJD,..., que también pagamos los ciudadanos de Barakaldo.

Si redondeamos la población de Barakaldo a 100.000 habitantes, hace ya tiempo que venimos poniendo 11 euros al año cada uno para llegar a esa cifra de 1.106.000 euros para el autobús. Y no tenemos el autobús.

Gastos:

Algunas empresas han hecho estudios de costes de prestación del servicio. Los principales datos aplicados a Barakaldo dan las siguientes cantidades:

Vehículos necesarios $5 + 1$ (repuesto) = 6 vehículos

Horario: 16 horas al día

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

Personal: 2 conductores/cobradores por vehículo = 10 conductores/cobradores

Concepto de Coste (cantidad x importe año)

Importe

Conductor / Cobrador (10 trab x 40.000 euros/trab)

400.000

Gasoleo (350.000 Km/año x 0,21 euros/km)

73.500

Reparaciones (350.000 Km/año x 0,24 euros/km)

84.000

Limpieza (6 veh x 7000 euros/veh)

42.000

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

Seguros (6 veh x 6000 euros/veh)

36.000

Amortizaciones (6 veh x 9000 euros/veh)

54.000

Equipamiento (6 veh x 1000 euro/veh)

6.000

Subtotal costes

695.500

Gtos generales y beneficio industrial 18%

125.190

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

Total coste servicio

820.690

El margen de error en los cálculos queda suficiente cubierto con la partida presupuestaria reservada. Incluso se podría pensar en mejoras en el servicio.

Una empresa ha presentado una oferta para prestar el servicio por aprox. 850.000 euros, considerando este importe el déficit máximo que el ayuntamiento tendría que cubrir si la empresa no ingresa las cantidades que prevé. Ella estima un nivel de viajeros cercano a los 400.000 con los que aplicando el coste del creditrans, 0,60 euros, espera recaudar 240.000 euros.

Algunos comentarios

- La ley de transportes permite que este servicio se preste a través de gestión pública directa. También permite la contratación en concurrencia y establece algunos supuestos de excepcionalidad.
- Las normas fiscales permiten que este servicio se financie vía impuestos y/o vía tasa.
- La ley de bases citada establece el servicio como obligatorio.
- Me cuesta ya actualmente, sin disponer de él, 11 euros al año, que es el importe retenido en el presupuesto del ayuntamiento desde 2008 para prestar el servicio. Importe que no se está dedicando a otras cosas como hasta 2008.
- Quiero una tarjeta que me permita utilizar los autobuses urbanos de Barakaldo cuando quiera a cargo de esos 11 euros al año por persona. La ordenanza fiscal que establece el precio por viaje ocasional o la utilización del creditrans puede seguir siendo aplicable a los viajeros no censados en Barakaldo.
- Si alguno de los servicios que se estaban prestando hasta antes de 2008 con el importe que debería haber cubierto el servicio obligatorio de transporte urbano se puede ver mermado por esta opción, estoy dispuesto a repagar un impuesto de 11 euros/año/persona para disponer del servicio de transporte urbano. A fin de cuentas cuando lo utilizo yo o alguien de mi familia, estamos gastando en creditrans bastante más de ese importe cada mes y cada persona.
- Si todos los barakaldeses dispusiéramos de un medio de transporte eficaz por un coste

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

anual de 11 euros año, el ayuntamiento podría afrontar también más eficazmente tareas de coordinación de los otros transportes, medidas de protección medioambiental, fomento de hábitos de ciudad más amable,..

- Entiendo y presumo que surjan reticencias por parte de ciudadanos concretos que argumenten que ellos nunca van a usar el transporte urbano y, por lo tanto, no quieren pagar el importe que he citado. A ello decirles que ya lo han pagado, lo vienen pagando desde hace tiempo, y lo van a seguir pagando, sin disfrutar del servicio. Convendría leer el reglamento de servicios de las corporaciones locales.

- Si el ayuntamiento saca a concurso el servicio para que opten libremente las empresas que puedan asumirlo, podría establecerse como tipo licitatorio inicial el de 1.106.000 euros. Si optan más de 10 empresas (o suficiente número de ellas, no sólo una), las ofertas que hagan será inferiores, atendiendo a los costes que para cada una suponga la prestación del servicio y, en buena lógica, el servicio se prestará en condiciones de eficacia y eficiencia. Precisamente la Ley de Contratos del Sector Público exige esta forma de actuar. Este concepto nos acerca a la transferencia fija (analizada precisamente como elemento de [financiación del transporte](#) en España por Ginés de Rus y M^a Pilar Socorro. Dirección General de Presupuestos de M^o de Economía y Hacienda en 2006).

En mi opinión, los vecinos ganamos, la empresa adjudicataria gana, la administración gestora gana. Parece un acuerdo de ganar-ganar. No acierto a ver quién pierde. No obstante, creo que no se va a hacer así.

Dicho todo esto, me queda esperar que estas iniciativas (innovadoras por infrecuentes) se estudien más y mejor de lo que cabe en un artículo. Adelanto también algunos ejemplos de "argumentos" que pueden suponer fuerzas reactivas:

-

No se ha hecho nunca y en ningún lugar.

- La gente se va a dar cuenta de lo que cuestan las cosas.

-

En Mallorca, un magistrado le da razón a un vecino que no quiere pagar la tasa de abastecimiento de agua.

-

Autobús Urbano de Barakaldo. Lo que pudo ser y no será.

Escrito por Jose Antonio Álvarez
Lunes, 08 de Marzo de 2010 20:32

Si lo hacemos así con este servicio, nos exigirán hacerlo igual con otros servicios

-

...

Enlaces

http://www.todoarquitectura.com/revista/41/sp06_Cuaderno8.asp

<http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=927720>

http://mpa.ub.uni-muenchen.de/11998/1/MPRA_paper_11998.pdf

http://ropdigital.ciccp.es/pdf/publico/1994/1994_abril_3331_07.pdf