

MANIFIESTO A FAVOR DEL BILLETE ÚNICO Y DE UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO EN BIZKAIA

El transporte público es uno de los principales motores que debe **garantizar la movilidad de toda la ciudadanía**, y un **elemento clave** para el buen funcionamiento de las ciudades y municipios.

Un buen sistema de transporte público significa una movilidad más eficiente y un mejor desarrollo económico de las diferentes comarcas. Debe ser garante de la **equidad social**, del derecho a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones, considerando las distintas circunstancias de las personas que lo utilizan. Debe basarse fundamentalmente en **criterios de solidaridad**, primando su carácter social en horarios, tarifas, recorridos, en vez de asentarse en parámetros de rentabilidad económica.

El transporte público es cuatro veces **más económico** que el privado y representa, además, uno de los pilares básicos para una movilidad **más sostenible**: nos proporciona barrios, pueblos y ciudades más limpias, más seguras, más sociales y menos contaminadas, ya que contribuye a la eficiencia energética y la reducción de los niveles de contaminación.

Hasta la fecha, las instituciones aplican políticas de movilidad con una preocupante **falta de perspectiva y visión de futuro**, incentivando la prevalencia del uso y consiguiente dependencia del transporte privado, y anteponiendo la construcción de nuevas infraestructuras viarias de alta capacidad, sin evaluar su impacto social, económico y medioambiental. De esta manera se impide el desarrollo del transporte público en igualdad de condiciones al vehículo privado.

En lugar de esas macro-infraestructuras, como autopistas o grandes aparcamientos en el centro, se deberían favorecer las actuaciones dirigidas al fomento **del transporte público**, como carriles bici, carriles exclusivos para transporte público, aparcamientos disuasorios, incentivación de la intermodalidad, etc.

Además, otra deficiencia importante en las políticas públicas de materia de transporte es la **falta de planificación**. En muchas ocasiones percibimos que las decisiones se toman sobre la marcha o en virtud de intereses electoralistas, sin tener en cuenta el bien común del conjunto de la sociedad. Por ello, es necesario que todas las actuaciones vengan avaladas por estudios y planes de trabajo que definan las carencias de las diferentes comarcas y las soluciones para dar respuesta a sus necesidades de movilidad, respetando siempre las demandas de información y participación de la población, así como el medioambiente.

Por todo lo anterior, planteamos una serie de directrices como base de las políticas y actuaciones que marquen el futuro del transporte público en Bizkaia a corto a plazo:

- **MISMO RECORRIDO MISMA TARIFA. INDEPENDIENTE DEL MODO/S DE TRANSPORTE UTILIZADOS.**

Frente al modelo impulsado actualmente que solamente prima y bonifica los desplazamientos en metro, y penaliza los viajes que se hacen en el resto de operadores. No entendemos porqué se pagan diferentes tarifas para hacer el mismo viaje dependiendo del medio de transporte que se utilice. **A mismo desplazamiento mismo importe.**

- **A MAYOR UTILIZACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO MAYOR DESCUENTO EN EL PRECIO DEL BILLETE.**

Las personas que utilizan los billetes temporales son quienes más viajes realizan, y la clientela más fiel del transporte público. Sin embargo, los mayores incrementos en los nuevos billetes consorciados han recaído sobre ellas. Debemos potenciar la utilización del transporte público y, por tanto, bonificar a quien más veces haga uso de ese servicio. **De manera progresiva, a más viajes menor precio.**

- **EL PRECIO DEL BILLETE DEBE SER ACORDE A LA RENTA DE CADA PERSONA.**

Solicitamos que se den pasos para facilitar el acceso al transporte público a las personas con menos ingresos, y se supere el sistema actual de descuentos por edad. Las personas sin recursos, jóvenes y estudiantes, las

personas en paro y las que tienen pocos ingresos no deben pagar el mismo importe que una persona con rentas altas o un gran patrimonio. También se deberán mantener referencias al nivel y condiciones de vida (IPC), para que las tarifas no se encarezcan de manera desproporcionada. **A menor renta, menor precio.**

- **GARANTÍA DE UN SERVICIO PÚBLICO Y DE CALIDAD.**

Queremos que se preste el mejor transporte posible a la ciudadanía mediante la garantía de los puestos de trabajo existentes. Se debe evitar a toda costa crear un sistema de transporte que gire en torno al “sistema metro” y discrimine al resto de operadores. **Garantía de calidad en el servicio para instituciones, ciudadanía y plantillas.**

- **UN ENTE ÚNICO QUE COORDINE A TODAS OPERADORAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO.**

La creación de la Autoridad de Movilidad de Bizkaia (AMB) debe potenciar la complementariedad entre las empresas operadoras y evitar las duplicidades y la competencia comercial entre las mismas, mejorando así la calidad del servicio. También debe dar cabida a la opinión y participación de agentes sociales y personas usuarias. **Coordinación, integración y participación ciudadana.**

- **UTILIZABLE EN TODO BIZKAIA.**

Frente al sistema zonal propuesto por el Consorcio de Transportes que penaliza a los municipios que se sitúan más lejos de la capital y que, a su vez, son los que no pueden acceder al sistema integrado de metro, proponemos un sistema más justo para todo el territorio de Bizkaia. Un sistema que garantice la cohesión territorial de todas las comarcas de Bizkaia y facilite también su uso en las zonas limítrofes y provincias adyacentes. **Soporte único para todo el transporte público.**

El **objetivo de este manifiesto** es mejorar el servicio de Transporte Público en Bizkaia para bien de las instituciones, de la sociedad en general y de las trabajadoras y trabajadores del sector.

Las soluciones y mejoras en materia de movilidad vendrán del incentivo, mejora y potenciación del transporte público, no de otro modo.

SI AL BILLETE ÚNICO SI A UN SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO INTEGRADO EN BIZKAIA



FED. ASOCIACIONES VECINALES DE BILBAO • CONSEJO DE LA JUVENTUD DE EUSKADI (EGK)
EGUZKI • EKOLOGISTAK MARTXAN • ERNAI • GAZTE KOMUNISTAK • IKASLE ABERTZALEAK •
IKASLE EKINTZA • ELA • LAB • CCOO • UGT • ESK • LSB/USO

BIZKAIKO TXARTEL BAKARRAREN ETA GARRAIO SISTEMA PUBLIKO BATERATUAREN ALDEKO MANIFESTUA

Garraio publikoa **herritar guztien mugikortasuna bermatu behar duen motor nagusietako bat da**, funtsezko elementua hiri eta udalerrien funtzionamendu egokirako.

Garraio publikoko sistema on batek eskualde guztien mugikortasun eraginkorragoa eta garapen ekonomiko hobeak behar du. **Ekitate soziala** bermatu behar du, joan-etorriak askatasunez eta baldintza berdinetan egiteko eskubidea, erabiltzaileen inguruabarrak kontuan hartuz. **Elkartasun-irizpideetan** oinarritu behar du, izaera soziala lehenetsiz ordutegi, tarifa, ibilbide eta abarretan, errentagarritasun ekonomikoko parametrotan ezarri gabe.

Garraio publikoa pribatua baino lau bider **merkeagoa** da eta, gainera, mugikortasun **iraunkorragoaren** funtsezko zutabeetako bat da: auzo, herri eta hiri garbiagoak, seguruagoak, sozialagoak eta kutsadura gutxiagoak ematen dizkigu, efizientzia energetikoa eta kutsadura-mailak gutxitzea dakarrenez gero.

Orain arte, erakundeek kezkatzeko **moduko ikusmira** eta **etorkizun-ikuspegirik gabe** aplikatzen dituzte mugikortasun-politikak, garraio pribatuaren nagusitasuna eta ondoriozko mendetasuna sustatuz, eta gaitasun handiko bide-azpiegiturak eraikitzea lehenetsiz, gizartean, ekonomian eta ingurumenean duten oihartzuna eta eragina aztertu gabe. Horrela, garraio publikoa eta ibilgailu pribatua berdintasunean garatzea eragozten da.

Azpiegitura erraldoi horien ordez (autobideak, erdiguneko aparkaleku handiak) **garraio publikoa sustatzeko** ekintzak egin beharko lirateke, hots, bizikleta-erreiak, garraio publikorako errei eskusiboak, disuasio-aparkalekuak, intermodalitateko pizgarriak, eta abar.

Gainera, garraio-alorreko politika publikoek beste gabezia handi bat ere badute, **plangintzarik ez dutela**, alegia. Sarritan sumatzen dugu erabakiak unean-unean hartzen direla, edo hauteskunde-interesek eraginda, gizarte osoaren ongia kontuan izan gabe. Horregatik, jarduera guztiak eskualde ezberdinen gabeziak kontuan hartu eta denen mugikortasun-beharrak asetzeko azterlan eta planen eskutik etorri behar dira, herritarren eskatzen duten informazioa eta parte hartzea, eta ingurumena errespetatuz beti.

Horregatik guztiarengatik, guk jarraibide hauek planteatzen ditugu Bizkaiko garraio publikoaren etorkizun hurbila markatuko duten politika eta jardueren oinarri modura:

- **IBILBIDE BERA, TARIFA BERA, BERDIN DA ZEIN GARRAIOBIDE ERABILTZEN DEN.**

Metroko joan-etorriak soilik saritu eta merkatzen dituen eta gainerako operatzailetan egiten direnak garestitzen dituen oraingo ereduaren aldean. Ez dugu ulertzen zergatik ordaintzen diren tarifa ezberdinak bidaia bera egiteko zein garraio bide erabiltzen den arabera. **Bidaia bera, zenbateko bera.**

- **ZENBAT ETA GARRAIO PUBLIKOA GEHIAGO ERABILI HAINBAT ETA MERKEAGOA TXARTELA**

Epe-txartelen erabiltzaileek egiten dituzte bidaia gehien, eta garraio publikoaren bezerorik fidelenak dira. Partzuergoaren txartel berriek, ordea, beraiei garestitu diete gehien bidaia. Garraio publikoa erabiltzea sustatu behar badugu, zerbitzu hori gehien erabiltzen dutenak saritu beharko ditugu. **Arian-arian, zenbat eta bidaia gehiago hainbat eta merkeagoa prezioa.**

- **TXARTELAREN PREZIOA PERTSONAREN ERRENTAREN ARABERA**

Diru-sarrera gutxien duten pertsonak garraio publikoa eskura izateko urratsak egin behar dira, adinaren arabera tarifa-sistema gaindituz. Baliabiderik gabeko pertsonak, gazteek eta ikasleek, langabeek eta diru gutxi dutenek ezin dute errenta altuko edo ondare oparoko jendeak beste ordaindu. Bizitza-maila eta baldintzen erreferentziak ere mantendu beharko dira, tarifak neurri gabe ez garestitzeko. **Zenbat eta txikiagoa errenta, hainbat eta merkeagoa txartela.**

- **ZERBITZU PUBLIKOA ETA KALITATEZKOA BERMATZEA**

Herritarrek garraio zerbitzurik onena izatea nahi dugu, dauden lanpostuak bermatuz. Saihestu behar da “metro-sistema” erdigunean jartzen duen eredu sortzea, gainerako operatzaileak baztertuz. **Kalitatezko zerbitzua erakunde, herritar eta langileentzat.**

- **ERAKUNDE BAKARRA GARRAIO PUBLIKOAREN OPERATZAILE GUZTIAK KOORDINATZEKO**

Bizkaiko Mugikortasunaren Agintaritzak sortzeak operatzaileak elkarren osagarri izatea sustatu behar du, bikoizketak eragotzi eta lehiarik ez pizteko, zerbitzuaren kalitatea hobetuko bada. Eragile sozialen eta erabiltzaileen iritzia eta parte hartzeak ere izan behar dute tokia. **Koordinazioa, bateratzea eta herritarren parte hartzea.**

- **BIZKAIA OSOAN ERABILGARRIA**

Bizkaiko Garraio Partzuergoak proposatzen duen sistemak hiriburutik urrunen dauden eta, aldi berean, metro-sistema bateraturik eskura ez duten udalerrak zigortzen ditu. Guk, ordea, Bizkaia osorako sistema justuagoa proposatzen dugu. Bizkaiko eskualde guztien lurralde-kohesioa bermatuko duen sistema, muga-gune eta alboko herrialdeetan ere erabilgarria. **Euskarri bakarra garraio publiko guztirako.**

Manifestu honen xedea Bizkaiko Garraio Publikoaren zerbitzua hobetzea da, erakundeen, gizarte osoaren eta sektoreko langileen onerako.

Mugikortasuna hobetuko bada, garraio publikoa hobetu, sustatu eta erabiltzea saritu behar da, bestela jai dugu.

BAI TXARTEL BAKARRARI
BAI BIZKAIKO GARRAIO PUBLIKO BATERATUARI



**BILBOKO AUZO ELKARTEEN FEDERAZIOA • EUSKADIKO GAZTERIAREN KONTSEILUA (EGK)
EGUZKI • EKOLOGISTAK MARTXAN • ERNAI • GAZTE KOMUNISTAK • IKASLE ABERTZALEAK •
IKASLE EKINTZA • ELA • LAB • CCOO • UGT • ESK • LSB/USO**