

Casi 43.000 habitantes de áreas de montaña no tienen transporte público

- Las concesionarias del bus rural plantean reordenar y concentrar el servicio por zonas para evitar duplicidad de líneas y mejorar la cobertura a pequeños núcleos
- Reclaman a la DGA una ley de financiación porque el déficit es «estructural»

ZARAGOZA. Casi 43.000 personas que viven en áreas montañosas de Aragón carecen de una mínima oferta de transporte público, un servicio fundamental para garantizar la competitividad en el medio rural y combatir el proceso de despoblación. Así lo pone en evidencia un detallado análisis del transporte interurbano de autobuses encargado por la patronal del sector, Activa, que defiende la necesidad de concentrar el servicio en ocho concesiones (una para cada zona en las que se dividiría la prestación del transporte en Aragón) con el fin de evitar la duplicidad de líneas y mejorar la cobertura a los pequeños núcleos.

El presidente de Activa, Juan Calvo, señaló a este diario que la conclusión de las concesiones autonómicas de bus a finales de 2017 supone una oportunidad para remodelar el servicio y garantizar la vertebración de Aragón con un uso «racional y eficiente» de los recursos, una mejor calidad del servicio y un ahorro de coste. Así lo plantea el informe solicitado al Departamento de Geografía y Ordenación del Territorio de la Universidad de Zaragoza, que destaca que con la remodelación propuesta a la DGA se acabaría con una de las principales «ineficiencias» del actual sistema de concesiones, las duplicidades en la red.

En la actualidad, el 12,3% de los casi 14.000 kilómetros que suman las rutas de bus existentes en Aragón sufren un «solapamiento», o lo que es lo mismo, varias compañías comparten tramos de recorrido idénticos. Esto agrava el déficit de explotación, que el estudio cifra en 7,7 millones de euros.

Una de las bases de la propuesta de remodelación del mapa concesional es la fusión de las líneas de transporte regular y escolar, de modo que se ahorren costes y se preste un mejor servicio. «Cerca de 60.000 personas que residen en pequeños núcleos mejorarían sus oportunidades de viaje gracias a la integración del transporte escolar», apunta el informe, firmado por los profesores Blanca Loscertales, Eugenio Climent, Enrique Ruiz, Luisa María Frutos y Antonio Gorriá, con la colaboración de Ricardo Badía y del ingeniero de Caminos Francisco Casillles.

La propia DGA avanza en esta línea desde hace años mediante la reserva de plazas para estudiantes en las líneas rurales y abriendo determinadas rutas escolares a los vecinos. En este sentido, los expertos de la Universidad señalan que sin necesidad de excesivos ajustes horarios se podría lograr que casi la mitad de los alumnos

Propuesta de remodelación por zonas



Duplicidad de líneas



Zona	km ²	populación*
Z1	5.064	124.142
Z2	3.920	74.154
Z3	6.847	96.280
Z4	5.163	53.148
Z5	8.429	99.453
Z6	4.742	112.494
Z7	7.882	143.551
Z8	5.685	117.973
Total	47.732	821.195

de secundaria viajarán en líneas regulares frente al 15% actual. Y con la integración, cerca de 9.000 habitantes que viven en 157 núcleos tendrían la movilidad garantizada a través de rutas que ahora son exclusivamente escolares.

El nuevo mapa concesional defendido por los empresarios se basa en la división del territorio en ocho zonas, articuladas por un eje viario que conecta las principales poblaciones y por los que se desplazan el 80% de los usuarios. Desde allí partirían, con la lógica coordinación de horarios para garantizar los transbordos, las rutas hacia las diferentes poblaciones incluidas en cada sector. De este modo, se mejorarían las conexiones y frecuencias en las zonas aisladas del medio rural y se beneficiaría así a un total de 60.000 personas que tendrían conexión con sus cabeceras comarcales.

Los autores del informe señalan que con una gestión única de las ocho zonas se lograría reducir un 7,2% las expediciones y un 12,7% los kilómetros recorridos, lo que redundaría en un recorte de más de un tercio del actual déficit de explotación: de 7,7 a 4,7 millones.

En la actualidad, la recaudación de las líneas solo cubre el 63% de los costes de explotación, mientras que las subvenciones compensa únicamente otro 20%.

Garantizar el servicio

El estudio incide en una de las grandes reivindicaciones de la Asociación Empresarial de Transportes Interurbanos de Viajeros en Autobuses de Aragón (Activa), que no es otra que la necesidad de que la DGA asuma «medidas compensatorias». Así, se incide en la existencia de un «déficit estructural» pese a las mejoras.

Por ello, los expertos de la Universidad de Zaragoza y el presidente de Activa proponen una ley de financiación específica para el transporte, de modo que se garantice el servicio público a todas las zonas del territorio y recoja un nuevo sistema tarifario. «Debe establecer con claridad las condiciones objetivas en las que el operador reciba subvenciones acordes a los déficit de explotación generados por su condición de servicio público», explican.

El informe, basado en un extenso estudio de campo, resalta que una de las quejas generalizadas es precisamente la «deficiente o mala conexión de buena parte de los núcleos de población con las cabeceras comarcales o entre ellos». De hecho, los autores consideran necesaria la propuesta fusión del transporte regular y escolar para «optimizar» el servicio, compartida por los empresarios del sector y que la DGA pretende incluir en el nuevo mapa concesional.

El proceso de planificación acumula un sustancial retraso, ya que la Consejería de Vertebroación aún pretende encargar otro estudio que sirva de base para la futura explotación y guíe la licitación de las concesiones de transporte interurbano, dividida en ocho o nueve zonas. Habrá que esperar hasta 2019 para resolver la situación.

JORGE ALONSO

EN CIFRAS

7,7

El **deficit actual** de las líneas de transportes interurbano de Aragón alcanza los **7,7 millones de euros**. Con la propuesta, los expertos de la Universidad consideran que se podría reducir en tres millones.

12,3%

La acumulación de concesiones autonómicas y estatales sin coordinación provoca que el **12,3% de las rutas** existentes en Aragón, que suman un total de 13.965 kilómetros, estén **solapadas**.

86.000

Unos **86.000 aragoneses** tienen una **mala o muy mala cobertura de transporte**, tanto por el escaso número de servicios como por la duración del viaje a un municipio dotado de centralidad.

60.000

El **informe** de la Universidad de Zaragoza para mejorar el transporte interurbano apunta que la integración de líneas regulares y escolares favorecería a **60.000 personas** que viven en pequeños núcleos urbanos.

157

Hasta **157 núcleos urbanos** en los que viven 9.000 habitantes **tendrían acceso al transporte público** si se acepta la propuesta de abrir también las líneas escolares para los vecinos.

7,2%

La remodelación del sistema de transporte interurbano, redactado por la Universidad por encargo de Activa, permitiría **reducir un 7,2%** el número de expediciones al fusionar rutas regulares y escolares.

HERALDO