



### **Kolaborazioa: Eder (Irakazi Barakaldoko zinegotzia)**

Nos encontramos a pocos meses de llegar al ecuador de la legislatura en la vida municipal. Si hay algo que destaca en este tiempo, es el uso de los medios de comunicación y el goteo incesante de titulares, con más o menos contenido, que nos acostumbra a publicar el PNV gobernante. Pero hay que ver cuál está siendo la línea de actuación del gobierno municipal más allá de los titulares y, en este sentido, es evidente que el PNV actúa a golpe de titular, acción-reacción, y claramente lo urgente les está llevando a olvidar lo importante. Y me explico con un tema por el que a nuestra formación política, a Irabazi, se nos critica por mantener una línea clara: la OTA.

Desde que comenzó la legislatura, es más, desde que nuestra iniciativa presentó su programa electoral, lo teníamos claro: la movilidad en Barakaldo es un verdadero caos, y necesita una reordenación profunda, desde el aparcamiento hasta el transporte público, pasando por el tráfico. Hay que reordenar la movilidad de manera integral, para que el vehículo propio sea prescindible, para que el transporte público intra-urbano (KBus) preste un servicio de calidad y llegue a los barrios más aislados, para que la bicicleta pueda ser un medio de transporte en el municipio, para que los transbordos con los transportes “regionales” sean eficaces... en definitiva, para que moverse por Barakaldo no sea una aventura que acabe en cabreo cada día.

El caso es que había (hay) un Plan de Movilidad encargado desde hace tiempo, tanto como desde el final del gobierno del PSE. Perfecto. Cuando el Plan esté entregado, se actuará en consecuencia alrededor de las propuestas extraídas del mismo. De cajón: diagnóstico-objetivos-acciones-evaluación. Pues no. El PNV ha creído conveniente actuar ante la urgencia de sus promesas electorales (y electoralistas) que ante una estrategia lógica y

ordenada. Y el paradigma está siendo la OTA: se anunció la gratuidad de la tarjeta de residente a bombo y platillo, sin límite, sólo tener el seguro del vehículo a nombre de algún conductor empadronado. ¡Fantástico! ¡Por fin la OTA es gratis para las vecinas y vecinos! Pero, ¿en base a qué se ha decidido la gratuidad bajo este criterio? ¿Cuál es el fin último de la OTA?

Pues resulta que se establece la gratuidad en “barra libre”, con la ordenanza reguladora sin actualizar, y el pliego de la subcontratación sin regularizar, con la prestataria en séptima prórroga y con prácticas laborales digamos que “poco decorosas”. La acción, antes de tener el diagnóstico y de definir los objetivos... a no ser que el objetivo para el PNV sea “dar tarjeta gratis a todos cueste lo que cueste”; cueste 710.000€, cueste 2000 coches dando vueltas y emitiendo ruidos y humos, o cueste el afloramiento de vehículos que tenían plaza de garaje...

Ahora, casi un año después de que el Pleno pidiese la llegada del KBus a los barrios más alejados, nos enteramos de un nuevo encargo por unos pocos miles de euros (denótese el tono irónico) para planificar la llegada del colectivo a aquellos barrios. Y la integralidad, el diagnóstico y lo importante ya tal. Lo que ocurre cuando se pone énfasis en lo urgente por encima de lo importante suele asemejarse bastante a lo que ocurre cuando se empieza la casa por el tejado, que se acaba cayendo.