

# ALEGACIONES DEL SINDICATO LAB A LOS ANTEPROYECTOS DE LA NUEVA OFERTA DE SERVICIO DE BIZKAIBUS

En este documento recogemos las alegaciones del sindicato LAB a los anteproyectos de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera de la nueva oferta de servicio de Bizkaibus publicados el 22 de abril de 2026 por la Diputación Foral de Bizkaia. En la primera sección se exponen los problemas detectados durante los últimos años por las personas trabajadoras de Bizkaibus. En la segunda sección se realizan cinco comentarios generales sobre los anteproyectos publicados. En la tercera sección se exponen nueve comentarios específicos sobre los anteproyectos publicados.

Contacto:

**LAB<sup>1</sup>**

**EUSKAL  
SINDIKALISMO  
ERALDATZAILEA**

LAB SINDIKATUA

## INDICE

<b>1</b>	<b>PROBLEMAS DETECTADOS DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS</b>	<b>Pag.4</b>
<b>2</b>	<b>COMENTARIOS GENERALES SOBRE LOS ANTEPROYECTOS</b>	<b>Pag.5</b>
	<b>2.1 AVANZAR HACIA LA PUBLIFICACIÓN DEL SERVICIO DE BIZKAIBUS</b>	<b>Pag.6</b>
	Alegación 1	
	<b>2.2 GARANTIZAR UNA ATENCIÓN AL PÚBLICO BILINGÜE</b>	<b>Pag.7</b>
	EUSKERA-CASTELLANO	
	Alegación 2	
	Alegación 3	
	Alegación 4	
	Alegación 5	
	<b>2.3 UN INCREMENTO INSUFICIENTE PARA PLANIFICAR UNA MOVILIDAD</b>	<b>Pag.9</b>
	SOSTENIBLE	
	Alegación 6	
	<b>2.4 GARANTIZAR EL ACCESO EN TRANSPORTE PÚBLICO AL CENTRO DE</b>	<b>Pag.12</b>
	TRABAJO	
	Alegación 7	
	<b>2.5 CONCLUSIÓN: UN AUMENTO INSUFICIENTE DE BIZKAIBUS Y</b>	<b>Pag.15</b>
	LA NECESIDAD DE AUMENTAR EL PRESUPUESTO PÚBLICO	
	Alegación 8	
<b>3</b>	<b>COMENTARIOS ESPECÍFICOS</b>	<b>Pag.18</b>
	<b>3.1 INCONSISTENCIA EN EL CALENDARIO Y EL MARCO TEMPORAL</b>	<b>Pag.18</b>
	Alegación 9	
	<b>3.2 LOS TIEMPOS DE MARCHA DEBEN ESTAR DEFINIDOS EN</b>	<b>Pag.19</b>
	LOS ANTEPROYECTOS	
	Alegación 10	
	<b>3.3 ESTABLECER EL NÚMERO DE AUTOBUSES ASIGNADOS A CADA LÍNEA</b>	<b>Pag.19</b>
	Alegación 11	
	<b>3.4 PROHIBIR SUBCONTRATACIONES Y GARANTIZAR EL MANTENIMIENTO</b>	<b>Pag.20</b>
	DE PUESTOS	
	Alegación 12	
	<b>3.5 LAS FRECUENCIAS DEBEN GARANTIZAR QUE EL VIAJE EN</b>	<b>Pag.21</b>
	AUTOPISTA O AUTOVÍA SE REALIZA SENTADO	
	Alegación 13	
	<b>3.6 GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD</b>	<b>Pag.21</b>
	Alegación 14	
	Alegación 15	
	<b>3.7 LAS INSTALACIONES FIJAS DEBEN SER DE USO EXCLUSIVO PARA</b>	<b>Pag.22</b>
	BIZKAIBUS	
	Alegación 16	
	Alegación 17	
	<b>3.8 GARANTIZAR QUE LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES TENGAN</b>	<b>Pag.23</b>
	A DISPOSICIÓN BAÑOS CUANDO LO NECESITEN.	
	Alegación 18	
	<b>3.9 CREACIÓN DE UN EQUIPO DE VIGILANCIA DE CUMPLIMIENTO DE LOS</b>	<b>Pag.23</b>
	PLIEGOS.	
	Alegación 19	

LAB SINDIKATUA

# 1. PROBLEMAS DETECTADOS DURANTE LOS ÚLTIMOS AÑOS

Durante el periodo 2015-2025 las personas trabajadoras en Bizkaibus han detectado diferentes problemas asociados a la organización del servicio. Destacamos tres ámbitos.

- **Unos tiempos de marcha irreales, lo cual se traduce en peor calidad del servicio y del trabajo.** La aplicación de limitaciones de velocidad en el interior de los municipios no ha ido acompañado de una adaptación de los tiempos de marcha de las líneas de Bizkaibus. Esto ha hecho que para cumplir con esos tiempos las personas conductoras se vean obligadas renunciar a tiempos de descanso y otras necesidades. Esos tiempos de marcha irreales junto a un incremento muy significativo del número de viajeros se ha traducido en un empeoramiento de la calidad del servicio y del trabajo, lo que conlleva un mayor estrés y agobio en el día a día.
- **Aumentar el volumen de vehículos de reserva.** La necesaria electrificación de la flota de autobuses implica trabajar con un material que no se comporta igual que el utilizado hasta el momento. Para eso, cuantos más autobuses eléctricos haya más se debe aumentar la flota de reserva. Esto es necesario para cubrir las necesidades derivadas de este tipo de vehículos.
- **Subcontrataciones y amortización de puestos.** Las empresas concesionarias están subcontratando cada vez más servicios, como el taller o el mantenimiento, para aumentar sus beneficios. Junto a ello, se están amortizando puestos después de jubilaciones u otro tipo de baja definitiva en puestos no vinculados a la conducción. Esto supone una destrucción de puestos de trabajo en determinadas categorías o secciones operativas, además, por supuesto, de la precarización de las condiciones del personal que las realiza de forma subcontratada.

## 2. COMENTARIOS GENERALES SOBRE LOS ANTEPROYECTOS

El artículo 4 de la Ley 11/2023, de 9 de noviembre, de movilidad sostenible de Euskadi establece que las administraciones públicas vascas deberán realizar una política de movilidad sostenible con el objetivo de **proporcionar una oferta de transporte público que garantice la accesibilidad universal**.

El artículo 7 de esa ley reconoce el derecho a la movilidad sostenible. Entre otros, ese derecho se concreta en (1) poder acceder a los bienes y servicios en condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras, y con el mínimo impacto ambiental y social posible y (2) disponer de un servicio de transporte público con independencia de su punto de residencia en unas condiciones de movilidad adecuadas, accesibles y seguras y con el mínimo impacto ambiental y social posible.

El artículo 4 de la Ley estatal 9/2025, de 3 de diciembre, de Movilidad Sostenible establece el **derecho a la movilidad sostenible**. Para ello, las administraciones públicas en el marco de sus competencias deben facilitar el derecho a la movilidad con independencia de las circunstancias de discapacidad, edad, salud, sexo, género, situación socioeconómica o cualquier otra característica de similar relevancia a las anteriores, en los términos más amplios de autonomía, seguridad, comodidad y asequibilidad.

El artículo 28 de esta ley establece que las administraciones públicas deberán promover esquemas de movilidad con la siguiente **jerarquía**: (1) movilidad activa, (2) transporte público colectivo, (3) movilidad de alta ocupación, (4) vehículo privado.

Desde el sindicato LAB, consideramos que los anteproyectos de servicio público de transporte regular de uso general de viajeros por carretera de la nueva oferta de servicio de Bizkaibus publicados el 22 de abril de 2026 por la Diputación Foral de Bizkaia **no cumplen con las obligaciones legales** definidas en estas leyes.

## 2.1. AVANZAR HACIA LA PUBLIFICACIÓN DEL SERVICIO DE BIZKAIBUS

Un primer paso necesario es la **publicación completa del servicio de Bizkaibus**. La actual gestión privatizada a través de concesionarias supone un peor servicio y un mal uso de los recursos públicos, además de la desigualdad entre personas trabajadoras que realizan las mismas funciones en el mismo servicio y bajo el mismo nombre, Bizkaibus. Las empresas concesionarias han tenido libertad para ejecutar subcontratas que destruyen y precarizan el empleo. Una **gestión 100% pública del servicio** es condición necesaria para conseguir un transporte público que garantice el derecho a la movilidad sostenible.

En definitiva, el actual modelo de gestión privada del transporte público conlleva múltiples consecuencias negativas evidentes para el servicio:

- Actualmente no se garantiza en modo alguno que las empresas privadas que prestan el servicio lo hagan dando a la ciudadanía la atención en las dos lenguas oficiales del territorio.
- La normativa laboral actual permite a las empresas una amplia libertad de gestión, lo cual lleva años provocando la destrucción y precarización del empleo dentro del servicio público.
- La negociación por empresas de las condiciones de trabajo de las plantillas genera desigualdades entre personas que realizan el mismo servicio.

Desde el sindicato LAB **consideramos que la publicación es factible y necesaria y que es ahora cuando toca hablar del tema**. De lo contrario, llegaremos hasta la década de 2040 con el principal servicio de transporte público de Bizkaia bajo gestión de concesionarias privadas.

**ALEGACIÓN 1:** Avanzar hacia la publicación del servicio de Bizkaibus mediante la creación de una empresa pública que preste el servicio de transporte regular de uso general de viajeros por carretera.

## **2.2. GARANTIZAR UNA ATENCIÓN AL PÚBLICO BILINGÜE EUSKERA-CASTELLANO**

La portavoz de la Diputación Foral de Bizkaia, Leixuri Arrizabalaga, en comparecencia celebrada el 6 de febrero de 2025, manifestó que el Consejo de Gobierno había aprobado el Plan de Normalización del Uso del Euskera 2023-2027. El objetivo principal de este Plan Estratégico es seguir incrementando el uso del euskera, tanto en el servicio que se presta a la ciudadanía como en la gestión interna de la institución, **garantizando el cumplimiento de los derechos lingüísticos de la ciudadanía en todas sus relaciones con la Diputación.**

Este Plan Estratégico, tiene como objetivo alinearse con los criterios y directrices del Gobierno Vasco en su VII. periodo de planificación. Asimismo, da inicio, a modo de ejemplo, a la adecuación a los criterios del Decreto 19/2024 del Euskera, publicado el 22 de febrero de 2024, desde el marco EME (Marco de Referencia Estándar), hasta el marco KEMEN (Marco de Gestión y Uso del Euskera Euskararen Normalizazioarko).

El artículo 9.1 del Plan Estratégico encomienda a los departamentos **la inclusión de cláusulas relacionadas con el uso del euskera en los contratos, convocatorias de subvenciones y convenios de sus áreas de influencia.** A tal efecto, indicando que se cumplirá lo establecido en el Decreto 63/2019 y, en particular, lo establecido en los artículos 13 y 23. Este artículo 23, que recoge los criterios a seguir en la contratación administrativa, establece en su punto 3 (Cuando la prestación del servicio objeto del contrato implique una relación directa con la ciudadanía), subapartado "a" que la empresa adjudicataria deberá prestar el servicio **respetando el derecho de la ciudadanía a ser atendida en ambas lenguas oficiales.**

También debemos tener en cuenta que las licitaciones que se realizan son de 10 años y dentro de 10 años tendremos que cumplir los criterios que recoge el nuevo decreto 19/2024 de euskera publicado el 22 de febrero de 2024. Este Decreto recoge el cumplimiento de los derechos lingüísticos de la ciudadanía,

esto es, **garantizar el derecho de las personas usuarias a ser atendidas en euskera en la administración y en el servicio público**, y teniendo en cuenta la necesidad de garantizar este derecho, más allá de los servicios que la Diputación presta de forma directa, en todos los servicios que se asignan a las empresas a través del concurso, sería preciso adoptar las medidas necesarias para ello y atender a los criterios del nuevo Decreto.

El Decreto 19/2024 recoge en su artículo 22 la exigencia de que cada puesto de trabajo de las entidades del sector público vasco tenga asignado su correspondiente perfil lingüístico. Este perfil lingüístico se asignará en función de las características comunicativas y necesidades de cada puesto de trabajo y de la destreza lingüística requerida para el desempeño de las funciones y tareas del mismo. Cuando del análisis de las características y necesidades comunicativas asignadas a un puesto de trabajo y de las destrezas lingüísticas requeridas para su desempeño se deduzca que las funciones de un determinado puesto de trabajo a desarrollar mediante la expresión oral son habituales y que la relación directa con la ciudadanía es de nivel avanzado según el Marco Común de Referencia para las Lenguas, **deberá asignarse a dicho puesto un perfil lingüístico de nivel mínimo B2**. (Artículo 32). Además, tal y como recoge el artículo 13 del Decreto, cuando el objeto del procedimiento de contratación sea una prestación dirigida a la ciudadanía o en cuya realización se establezca una relación directa con la ciudadanía, se les atenderá en la lengua oficial que elijan y, además, la prestación se realizará en condiciones que garanticen los derechos lingüísticos de la ciudadanía destinataria. A tal efecto, los órganos de contratación establecerán como condición especial de ejecución la elaboración de un plan que garantice la atención en euskera. Para todo ello, **hace constar que los órganos de contratación incluirán las cláusulas necesarias en los procedimientos de contratación pública**.

Por lo tanto, teniendo en cuenta todo lo anterior y teniendo en cuenta que entre los objetivos del Plan Estratégico 2023-2027 aprobado por el Consejo de Gobierno de la Diputación Foral de Bizkaia se encuentra, por un lado, incrementar la presencia del euskera en todos los servicios que tengan relación con la ciudadanía y el nivel de aplicación de las cláusulas lingüísticas relacionadas con el uso del euskera en los contratos, y que la relación de los conductores-cobradores con los clientes es directa, el sindicato LAB exige que **en los pliegos de contratación de las Concesiones Bizkaibus se incluyan las cláusulas lingüísticas necesarias que garanticen el respeto a los derechos lingüísticos de los ciudadanos/usuarios y que en cuanto a la capacitación lingüística de los trabajadores exija un perfil lingüístico mínimo B2 en la lengua hablada.**

**ALEGACIÓN 2:** Obligatoriedad de las empresas a tener un Plan de Euskera para poder participar en el proceso.

**ALEGACIÓN 3:** Condición indispensable para el acceso a los puestos de trabajo garantizar un conocimiento mínimo de euskera y de castellano de B2.

**ALEGACIÓN 4:** Las empresas deben garantizar formaciones en euskera con el objeto de euskaldunizar a la plantilla.

**ALEGACIÓN 5:** Toda notificación, comunicación, aviso e información deben estar realizadas en euskera.

### **2.3. UN INCREMENTO INSUFICIENTE PARA PLANIFICAR UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE**

Durante el periodo 2015-2025 se ha producido un incremento muy significativo del número de viajes en Bizkaibus: un crecimiento del 45% durante una década. Este incremento es todavía más significativo en las concesiones de Ezkerraldea-Meatzaldea (+54%), Txorierra-Mungialdea (+60%) y Enkarterri (+67%). Tras bajada de la movilidad asociada al COVID-19, durante los últimos años el crecimiento de personas viajeras ha sido muy significativo. Únicamente entre 2023 y 2025 los viajes en Bizkaibus se han incrementado un 25%.

Esto hace que los incrementos planteados en los anteproyectos para el periodo 2027-2037 sean **claramente insuficientes**. La base de partida considera una

demanda en 2027 un 5% superior a los viajes realizados en 2025. Esto **no se corresponde con la senda de crecimiento observada durante los últimos años**. A ello se le aplica un incremento del 5% en los kilómetros recorridos.

Resulta especialmente inadecuado el planteamiento sobre la concesión de Ezkerraldea-Meatzaldea. Con un incremento promedio del 29% de viajes entre 2023 y 2025 en todas sus líneas, los nuevos pliegos plantean una reducción del número de kilómetros y prevén una reducción del número de viajes. Esto no se debe a la reorganización de líneas, ya que esta concesión líneas a la UPV-EHU antes asignadas a Uribe Kosta. Destacan la reducción de kilómetros de las líneas A3115-Bilbao-Santurtzi (-39%), A3137-Bilbao-Barakaldo (-59%) y A3151-Bilbao-Santurtzi-Portugalete (-55%). Entre 2023 y 2025 se produjo un aumento de viajes en estas líneas del 46%, 50% y 41% respectivamente.

Junto a ello, los pliegos basan sus previsiones futuras según la elasticidad de la demanda en relación al PIB, según los datos observados entre 2015 y 2025. Esto **no considera ningún tipo de cambio modal o transformación hacia una movilidad sostenible en Bizkaia**. Esto se aprecia claramente en la evolución de la población y parque de vehículos en el ámbito territorial. Mientras la población apenas ha aumentado, el parque de vehículos ha crecido entre un 7% y un 19%. Esto representa un aumento de la **dependencia hacia el automóvil privado**.

<b>VARIACIÓN DE POBLACIÓN Y VEHÍCULOS</b>		
<b>CONCESIÓN</b>	<b>Población 2014-2024</b>	<b>Parque de vehículos 2014-2024</b>
BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI	-0,1%	13,6%
ENKARTERRI	0,8%	19,2%
EZKERRALDEA-MEATZALDEA	-0,9%	7,3%
NERBIOI-ARRATIA-DURANGALDEA	0,5%	7,3%

TXORIERRI-MUNGIALDEA	4,2%	14,8%
URIBE KOSTA Y MARGEN IZQUIERDA-UPV	2,0%	7,4%

Por tanto, tomar la evolución de la demanda de transporte público durante esa década como referencia para el futuro supone abandonar cualquier intento de transformación hacia una movilidad sostenible. **Durante la década 2015-2025, el consumo energético (94% petróleo) en el transporte de la CAV aumentó un +18%.**<sup>1</sup> Las emisiones de CO<sub>2</sub> asociadas al transporte en Bizkaia se han mantenido estables.<sup>2</sup> Se aprecia únicamente una reducción del -11% entre 2022 y 2023, seguramente vinculada al aumento de precios de los combustibles.

En vez de tomar la última década como referencia para el futuro, se debería tomar un enfoque que **incremento del servicio de transporte público para generar una mayor demanda de viajes que provoque un cambio modal** y una reducción de la dependencia hacia el coche privado.

Esto es algo que se ve bien durante la década previa. En la concesión de Busturialdea Lea Artibai, el incremento de un 309% de la oferta de kilómetros de la línea A3532 (Gernika Lumo-Narbaniz) provocó un incremento del 1.298% del número de viajes entre 2019 y 2025. Lo mismo ocurrió en la concesión de Txorierri-Mungialdea, donde un incremento del 86% y 69% de la oferta de kilómetros de las líneas A2153 (Bilbao-Loiu-Lauroeta-Derio) y A3527 (Bilbao - Mungia - Bermeo) provocó un incremento del 59% y 80% del número de viajes entre 2019 y 2025. La oferta de servicios precede a la demanda, y así se debe incentivar.

**Esta es la única forma para garantizar el derecho a la movilidad sostenible**, reconocido en la Ley vasca 11/2023 y en la Ley estatal 9/2025. No proporcionar una oferta de transporte público adecuado y accesible supone priorizar el uso del vehículo privado. Lo cual contradice la jerarquía de usos

1 EVE. Euskadi Energia 2024

2 IHOBE. Inventario de emisiones de Gases de Efecto Invernadero 2023 de Euskadi. Territorios históricos

establecida en las anteriores leyes.

**ALEGACIÓN 6:** Garantizar que la nueva oferta de servicio impulse un cambio modal desde el vehículo privado hacia el transporte público, asegurando el derecho a la movilidad sostenible. Modificar el enfoque actual del incremento del servicio, que se adapta de forma insuficiente al incremento de la demanda observado durante los últimos años.

## **2.4. GARANTIZAR EL ACCESO EN TRANSPORTE PÚBLICO AL CENTRO DE TRABAJO**

La organización del transporte público afecta al conjunto de centros de trabajo. En el Barómetro del transporte público de Bizkaia se muestran varios datos al respecto. Las personas usuarias de Bizkaibus encuestadas, el 51% afirma que lo utiliza para desplazamientos de ocio, el **32% para trabajo**, el 32% para gestiones personales, el 27% por compras y el 11% para estudios.<sup>3</sup> Entre los motivos para usar Bizkaibus como modo de transporte destacan las razones de **cercanía a las paradas, comodidad junto a las frecuencias y tiempos de recorrido**. En ese informe se destaca que el principal freno al uso del transporte público es la utilización del coche propio y la falta de servicio en zonas concretas.

Según lo establecido en la Ley estatal 9/2025 y el Real Decreto-ley 7/2026, los **planes de movilidad sostenible al trabajo** serán obligatorios a partir de diciembre de 2026 para empresas con más de 200 personas trabajadoras en un centro de trabajo (o 100 por turno). Estos planes serán materia de negociación colectiva, así que implican la participación de la representación sindical. En muchos casos, nos vamos a encontrar que **los servicios de transporte público son insuficientes para que las plantillas accedan a esos centros**. Por horarios, por frecuencia o por capacidad. Esto afecta directamente a la oferta de servicios de Bizkaibus.

El diagnóstico del Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi (2025-2035) define un **listado de “centros singulares de movilidad”**: aquellos en torno a los cuales se produce un gran volumen de desplazamientos.<sup>4</sup> La mayoría de estos

<sup>3</sup> CTB. Barómetro del transporte en Bizkaia. Mayo 2019.

<sup>4</sup> Gobierno Vasco. Plan de Movilidad Sostenible de Euskadi 2025-2035. Tomo I: Diagnóstico

desplazamientos están directamente vinculados con el acceso al centro de trabajo de decenas de miles de personas trabajadoras. Aunque tengan alguna parada de autobuses cercana, **su acceso en este modo de transporte no está garantizada en el volumen de desplazamientos que se generan diariamente**. Esto hace que el acceso a estos centros singulares de movilidad dependa de la propiedad y uso de un vehículo privado, lo cual contradice el derecho a la movilidad sostenible.

Por eso, **la ampliación de Bizkaibus debe poner el foco en la mejora del servicio de Bizkaibus vinculado con el acceso a estos centros**. En el cuadro de abajo se hace una recopilación de concesionarias que afectan a estos centros singulares de movilidad recogidos por el diagnóstico del PMSE 25-35.

CENTRO SINGULAR	CONCESIONARIA
Aeropuerto de Bilbao	TXORIERRI-MUNGIALDEA
Parque Científico y Tecnológico de Bizkaia	TXORIERRI-MUNGIALDEA
Centro Logístico Aparkabisa	EZKERRALDEA - MEATZALDEA
Universidad del País Vasco	BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI
	EZKERRALDEA - MEATZALDEA
	ENKARTERRI
	NERBIOI-ARRATIA-DURANGALDEA
	TXORIERRI-MUNGIALDEA
	URIBE KOSTA Y MARGEN IZQUIERDA - UPV
Universidad de Deusto	-
Puerto de Bilbao	EZKERRALDEA - MEATZALDEA
Hospital de Gorniz	TXORIERRI-MUNGIALDEA
Hospital de Urduliz	TXORIERRI-MUNGIALDEA
Hospital de Bermeo	TXORIERRI-MUNGIALDEA
Hospital de Gernika-Lumo	BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI
Hospital de Zaldibar	NERBIOI-ARRATIA-DURANGALDEA
Hospital de San Eloy	EZKERRALDEA - MEATZALDEA

Hospital de Cruces	EZKERRALDEA - MEATZALDEA
Hospital Civil de Basurto	EZKERRALDEA - MEATZALDEA
Hospital de Santa Marina	-
Hospital de Galdakao-Usansolo	BUSTURIALDEA-LEA ARTIBAI
Parque empresarial de Abra, Abanto y Ciérvana	EZKERRALDEA - MEATZALDEA
Parque Tecnológico de Zamudio	TXORIERRI-MUNGIALDEA
Zona Industrial El Campillo	EZKERRALDEA - MEATZALDEA
Polígono Industrial Erletxe	NERBIOI - ARRATIA - DURANGALDEA
Polígono Industrial Ugaldeguren	TXORIERRI-MUNGIALDEA

Junto a ello, añadimos la mención a otros centros a los que se desplazan miles de personas trabajadoras todos los días. Como Petronor en Muskiz, MegaPark y MaxCenter en Barakaldo o el centro logístico de Amazon en Trapagaran.

Esta ampliación y mejora debe realizarse en tres ámbitos:

- **Garantizar que las frecuencias de estas líneas son suficientes para el desplazamiento al centro de trabajo en el volumen de movilidad existente.** Especialmente en los momentos de entrada y salida al centro de trabajo. En algunos casos, las frecuencias de las líneas son de 40 minutos o una hora a primera hora de la mañana.
- **Garantizar que los horarios de operación de estas líneas son suficientes para las necesidades de desplazamiento al centro de trabajo.** Especialmente en aquellos centros de trabajo que tienen turnos nocturnos, dado que la mayoría de servicios de Bizkaibus terminan antes de las 23:00h.
- Hacer un análisis sobre la **existencia de otros centros de trabajo con unas necesidades de movilidad muy elevadas** y la situación de las líneas afectadas.

**ALEGACIÓN 7:** Garantizar frecuencias y refuerzos suficientes (modelo ehu) en las líneas que acuden a grandes centros de trabajo como los indicados en las horas de cambio de turno o inicios de jornada laboral.

## **2.5. CONCLUSIÓN: UN AUMENTO INSUFICIENTE DE BIZKAIBUS Y LA NECESIDAD DE AUMENTAR EL PRESUPUESTO PÚBLICO**

Los anteproyectos publicados plantean un **servicio de Bizkaibus insuficiente**. Una transformación hacia la movilidad sostenible en Bizkaia exige una ampliación mucho más significativa del transporte público. Especialmente aquella vinculada al acceso al centro de trabajo. Sin eso se mantendrá la dependencia hacia el coche privado, con el impacto social y ecológico que eso implica: más gasto económico, más uso de petróleo. Sin eso, no se garantizará el derecho a una movilidad sostenible reconocido en la Ley vasca 11/2023 y en la Ley estatal 9/2025.

Estos pliegos consideran únicamente un aumento del 5% de kilómetros recorridos y viajes en 2027 como año de partida. Desde el sindicato LAB no podemos realizar el trabajo técnico que describa todos los cambios y ampliaciones necesarias, pero sí podemos señalar la dirección que debe tener: **un aumento de líneas, frecuencias, horarios, vehículos y personal laboral**. Especialmente en aquellos lugares donde se detectan las mayores ausencias.

En este sentido, consideramos necesario que **aumentar el presupuesto público destinado a Bizkaibus en un 50%** respecto al al descrito en estos anteproyectos. Ese aumento del 50% del presupuesto público destinado a Bizkaibus iría encaminado a ese aumento de líneas, frecuencias, horarios, vehículos y personal laboral.

Manteniendo la misma estructura de costes de la concesión actual, con este aumento del 50% del presupuesto público **se podrían aumentar un 45% las horas de conducción**. Esto supondría la **contratación de 570 nuevas personas extra en la conducción de Bizkaibus**, con respecto a la plantilla planteada en los anteproyectos publicados.

<b>COSTES ESTIMADOS PARA EL PRIMER AÑO DE LA CONCESIÓN (2027)</b>		
	<b>PLIEGOS ACTUALES [M€]</b>	<b>PROPUESTA DE LAB [M€]</b>
<b>Costes de inversión</b>	22,1	33,1
<b>Costes de operaciones</b>	167,8	251,7
<b>Coste personal de conducción</b>	95,0	142,5
<b>Coste personal de mantenimiento</b>	10,5	15,8
<b>Coste personal de estructura</b>	19,3	28,9
<b>Coste total de explotación</b>	198,3	297,4
<b>Compensación pública</b>	161,0	241,4

	<b>PLIEGOS ACTUALES</b>	<b>PROPUESTA DE LAB</b>	<b>DIFERENCIA</b>
<b>Horas conducción</b>	2.015.759	2.922.858	+45%
<b>Personal de conducción</b>	1.266	1.836	570

Considerando un incremento anual de costes del 3%, entre 2027 y 2037 la inversión pública acumulada sería de 3.092 M€. La diferencia entre los actuales pliegos y nuestra propuesta sería de **80 M€ extra durante el primer año y 1.031 M€ extra durante la década de la concesión.**

Este aumento de la inversión se debe comparar con **proyectos nocivos e innecesarios** de la Diputación Foral de Bizkaia: como los casi 600 M€ que costará la **construcción de la subfluvial de Lamiako**. Un proyecto que, además, aumentará el uso del vehículo privado y su impacto ecológico. Justamente para hacer innecesarios proyectos como este, planteamos **utilizar esa inversión en la mejora de los servicios de transporte público en Bizkaibus** y así garantizar el derecho a la movilidad sostenible.

**ALEGACIÓN 8:** : Destinar un presupuesto público un 50% superior al planteado en la nueva oferta de servicios, que permitiría aumentar un 45% las horas de conducción y en 570 el personal de conducción previsto. Desistir de la construcción de la subfluvial de Lamiako, la cual conllevaría un mayor uso del vehículo privado y un alto impacto ecológico, para cubrir la inversión pública necesaria para un servicio público eficiente y de calidad en Bizkaibus.

LAB SINDIKATUA

### 3. COMENTARIOS ESPECÍFICOS

#### 3.1. INCONSISTENCIA EN EL CALENDARIO Y EL MARCO TEMPORAL

Los anteproyectos se refieren en varias ocasiones a 2027 como el primer año del nuevo servicio de las concesionarias de Bizkaibus. Sin embargo, en la reunión mantenida el 24 de marzo de 2026 se presentó el siguiente cronograma:

- Q2 2026 Presentación y aprobación de los 6 anteproyectos
- Q2 2026 Exposición pública de los anteproyectos la semana del 13 de abril 2026
- Q2 2026 Un mes entero para presentar alegaciones a los anteproyectos
- Q3-Q4 2026 análisis y respuesta a las alegaciones
- Q3 2026 proceso participativo
- Q1 2027 modificación oferta de servicio
- Q1-Q3 2026 redacción pliegos de licitación
- Q4 2027 Licitación del Contrato del Nuevo Servicio: diciembre de 2027
- Q1 2028 presentación de ofertas
- Q2 2028 valoración de oferta y propuesta de resolución
- Q2 2028 adjudicación
- Q3-Q4 2028 plan de transición, toma de servicio de nuevos contratistas
- Q1-Q2 2029 inicio nuevo servicio

Eso implica que las estimaciones de demanda para el primer año de servicio se deben corresponder con inicios de 2029. Por tanto, **si el aumento de kilómetros, viajes y horas de conducción estimadas para 2027 ya son insuficientes, para 2029 todavía más.**

En segundo lugar, en los anteproyectos se habla de una concesión por un periodo de 10 años. Mientras que en la reunión mantenida el 24 de marzo de 2026 se afirmó que las concesiones se realizarán por un **periodo de 7 años.**

Estas inconsistencias deben ser resultas para poder valorar los proyectos correctamente.

**ALEGACIÓN 9:** Existe una inconsistencia en los calendarios y las necesidades planteadas que no permiten la correcta trazabilidad, con lo que es necesario que se aclaren todos los puntos indicados, así como la realización de unos cálculos realistas para el inicio del servicio en 2029.

### **3.2. LOS TIEMPOS DE MARCHA DEBEN ESTAR DEFINIDOS EN LOS ANTEPROYECTOS**

En la elaboración técnica de los anteproyectos se han establecido y calculado unos tiempos de marcha para cada una de las líneas de Bizkaibus y todos sus rutas. Sin embargo, en los documentos únicamente aparece el número total de horas de servicio comercial por línea.

Consideramos que los tiempos de marcha son una condición básica que afecta a la calidad del servicio y la calidad del trabajo. Por eso, es **la Diputación Foral de Bizkaia debe establecer los tiempos de marcha asociados a cada una de las rutas de cada línea de Bizkaibus**. Su publicación en los anteproyectos debe ser **condición de obligado cumplimiento para todas las empresas concesionarias**, que no podrán modificar los tiempos de marcha establecidos.

A partir de esos tiempos de marcha establecidos para cada ruta por la DFB se calcularán y establecerán los **tiempos de descanso** reconocidos en la legislación laboral y el convenio colectivo así como la cobertura de necesidades más básicas de la plantilla.

**ALEGACIÓN 10:** Definir de forma específica los tiempos de marcha necesarios para cada una de las rutas en todas las líneas del servicio.

### **3.3. ESTABLECER EL NÚMERO DE AUTOBUSES ASIGNADOS A CADA LINEA**

Los anteproyectos también deben **recoger el número de autobuses asignados a cada línea en aras de garantizar las expediciones**. Esta cifra debe quedar marcada previamente a la licitación y ser de **obligado cumplimiento** para todas las empresas concesionarias.

El número de autobuses asignado a cada línea es una condición básica que afecta a la calidad del servicio y la calidad del trabajo. Por ese motivo, no se puede dejar en manos de la gestión de empresas privadas que buscan ahorrar costes para maximizar su beneficio.

**ALEGACIÓN 11:** Establecer el número de autobuses mínimo a asignar por cada línea en la que se preste el servicio.

### **3.4. PROHIBIR SUBCONTRATACIONES Y GARANTIZAR EL MANTENIMIENTO DE PUESTOS**

**Las subcontrataciones deben quedar completamente prohibidas en la licitación.** Las empresas concesionarias deben tener prohibido subcontratar los trabajos de mantenimiento, conservación y limpieza.

Los anteproyectos y la licitación debe reflejar la **relación de puestos de trabajo asignados a cada categoría y sección operativa y no exclusivamente la garantía del número total de la plantilla.** Esta relación de puestos debe ser respetada por todas las empresas concesionarias. **Los puestos reflejados deben ser exclusivos para el servicio de Bizkaibus,** quedando excluida su dedicación a tareas vinculadas con otros servicios privados.

Es importante definir con claridad que son puestos estructurales los relacionados con funciones **recurrentes** que se integren en el normal funcionamiento del servicio.

Debe asegurarse el mantenimiento de los puestos de trabajo establecidos previamente para cada categoría y sección operativa. **Las empresas concesionarias deben tener prohibida la amortización de puestos de trabajo** ya que la práctica de amortización de puestos de trabajo supone un empeoramiento del servicio y de las condiciones laborales.

**ALEGACIÓN 12:** Prohibir expresamente que se realicen subcontrataciones y que se garanticen todos y cada uno de los puestos de trabajo existentes reflejando estos como estructurales e indicando expresamente el número de trabajadores o trabajadoras mínimo por cada categoría.

### **3.5. LAS FRECUENCIAS DEBEN GARANTIZAR QUE EL VIAJE EN AUTOPISTA O AUTOVÍA SE REALIZA SENTADO**

Bizkaibus, es el servicio de transporte interurbano de viajeros en Bizkaia y por tanto las **frecuencias del servicio y el número de autobuses** disponible en cada momento debe ser suficiente para **garantizar una capacidad suficiente para que durante los viajes en autopista todas las personas viajeras estén sentadas tal y como indica la normativa** La situación actual, en la que esto no se cumple, supone un **riesgo** para las personas viajeras, para las personas trabajadoras de Bizkaibus y para el resto de personas y vehículos de la carretera.

Las deficiencias existentes son de sobra conocidas, y el momento de corregir esta situación es ahora. Los nuevos pliegos no puede iniciar con un servicio de transporte público en el que **miles de personas realizan viajes en autopista de pie en los pasillos del autobús**. Esta carencia debe ser corregida con una ampliación significativa de frecuencias, autobuses y personal laboral.

**ALEGACIÓN 13:** Garantizar que todos los trayectos interurbanos en los que se viaje por autopista (o velocidad superior a los 80 km/h) se puedan hacer con la mayor seguridad, es decir, que todas las personas puedan viajar sentadas. Para esto es necesario establecer un sistema de refuerzos mediante el cual se garantice que toda persona que lo necesite vaya a tener un lugar en el autobús.

### **3.6. GARANTIZAR LA ACCESIBILIDAD**

El actual modelo de servicio no garantiza la accesibilidad a personas con movilidad reducida.

En la actualidad, los autobuses utilizados para la prestación del servicio disponen de dos huecos para personas usuarias de sillas de ruedas.

Si tenemos en cuenta el espacio dedicado a las sillas de ruedas para establecer el aforo de personas que viajan de pie, podría darse la situación de llenar el autobús y que en una para posterior tengan que acceder dos personas en sillas de ruedas. Ante esto, hay 2 escenarios posibles y los dos generan situaciones desagradables e innecesarias, que podrían llegar a suponer un riesgo para la persona trabajadora: que las personas en silla de ruedas tengan que quedarse

en tierra, o que otras personas tengan que bajarse del autobús para que estas accedan.

Del mismo modo, para el acceso al vehículo es necesario garantizar que las rampas eléctricas estén siempre en perfecto estado, al menos a la salida de las instalaciones de cocheras.

**ALEGACIÓN 14:** Descontar del aforo del vehículo el espacio reservado para personas usuarias de sillas de ruedas aún cuando estas no se encuentren en el vehículo.

**ALEGACIÓN 15:** Realización de inspecciones aleatorias de las rampas y sanciones a las empresas que saquen a circulación vehículos sin la rampa en funcionamiento .

### **3.7. LAS INSTALACIONES FIJAS DEBEN SER DE USO EXCLUSIVO PARA BIZKAIBUS**

Las empresas concesionarias deben utilizar las instalaciones fijas que se presenten para la concesión de Bizkaibus para **uso exclusivo de tareas de Bizkaibus**. Actualmente algunas de esas instalaciones, como talleres, son utilizados para otros servicios privados de las empresas concesionarias, que nada tienen que ver con Bizkaibus. A esto le acompaña la dedicación del personal contratado para la prestación de servicios de Bizkaibus para esas otras tareas en servicios privados. **Esta situación anómala y que entendemos que podría ser fraudulenta, va en detrimento del servicio y por ello debe prohibirse y corregirse** en la redacción de estos nuevos anteproyectos. El personal adscrito a la prestación del servicio Bizkaibus lo debe ser en exclusiva, así como las instalaciones.

Además, se debería garantizar de algún modo la disposición durante la jornada de trabajo de baños para el uso de los trabajadores y trabajadoras en todas y cada una de las cabeceras durante todo el horario que dure el servicio.

**ALEGACIÓN 16:** Garantizar que no accedan a las instalaciones de Aparkabisa vehículos de las concesionarias que no perenezcan al servicio de Bizkaibus

**ALEGACIÓN 17:** Garantizar que ni un solo empleado adscrito al servicio de Bizkaibus realice otras funciones para las empresas concesionarias, prestando servicio en exclusiva para el transporte público de viajeros.

### **3.8. GARANTIZAR QUE LAS TRABAJADORAS Y TRABAJADORES TENGAN A DISPOSICIÓN BAÑOS CUANDO LO NECESITEN.**

En la actualidad hay varias líneas en las que no se dispone de baños.

Los aseos son la piedra angular de la salud pública y juegan un papel fundamental en la protección del medio ambiente. El saneamiento y el agua potable son derechos humanos y el acceso a estos servicios es fundamental para la salud de las personas y para la integridad del medio ambiente.

Dejar a tantas personas sin un inodoro seguro es un riesgo para las personas trabajadoras de este sector y especialmente para las mujeres, que pagan el precio más alto en salud e inseguridad.

La falta de aseos entraña una serie de riesgos; mantener las ganas de ir al baño supone un gran riesgo para la seguridad de las plantillas y de los ciudadanos que hacen uso del transporte, ya que puede deteriorar la función cognitiva, lo que podría tener consecuencias negativas y de riesgo para el sector. De hecho, debido a estos riesgos, este derecho se recoge en el Real Decreto 486/1997, de 14 de abril, por el que se establecen las disposiciones mínimas de seguridad y salud en los centros de trabajo, en concreto en el ANEXO V, relativo a los servicios de higiene y locales de descanso, donde se especifica que en los centros de trabajo deben existir aseos cercanos a los puestos de trabajo y, cuando los trabajadores no realicen su trabajo en un centro de trabajo físico concreto, cuando su puesto de trabajo no sea fijo, la empresa deberá garantizarles el uso de aseos.

Por todo esto entendemos que debe garantizarse que existan baños a a disposición de las personas trabajadoras.

**ALEGACIÓN 18:** Garantizar la disposición durante todo el horario de servicios de baños para el uso exclusivo de los trabajadores y trabajadoras de Bizkaibus en todas y cada una de las cabeceras.

### **3.9. CREACIÓN DE UN EQUIPO DE VIGILANCIA DE CUMPLIMIENTO DE LOS PLIEGOS.**

En tanto no se proceda a la publicación del servicio, entendemos que es

responsabilidad de la Diputación Foral de Bizkaia una exhaustiva vigilancia a las empresas para garantizar que se cumple con todo lo establecido en los pliegos en aras de buscar la mejor gestión posible del dinero público y un servicio público de la mayor calidad.

En la actualidad la libertad de gestión por parte de las empresas es casi absoluta. Entendemos necesarias revisiones periódicas por parte de la DFB en las que se cercioren de que todo lo establecido en pliegos se cumpla escrupulosamente y se establezcan medidas para garantizar que así sea.

Dicho equipo debería reunirse al menos trimestralmente y en el dar voz a los sectores en los que más repercute la situación actual del servicio: personas usuarias y parte social.

**ALEGACIÓN 19:** Creación de un equipo de vigilancia del cumplimiento de los pliegos con reuniones periódicas a las que, previa solicitud, puedan acudir parte social y personas usuarias.