

**Rueda de Prensa**

**Servicio municipal de autobuses**

**Fecha:** 23 de noviembre de 2015.

**Hora:** 10:30h.

**Lugar:** Sala de Prensa del Ayuntamiento de Burgos.

**Interviniente:** Vicente Marañón

**1. Introducción**

El sistema de transporte urbano en autobús en la ciudad de Burgos ha mantenido una oferta crecientemente divergente con respecto a la demanda que pretende atender. Siendo el transporte público una herramienta fundamental para vertebrar la ciudad, facilitar la movilidad a las personas (especialmente las más desfavorecidas) y contribuir a reducir las emisiones en Ciudadanos consideramos que se deben poner en marcha acciones inmediatas.

**2. Hechos.**

* Caída prolongada y estructural del tráfico.
* Tasa de ocupación extremadamente baja.
* Incremento absurdo de la oferta a pesar de la contracción de la demanda.
* Líneas solapadas.
* Autobuses al límite de su vida operativa.
* Vehículos demasiado grandes.
* Frecuencias insuficientes y/o mal programadas.
* Anacronismo del modelo de “servicio”.
* Calidad mediocre de las paradas: Abiertas, inhóspitas y sin acceso al autobús desde la acera.
* Explotación mediocre de las plataformas publicitarias.
* Ausencia/desconocimiento de un plan económico financiero que haga viable el servicio.
* Ausencia de criterio para optar entre compra vs. *leasing/renting*.
* Ausencia de monitorización de la calidad del servicio percibida.
* Ausencia de mecanismos que adapten proactiva y reactivamente el servicio a la evolución de la demanda.



*Fuente: Servicio Municipalizado de Movilidad y Transportes.*

**3. Propuestas.**

La prioridad absoluta es dotar a la ciudad de un Plan de Movilidad. Sin embargo, asumiendo que esta herramienta puede tardar en ser una realidad, proponemos no demorar más la adopción de medidas concretas.

**Propuesta 1.**

Adaptar (no solo modernizar) la flota a la demanda real y previsible. Establecer un catálogo de necesidades, tanto cuantitativa como cualitativamente. La flota de autobuses deberá experimentar cambios sustanciales en los siguientes aspectos: Número de unidades, tamaño y calidad.



**Propuesta 2.**

Aumentar las frecuencias y reducir la capacidad de los vehículos. Desarrollo de la propuesta anterior. Con los datos actuales e históricos es evidente que se necesitan acciones de carácter estructural para invertir el enorme desajuste actual entre oferta y demanda que está comprometiendo la viabilidad económica del propio servicio.

**Propuesta 3.**

Establecer rutas y horarios flexibles. El servicio se debe adaptar a la demanda, no a la inversa. Este ejercicio debe asumirse tanto a lo largo del día, como según la época del año y la evolución interanual del tráfico. La forma de implementar esta propuesta implica la asunción de que este servicio es un **monopolio** y debería suponer la monitorización del servicio y la adopción de las medidas correspondientes de forma ágil.

**Propuesta 4.**

Reformar el sistema de paradas. Los autobuses no pueden convertirse en un obstáculo para las vías, como norma general deben construirse apartaderos para que cada parada no suponga la ralentización del resto del tráfico. Asimismo la maniobra sería más segura evitando que los pasajeros tengan que invadir la calzada para subir y bajar del autobús.

**Propuesta 5.**

Establecer un sistema integrado de transporte que conecte el alfoz con la ciudad. Si bien los alrededores de la ciudad no albergan grandes núcleos de población no es menos evidente que sus habitantes participan de la vida económica y social de la capital. Por ello, la accesibilidad e integración son factores esenciales para vertebrar la unidad urbana que integran Burgos y su alfoz. Establecer líneas de autobuses que conecten la periferia de la ciudad con la red urbana interna supone un paso decisivo en la vertebración de Burgos.

**Propuesta 6.**

Reformular la política tarifaria y de abonos. Incluso una “tarifa 0” sería poco atractiva si el servicio es deficiente. Una vez que la calidad e idoneidad del servicio hayan mejorado sensiblemente sería necesario acometer una revisión de las tarifas acercándolas a su coste real. Las medidas que atenúen el impacto de cualquier modificación tarifaria sobre colectivos concretos deberán ser consecuencia de ésta estrategia tarifaria.

**Propuesta 7.**

Reformular la aproximación a al flota de autobuses como plataforma publicitaria y de comunicación.



**Propuesta 8.**

Medir la calidad percibida por parte de los usuarios de forma sistemática y periódica. Conocer y analizar el perfil del usuario.

**Propuesta 9.**

Ser consecuente con la Propuesta 7 y adaptar el servicio a las conclusiones obtenidas.