

Propuesta 7: Medidas para la amortización del renting.

La incorporación de veintisiete autobuses mediante la fórmula de renting al Servicio ha sido un acontecimiento que afecta a la evolución del mismo. Ya hemos hablado de esta práctica en algún artículo, y seguiremos desentrañando las diferentes consecuencias que tiene.

En 2017, si nadie lo remedia, habrá que devolver veintisiete autobuses; el resto de la flota tendrá una media de edad cercana a los quince años. Prácticamente, el Servicio se queda sin flota. Este callejón sólo tiene dos salidas: elaborar un nuevo contrato de renting, que seguramente abarcaría a toda la flota, o privatizar completamente el servicio. Aún cabe una tercera vía, compuesta por distintas opciones, compatibles y complementarias entre sí.

Renegociación del contrato de renting.

El renting supone una gran rigidez al suponer un gasto fijo en lugar de dedicar presupuesto a compra de vehículos según la coyuntura económica, y limita las posibilidades de adaptar la flota a nuevas necesidades. Por tanto, se puede liberar parte de ese lastre.

Por un lado, se puede reducir el número de vehículos que la empresa disponga para el servicio. La empresa puede vender o explotar esos autobuses y además, se libra de parte de la carga de los gastos a los que está comprometida. Esto sobrecompensa los ingresos que dejarían de percibir, por lo que el Ayuntamiento estaría en condiciones de negociar a cambio una reducción de la cuota pagada por el alquiler. Así, reduciría gastos.

En el caso contrario, se puede renegociar el contrato para prorrogar la permanencia de alguno de esos vehículos en el servicio. Esto permitiría ganar tiempo para renovar la flota paulatinamente.

Puesta a punto de la flota municipal.

En las actuales circunstancias, no es posible pensar en dar de baja autobuses a la ligera. No ha habido nuevas incorporaciones. Además, los autobuses más antiguos son de piso bajo, y reúnen unas condiciones que los hacen totalmente aptos para continuar en el servicio. Teniendo en cuenta todo esto, hay que plantearse una profunda

puesta a punto de estos vehículos que permita prolongar su uso. Implicaría un gasto, pero a cambio mejora la fiabilidad y reduce el riesgo de averías.

Hay que pensar que mientras no se incorporen nuevos vehículos, no hay ningún autobús prescindible; de hecho, conforme la flota envejece, las averías son más frecuentes. Curiosamente, una actuación que supuso una reducción brutal de la edad media de la flota ha llevado a un envejecimiento progresivo, sin visos de remediarse.

Autobuses *low entry* y midibuses.

Otra posibilidad es adquirir autobuses ligeramente más asequibles que los habituales de doce metros de longitud y piso bajo continuo. Por ejemplo, hay líneas para las que resulta un exceso de oferta un autobús estándar. Lo eficiente sería disponer de autobuses de menor longitud, de menor precio de compra y con menor consumo de combustible.

También son mas baratos los autobuses *low entry*, es decir, de piso bajo hasta la mitad del vehículo, hasta la puerta central. La accesibilidad no tiene por qué ser menor que en los autobuses de piso bajo continuo, ya que, de hecho, los zócalos de asientos están a menor altura del suelo. Las personas con movilidad reducida podrán seguir utilizando el autobús sin problema, sólo que les será más oportuno abandonar el vehículo por la puerta central. Este tipo de autobuses son apropiados para trayectos que abandonan el casco urbano.

Los midibuses se podrían usar en líneas como la 25; serían útiles para los fines de semana, en que la demanda baja en buena parte de las líneas. Los *low entry* irían bien en líneas como la 8, la 14 o la 44, y una combinación de ambas posibilidades sería adecuada en las siguientes: 9, 16, 17, 21, 24, 26, 27.

Adquisición de autobuses de segunda mano.

Es una opción que seguramente no gustará a dirigentes políticos, aunque no sería la primera vez que una empresa inaugura unos autobuses de segunda mano. Curiosamente, habría que decir que las compras de segunda mano son más habituales cuando el transporte público se gestiona por concesión; más aún cuando la concesionaria pertenece a algún gran grupo empresarial.

Si se necesita disponer de vehículos que sustituyan a los alquilados y a algunos de los más antiguos de la flota, es necesario dejar a un lado prejuicios y optar por soluciones prácticas que nos saquen del callejón sin salida.

Bastantes empresas están dando ya de baja a sus primeros autobuses de piso bajo con rampa. Superado tan importante requisito, se puede adquirir aquello que sea más conveniente para las necesidades del servicio. Con una cantidad pequeña de dinero se puede conseguir autobuses que puedan ser utilizados de forma satisfactoria durante varios años.

Posiblemente, estas alternativas no puedan parecer muy apetecibles, pero son una forma eficiente de encontrar una salida al contrato del renting que no implique agravar los problemas que ha generado. En cualquier caso, son propuestas que redundarían en una organización más eficiente de la flota.