

El renting (2). El informe de la OCU.

Introducción. Las circunstancias del documento y su impacto en la prensa.

En 2006, al poco de la presentación de dos autobuses de gas natural comprimido, la OCU hizo público el informe *El examen de 2005. Autobuses urbanos de España*. En este informe se valoraron diversas cuestiones sobre la calidad del transporte urbano en treinta y dos ciudades. El dato que más destacó la prensa fue que Burgos era la segunda ciudad con la flota con mayor edad media, sólo superada por Albacete. Esta conclusión apareció incluso en medios de comunicación a nivel nacional.

En el ámbito local, también se informó de otras conclusiones sobre Burgos: una de las tarifas más económicas, flota mejor conservada y conducción más brusca y lenta.

Primer bloque: flota, tarifas y velocidad media.

El primer indicador que se detalla en este apartado es el de edad media de la flota y el porcentaje de la misma que se encuentra adaptado a personas de movilidad reducida.

De las veintiocho ciudades de las que se obtuvieron datos al respecto, las flotas con mayor edad media eran Albacete (13 años), Burgos (11), y Gerona, Santander y Sevilla (9).

Ciudad	Edad media (años)	Autobuses adaptados (%)
	(Ciudades con flotas más envejecidas)	
Albacete	13	100
Burgos	11	44
Gerona	9	36
Santander	9	49
Sevilla	9	53
	(Ciudades con las flotas menos adaptadas)	
Zaragoza	6	17
Ceuta	8	22
Valladolid	8	23
Lugo	7	30
Huelva	8	38
MEDIA	6,5	78

Como se puede apreciar, seis ciudades, de veintiocho, tenían un porcentaje de vehículos adaptados menor que Burgos. Por otro lado, cabría añadir que el porcentaje es ligeramente superior al 44 %, ya que el informe data de 2005 y no incluye los dos vehículos incorporados poco antes de presentarse el documento.

También puede comentarse que Alicante, Ceuta, Huelva y Valladolid no ofrecían el 100 % de la flota adaptada en ninguna de sus líneas.

Otro dato negativo es el de la velocidad media. Resultó ser la segunda más baja después de Ceuta.

Un aspecto positivo es el del precio. El segundo más barato en el caso de cincuenta viajes mensuales. En el resto de opciones (billete sencillo y noventa viajes al mes), no se encuentra entre los más económicos, pero se encuentra muy cerca.

Segundo bloque: paradas, puntualidad, conducción y vehículos.

En el informe había un segundo bloque de indicadores que se obtuvieron mediante viajes en autobús realizados por colaboradores de la OCU.

Comenzando por las paradas, Burgos obtuvo una valoración negativa. La estructura fue calificada como regular, y tanto la información como la conservación como mala.

(Se indica en la tabla cuántas ciudades obtuvieron la calificación en la respectiva categoría. Las celdas resaltadas corresponden a la puntuación que obtuvo Burgos. Lo mismo se aplica a la otra tabla).

	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
Estructura	3	11	4	2	1
Información	0	2	9	6	4
Conservación	0	8	10	2	1
TOTAL	0	2	9	8	2

En cuanto a la puntualidad, en el caso de Burgos fue regular. Tres ciudades obtuvieron calificación de muy buena; cinco de buena; seis, regular; cuatro como mala y tres como muy mala.

Respecto al vehículo, estos fueron los resultados:

	Muy bueno	Bueno	Regular	Malo	Muy malo
Carteles	2	2	8	6	3
Información sonora	3	3	8	3	4
Información visual	6	4	11	0	0
Conservación	1	8	8	3	1
Subida/bajada	6	3	3	5	4
Conducción	5	3	3	8	2
TOTAL	0	5	13	3	0

Precisamente, Albacete es la única ciudad cuya conservación de la flota fue valorada como “muy mala”, mientras que la de Burgos fue calificada como de “buena”.

Sólo tres ciudades obtuvieron como valoración de los vehículos la calificación de “malo”: Burgos, Sevilla y Gijón.

La calificación total (paradas, puntualidad y condiciones del viaje) fue:

- Solo Bilbao obtiene una calificación de “muy bueno”.
- Cuatro ciudades (San Sebastián, Valencia, Zaragoza y Alicante), obtuvieron calificación de “bueno”.
- Ocho ciudades (Orense, Barcelona, Gerona, Madrid, Murcia, Pamplona, Sevilla y Vigo) consiguieron la calificación de “regular”.
- El resto, otras ocho (Cáceres, Valladolid, **Burgos**, Gijón, Albacete, Málaga y Huelva), obtienen calificación de “malo”.

Conclusiones de los datos del informe para Burgos.

Así pues, Burgos recibió una calificación de malo debido no sólo a la edad de la flota, sino a cuestiones como la velocidad media, la conducción y el estado de las paradas. Todo ello influye en la misma medida en la calidad del servicio que la edad de la flota, y sin embargo, no supuso que se tomaran medidas inmediatas, ni mucho menos de la radicalidad del renting.

Tal y como hizo el concejal Arias, merece la pena destacar el uso del gas natural como combustible. De hecho, Burgos y Salamanca son las únicas ciudades españolas con menos de doscientos mil habitantes que han optado por esta alternativa.

Es destacable que el porcentaje de flota adaptada era de los menores, pero no era un dato tan llamativo como el de la edad, por lo que realmente no estamos hablando de una flota incompatible con un buen servicio.

No sabemos si este documento fue el desencadenante de la búsqueda de un sistema rápido para renovar la flota, que desembocó en una medida electoralista y onerosa para el ciudadano como fue el renting. En todo caso, sirvió de excusa para ello. Mas adelante, repasaremos las conclusiones de la OCU y su cumplimiento en estos tres años.