



REFLEXIONES SOBRE LA GRATUIDAD

Una nueva perspectiva para el
futuro del transporte público

EDICIÓN 2024

SUMARIO

INTRODUCCIÓN	4
OPINIÓN	6
CONTEXTO	8
HITOS	10
PERSPECTIVA	16
CLIENTES	16
PERSONAL	20
ECONÓMICA	24
FLOTA	26
CONCLUSIONES	30



El rumbo de la política de transporte público en toda Europa se está transformando. La pandemia –que trajo un cambio aparente en los patrones de trabajo– ha influido, al igual que la crisis del costo de vida por la prolongada guerra de Ucrania. Con anterioridad a estos acontecimientos, la necesidad ambiental de depender menos de los vehículos privados ya había comenzado a concentrar los debates y suposiciones de cómo nos deberíamos desplazar por las áreas metropolitanas del Viejo Continente.

En 2013, la capital de Estonia, Tallin, se convirtió en la ciudad más grande del mundo en introducir el transporte público gratuito. En Luxemburgo, sus 630.000 residentes, obtuvieron el mismo derecho en 2020. En Francia, el Observatorio de las Ciudades con Transporte Gratuito estima que medio centenar de pueblos y ciudades ofrecen ahora al menos algún acceso gratuito. En Alemania y Austria, las importantes ayudas públicas a los billetes introducidas durante la crisis del coste de vida parecen haber llegado para quedarse, similar al caso de España, donde especialmente Canarias y Baleares representan un caso particular.

Se podría convenir que una política de transporte público gratuito es un instrumento útil para acercarse a la narrativa del desarrollo sostenible y, puntualmente, para aminorar el incremento de costos de la vida a la ciudadanía. Sin embargo, al mismo tiempo, debemos entender (y conocemos de primera mano) que una implementación de la política de tarifa gratuita mal calibrada genera cicatrices en el sistema.



De hecho, la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) concluye, en un informe emitido en abril de 2021, que la gratuidad del transporte público, a diferencia de lo que puede presuponerse, no deriva en beneficios sociales. Además del negativo impacto en las cuentas de los operadores, puede generar problemas de falta de equidad y no está demostrado que suponga un cambio modal hacia el transporte público.

En la contraparte, el informe explica que la gratuidad ha tenido grandes implicaciones en el fortalecimiento de los servicios de transporte en aquellos lugares donde previamente había un apoyo laxo de las administraciones, al tiempo que se han multiplicado los fondos públicos para mejorar las infraestructuras destinadas al transporte en los lugares donde ha habido una planificación previa a la gratuidad. Y un dato más desde la perspectiva del usuario, se cita que en la ciudad belga de Hasselt (73.000 habitantes), un año después de suspender el programa de gratuidad, el operador observó que había retenido al 75% de los antiguos viajeros en días laborables y al 67% los fines de semana.

En febrero de 2022 el mundo miró con desconcierto hacia el este de Europa. Después de años de conflicto en la península de Crimea, Rusia plasmaba su ofensiva y avanzaba en la invasión de Ucrania. Esta guerra tuvo un fuerte impacto en los países de la zona euro, que no podían obviar la importante dependencia que tenían de Putin, especialmente en el terreno energético. En España, los problemas con las importaciones de cereal, el incremento de los precios de los fertilizantes y, sobre todo, el encarecimiento del precio de la luz elevaron la inflación hasta alcanzar su pico máximo del 10,8% en agosto de ese mismo año.

Frente a este escenario socioeconómico, el Gobierno de España lanzó una batería de medidas para frenar la pérdida de poder adquisitivo de los ciudadanos, que basculaba desde la rebaja al precio de los carburantes a la reducción de la fiscalidad en la factura de la luz, pasando por la eliminación de impuestos a determinados alimentos o los descuentos generalizados en el transporte público.

En Canarias, la negociación política profundizó en las medidas de bonificación a la movilidad ciudadana y trajo la gratuidad a los viajeros frecuentes del transporte público desde el 1 de enero de 2023. Esta medida fue implantada en las Islas al incorporar la Ley de Presupuestos Generales del Estado una ficha financiera de 81 millones de euros para subvencionar el 100% del precio del viaje.

Como se aprecia, lejos de estar planificada –como suele ocurrir con medidas de este calado–, la gratuidad del transporte público surgió como una respuesta política urgente a la escalada de precios derivada de la guerra de Ucrania. Desde su anuncio hasta su definitiva puesta en marcha, apenas trascurrieron seis semanas. Esta premura, sin opción para reorganizar recursos humanos y materiales, tomó de improviso a los operadores de transporte en Canarias, quienes tampoco tenían certezas sobre las dimensiones de la demanda de nuevos viajeros.



LA OPINIÓN

DE JOSÉ EDUARDO RAMÍREZ



Es indudable que la gratuidad del transporte público ha supuesto un gran impacto en la forma de desplazarse de la ciudadanía y ha sumado a muchísimas personas en nuestra ciudad a moverse en Guaguas Municipales. Los datos de aumento de viajeros desde la aplicación de esta medida son rotundos y en 2023 hemos registrado unas cifras de absoluto récord, llegando a los 50 millones de pasajeros.

Ahora bien, esta decisión fue tomada rápidamente y con escaso margen con respecto a la bonificación anterior del 50%, que ya había supuesto un abaratamiento de unas tarifas muy atractivas y populares y que, tras esta reducción, alcanzaron unos precios simbólicos.

Teniendo, por tanto, en cuenta que el aumento de la bonificación hasta el 100% no supone un ahorro significativo para el bolsillo del ciudadano, debemos valorar la idoneidad de aplicar esta medida sin dar apenas tiempo a las empresas de transporte público para adaptar sus plantillas y flotas a este desafío.

Guaguas Municipales, como siempre, y tras un gran esfuerzo por parte de sus trabajadores y trabajadoras, estuvo a la altura del reto. Sin embargo, los recursos económicos destinados a mantener esta medida siguen siendo a día de hoy insuficientes, provocando el tensionamiento de las operadoras y forzando a las propias empresas y a las administraciones locales e insulares a asumir de forma injusta parte del coste de la misma.



PRE-GRATUIDAD, BONIFICACIÓN.

Se aplica el descuento temporal del 50% en la tarifas de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

La compañía municipal, en seguimiento a la normativa para la bonificación de tarifas a los viajeros, reduce, al menos, hasta el 31 de diciembre de 2022 el precio a la mitad en toda la gama de títulos propios, a excepción del pago directo, bono-2, tarjeta turística Live y el servicio especial guagua amarilla.

Acciones estatales para la sostenibilidad Ayudas al transporte público

El Gobierno de Canarias ha anunciado un paquete de ayudas estatales para el transporte público que incluye un descuento del 50% en las tarifas de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

En Lanzarote no pagarán los trabajadores y en Fuerteventura los estudiantes.

La Palma sufragó el 100% en La Gomera y en El Hierro la mayoría de la población veje gratia

En las islas no operaban los autobuses municipales de transporte público. El BonoGuagua es el más utilizado por los usuarios de este modo de transporte y pasa a costar el 50% de su precio habitual. Para los usuarios de la tarjeta turística Live, el precio se reduce a la mitad. En Fuerteventura, los estudiantes no pagarán los bonos de transporte y en Lanzarote, los trabajadores no pagarán los bonos de transporte.

El Gobierno de Canarias ha anunciado un paquete de ayudas estatales para el transporte público que incluye un descuento del 50% en las tarifas de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

Viajes gratis, un premio para usuarios regulares

Transporte. Moverse en guagua puede ser gratuito a partir de mañana, con condiciones. Los pasajeros celebran el «ahorro» que supone

El Cabildo de Gran Canaria reduce el precio de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

El Cabildo de Gran Canaria reduce el precio de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

El Cabildo de Gran Canaria reduce el precio de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

1 DE SEPTIEMBRE DE 2022

GRATUIDAD.

Se activa durante enero y febrero de 2023 la gratuidad de los viajes con el BonoGuagua, también conocido como Bono10 o tarjeta LPA Movilidad, y todos sus títulos personalizados: Estudiante, Solidario, Familia numerosa especial y general, además de mantener sin costo el Bono Jubilado.

La promoción de los títulos de viajes propios de la compañía municipal de transporte, bajo ciertas condiciones de uso, complementa la gratuidad de los bonos dependientes de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria: Bono Residente, Wawa Joven y Bono Oro.

Durante enero y febrero de 2023, los viajes con BonoGuagua son gratuitos para los clientes siempre que se disponga de saldo positivo en la tarjeta. Ese sería el único requisito y no se permitiría viajar gratis con bonos que tengan saldo 0.

1 DE ENERO DE 2023

El recuento de viajes mínimos para las guaguas gratis se amplía a tres meses

El Cabildo de Gran Canaria baraja seguir al de Tenerife y que sean 30 trayectos en 90 días

El Gobierno insular mantendrá un control «riguroso» en los bonos

El Cabildo de Gran Canaria reduce el precio de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

El Cabildo de Gran Canaria reduce el precio de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

El transporte gratuito en guagua exigirá desde el de febrero un mínimo de 30 viajes por trimestre

El Gobierno de Canarias reduce el precio de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

El Gobierno de Canarias reduce el precio de los bonos de transporte más utilizados, en cumplimiento de los reales decretos ley 11 y 14 de 2022 y la orden ministerial del 15 de julio, junto al protocolo de coordinación firmado por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana y el Gobierno de Canarias, que refuerza las ayudas estatales al transporte público.

LOS BONOS PROPIOS RECUPERAN LAS CONDICIONES.

1 DE MARZO DE 2023

Desde el 1 de marzo, como se había anunciado, los bonos propios de Guaguas Municipales recuperan las condiciones previas a la gratuidad. El Ayuntamiento de Las Palmas de Gran Canaria bonifica el precio del BonoGuagua / Tarjeta LPA Movilidad al 50% de la tarifa oficial, por lo que cada viaje cuesta 0,42 euros.

De la misma manera, el Ayuntamiento sostiene con tarifas subvencionadas al 50% los títulos personalizados de Guaguas Municipales (Estudiante, Solidario, Familia numerosa especial y general), incluidos los compartidos con la operadora insular Global.

Las medidas de gratuidad benefician exclusivamente a los viajeros que utilicen los Bonos de transporte de la Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria (AUTGC): Bono Residente, Wawa Joven y Bono Oro, siempre que cumplan las condiciones establecidas. El resto de títulos y abonos existentes, que no habían sido bonificados previamente, mantienen sus precios.



PRÓRROGA DE LA GRATUIDAD.

1 DE ENERO DE 2024

El Consejo de Ministros aprobaba el 27 de diciembre de 2023, en su última reunión del año, la prórroga de la bonificación del 100% del transporte regular de viajeros en el Archipiélago. El Ministerio de Transportes destinaba 81 millones a las Islas para aplicar este descuento, que entraría en funcionamiento desde el 1 de enero.

Tras la eliminación de la exigencia de realizar un mínimo de 15 viajes al mes, la AUTGC reduce esa cifra a 30 trayectos cada tres meses, para los usuarios de Bono Residente, Wawa Joven y Bono Oro. Por tanto, se rebajaba a 10 el número de viajes mensuales y se ofrecía la posibilidad de realizarlos en un periodo de 90 días. Esta medida, una vez que las operadoras de transporte adaptaran sus canceladoras, se ponía efectivamente en marcha el 1 de febrero.

El Cabildo Insular anunciaba que 400.000 personas en Gran Canaria, la mitad de la población, después del primer año de la medida, ya tenían en su poder alguno de los tres títulos de viajes beneficiarios de la gratuidad: Bono Residente, Wawa Joven o Bono Oro.



VIAJEROS

ENE-22	2.482.698
FEB-22	2.634.245
MAR-22	2.974.820
ABR-22	2.763.939
MAY-22	3.015.321
JUN-22	2.884.089
JUL-22	2.722.807
AGO-22	2.651.175
SEPT-22	3.049.518
OCT-22	3.369.571
NOV-22	3.453.065
DIC-22	3.224.175
ENE-23	3.645.195
FEB-23	3.616.998
MAR-23	4.230.980
ABR-23	3.692.245
MAY-23	4.050.899
JUN-23	4.026.613
JUL-23	3.886.941
AGO-23	3.702.837
SEPT-23	4.117.671
OCT-23	4.419.179
NOV-23	4.476.109
DIC-23	4.110.275
ENE-24	4.616.199
FEB-24	4.569.697
MAR-24	4.411.414
ABR-24	4.812.789

35.225.423

ENERO - ABRIL 2023

15.185.418

2023 VS 2022

36%

47.975.942

ENERO - ABRIL 2024 VS 2023

21%

ENERO - ABRIL 2024

18.410.099

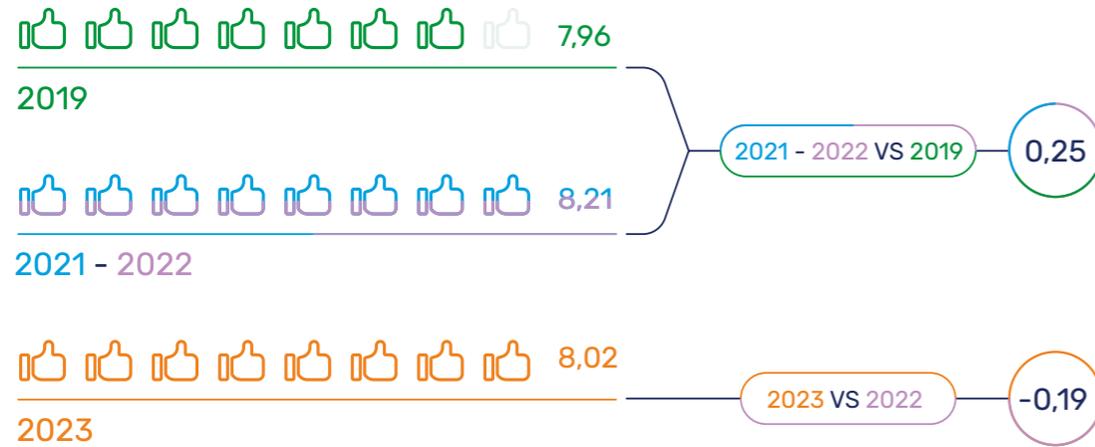


CLIENTES

Tras el anuncio de la gratuidad del transporte, la empresa municipal formuló un escenario de posibilidades, que quedó ampliamente superado. El efecto llamada, con un extraordinario crecimiento de la demanda por la bonificación de los viajes trajo diferentes consecuencias:

1 El sistema se convirtió en ineficiente porque los clientes realmente habituales del transporte público empezaron a disponer de un peor servicio debido a las altas tasas de ocupación. El índice de satisfacción se resintió: guaguas más llenas, horarios más difíciles de cumplir, disminución de la velocidad comercial. Hay problemas para absorber la demanda.

ÍNDICE DE SATISFACCIÓN DE CLIENTES



2 Hay viajes en transporte público que se han hecho a costa de evitar caminar dos o tres paradas. Si bien estos viajes siguen encuadrados en lo que se denomina movilidad sostenible, la comodidad que proporciona la guagua, sobre todo en tránsitos con cuestras –los más penosos-, ha modificado el comportamiento de personas que eran habituales peatones y se han visto incentivados por la gratuidad (y la oportunidad del paso de la guagua).

3 El acceso de más personas al sistema, muchas de ellas alejadas de la dinámica normal del transporte público, ha generado clientes con un grado mayor de exigencia y menos tolerancia, que pretenden condiciones similares en la guagua que en vehículos particulares, lo que se traduce en un mayor número de reclamaciones.

RECLAMACIONES

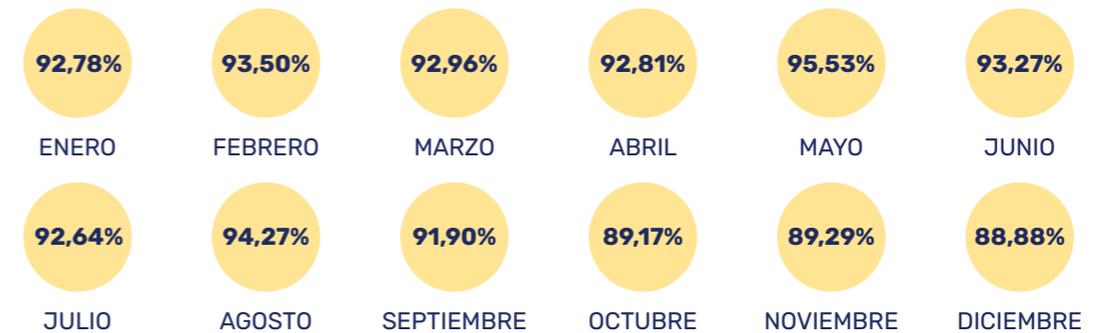


Desde la óptica de la operativa y la explotación, se establecen otros tres aspectos clave en los que focalizarse para analizar las implicaciones que tiene la gratuidad en el servicio para los clientes:

4 Velocidad comercial, que se define como la velocidad promedio de recorrido que se emplea para realizar una vuelta completa de una ruta, donde se incluyen todas las demoras y el tiempo de espera en las terminales.

A mayor número de viajeros, hay una caída de la velocidad comercial, pues el tiempo en paradas es mucho mayor y más prolongado. Hay dos factores directamente relacionados: el tiempo del viaje y las frecuencias.

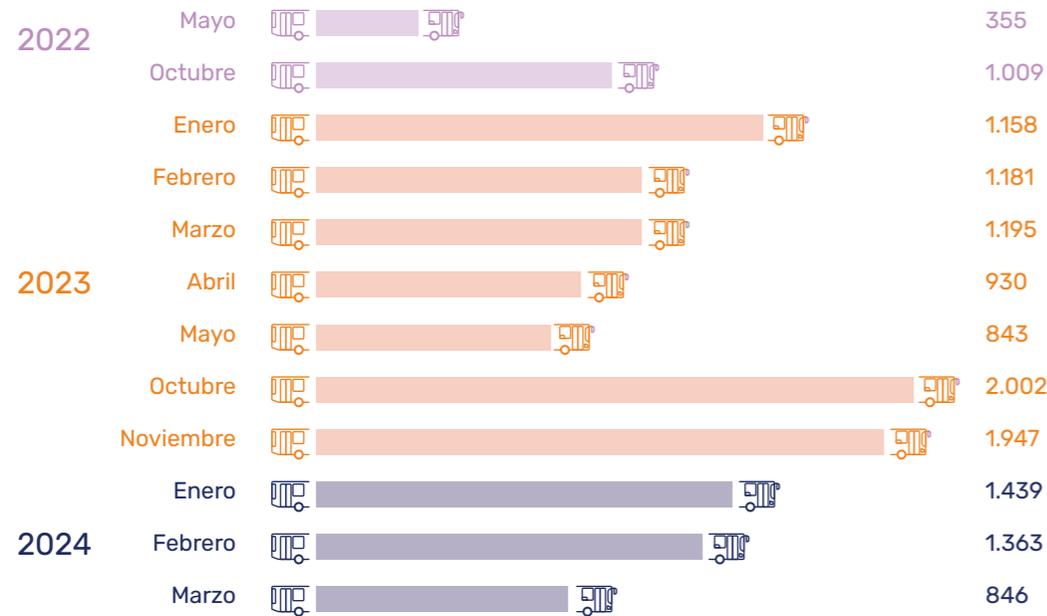
ÍNDICE GENERAL DE PUNTUALIDAD 2023



5 Capacidad del vehículo. Cada línea, según sus características, tiene asignados una tipología de guaguas con diferentes aforos.

Hay un mal común en los trayectos urbanos, los clientes tienden a ocupar la parte delantera del vehículo –aun más en articulados de 18 o 21 metros-, generando un cuello de botella que dificulta que se optimice la capacidad total del vehículo. Desde fuera y especialmente en horas punta, el viajero observa que aún hay hueco en la guagua en la parte trasera, mientras que la percepción en el interior es diferente. El conductor, en estos casos, vela por la seguridad y decreta el “completo”, por lo que impide el acceso a nuevos clientes.

COMPLETOS



6 Límite de viajes. A lo largo del periodo de la gratuidad, se han establecido diferentes metodologías para medir el grado de lo que se considera un viajero regular del transporte público, que es quien tiene derecho al 100% de la bonificación. En 2023, se normativizó que para considerarse un viajero frecuente se debía realizar 15 viajes en 30 días. En 2024, se cambió ese baremo y se expandió a 30 viajes en 90 días.

El cambio de norma intentó evitar los viajes ociosos de los clientes, que sorteaban con artificios los requisitos para disponer de un nuevo periodo gratuito. A pesar del cambio de las condiciones, la visión sobre la incidencia de viajes ociosos no ha variado demasiado en este tiempo porque, de una u otra manera, siguen detectando viajeros que utilizan los resquicios de la norma para prorrogar su prestación.

Seguridad. En evidente correlación con el uso masivo del transporte público se encuentran las cuestiones relativas a la seguridad y prevención. La lógica, sin más comprobación, habla de una relación directamente proporcional entre el aumento de clientes y de incidencias en el servicio.

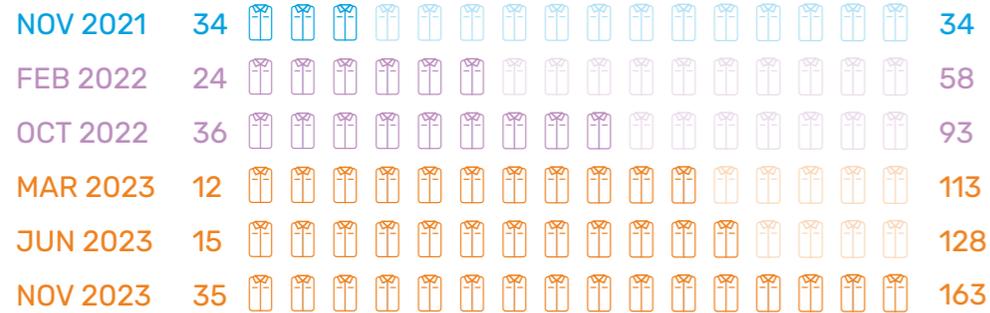
Es cierto, las incidencias se han elevado en números absolutos, como era de esperar, pero se han mantenido en márgenes estables en términos relativos. Frente a este nuevo escenario, Guaguas Municipales ha trazado un plan para tratar de ser más quirúrgicos e innovadores durante este periodo:

- Realizó un análisis detallado, desde el punto de vista de las infraestructuras, de qué soluciones se podrían implementar en aquellos lugares donde hay una mayor incidencia.
- La implantación de cámaras y equipos de grabación de vídeo a bordo en la flota de vehículos ha permitido una mayor precisión en el esclarecimiento de incidencias, incluso se ha utilizado para desenmascarar a personas que trataban de buscar un beneficio ilegítimo.
- Se hace un exhaustivo análisis de los porqués en cada incidencia para buscar conclusiones comunes. Estos datos se cruzan y comparan con otras empresas del sector del transporte de viajeros para aplicar soluciones compartidas.

P E R S O N A L

Para atender la creciente demanda de viajeros, la empresa municipal aceleró la contratación de 72 conductores durante 2023, por lo que agotó en noviembre de ese año la bolsa de empleo de 173 profesionales, generada dos años antes y que estaba concebida para cubrir los puestos vacantes –a cuenta de bajas laborales y jubilaciones- hasta finales de 2025.

INCORPORACIÓN DE CONDUCTORES



*Por diferentes motivos, diez personas seleccionadas de la bolsa de empleo no se incorporaron.

Por ello, a inicios de 2024, abrió un nuevo proceso de selección de personal, que registró a 1.079 aspirantes provisionales para designar a los 350 conductores que formarían parte de la bolsa de empleo de la empresa de transporte. La compañía preveía incorporar a 83 conductores de esta selección para su plantilla, aunque el proceso –cuando ya estaba en curso- se vio interrumpido por una demanda judicial.

Dada la situación, objetivada por el aumento de viajeros, que supuso cerrar 2023 con cerca de 50 millones de viajeros, lo que representó un incremento del 36% con respecto a 2022, la empresa pública inició una nueva convocatoria extraordinaria y urgente para disponer de una lista de empleo (compuesta por 200 profesionales) con la meta de cubrir las necesidades temporales de conductores para 2024 y 2025.

Con más de 180 nuevos contratos de trabajo, desde noviembre de 2021, Guaguas Municipales se ha convertido en un importante motor de creación de empleo estable y de calidad en Las Palmas de Gran Canaria, pues a la incorporación de profesionales para la carretera –para suplir bajas laborales y jubilaciones- también se le ha sumado la contratación de electromecánicos para potenciar el departamento de taller y personal técnico para el área administrativa y de dirección.

GRÁFICO DE PERSONAL DE LOS DIFERENTES DEPARTAMENTOS



Como si de una tormenta perfecta se tratara, a la potente demanda, se le ha sumado los problemas de disponibilidad de conductores para el servicio, fundamentalmente debido a dos circunstancias: el aumento de las ausencias por incapacidad temporal y los permisos de diferente índole, que permite la normativa laboral. Estas dos circunstancias condicionantes, que no son nuevas en la compañía, se agravan por el contexto actual y de ahí la contratación intensiva de personal, que se ve mediatizado por una legislación que aporta pocas mejoras para neutralizar los inconvenientes generados por el absentismo laboral.

El absentismo laboral, que se conceptualiza como el número de horas anuales por enfermedad o accidente derivado de contingencias comunes y de contingencias profesionales, registró durante 2023 una subida de un 6% con respecto al año anterior, situándose en más de un 14%, siguiendo la tendencia alcista generalizada y a pesar de la reducción de horas de absentismo por contingencias profesionales.

Esta situación, apremiada por el tensionamiento del servicio, que puede derivar en un mayor grado de riesgos psicosociales para los empleados, avala la implantación del servicio de acompañamiento médico, que permita a la compañía municipal una disminución de las ausencias por contingencias comunes mediante la consecución de un entorno laboral saludable que mejore el bienestar de los trabajadores y de la empresa, a través de un modelo integral de promoción de la salud y la gestión de las ausencias.

Absentismo por Incapacidad Temporal	2021	2022	2023	Δ 2023-2022	%Δ 2023-2022
Horas por contingencias comunes	133.928,57	120.550,00	145.370,00	24.820,00	20,59%
Horas por contingencias profesionales	23.426,79	26.290,00	16.460,00	-9.830,00	-37,39%
Horas totales	157.355,36	146.840,00	161.830,00	14.990,00	10,21%
Tasa de absentismo total (Horas de Ausencia por Incapacidad Temporal / Horas teóricas de trabajo)	14,20	13,74	14,56	0,82	6,04%

E C O N Ó M I C A

La llegada de la gratuidad ha enfatizado el análisis financiero de la compañía, al tiempo que ha elevado los requerimientos de información por parte de las Administraciones Públicas para la evaluación del impacto de las medidas y la justificación de las subvenciones.

Relevancia de los trabajos de análisis financiero. La elaboración de estimaciones económicas a futuro se ha vuelto más compleja por la incertidumbre respecto a los cambios de políticas, las subvenciones... Hay que tener en cuenta que las aportaciones públicas para Guaguas se fijan en el presupuesto de las AAPP del próximo ejercicio y, si bien es posible hacer cambios en las aportaciones durante el año en curso, lo normal es que se mantengan según el presupuesto.

Y resulta obvio que fijar unas aportaciones adecuadas es imposible sin conocer el escenario tarifario con el correspondiente impacto en los ingresos de viajeros y, por ende, en las subvenciones tarifarias, así como el impacto en la cantidad de viajeros y la consecuente adecuación de la oferta con un incremento de costes a cubrir muy relevante.

Para 2025 tenemos dibujados varios escenarios de presupuesto, porque no disponemos de certezas sobre la continuidad de la política de gratuidad en el transporte público. La incertidumbre económica generada nos hace trabajar aún más duro para garantizar el equilibrio económico de la sociedad.

Impacto Financiero. En el plano de la gestión económica esta política de gratuidad ha tenido impactos de diferente naturaleza:

1 El impacto negativo de la incertidumbre sobre las políticas a implantar a corto plazo nos resta capacidad de tomar las mejores decisiones económicas en cada escenario en el momento adecuado. Gracias a un trabajo de análisis constante y gestión pensando en varios escenarios hemos podido maniobrar según se iban confirmando las políticas pero siempre con una capacidad limitada.

2 El impacto negativo en la operativa. La decisión de aplicar esta política a unos pocos días de empezar el año 2023 nos imposibilitó adecuar nuestros recursos a la demanda, no solo durante los primeros días o meses sino durante un largo periodo hasta poder adecuar nuestra estructura cumpliendo con las normativas que nos regulan. Este aspecto operativo tiene también un impacto económico como puede ser la pérdida de ingresos por no poder atender toda la demanda o el incremento de gastos por horas extras o reparaciones urgentes de flota.

3 El impacto económico directo en la Cuenta de Resultados por pérdida de ingresos acompañada de un incremento de gastos. La pérdida de ingresos se origina debido a que la gran mayoría de usuarios viaje gratuitamente mientras las aportaciones públicas destinadas a financiar esta política no se incrementaron, si bien lo hicieron considerablemente, lo suficiente en términos relativos.

Transportar más de 10 millones de viajeros adicionales generó, como no podría ser de otra manera, un aumento significativo de costes para atender los servicios con su correspondiente ampliación de horas trabajadas de los conductores, una mayor cantidad de reparaciones en talleres (uso más intensivo y mayor urgencia de disponibilidad de flota), el consumo de gasoil, un encarecimiento de los seguros de la flota por mayor actividad y exposición a siniestros, los servicios de limpieza... En definitiva un alza generalizado de todos los costes dependientes de la oferta creciente antepuestos a un incremento de ingresos insuficiente en términos relativos.

F L O T A

Guaguas Municipales tomó una decisión estratégica cuando las cifras de demanda de viajeros habían roto todas las expectativas en los primeros meses de la gratuidad y cualquier recurso inyectado al sistema ya parecía insuficiente. El objetivo fundamental era optimizar cada viaje, más aún en las líneas troncales, para prestar el mejor servicio posible de transporte a los residentes y visitantes de la ciudad.

La apuesta por las guaguas de 21 metros llegó como consecuencia del extenso conocimiento de los técnicos de la compañía sobre el mercado de los diferentes vehículos industriales existentes y las posibilidades que podían ofrecer cada uno de ellos para cubrir las necesidades. Había pocas referencias en España sobre el uso de unidades de estas dimensiones –por encima de los 20 metros- pero, tras un detallado estudio, se observó como una posibilidad factible para nuestra flota y su empleo en los trayectos más importantes –por cifra de clientes- de la red de líneas.

En febrero de 2024, tras el correspondiente proceso licitador, la empresa municipal pudo adquirir estos vehículos con una inversión final de más de seis millones de euros. La compañía incorporaba a su flota los vehículos de una sola articulación más largos de Europa, con capacidad para transportar a 175 viajeros. La llegada de diez nuevos vehículos articulados, de la marca Mercedes-Benz CapaCity L, de 21 metros de longitud, elevaba la productividad de las líneas de mayor afluencia.

Antes de la llegada a cocheras de estos vehículos de alta capacidad, en noviembre de 2023, la empresa municipal de transporte ya pudo reforzar su flota con una nueva remesa de guaguas articuladas para hacer frente al nuevo contexto.

La adquisición de 15 nuevas unidades de 18 metros, destinadas a las líneas de mayor afluencia de viajeros, aliviaba en parte el sistema de asignación de vehículos. El esfuerzo inversor, próximo a los seis millones de euros (5.848.500, lo que suponía 389.900 euros por unidad), reforzaba la apuesta por optimizar la productividad de la flota, al tiempo que ofrecía respuesta eficaces al público.

ADQUISICIÓN DE VEHÍCULOS DURANTE LA GRATUIDAD

NOV 2023
15 vehículos de 18 metros

FEB 2024
10 vehículos de 21 metros

ABR 2024
4 vehículos eléctricos de 12 metros

AGO 2024
12 vehículos de 12 metros

SEP 2024
Un vehículo pila de hidrógeno de 12 metros


Gestación larga. El proceso de construcción de una guagua es casi artesanal, por lo que los tiempos en la cadena de montaje se extienden mucho más que un turismo tradicional. Por lo general, las marcas de vehículos industriales no disponen de unidades en "stock" sino que cada fabricante, cuando llega el pedido, una vez formalizado todos los trámites y licitaciones, comienza la gestación de la unidad que, en la mayoría de las ocasiones, se dilata más de un año.

Durante este periodo, con la guerra de Ucrania aún latente, se han producido importantes afecciones de materiales, como el acero, que son utilizados para la construcción de necesarios elementos de la guagua, lo que han afectado directamente al precio, además de presentar carestía y tardanza en su aprovisionamiento.

Así mismo, la ola inflacionaria, con el consecuente encarecimiento de los materiales, desembocó en un extraordinario aumento del número de licitaciones desiertas en todos los sectores de la economía, en general, y en los operadores de transporte de viajeros por carretera, en particular, lo que afectó de lleno a Guaguas Municipales. Como se ha mencionado, los precios de los materiales se dispararon, por lo que los contratos públicos han debido de actualizarse para encontrar empresas interesadas y con capacidad para pujar. Ese trámite administrativo ha generado aún más dilación en la llegada de nuevas unidades a la flota, lo que impacta directamente en la edad media de los vehículos y su necesidad de pasar por los talleres.

Mantenimiento. En un contexto de exigencia a causa de la alta demanda de vehículos disponibles, el equipo de talleres ha debido realizar ajustes e incrementar el mantenimiento y controles de las unidades para sostener el porcentaje de inmovilizado en valores reducidos.

Si bien es cierto que las guaguas planificadas para el servicio no han variado de manera sustancial -en número-, sí lo ha hecho su intensidad de uso porque los vehículos han maximizado sus rendimientos, lo que ha repercutido en un mayor desgaste de los elementos mecánicos.

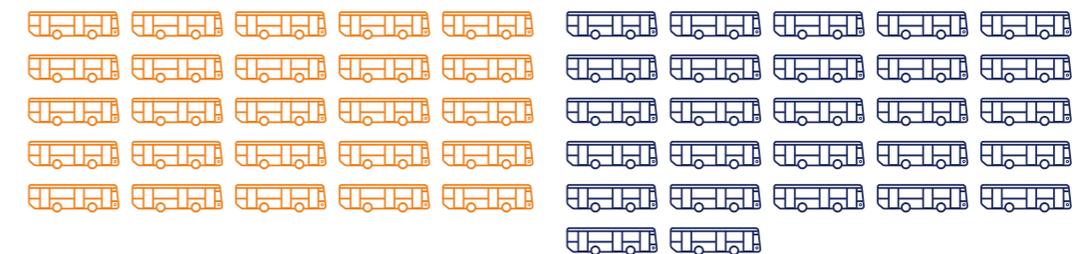
La gratuidad, en cierta manera, ha acelerado los procesos de transformación que se están llevando a cabo en los talleres de Guaguas Municipales. Esta nueva dinámica transita en diferentes vertientes, entre ellas:

- Tendencia a un sistema híbrido, con preponderancia de reparaciones en el taller propio en contraste con los talleres externos
- Mantenimiento preventivo, que busca anticipar y prevenir posibles averías.
- Sistemas predictivos y digitalización del taller, nuevas herramientas adquiridas a través de los denominados fondos europeos Next Generation.
- Reorganización del organigrama, con la designación de nuevos responsables.

Con el conocimiento y convencimiento de que una avería tiene un impacto importante en el funcionamiento del servicio de transporte, Guaguas Municipales ha prorrogado durante este periodo la vida útil de vehículos destinados a darse de baja en la última etapa, como es el caso de doce unidades de la marca Scania o tres Volvo, que superaban con suficiencia su ciclo vital.

FLOTA DE VEHÍCULOS

MARZO 2023 — 253 MARZO 2024 — 274



FIDELIZACIÓN

Con la gratuidad se ha abierto una ventana de oportunidades para que nuevos públicos prueben el servicio de Guaguas Municipales. A través de diferentes canales, cada vez nos llegan más comentarios de ciudadanos que aparcan su coche particular y, llamados por el efecto de la gratuidad, realizan sus trayectos en transporte público colectivo. En la hipótesis de la finalización de la política de gratuidad, un grupo importante de estos nuevos clientes podrían permanecer en el sistema porque ya han probado sus ventajas.

EFEECTO ARRASTRE

Podemos convenir que una importante proporción de clientes que han decidido adquirir los bonos de la Autoridad Única de Transporte (Wawa Joven, Bono Residente y Bono Oro), que dan opción a la gratuidad, lo han hecho llamados por los grandes descuentos que disponen en los viajes interurbanos con la operadora Global. Este efecto posiblemente ha multiplicado su uso para los trayectos urbanos en Guaguas Municipales.

COSTE PARA EL SISTEMA

El servicio gratuito para los clientes tiene un coste efectivo para las operadoras, que reciben financiación para el mantenimiento del sistema a través de las diferentes Administraciones Públicas. Previo a la política de bonificaciones y gratuidad, las tarifas pagadas por los viajeros aportaban menos de la mitad de los costos de funcionamiento de la red de transporte, ya que en mayor proporción estaba subvencionada por las AAPP. Este copago permitía disponer de recursos adicionales para realizar inversiones que mejoraran el servicio.

RECURSOS NECESARIOS

Es evidente que la política tarifaria ha cumplido los objetivos de promocionar el transporte público y aliviar la economía de las familias que han hecho uso de los bonos gratuitos –aunque haya que madurar si es realmente ecuánime-. Sin embargo, la alta ocupación de las guaguas sin una ampliación adecuada de recursos, tanto humanos como materiales, dificulta el mantenimiento de altos niveles de calidad como pueden ser la frecuencia, la puntualidad, la velocidad comercial o el confort de los usuarios.

MENOS AUTONOMÍA ECONÓMICA

Hay una mayor dependencia de las subvenciones de las Administraciones Públicas, que gestionan la política de gratuidad, en detrimento de los ingresos propios provenientes del copago de diferentes títulos de viajes, que generaban un mayor grado de autonomía a la empresa, lo que puede generar incertidumbre en tesorería.

SIN FLEXIBILIDAD

A pesar de las circunstancias especiales en las que se implantó la gratuidad, con mínimos márgenes de respuesta, los operadores públicos como Guaguas Municipales no hemos dispuesto de modelos y herramientas flexibles para la contratación de personal y compra de guaguas al objeto de ofrecer respuestas rápidas a los desafíos que nos presentan nuestros clientes en este contexto.

CULTIVAR UNA NUEVA ACTITUD

La experiencia de este tiempo de gratuidad ha puesto de relieve la capacidad de adaptación de toda la organización. Ingredientes como la flexibilidad y el talento son necesarios para cambiar de rumbo cuando las circunstancias lo requieren y, ciertamente, nos ha costado navegar en este ambiente porque nos hemos enfrentado a contextos inéditos y de alta presión. Hemos comprobado que necesitamos cultivar una nueva actitud ante este tipo de desafíos: ser creativos, innovadores y, a la vez, capaces de afrontar rápidamente los cambios, la tecnología y los requerimientos del cliente.



GUAGUAS

PARA TODO. PARA TODOS.

www.guaguas.com