

### Diseño de una nueva red

La filosofía de la propuesta de nueva red se basa en tres principios: simplificar, reordenar y mejorar el servicio. Simplificar, eliminando líneas que coincidan con otras más rápidas y frecuentes; reordenar, aprovechando los corredores de modo que pasen pocas líneas pero muy a menudo; y mejorar el servicio con más velocidad comercial al reducir la saturación.

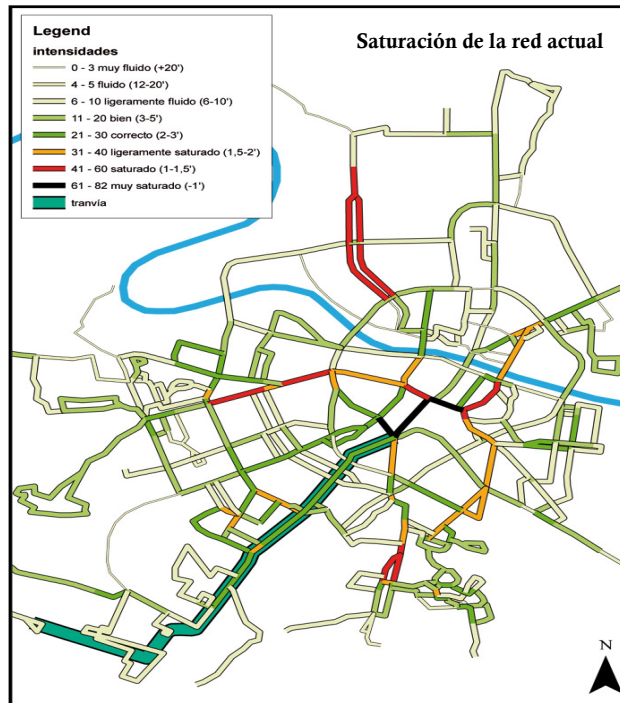
Con menos líneas es más fácil entender el conjunto del servicio como una red global, similar a un servicio de metro, ya que cada línea realiza un itinerario con pocos solapamientos y diversas paradas de intercambio con otras líneas.

Con los recursos actuales y una ligera mejora de la velocidad comercial, se podría explotar la red con frecuencias entre 3 y 6 minutos en las líneas del casco urbano y en las más periféricas cada 10 minutos.

### Integración tarifaria

Para que la integración tarifaria sea completa es necesario unificar todos los títulos de transporte creando un único sistema de integración tarifaria que incluya todos los modos y operadores de transporte público de autobuses y ferroviarios para toda la área metropolitana de Zaragoza, incluyendo Cercanías Renfe. Es decir integrar en un mismo sistema toda la red de transporte público que facilite el intercambio sin penalización económica, y homogenice las tarifas haciéndolas más económicas.

CCOO y Ecodes harán llegar estas propuestas al Ayuntamiento de Zaragoza y a la Diputación General de Aragón para que sean tomadas en consideración.



# Diagnosis de la red actual de transporte urbano de Zaragoza y propuestas de mejora

septiembre 2011



Elaborado por:



La concesión de la contrata de autobuses urbanos de Zaragoza finaliza el próximo año y en ese momento será necesario revisar en profundidad tanto las características de la contrata como la propia red de transporte.

La concesión actual fija que el coste del servicio está íntegramente relacionado con la suma de kilómetros que realicen los vehículos a lo largo del año. Este modelo de explotación ha resultado caduco y negativo para la ciudad, ya que no existe ningún incentivo económico para el concesionario que le estimule a emprender medidas de mejora de la calidad que no estén recogidas en el contrato de la prestación del servicio pues, el operador se limita a cubrir los costes asegurándole un beneficio por el volumen de la facturación.

Si queremos que el transporte público sea eficaz y viable, debemos potenciarlo y centrar sus mejoras en una estimulante oferta y en tres vertientes de la integración: la tarifaria, la del servicio y la informativa.

CCOO y la Fundación Ecología y Desarrollo han encargado un exhaustivo estudio sobre el transporte urbano de Zaragoza donde tras un profundo análisis de la situación actual se plantean una serie de propuestas y buenas prácticas que deberían aplicarse y ser recogidas en el pliego de condiciones del futuro concurso del transporte

Para acceder al estudio completo visita:

[www.aragon.ccoo.es](http://www.aragon.ccoo.es) [www.fsc.ccoo.es/aragon](http://www.fsc.ccoo.es/aragon)  
[www.tuzsa.org](http://www.tuzsa.org)



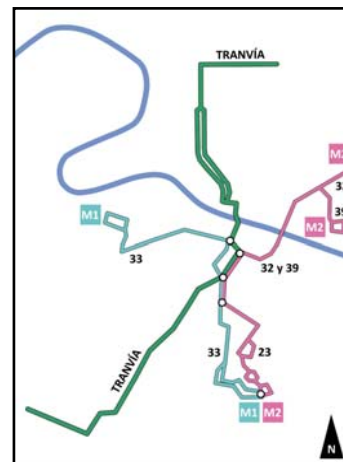
### Régimen concesional

El actual sistema de concesión está basado en la concesión a una empresa que explota el servicio bajo los criterios fijados por el Ayuntamiento. El operador cubre los costes del servicio y se le asegura un beneficio por los costes de facturación. Lógicamente a “mayor volumen de negocio más ingresos”, lo que implica una pérdida del control directo en la calidad del servicio por parte de la administración concesionaria.

Pero existen otras alternativas posibles a tener en cuenta:

- La *gestión directa mediante la remunicipalización*, siendo prestado el servicio por el Ayuntamiento, bien directamente o por medio de una entidad de derecho público o sociedad pública.
- *Empresa mixta* con participación tanto municipal como de empresas privadas.
- *Sistema de gestión interesada* cediendo la explotación a una empresa privada, pero estableciendo mecanismos correctos de control y seguimiento de los compromisos de la empresa.

Sea cual sea el modelo elegido debería tenerse en cuenta la subrogación de los trabajadores y trabajadoras actuales.



Propuesta de fusión de líneas con máxima demanda, con leves modificaciones de recorrido para evitar solapamientos, reconvirtiéndolas en líneas Metro-bus

Línea	Viajero	Línea	Viajeros	Línea	Viajeros			
1	33	9.070.939	14	21	4.619.516	27	25	963.456
2	23	9.052.635	15	Ci2	2.931.654	28	141	889.991
3	24	8.206.842	16	Ci1	2.797.285	29	41	763.136
4	42	6.511.487	17	31	2.514.791	30	28	723.399
5	40	6.314.951	18	53	2.480.396	31	C2	455.972
6	32	6.190.060	19	36	2.334.344	32	43	451.306
7	30	6.188.401	20	29	2.371.475	33	C4	433.397
8	34	6.815.710	21	52	2.052.684	34	C1	382.121
9	22	6.684.048	22	51	1.901.447	35	27	192.176
10	35	5.185.668	23	44	1.892.232	36	C5	11.312
11	38	4.991.390	24	C3	1.588.636	37	C7	4.563
12	39	4.947.233	25	45	1.498.063			
13	20	4.944.640	26	50	972.516			

### Propuestas para mejorar el transporte urbano

- El acceso y salida de los vehículos por todas sus puertas simultáneamente.
- Máquinas expendedoras de billetes a bordo del autobús y puntos de parada.
- Carriles bus en todos los recorridos
- Ajustar los ciclos semafóricos dando prioridad al paso de los autobuses.
- Las operaciones de aproximación, salida y la carga y descarga de los viajeros deben realizarse en un espacio libre de obstáculos.
- Instalación de plataformas de acceso.
- Mejorar la información al usuario tanto en las paradas como “antes de salir de casa”. En líneas con frecuencias superiores a los diez minutos detallar la hora exacta de paso.
- Renovación de la flota de autobuses urbanos con vehículos propulsados por gas natural, híbridos o eléctricos.
- Accesibilidad a todos los usuarios especialmente para quienes tienen movilidad reducida.
- Implantación de autobuses con horarios, rutas y lugares de paradas adaptados a las necesidades laborales.