

del 40% de las emisiones de gas carbónico responsables del cambio climático, además de otros agentes (Nox y micropartículas, en particular) cuyo impacto es preocupante para la salud de los habitantes de las ciudades (...) algunos estudios han calculado que el coste para la colectividad asciende a un 1,7% del PIB. Desde el punto de vista de la seguridad, uno de cada dos accidentes mortales se produce en un contexto urbano, siendo los primeros afectados los peatones, los ciclistas y motoristas.

(...) El problema principal que las autoridades tendrán que resolver, antes de lo previsto, es el de control del tráfico, y especialmente, el del lugar que ha de ocupar el coche particular en las grandes aglomeraciones. Cualquiera que sea el punto de vista (contaminación, congestión, falta de infraestructura), nuestras sociedades se dirigen hacia una limitación de su presencia. La alternativa es fomentar la fabricación de vehículos limpios y desarrollar el transporte público".

TERCERO: El transporte público debe alcanzar niveles de comodidad, calidad y rapidez que satisfagan las expectativas de los ciudadanos.

Es por ello que una de las prioridades del Gobierno de la Ciudad Autónoma es prestar un servicio de transporte público en autobús que ofrezca el máximo atractivo y calidad, de manera que dentro de los parámetros de economía de la explotación se consiga una contribución a la mejora de la calidad medioambiental, atmosférica y acústica, con el objeto de preservar los barrios, los espacios públicos y el patrimonio histórico, dentro de lo que se ha denominado "desarrollo sostenible".

CUARTO: Para el cumplimiento de estos objetivos es necesario modernizar y adecuar la flota de autobuses con los que cuenta la Sociedad Cooperativa concesionaria del servicio público. Actualmente el parque automovilístico de autobuses cuenta con una edad media de 12,43 años, siendo la mayoría de ellos de edad superior a 11 años a excepción sólo de 3 autobuses.

Si bien es cierto que en todos los contratos de gestión de servicios públicos, y en especial en la concesión administrativa, el empresario debe gestionar el servicio a su riesgo y ventura, no lo es menos el que este "ius variandi" que ostenta la Administración por el que impone la actualización y modernización de la flota, provocará un más que probable

desequilibrio financiero de asumir en exclusiva el coste la empresa, viniendo esta Administración obligada, como contrapartida, a compensar económicamente para mantener el equilibrio económico del contrato.

Siguiendo este principio la Asamblea de Melilla, en Pleno, acordó en sus Presupuestos Generales hacer la previsión presupuestaria oportuna para atender con 334.000,00 Euros en el presente ejercicio 2005 la renovación parcial de la flota.

QUINTO: Este necesario proceso de modernización del transporte colectivo urbano mediante autobuses no sólo debe ir orientado a la renovación paulatina de la flota de vehículos, sino que debe ser más amplio en sus objetivos.

Así, debe estudiarse la edad idónea de la flota y el orden de renovación de la misma; se debe valorar con cuidado la posibilidad de introducir diferentes tipos de autobuses en función de las necesidades (en este sentido cabe la posibilidad de introducir minibuses en recorridos al casco antiguo, con baja afección visual y ocupación de espacio y baja contaminación).

Se debe asimismo estudiar el diseño y viabilidad de las paradas existentes en la actualidad, tanto desde la perspectiva económica como del servicio público que es, así como el actual crecimiento urbano.

Es necesario introducir paulatinamente las nuevas tecnologías en los sistemas de pago (v.gr. tarjetas, monederos recargables ya implantados).

Pero no sólo debe alcanzar este proceso a los medios materiales, sino que debe alcanzar a la gestión por parte de la empresa.

Es necesario establecer un marco estable de coordinación y relación entre la Ciudad Autónoma y la empresa concesionaria, así como el establecimiento de unos indicadores de cumplimiento de calidad, medidos y valorados anualmente, tanto desde la óptica de la entidad gestora como de la calidad percibida por el usuario.

Asimismo debe estudiarse la viabilidad del establecimiento de una cuota mínima de vehículos propulsados por combustibles limpios, así como, desde la perspectiva puramente financiera, buscar fuentes adicionales de financiación del servicio.