



Transporte Público y espacio urbano

Fidel Angulo
Secretario General
ATUC

Foro de la Movilidad
Región de Murcia
10 -11 septiembre 2009

Transporte Público y Espacio Urbano

1.- Presentación

2.- La movilidad urbana: Desafío del Siglo XXI

3.- Eficiencia del transporte colectivo

4.- Cuantificación de la movilidad urbana

5.- Circulo vicioso del declive del T. U.

6.- Presiones sobre el Sistema de Transportes

7.- Potenciación del Transporte Colectivo

8.- Reconocimiento del Transporte Colectivo

9.- Decisiones que pueden condicionar el futuro del sistema

10.- Conclusiones

ATUC

ATUC:

➤ TITULARIDAD DE LAS EMPRESAS ASOCIADAS

- Pública
- Privada
- Régimen Cooperativa

➤ OPERADORES (Transporte urbano)

- Transporte de Superficie (autobuses)
- Ferrocarril Sub-Urbano (metros)
- Tranvías
- RENFE Cercanías (ffcc.)

- ### ➤ ACTIVIDAD REAL
- Transporte de superficie 90% de la movilidad estatal
 - Transporte Metros 100% de la movilidad estatal

- ### ➤ REPRESENTATIVIDAD EN EL CNTC (sector urbano)
- representatividad 75%

- ### ➤ Dimensión:
- 74 empresas asociadas. Actividad **3.760 millones viajeros año**

- ### ➤ Objetivo:
- Potenciación del Transporte Colectivo Urbano

2.- La movilidad urbana: Desafíos del siglo XXI

- **2.1.- La movilidad y sus soluciones condicionan la vida económica y social de las ciudades**
- **2.2.- Problemas**
 - Concentración de la población en las ciudades
 - Incremento anual medio en la movilidad urbana
 - Incertidumbre energética en cantidad y precio
 - Certeza del deterioro medioambiental
 - Escasez progresiva del viario para un aumento incontrolado de la circulación rodada
- **2.3.- Soluciones**
 - Potenciación del transporte urbano y metropolitano
- **2.4.- Objetivos**
 - Oferta eficiente y atractiva
 - Sostenibilidad medio ambiental
 - Sostenibilidad económica
- **2.5.- Exigencias**
 - Responsabilidad política
 - Implicación de la sociedad

3.- EFICIENCIA DEL TRANSPORTE COLECTIVO

• 3.1 Ocupación del viario

- Para transportar 75 personas: 1 autobús / 60 automóviles
- Para transportar 50.000 personas en 1 hora: 9 m. de anchura en tranvía / 35 m. en bus / 175 m. en automóvil

• 3.2 Sostenibilidad medioambiental y económica: coste/ viajero

- Energético: 5 veces más en coche que en Bus (T.C.)
- Medioambiental: 20 veces más en coche que en bus (T.C.)

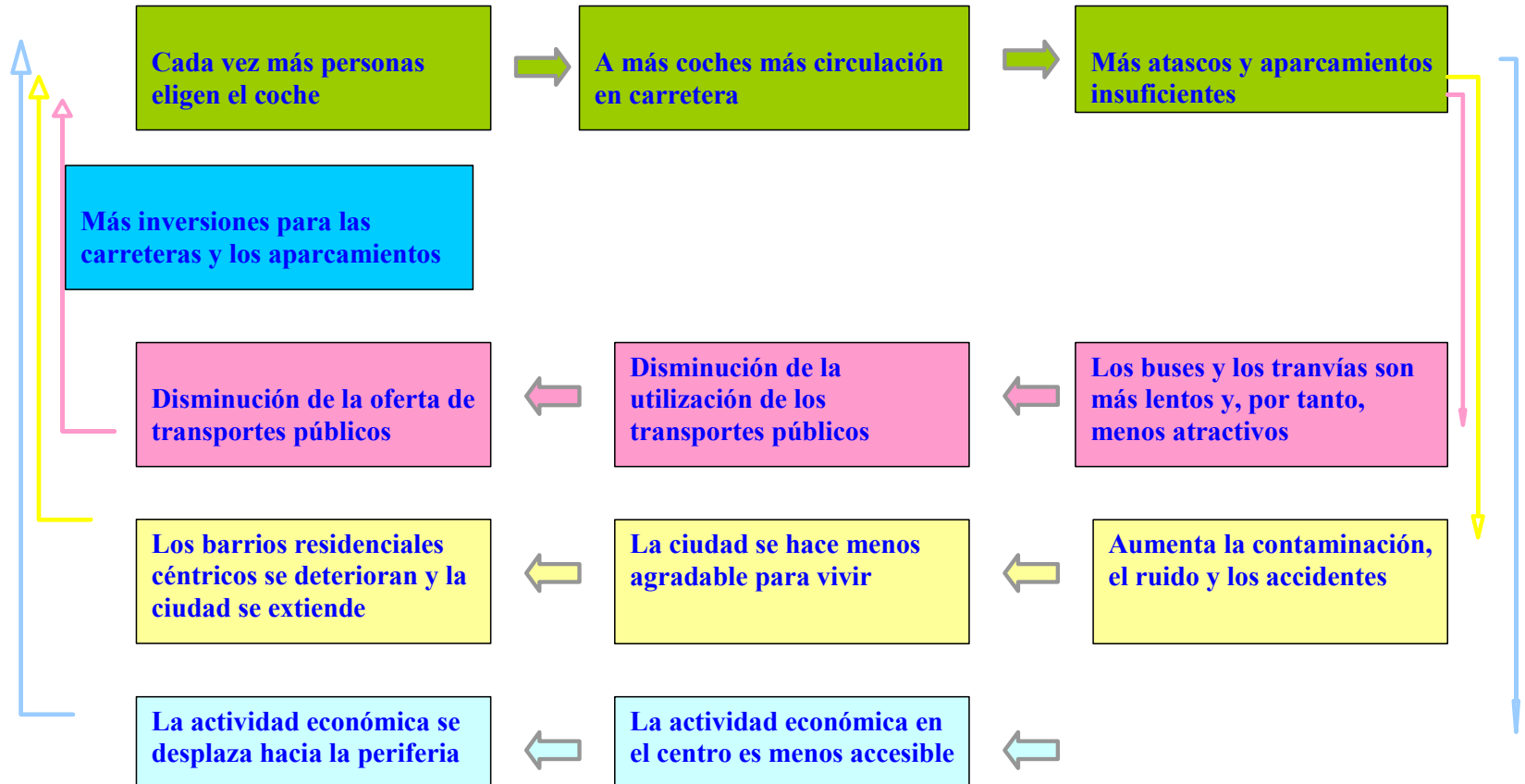
• 3.3 Balance Social (mill. pts.- 1994)

<i>Resultados Explot.</i>	<i>Beneficios sociales</i>		<i>Balance Social</i>
Ingresos (Tarifas) 60.035	Tiempo viaje 60.730		
Gastos Explot. 112.402	Varios	17.260	
<hr/>	<hr/>		<hr/>
Resultados -52.367	Total	77.990	25.623

4.- Cuantificación de la MOVILIDAD (%)

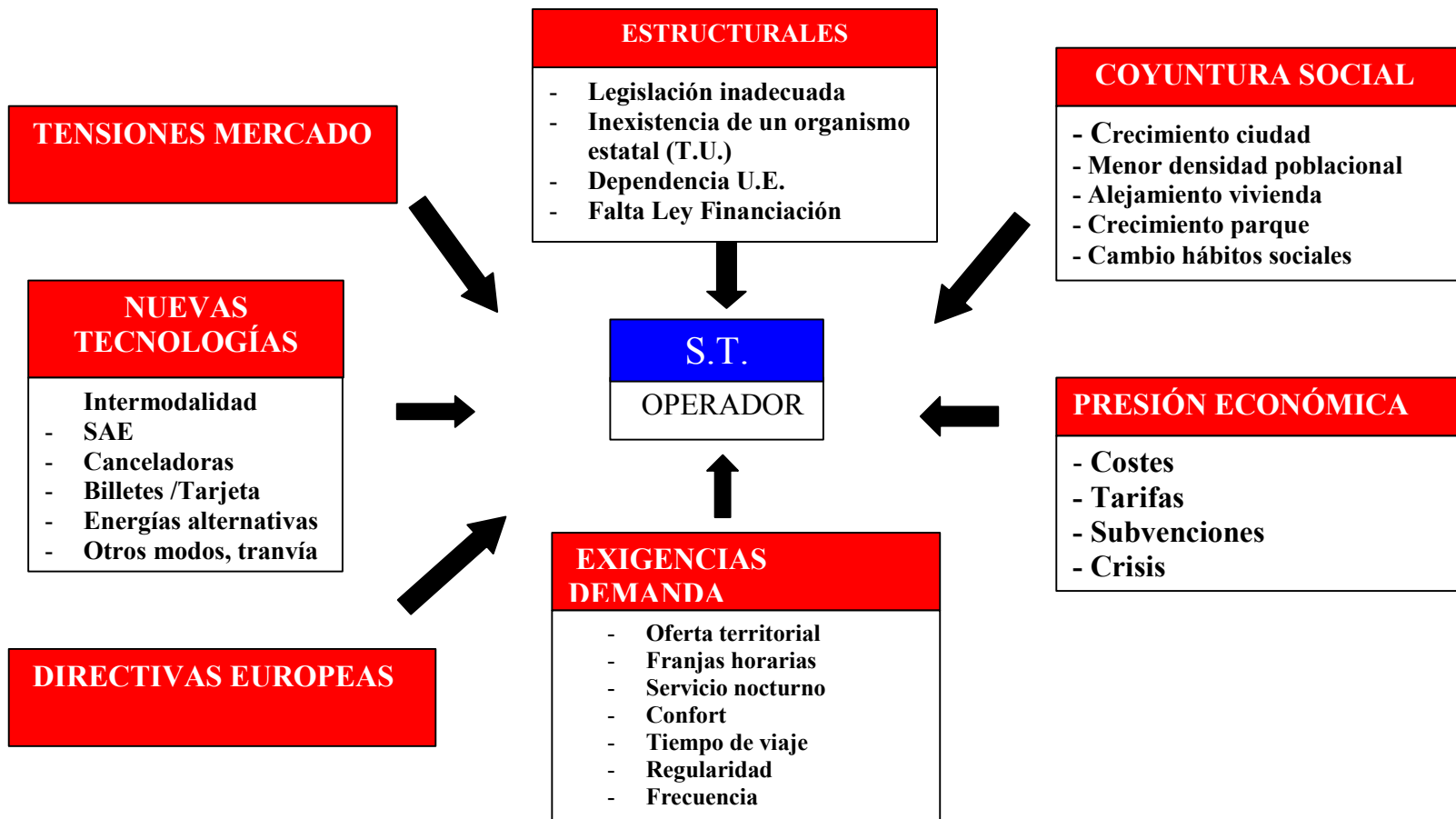
MODOS	MADRID	BARCELONA	BILBAO	VITORIA	OVIEDO
PUBLICO	49	42	26	7	13
PRIVADO	23	30	13	31	34
A PIE	26	24	60	55	50
OTROS	2	4	1	7	4

5.- El círculo vicioso del Transporte Colectivo



6.- Presiones sobre el Sistema de Transportes

6.1.- PRESIONES ESTRUCTURALES



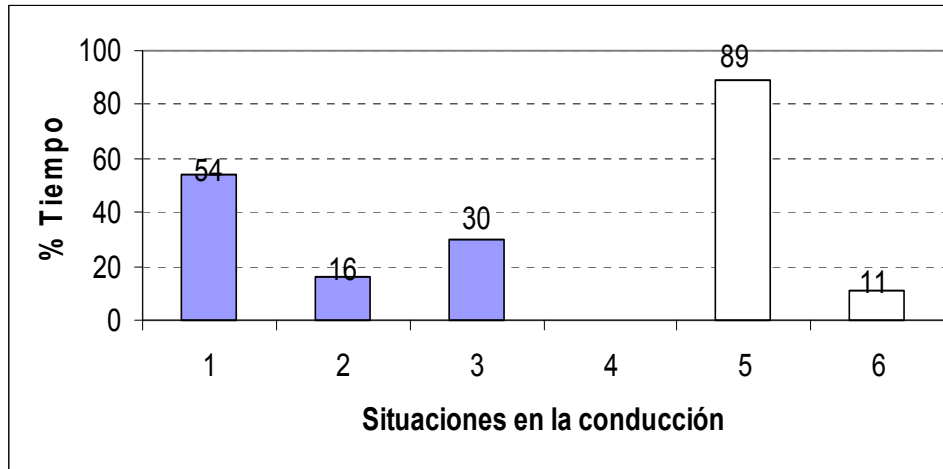
6.2.- ECUACIÓN EQUILIBRIO IMPRESCINDIBLE

ECUACIÓN EQUILIBRIO

$$\text{Cost.expl} + \text{Invers.repos} = \text{Ingr.Tarif} + \text{Apt Pb}$$

6.3.- Escenario del Transporte Urbano

El tiempo real de conducción interurbana es del orden del 90% del tiempo empleado por el conductor en el autobús.



Color azul: servicio urbano

1= autobús en marcha por las calles

2 = autobús detenido paradas y regulación (descansos)

3= autobús detenido incidencias, semáforos, retenciones

Color blanco: servicio de larga distancia

5= autobús en marcha por carretera

6= otras situaciones

7.- Potenciación del Transporte Colectivo

7.1.- DECISIONES ESTRATÉGICAS DE LAS ADMINISTRACIONES

- Reconocimiento del papel del transporte urbano en la vida social y económica de nuestras ciudades: Balance Social
- Definición de la calidad y cantidad del servicio a ofrecer: Oferta
- Fijación del índice de cobertura en función de las tarifas a aplicar: Tarifa
- Evaluación de necesidades y priorización presupuestaria

7.2.- GESTIÓN EMPRESARIAL DEL TRANSP.URBANO: CONTEXTO Y LIMITACIONES

- Autonomía de gestión limitada por las decisiones de la Administración titular del servicio en materias relacionadas con:
 - La aprobación tarifaria
 - Cantidad y calidad de la oferta
- La empresa se dedica, preferentemente, a la producción de la oferta, a la fabricación de la plaza-Km.
- Implicación que condiciona la Cuenta de Resultados del Operador

7.3.- FACTORES DE CALIDAD

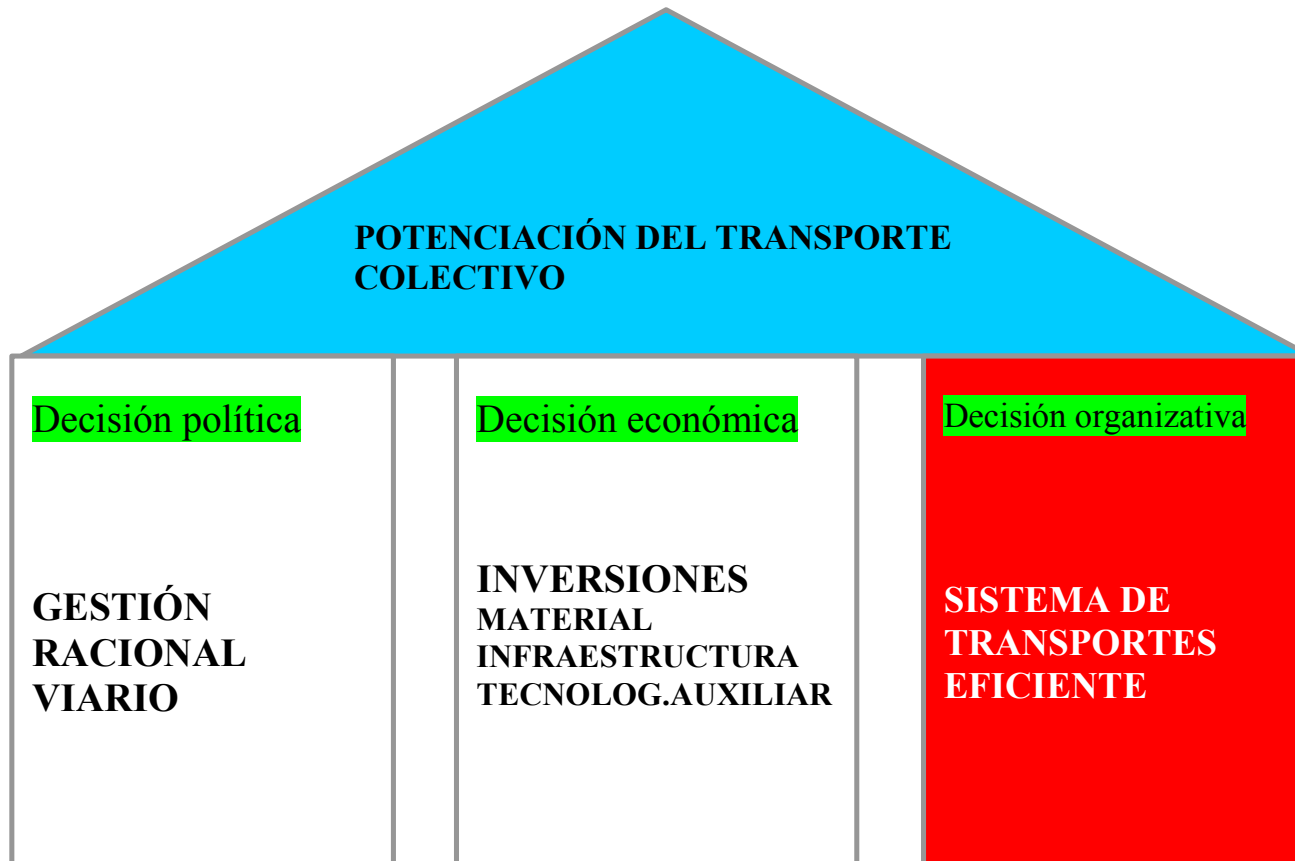
INTERNOS

- Accesibilidad
- Confort
- Limpieza
- Información
- Índice ocupación

EXTERNOS

- Tiempo de viaje
- Regularidad/fiabilidad
- Frecuencia
- Accesibilidad

7.4.- POTENCIACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO: Decisiones claves



7.5.- Sensibilización social: pacto por la movilidad

- Pacto por la movilidad impulsado y dirigido por los responsables políticos locales
- Con la participación de
 - Agentes sociales y económicos
 - Universidades y Centros de Formación
 - Cámara de Comercio y Comerciantes
- Condicionante
 - Planteamiento integral de toda la problemática urbana
- Mediante la determinación de
 - Objetivos: movilidad sostenible
 - Criterios
 - Acciones y calendario
 - Compromisos
 - Seguimiento y control
 - Pedagogía institucional

8.- Reconocimiento del transporte colectivo

8.1.- Importancia Social

- En encuestas realizadas en la UE la mitad de los políticos infravalora la voluntad de sus electores de dar prioridad al transporte público frente al coche privado
- Los habitantes de la UE manifiestan su preocupación por:
 - El tráfico 56%
 - Medioambiente 42%
 - Ruido 35%

8.2.- Valoración del servicio en el ámbito estatal (Consumer-Eroski)

CIUDAD	En la parada	Información usuario	Calidad del Trayecto	Accesibilidad	El servicio conjunto
A CORUÑA (*)	Bien	Regular	Muy Bien	Aceptable	Bien
ALICANTE	Bien	Regular	Muy Bien	Bien	Aceptable
BARCELONA	Bien	Aceptable	Muy Bien	Muy Bien	Bien
BILBAO	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien
CORDOBA	Bien	Aceptable	Muy Bien	Bien	Bien
GRANADA	Muy Bien	Regular	Bien	Aceptable	Aceptable
LOGROÑO (*)	Muy Bien	Regular	Bien	Aceptable	Aceptable
MADRID	Muy Bien	Aceptable	Muy Bien	Excelente	Muy Bien
MÁLAGA	Bien	Bien	Muy Bien	Excelente	Muy Bien
MURCIA (*)	Bien	Regular	Muy Bien	Aceptable	Bien
OVIEDO	Muy Bien	Bien	Muy Bien	Muy Bien	Muy Bien
PAMPLONA	Excelente	Aceptable	Bien	Bien	Bien
SAN SEBASTIÁN	Muy Bien	Aceptable	Bien	Muy Bien	Bien
SEVILLA	Bien	Aceptable	Bien	Bien	Bien
VALENCIA	Bien	Bien	Muy Bien	Bien	Bien
VALLADOLID	Excelente	Bien	Muy Bien	Regular	Aceptable
VITORIA	Bien	Regular	Muy Bien	Muy Bien	Aceptable
ZARAGOZA	Muy Bien	Bien	Muy Bien	Bien	Bien

Media

Muy Bien

Aceptable

Muy Bien

Bien

Bien

9.- Decisiones que pueden condicionar el futuro del sistema

9.1.- REGLAMENTO SOBRE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL Y CARRETERA

- **Afecta a la adjudicación y contratación servicios de viajeros**
- **Objetivo mejorar eficiencia y calidad de los servicios**
- **Criterios transparencia e igualdad de oportunidades**
- **Se aplicarán a servicios subvencionados y con derechos exclusivos**
- **Cualquier autoridad competente podrá prestar el servicio**
 - **Ella misma**
 - **Adjudicación directa a operador interno**
 - **Existen excepciones**
- **Las adjudicaciones se realizarán por:**
 - **Concurso**
 - **Adjudicación directa**
- **Las adjudicaciones se regularán por contrato que definirá precisamente la calidad y cantidad y extensión de la oferta**
- **Las Autoridades podrán decidir prestar por ellas mismas el servicio siempre que no sea con derechos exclusivos y que sea viable económicamente**
- **Limitación de la duración: 8 años autobuses, 15 años ferrocarril**
- **Las compensaciones por servicio exclusivo vendrán recogidos contractualmente con publicidad del cumplimiento en calidad y costes**
- **Entrada en vigor Diciembre 2009**

9.2.- PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES, PEIT

En este plan la Administración Central reconoce que debe establecerse “una base estable de gestión y financiación de la movilidad urbana” mediante la inclusión de:

- Instrumentos fiscales y flexibles ligados a la movilidad urbana a aplicar por las Administraciones Locales
- Definición del marco de asignación de las contribuciones del AGE
- Impulsión de Contratos Programas
- Contribución de los usuarios de las infraestructuras urbanas aunque no utilicen el T.P.

10.- Conclusiones

CONCLUSIONES (I)

- La movilidad en las ciudades del siglo XXI es el gran desafío de nuestra sociedad y de nuestras Administraciones
- El transporte Urbano, además de imprescindible, es rentable social y económicamente
- Las competencias sobre el transporte urbano están transferidas a los Ayuntamientos y a las Comunidades Autónomas. También la financiación
- La escasez del suelo, la escasez del tiempo, la escasez del petróleo como fuente energética exigen una organización eficiente del sistema de transporte y una utilización racional del automóvil

CONCLUSIONES (II)

- No existe una coordinación del sistema de Transporte Urbano en el ámbito estatal
- La financiación del transporte urbano, además de obligada, es rentable
- La intervención de las Administraciones Locales (tarifas y oferta) distorsiona la C.R. de los operadores y hacen indispensable las subvenciones
- La inexistencia de una Ley de Financiación del Transporte Urbano crea cierta inestabilidad en el Sistema
- La calidad del servicio ofrecido por los operadores es notable