

LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO EN ESPAÑA



LA VISIÓN DE LAS EMPRESAS
OPERADORAS

Alicante
3 de febrero 2017



ATUC es la asociación de empresas operadoras de servicios de transporte urbano colectivo de España: autobuses, metros, tranvías y trenes cercanías. Nuestras empresas, públicas y privadas, son responsables del transporte urbano de sus ciudades.

DATOS	TOTALES	BUSES	FFCC, Metros y tranvías
Nº Empresas	73	62	11
Nº Trabajadores	40.611	29.491	11.120
Nº Autobuses / Trenes		8.453	2.561
Nº Viajeros /año	3.000.000.000	1.838.000.000	1.160.000.000

LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La mayoría de la población vive en ciudades.

El 85 % del PIB se genera en zonas urbanas.

Uno de cada tres accidentes mortales ocurre en ciudad.

La circulación urbana genera el 40 % del CO₂ y el 70 % de emisiones de otros contaminantes de transporte.

La congestión en ciudades origina costes superiores a los 100.000 millones de €.

EL TRANSPORTE PÚBLICO: PIEZA CLAVE

El transporte Público es el único medio que garantiza el derecho social a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones.

Puede ser la única opción para personas que sufren algún tipo de discapacidad.

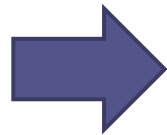
Es 4 veces más económico que el coche privado, y contribuye de forma decidida al desarrollo económico de las ciudades.

LA IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE PÚBLICO

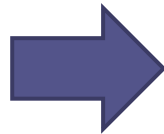
Las 7 grandes ciudades españolas han incrementado un 43 % su población en las áreas metropolitanas en los últimos 30 años.

Se han multiplicado las zonas de baja densidad: chalets adosados...

Los centros de ocio han configurado una ciudad "policéntrica"



Esta expansión se ha resuelto fundamentalmente con transporte privado.



El transporte público es la alternativa para un desarrollo sostenible

LA FINANCIACIÓN

ECUACIÓN DE EQUILIBRIO

$$\begin{aligned} &\text{GASTOS DE EXPLOTACIÓN} \\ &+ \text{INVERSIONES} \\ &= \\ &\text{TARIFAS} \\ &+ \text{APORTACIONES} \\ &\text{PÚBLICAS} \end{aligned}$$

	Coste operativo medio	Déficit medio	Nº municipios	Estimación costes	Estimación déficit
<100.000 hab	1,7	0,8	83	141	66,4
100.000-500.000 hab	12,3	6,5	56	688,8	364,0
> 500.000 hab	260,5	129,2	6	1.563,0	775,2
Total M €				2.392,9	1.205,6

Fuente: FEMP (2007)

LA FINANCIACIÓN

DESTINO DE LAS APORTACIONES PÚBLICAS AL TRANSPORTE

Políticas sociales:

- Jubilados.
- Estudiantes.
- Discapacitados.
- Desempleados.
- Otros.

Líneas deficitarias:

- Barrios periféricos.
- Zonas de baja densidad.
- Horarios nocturnos.

Otras razones:

- Políticas medioambientales
- Otros.

LA FINANCIACIÓN HOY

España no dispone de una Ley ni tampoco de un modelo homogéneo para todas las ciudades.

La subvención al transporte urbano existente lleva más de 25 años implantada, con los siguientes defectos:

1. Es asimétrica. No financia por igual a ciudades de igual tamaño.
2. No permite planificar los servicios de transporte a medio y largo plazo.

En las últimas décadas, las empresas han realizado un arduo esfuerzo por adaptarse a la demanda de la sociedad. Se han desarrollado valiosas infraestructuras: metros, tranvías, autobuses...

PERO.... HEMOS OLVIDADO DISEÑAR LAS REGLAS QUE PERMITAN FINANCIAR LA EXPLOTACIÓN DE TODO ESTE SISTEMA.



LA FINANCIACIÓN EN EUROPA

EUROPA

Francia

Hace 40 años el gobierno francés introdujo un sistema denominado *Versement Transport*, que es una tasa directa que abonan las empresas de más de 9 trabajadores, que operen en ciudades de más de 10.000 habitantes.

1	Ingresos tarifarios	Los que pagan los usuarios por los servicios que utilizan.
2	Ingresos via la tasa Versement Transport	Tasa a las empresas de más de 9 trabajadores, a través de las nóminas de los mismos.
3	Ingresos de aportaciones del Estado	El gobierno francés financia parte de los costes de explotación de los servicios.
4	Ayuntamientos	También financian el transporte urbano.
5	Reembolso de las empresas a los trabajadores para el uso del transporte	Les paga el 50 % del coste del abono mensual.

EUROPA

Francia

ESTRUCTURA DE FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE

	París (millones €)		Resto Francia (millones €)	
Estado	217	2.6%	139	1,9%
Administración Local	1.673	20.3%	2.099	29%
Versement Transport	2.820	34.2%	2.587	35,7%
Reembolso Abono mensual	650	7.9%	-	0
Ingresos comerciales	2.250	27.3%	1.107	15,2%
Otros (incluido préstamos)	630	7.6%	1.323	18,7%
Total	8.240	100%	7.255	100%

Fuente: GART (Groupment des Autorités de Responsables de Transport (2007)

Francia

RESULTADOS

- País con tarifas medias bajas, por la gran aportación pública.
- Empresas públicas francesas fuertes, con presencia en el exterior.
- Debate europeo sobre la apertura al mercado de las empresas.
- Los contrato-programa con carta de servicio se están imponiendo (Paris).
- Existe una profunda reflexión en la actualidad sobre el modelo de financiación.

Alemania

Uno de los países europeos donde mayor utilización se hace de los transportes públicos.

Es otro de los modelos de financiación más antiguos del continente.

El gobierno alemán impuso hace 30 años un impuesto específico para la financiación del transporte urbano, el denominado “Mineralsteuer”, basado en el criterio de que “quien contamina, paga”. Se aplicó a productos petrolíferos, y sirvió para dotar fondos para el transporte colectivo.

En Alemania también existe una profunda reflexión nacional sobre la forma en que las administraciones públicas deben financiar el transporte, y sobre la parte que los usuarios deben pagar.

En Alemania se financia el transporte colectivo en una proporción donde dos tercios de los ingresos de los operadores son aportados por fondos públicos, y solo un tercio es fruto de las tarifas pagadas por los viajeros. Existe el consenso para revertir los porcentajes.

Alemania

En la actualidad, la Ley de Regionalización establece una cifra cercana a los 7.300 millones de euros anuales para el sistema de transferencia a los Landers.

En 2015 se revisará la fórmula, en lo que ya se anticipa como una reducción de las aportaciones de estos “fondos de regionalización”, puesto que está previsto que se incrementen las tarifas.

A diferencia de lo que ocurre en España, las compensaciones por tarifas sociales, es decir, estudiantes, discapacitados, jubilados, etc., se contabilizan como “ingresos comerciales”, y no como subvenciones. Esta partida supone la nada desdeñable cifra en Alemania de 2.800 millones de euros al año.

Otro aspecto relevante del sistema alemán de financiación del transporte son las exenciones fiscales a operadores, que alcanzan un valor de unos 1.000 millones de euros al año.

EUROPA

Alemania

RESULTADOS

Un modelo de financiación muy realista, donde la sociedad asume que debe pagar más por el uso del transporte público.

Estabilidad en la planificación a medio y largo plazo.

Ayudas fiscales a las empresas operadoras de transporte.

Tendencia a la reducción de las aportaciones públicas.

Italia

La ley italiana es interesante para un futuro modelo español por contener los siguientes elementos:

El Estado italiano delegó en las regiones las competencias de transporte (como lo hizo igualmente España hace años).

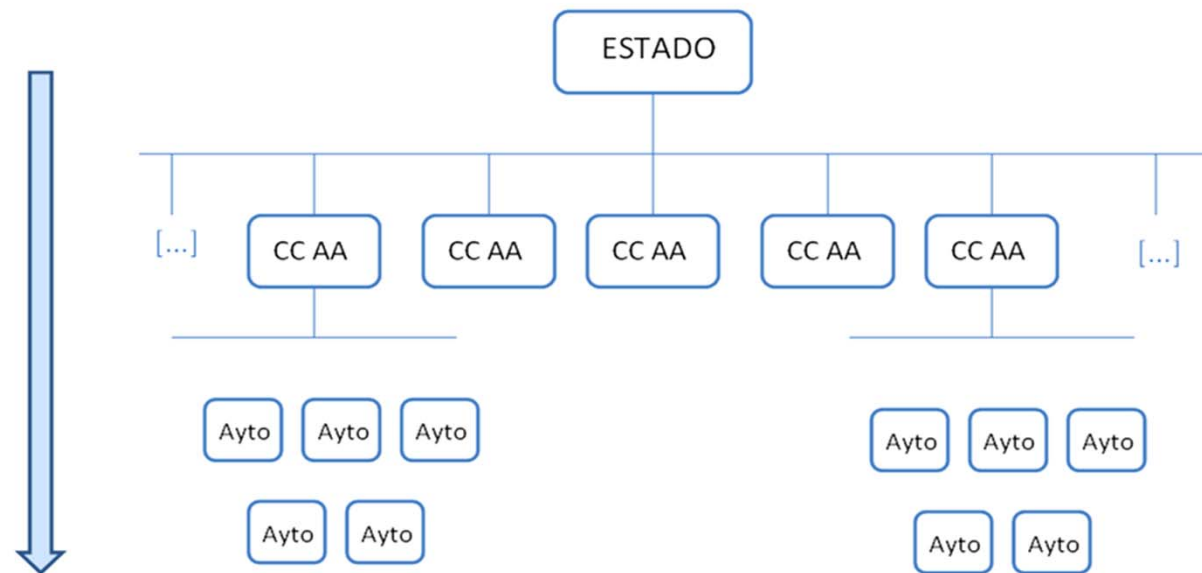
El Estado italiano desarrolló la Ley 422/97 desplegando un conjunto de iniciativas para la transferencia de fondos a las regiones.

En Italia existen las provincias, como en España, y los municipios tienen igualmente unas competencias similares en ambos países.

El modelo, por tanto, en el ámbito administrativo es reproducible con facilidad en nuestro país.

Italia

La Ley establece que cada 10 años las regiones aprueban un Plan de Transporte Regional y cada 3 años, una "Ley de Dirección General de la programación y administración del transporte público regional". Además, cada región debe formar un "Fondo Regional de Transporte", que a su vez contribuye a un fondo general, donde están incluidas las transferencias que vienen directamente del Estado.



EUROPA

Italia

RESULTADOS

Modelo aplicable a España.

Ámbito administrativo muy similar.

Evolución desde una situación anterior parecida, hacia un modelo que ha dotado de estabilidad a los transportes italianos.

Aún así, grandes carencias especialmente en el ámbito del fraude.

EUROPA

PAÍS	LEYES ORDENACIÓN DE LOS TRANSPORTES	LEYES FINANCIACIÓN DE LOS TRANSPORTES
Francia	<i>LOTI: Loi d'orientation des Transports Interieurs (1982)</i> <i>Ley Sapin</i>	<i>Versement Transport</i>
Alemania	<i>Personenbeförderungsgesetz (PBefG)</i>	<i>Contenida en la anterior.</i>
Italia	<i>DL 422/1997</i> <i>DL 400/1999</i> <i>DL 266/2005</i> <i>DL 168 /2010</i>	<i>Contenidas en las leyes anteriores.</i>
Holanda	<i>BDU Wet Brede Doeluitkering</i>	<i>Passenger Transport Act 1988</i> <i>Passenger Transport Act 2000</i>
Reino Unido	<i>Transport Act 1985</i> <i>Transport Act 2000</i> <i>Transport Act 2008</i>	<i>Transport Act 1985 (vs.)</i> <i>Transport Act 2000 (vs.)</i> <i>Transport Act 2008 (vs.)</i>
España	<i>Ley de Bases de Régimen Local (1985)</i> <i>LOTT: Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres</i>	NO EXISTE



LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

¿Quién tiene competencias legislativas?

El Estado, a través de su Ley de Ordenación de los Transportes Terrestres, es quien distribuye a una escala máxima las competencias legislativas en transporte urbano.

Estas competencias están delegadas en las Comunidades Autónomas.

La mayoría de las comunidades autónomas españolas tiene actualmente en vigor una Ley de Transporte Urbano y Metropolitano.

Los Ayuntamientos pueden crear mecanismos para la prestación de servicios (empresas públicas, etc...) y además pueden establecer impuestos complementarios para financiar el transporte urbano.

LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

¿Quién establece los servicios de transporte urbano a realizar?

Los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes están obligados a establecer servicios de transporte urbano en su municipio.

Las Comunidades Autónomas, y también algunos ayuntamientos, han dispuesto sistemas ferroviarios urbanos y metropolitanos que contribuyen a la movilidad urbana.



LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

¿Quién financia hoy día los sistemas de transporte urbano?

Los Ayuntamientos acometen la financiación de las redes de transporte urbano, con una ayuda que reparte una vez al año el gobierno de la nación, a través de los Presupuestos del Estado.

Madrid, Barcelona y Canarias disponen de contrato-programa especial.

Las Comunidades Autónomas las que han desarrollado sistemas de transporte ferroviario, en los que sí aportan financiación, aunque puedan estar al mismo tiempo parcialmente financiados por el Estado e incluso los Ayuntamientos.



La financiación del transporte público es desigual, irregular e imprevisible.

LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

MAPA DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE

ESTADO

Contratos-Programa: Madrid, Barcelona, Canarias
Subvención al déficit de explotación: resto de Aytos.

CC.AA. (*)

Sector Ferroviario.
Apoyo a Consorcios, Autoridades de Transporte...

AYUNTAMIENTOS

Empresas Públicas: subv. al déficit de explotación.
Empresas Privadas: contrato.

(*) Salvo País Vasco y Canarias

LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

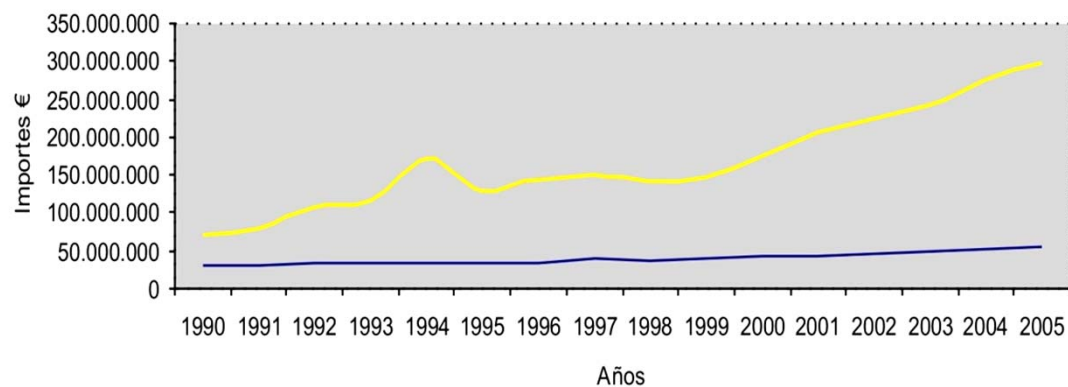
Financiación Municipios > 50.000 habitantes

Ayudas del Estado al transporte público:

- A) Subvención por la longitud de la red (5%).
- B) Subvención por demanda: relación viajeros/habitante (5 %).
- C) Criterios de gestión y medioambientales (5%)
- D) Subvención déficit medio por billete (85%).

	1990	2016
Nº de Municipios	64	97

Millones de euros	1990	2016
Aportaciones del Estado	30	51



— Déficit Empresas — Subvención Estado

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

COMPARATIVA SUBVENCIÓN VIA CONTRATO PROGRAMA Y SUBVENCIÓN FONDO DE REPARTO

	Nº municipios	Población (millones)	Importe (millones €)	Subv/habitante
Contratos programa				
Madrid	177	6,3	167,5	26,7
Barcelona	164	4,9	152,0	30,9
Total	341	11,2	319,5	
Subvenciones finalistas				
500.000-1 millón hab	4	2,7	28,6	10,5
100.000-500.000 hab	36	7,3	31,5	4,3
50.000-100.000 hab	40	2,8	6,1	2,2
20.000-50.000 hab	9	0,3	0,7	2,3
Total	89	13,2	66,9	

Fuentes: Autoritat del Transport Metropolità (BCN) y Consorcio Madrid (2008)

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

APORTACIONES DEL ESTADO AL TRANSPORTE 2014

	CIUDADES	€	%
CONTRATOS PROGRAMA	Madrid	126.989.000	42,63
	Barcelona	94.918.740	31,86
	Canarias	25.000.000	8,39
RESTO	Resto (90 municipios)	51.000.000	17,12
	TOTAL	297.907.740	100

	Ciudad	Subvención (€)
CIUDADES DE MÁS DE 500.000 habitantes	Madrid	126.989.000
	Barcelona	94.918.740
	Zaragoza	5.801.158
	Valencia	5.771.844
	Sevilla	5.232.680
	Málaga	2.945.924

Fuente: Presupuestos Generales del Estado para el 2014

Comunidad Valenciana

SUBVENCIÓN POR VARIABLES

ENTIDADES	Longitud Red	Demanda	Criterios medioambientales	Déficit por billetes	Total subvención
Castellón	34.321,38	12.170,58	24.944,13	206.903,47	278.339,56
Alcoy	5.127,81	4.834,14	20.653,74	82.181,79	112.797,48
Alicante/Alacant	67.917,88	47.928,21	21.851,06	814.793,97	952.491,12
Elche	38.843,18	13.792,28	21.663,98	234.472,81	308.772,25
Torreveija	15.756,37	2.771,71	26.765,06	47.119,82	92.412,96
Gandia	1.246,99	513,55	25.393,13	8.730,51	35.884,18
Paterna	7.505,25	590,00	24.345,47	10.030,14	42.470,86
Torrent	8.857,13	2.155,50	23.884,01	36.644,22	71.540,86
Valencia	101.773,16	326.470,69	52.257,96	5.550.099,61	6.030.601,42
TOTAL M€					7.925.310,69

APORTACIONES GLOBALES ESTATALES (Presupuesto Estado 2015)

<u>COMUNIDAD AUTÓNOMA</u>	<u>IMPORTE €</u>	<u>Población</u>	<u>Subv /hab</u>
Madrid	128.154.000	6.385.298	20 €
Barcelona	98.918.000		
Granollers	119.691		
Manresa	117.282		
Mataró	249.692		
Mollet del Vallès	74.020		
Sabadell	697.392		
Sant Cugat del Vallès	124.503		
Terrassa	822.043		
Vilanova i la Geltrú	79.165		
Total Barcelona	101.201.788		
Girona	200.359		
Lloret de Mar	43.727		
Lleida	348.757		
Reus	219.864		
Tarragona	680.300		
CATALUÑA	102.694.794	7.396.991	14 €
CANARIAS	25.000.000	2.126.144	12 €
C. VALENCIANA	7.925.311	4.939.674	2 €

LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

RESULTADOS

1. Gran diferencia entre los modos de financiar el transporte: los contrato-programa y el fondo de financiación.
2. Existen desigualdades importantes, dado que se aporta más a unas ciudades que a otras, en función de unos parámetros obsoletos bajo el punto de vista social.
3. El sistema no tiene en cuenta el gran desarrollo que han tenido los transportes urbanos en España en los últimos 20 años.
4. El Estado no involucra a las Comunidades Autónomas, que a pesar de tener competencias en la materia no aportan fondos.

CONCLUSIÓN: el modelo actual es arbitrario y obsoleto.



ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

¿Qué financiar?
¿Cómo financiar?
¿Quién debe financiar?



MODELO

Tamaño de ciudad

Experiencias europeas

Requerimientos sociales

Estabilidad a medio y largo plazo

...



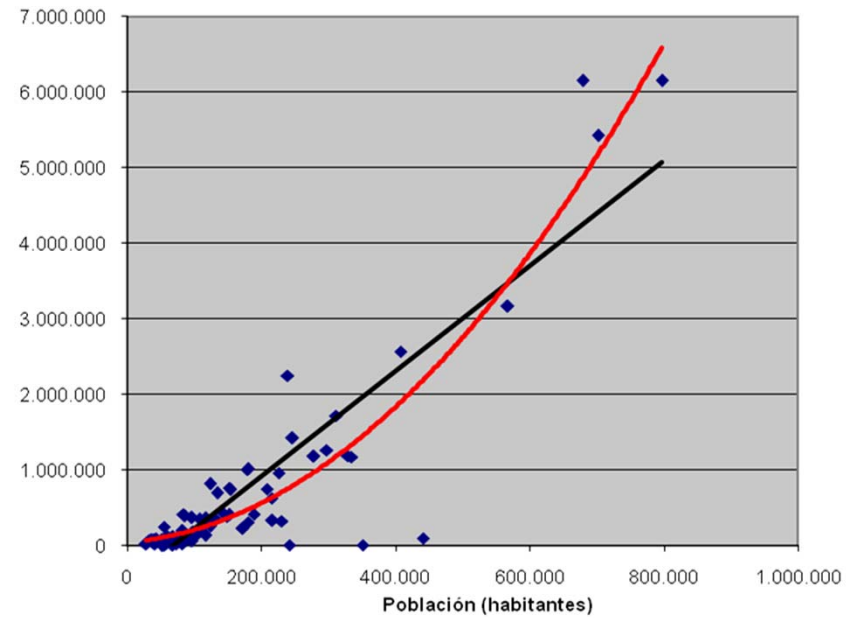
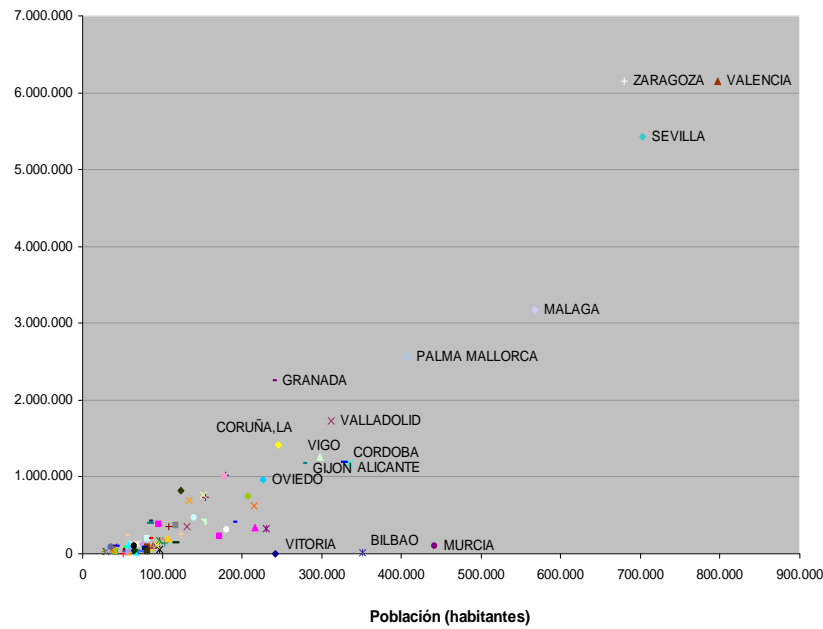
ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

Las necesidades de financiación del transporte público de las ciudades crecen a un ritmo superior al propio crecimiento de sus barrios o distritos.

Esto hace que la financiación del transporte en las grandes urbes alcance valores notablemente superiores a las ciudades medianas y pequeñas.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

SUBVENCIÓN DEL ESTADO A LOS MUNICIPIOS (€), EN FUNCIÓN DE SU POBLACIÓN



Elaboración propia a partir de datos del Ministerio de Economía y Hacienda (2012)

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

TEMAS PENDIENTES EN LA FINANCIACIÓN

ESTADO

Definir un modelo global para todo el Estado.
Ley de Financiación del Transporte Urbano.

CC.AA.

Apoyar a los Ayuntamientos con financiación.
Incrementar el apoyo a Consorcios y Aut. Transp.

AYUNTAMIENTOS

Optimizar el rendimiento de las empresas.
Establecer contrato-programas con los operadores.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

EUROPA: sobre posibles fórmulas para financiar el transporte público

Dos líneas básicas:

QUIEN SE BENEFICIA, PAGA

QUIEN CONTAMINA, PAGA

Otras iniciativas:

Peajes urbanos (Londres)

Ingresos Comerciales

Impuestos específicos

Otros.

ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

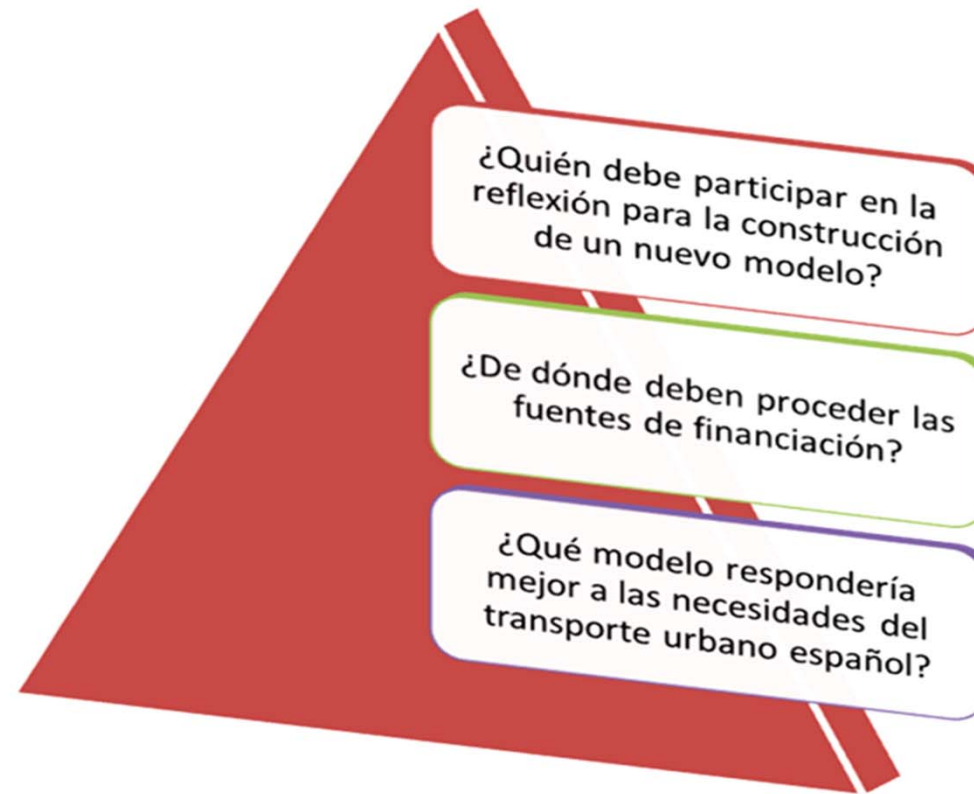
POSIBILIDADES IMPOSITIVAS PARA FINANCIAR EL TRANSPORTE URBANO

COMPETENCIA	IMPUESTO	EXISTENCIA ACTUAL	PRECEDENTE EUROPA
Estado	Impuesto de Hidrocarburos	Si (pero no adscrito a transporte en ningún porcentaje)	Alemania
	Impuesto "Transporte"	No	Francia
Comunidades Autónomas	Impuesto sobre determinados medios de Transporte (IDMT)	Si	Muchos
	Venta Minorista Hidrocarburos (IVMH)	Si (pero no adscrito a transporte en ningún porcentaje)	Alemania
Ayuntamientos	Impuesto de Bienes Inmuebles	Si (la Ley lo permite)	Muchos
	Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica	Si (la Ley lo permite)	Muchos
	Peaje urbano	No	Reino Unido



PROPUESTA DE MODELO

CONSTRUCCIÓN DE UN NUEVO MODELO




¿Quién debe participar en la reflexión para la construcción de un nuevo modelo?

El Estado.
Las Comunidades Autónomas.
Los Ayuntamientos.
La FEMP.
Las asociaciones de transporte (ATUC)
Organizaciones de consumidores: OCU, Facua..
Centrales ciudadanas.
Otros.

¿De dónde deben proceder las fuentes de financiación?

Tarifas
Ingresos comerciales
Administraciones Públicas via Subvención
Administraciones Públicas via Contrato
Etc...



¿Qué modelo respondería mejor a las necesidades del transporte urbano español?

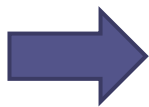


1. ESTABLECIMIENTO DE UN MARCO DE LARGO PLAZO

La inestabilidad del sistema actual es una gran debilidad.

Las infraestructuras de transporte requieren planificación a largo plazo.

Es fundamental que el nuevo modelo busque la estabilidad en un horizonte adecuado.



Establecimiento de un marco global de 8 años

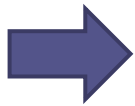
Ventajas:

- Eliminación de la variante “política” en la planificación del transporte.
- Incidiría sobre el horizonte estratégico de las inversiones.

2. PLAN DE REVISIÓN CUATRIENAL DE APORTACIONES

Elaboración de un Plan Cuatrienal de aportaciones globales.

Cifras plurianuales orientativas a aportar en el periodo, con incidencia en el presupuesto de cada año.



Contenido mínimo del Plan Cuatrienal

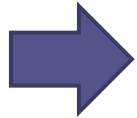
Coste total de la financiación (Estado, CCAA, Ayuntamientos) según la planificación del Plan de Largo Plazo.

Desviaciones debidas a factores exógenos, como los costes de combustibles o la electricidad.

Nivel de tarifas a medio plazo.

Construcción de nuevas infraestructuras (aprobación)

3. CONTRATOS-PROGRAMA PARA GRANDES CIUDADES



Las necesidades de financiación del transporte público de las ciudades crecen a un ritmo superior al propio crecimiento de sus distritos.

La financiación del transporte en las grandes urbes alcanza valores notablemente superiores a las ciudades medianas y pequeñas.

Ampliación de los contrato-programa para todas las ciudades de más de 500.000 habitantes.

Posibilidad de incluir ciudades de más de 350.000 habitantes.

Estabilidad del contrato-programa dentro del Plan Cuatrienal.

4. FINANCIACIÓN EN EL RESTO DE CIUDADES

Para ciudades con sistemas de transporte urbano pero no incluidas en las “grandes ciudades”, se articularía un nuevo sistema:

1. Dentro del Plan Cuatrienal, se definirían las aportaciones a los operadores, con la perspectiva de Largo Plazo.
2. El Estado, las CCAA y los Ayuntamientos definirían esas necesidades con el horizonte de 4 años.
3. El operador de transporte estaría obligado al desempeño de unos ratios de cobertura y de calidad pactados.
4. Se incentivaría a los operadores eficientes, con parámetros de racionalización de costes.
5. Se establecerían penalizaciones para aquellos operadores que incumpliesen los acuerdos.

Índice de Cobertura	Estado	CC.AA.	Ayuntamientos
60 %	10 %	15 %	15 %

5. ESTABILIDAD TARIFARIA

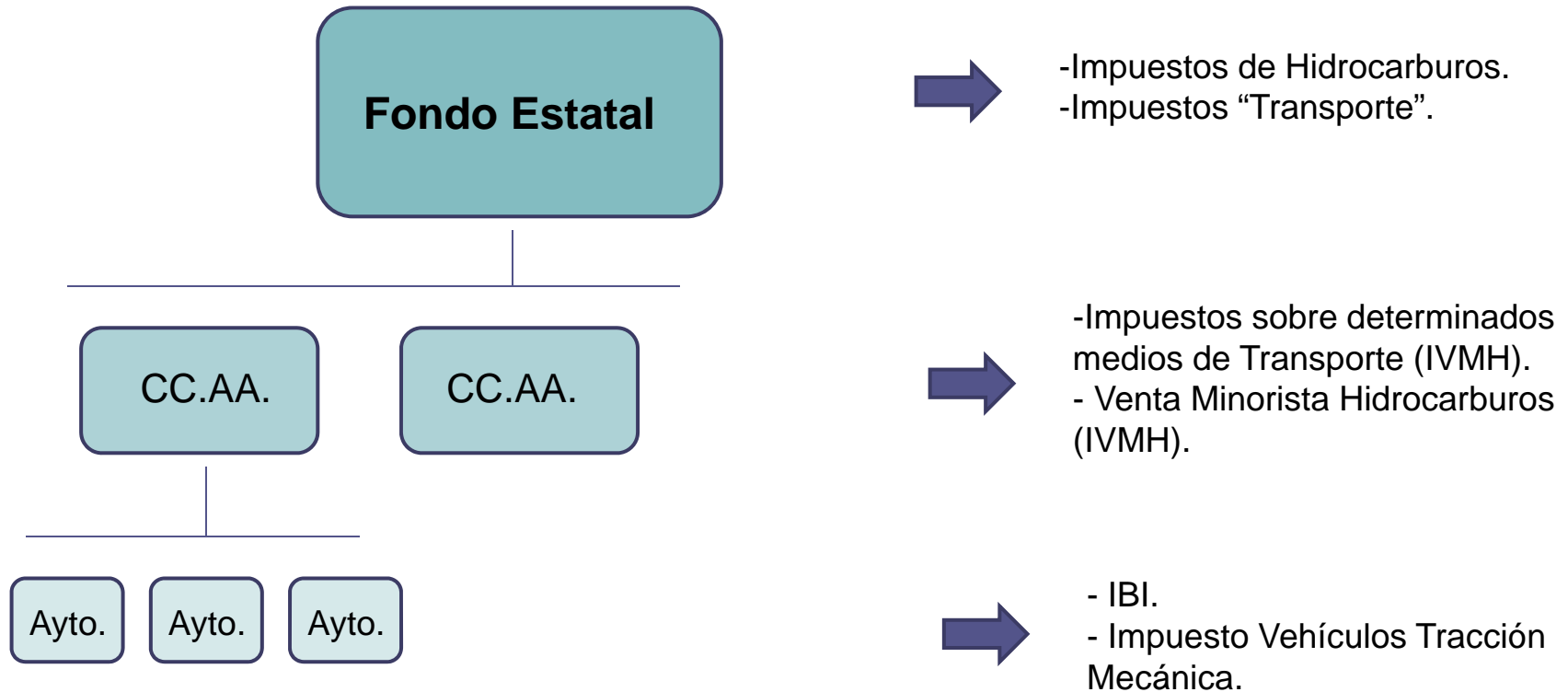
El operador de transporte debe tener un equilibrio en sus cuentas para operar con normalidad.

Introducción en el Plan Cuatrienal de un escenario de niveles tarifarios.

Adaptación de las cantidades contenidas en el Plan a las tarifas.

Referenciar tarifas a estudios de costes, en particular al “Observatorio de Costes y Financiación del Transporte Urbano”, publicado cada 2 años por el Instituto de Estudios Económicos y ATUC.

6. DESARROLLO DE POLÍTICAS IMPOSITIVAS




Desarrollo de posibilidades que permitan a los Ayuntamientos complementar los fondos del Estado y CCAA, según una planificación de medio plazo.



CONCLUSIONES

CONCLUSIONES: EL RETO DE LA FINANCIACIÓN

1. Los transportes urbanos españoles necesitan urgentemente un modelo de financiación.
2. Nuestra sociedad no puede desarrollarse en base a un modelo de transporte privado. Es necesaria una financiación realista.
3. Los operadores de transporte necesitan cubrir sus costes de explotación. Si esos costes no se cubren con los ingresos de la actividad (tarifas), debe existir una subvención pública suficiente y estable.
4. Actualmente, el Estado contribuye a las redes de transporte urbano, pero de una forma asimétrica. El proceso actual es obsoleto. Hace más de 25 años que se puso en marcha, y en este tiempo ha habido cambios sustanciales en las ciudades.

- 
5. Europa ofrece muchas experiencias positivas. Países como Alemania, Francia o Italia tienen ideas muy valiosas para comprender mecanismos que serían de gran utilidad.
 6. Este nuevo modelo debería estar dentro de la Financiación Autonómica y Local. Los Ayuntamientos son quienes más empresas operadoras de transporte soportan en este país, y quienes prestan el servicio.
 7. El modelo de financiación español debería estar basado en una estabilidad a MEDIO y LARGO PLAZO.



atuc

asociación de empresas gestoras
de los transportes urbanos colectivos