

ACTAS DE LA JORDANA

Qué autoridades del Transporte Público para las áreas
metropolitanas europeas ?
Barcelona, 8 Noviembre 2001

Índice

Introducción por Stéphane LECLER, Secretario General de EMTA

Sesión 1 : Emergencia de las autoridades de transporte público en las áreas metropolitanas europeas

✎ Creación de autoridades de transporte en España

Lina PORTILLO, Consorcio de Transportes de Bizkaia (Bilbao)

Aurelio LOPEZ MARTIN, Entità Publica de Transporte Metropolitano (Valencia)

✎ Tendencias en Europa central

Jiri PROKEL, ROPID (Praga)

✎ El modelo alemán: asociación de operadores de transporte (Verkehrsverbund) que evolucionan a autoridades

Jörg LUNKENHEIMER, Rhein-Main-Verkehrsverbund (Frankfurt)

Sesión 2 : ¿Qué organización de autoridad de transporte en las áreas metropolitanas europeas?

✎ ¿Qué competencia territorial?

Thomas DILL, Verkehrsverbund Berlin Brandenburg (Berlín)

✎ ¿Cómo tener en cuenta los deseos de los clientes?

Lutz AIGNER, Hamburger Verkehrsverbund, (Hamburgo)

✎ ¿Cuál es el futuro de la operación directa de las redes por la autoridad de transporte?

Thierry DUQUENNE, Ministère de la Région de Bruxelles (Bruselas)

Mauro CIGOGNINI, Comune di Milano (Milán)

Sesión 3 : ¿Qué competencias para las autoridades de transporte?

✎ Planificación del Tráfico Regional/Mejora del Transporte Público

Johannes SLOTH, HUR (Copenhague)

✎ Ventajas de tener una competencia multimodal

Richard WALLACE, Transport for London (Londres)

✎ Una breve introducción a los Ferrocarriles del Estado de Suecia

Björn DALBORG, AB Storstockholms Lokaltrafik (Estocolmo)

✎ ¿Deben ser las autoridades de transporte público responsables del marketing y la información?

Carmen SANZ, Consorcio Regional de Transportes de Madrid (Madrid)

Sesión 4: ¿Qué fuentes de ingresos tienen las autoridades de transporte para la financiación de las operaciones de transporte público?

✍ **Subvenciones de las Autoridades Locales**

Lluís RAMS, Autoritat del Transport Metropolità (Barcelona)

✍ **La financiación del transporte público en un contexto liberalizado**

Keith HOWCROFT, Greater Manchester Passenger Transport Executive (Manchester)

✍ **El impuesto de circulación: un recurso clave que se dedica a la financiación del transporte público en Francia**

Stéphane LECLER, Syndicat des Transports d'Ile-de-France (París)

Conclusiones, José-Ignacio ITURBE-LÓPEZ, Director Gerente del Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Presidente de EMTA

Introducción

Stéphane LECLER

Secretario General de la EMTA

La asociación de las autoridades responsables de los transportes de las metrópolis europeas (EMTA), que reagrupa cerca de 30 autoridades responsables de las redes de transporte público de las grandes poblaciones europeas, organizó el 8 de noviembre de 2001 un seminario sobre el tema «*Cuáles deben ser las autoridades organizadoras de los transportes públicos para las metrópolis europeas?*». Este seminario tuvo lugar en Barcelona, a invitación de la Autoritat del Transport Metropolità, autoridad organizadora de las redes de los transportes públicos de la metrópoli catalana.

El tema de la organización de los transportes públicos en las grandes poblaciones ha suscitado numerosas investigaciones desde hace algunos años, especialmente debido al hecho de las perspectivas de evolución de la reglamentación europea que se aplica al transporte público urbano. Ahora bien, la organización de los transportes públicos es una labor particularmente compleja en las grandes poblaciones, y esto es debido a múltiples razones:

- Las redes de transporte público de las grandes ciudades son, la mayoría de las veces, multimodales, incluyendo también las redes férreas pesadas que desempeñan un papel de servicio de comunicación intraurbano. Esto significa que existe una gran necesidad de integración de las diferentes modalidades de transporte (autobús, tranvía, trolebús, metro, servicios fluviales y ferroviarios, etc.). Esta integración debe ser técnica (organización de las correspondencias), lógica (cuál es la función de cada modalidad, una está concebida para hacer ir a los viajeros hacia otro, etc.) y tarifaria (un mismo título de transporte válido para diferentes medios).
- Los servicios generalmente son explotados por numerosos operadores, lo que implica igualmente una gran necesidad de integración (horarios, tarifas, correspondencias, información, marketing, etc.).
- Las responsabilidades para la organización de los transportes públicos han estallado entre diferentes autoridades. Las metrópolis tienen a menudo unos planes institucionales complejos que implican diferentes niveles de autoridades encargadas de la planificación urbana y de las políticas de movilidad (municipios, zona metropolitana, región y a veces además los gobiernos nacionales, principalmente en el caso de las ciudades que son capitales). Por consiguiente, la coordinación y la coherencia de las políticas pretendidas es una condición fundamental para la existencia de las redes de transporte público integradas y de gran calidad.
- Las tipologías tradicionales de los servicios (urbano, suburbano y regional) no son siempre pertinentes en el caso de las áreas metropolitanas, las cuales frecuentemente tienen en su territorio muchos centros urbanos y centros secundarios (conurbaciones), algunas veces separados por espacios no urbanizados o menos densos.

La elección entre los diferentes tipos de organización de los transportes públicos depende de múltiples factores:

- el marco institucional y las tradiciones administrativas del país en cuestión (número de los diferentes niveles de administraciones públicas, número y dimensión media de los municipios, existencia de las autoridades responsables de la población, etc.)
- las tradiciones del país en cuestión en el ámbito de la gestión de los servicios públicos. Las ciudades alemanas poseen generalmente empresas públicas ("Stadtwerke") activas en todos los servicios locales de interés general (transporte público, traída de aguas, gestión de los residuos, producción de electricidad), mientras que las autoridades locales francesas tienen por su parte una antigua tradición de concesión de los servicios públicos locales a operadores privados (mecanismo denominado "delegación de servicio público").
- los fondos públicos que pueden ser dedicados a los transportes colectivos por las autoridades. Es, por ejemplo, especialmente desde de una óptica de economías presupuestarias, que el gobierno británico, a mediados de los años 80, desreglamentó y privatizó el sector del transporte público. En otros países, se considera normal que el transporte público reciba subvenciones, que algunas veces son muy elevadas (en Francia, los ingresos que proceden de los viajeros cubren sólo como media un tercio de las cargas de explotación).
- la historia, la organización, la competencia y el poder de los operadores de transporte. No es fácil para las autoridades responsables imponer decisiones a compañías que tienen una competencia técnica superior y que son a su vez más conocidas y apreciadas por los viajeros que las propias autoridades. Es frecuente el caso con grandes compañías públicas en situación de monopolio (la STIB en Bruselas y la RATP en París son los arquetipos)

A pesar de estas grandes desigualdades entre las ciudades, todavía persisten algunos puntos comunes, el primero de los cuales es la implicación determinante de las autoridades públicas en la organización y en la financiación de las redes de transportes públicos. Además, asistimos actualmente a una convergencia real entre ciudades en un cierto número de elementos como la generalización de la competencia para la elección de las empresas explotadoras, la integración tarifaria o la consulta a los clientes para conocer su nivel de satisfacción y sus expectativas. Con respecto a esto no es imposible hablar de un modelo europeo de organización de los transportes públicos, un modelo que se basaría en algunos grandes principios como la separación de las tareas entre las autoridades y los operadores y la implicación financiera de las autoridades para garantizar la misión de servicio público de los transportes colectivos.

Las presentaciones que siguen, que describen las principales problemáticas relacionadas con la organización de los transportes públicos metropolitanos mediante los ejemplos de Bilbao, Barcelona, Berlín, Bruselas, Copenhague, Francfort, Hamburgo, Londres, Madrid, Manchester, París, Praga y Valencia, permiten que nos demos cuenta de ello.

Sesión 1: La emergencia de las autoridades organizadores de los transportes públicos en las metrópolis europeas.

Las siguientes ponencias presentan ejemplos variados de los contextos en los cuales se han creado autoridades encargadas especialmente de la organización de los transportes públicos en grandes ciudades europeas. Cada vez se observa más que se trata de federar a las diferentes autoridades públicas en una misma estructura con el fin de coordinar los transportes públicos al nivel territorial más pertinente.

La ponencia de Aurelio López Martín, director general de la Entidad de Transporte Metropolitano (ETM) de Valencia, presenta la organización y las misiones de esta estructura creada en mayo de 2001 para organizar los transportes públicos en la ciudad de Valencia.

La presentación de Jörg Lunkenheimer, responsable de las relaciones con los accionistas de Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV), explica porqué RMV, que agrupa a las autoridades públicas relacionadas con la organización de los transportes públicos en la región de Francfort/Main, sucedió en 1995 al Frankfurter Verkehrsverbund (FVV) que agrupaba únicamente a las empresas explotadoras de las redes en un territorio menos extenso que RMV.

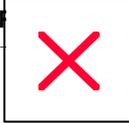
La ponencia de Jiri Prokel, director general de ROPID, autoridad organizadora de los transportes públicos de la ciudad de Praga, presenta la historia y las principales misiones de esta estructura creada en 1993.

La presentación de Lina Portillo, responsable de planificación financiera y de investigación del Consorcio de Transportes de Bizkaia (CTB) describe la historia y las misiones de CTB, un organismo creado en 1975 para construir el metro de Bilbao y que, a partir de ahora, es responsable de la coordinación y de la integración tarifaria entre las diferentes modalidades de transporte de la metrópolis del País Vasco.



Lina PORTILLO
Consortio de Transportes de Bizkaia

**EL CONSORCIO DEL TRANSPORTE DE VIZCAYA: UNA AUTORIDAD PARA EL
TRANSPORTE PÚBLICO.**



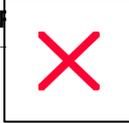
EL CONSORCIO DEL TRANSPORTE DE VIZCAYA: UNA AUTORIDAD PARA EL TRANSPORTE PÚBLICO

1.- HISTORIA, ORGANIZACIÓN Y OBJETIVOS DEL CONSORCIO DEL TRANSPORTE DE VIZCAYA

Las circunstancias económicas y políticas así como las peculiaridades geográficas marcan el desarrollo histórico de cualquier población, condicionando de esta manera su composición y su organización futuras. El transporte no constituye ninguna excepción a este hecho y la red de transporte no es sino la consecuencia final de años de historia.

Por otro lado, el Consorcio del Transporte de Vizcaya (en lo sucesivo CTB) queda determinado por el marco institucional por lo que se hace necesaria una pequeña explicación con objeto de comprender adecuadamente su modo de actuación.

El País Vasco es una **Comunidad Autónoma** comprendida dentro del estado de España y goza de un amplio **Estatuto de Autonomía** que le confiere un absoluto control y poder en las áreas más importantes, a saber: economía, policía, una Agencia Tributaria del País Vasco, etc. Un pilar fundamental sobre el que descansa dicho Estatuto es el **Concierto Económico**.



El Concierto Económico establece un sistema impositivo descentralizado en el que cada provincia asume la responsabilidad de fijar, gestionar y recaudar todos los impuestos de su jurisdicción. Como contrapartida pagan al gobierno central español un determinado montante (cuota) en concepto de contraprestación por los gastos incurridos por el gobierno central español en la Comunidad Autónoma Vasca (poderes no delegados) y en contraprestación por la contribución de solidaridad para con otras regiones españolas. Ello significa que los Territorios Vascos obtienen sus recursos financieros públicos directamente de los contribuyentes y que el País Vasco asume la responsabilidad de financiar todas las instituciones que conforman el sector público vasco (el Gobierno Vasco, las Diputaciones Provinciales y los Ayuntamientos) con estos recursos financieros públicos.

Dicho Concierto Económico no es el resultado de una negociación política llevada a cabo en un momento determinado sino que, por contra, se trata de una tradición histórica de unos 800 años de antigüedad que ha dado forma a nuestras instituciones y al resto de nuestros asuntos económicos como el transporte.

En 1300 se fundó la ciudad de Bilbao a orillas del río Nervión. Siete siglos más tarde, Bilbao es la capital del territorio de Vizcaya, una de las provincias que integran el País Vasco. Su crecimiento demográfico ha ido paralelo con este río y con la industrialización de sus llanuras bajas.



El área del **Gran Bilbao** es actualmente una zona densamente poblada con 884.000 habitantes y registra una densidad de 2.182 habitantes por kilómetro cuadrado, todos ellos emplazados dentro de un escarpado y estrecho valle dividido por el estuario del Nervión que sirve a la vez de medio de comunicación y de barrera entre ambas orillas del río.

El peso demográfico del área metropolitana del Gran Bilbao representa cerca del 80% de la población de Vizcaya y el 38% de toda la Comunidad Autónoma Vasca.

El área del Gran Bilbao se compone de unas zonas diversas y claramente definidas:

- La ciudad de Bilbao (356.000 habitantes), con preponderancia del sector servicios, especialmente en las áreas de la administración, servicios sociales y comercios.
- La Orilla Izquierda (275.000 habitantes) que todavía tiene alguna relevancia industrial pese a que está en declive. Hoy día se está revitalizando a través de planes especiales.
- La Orilla Derecha (140.000 habitantes) que se está convirtiendo cada vez más en un zona residencial y cuya orientación crece sin cesar hacia el sector terciario.
- La Cuenca Ibaizábal.
- El Valle del Asua, que cuenta con un resplandeciente polígono industrial de altas tecnologías.



En Vizcaya la década de los 70 supuso un punto de inflexión ya que la estructura socioeconómica empezó a cambiar, las industrias manufactureras dieron paso a un papel cada vez más importante del sector servicios, las estructuras del mercado de trabajo empezaron también a cambiar y la mujer comenzó a trabajar en las empresas.

El modelo de desplazamiento al/del puesto de trabajo, que hasta entonces se había caracterizado por la proximidad, comenzó a evolucionar a un modelo en que tal desplazamiento empezó a ser más largo en tiempo y distancia.

Consecuentemente, la **movilidad** y la tasa de uso del automóvil crecieron de tal forma que dio como resultado una congestión del tráfico y un colapso casi permanente de la red de carreteras del área metropolitana del **Gran Bilbao**. El transporte público no ofrecía un servicio de alta calidad, estaba desorganizado y deficientemente preparado para satisfacer la demanda potencial de entonces.

La red de transporte público estaba compuesta por:

- una **red ferroviaria**, compuesta por líneas ferroviarias con sus estaciones término en Bilbao, todas las cuales estaban incomunicadas unas con otras y había poca circulación dentro del centro de la ciudad.
- una **red de autobuses** extensa pero poco coordinada con los autobuses urbanos



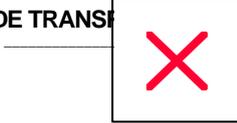
dependientes del Ayuntamiento de Bilbao y con los autobuses interurbanos explotados al amparo de una concesión otorgada por la Diputación de Vizcaya.

Esta situación trajo consigo la constitución de la **Comisión Vizcaína de Comunicaciones** que estaba integrada por la Diputación Foral de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y la Cámara de Comercio con objeto de tratar de resolver este problema que no paraba de empeorar. Este proceso se inició con la construcción del **Metropolitano de Bilbao** (Metro) como la piedra angular de un transporte público para el que los objetivos eran los siguientes:

- Consolidar el servicio ferroviario en la Orilla Derecha y modernizarlo para que pudiese dar servicio a las zonas de mayor población.
- Cambiar el servicio ferroviario en la Orilla Izquierda y acercarlo más a los cascos urbanos.
- Construir una nueva línea bajo el centro de Bilbao.
- Facilitar las conexiones con otros ferrocarriles.

El **Consortio del Transporte de Vizcaya** se creó en 1975 para encargarse de la construcción de la Línea de Metro, siendo constituido definitivamente en 1976. La composición actual del Consorcio del Transporte de Vizcaya es la siguiente:

✍ 50% Gobierno Vasco



- ✍ 25% Diputación Foral de Vizcaya
- ✍ 25% Ayuntamientos (10 Ayuntamientos en total por cuyo término circula la línea de metro)

Sin embargo, el Gobierno Vasco y la Diputación Foral de Vizcaya se reparten a partes iguales la totalidad de la financiación de la misma.

El Reglamento fundacional del CTB estipula que el mismo posee las siguientes facultades:

- a) Participar en la financiación de obras de infraestructura del Metropolitano de Bilbao y llevar a cabo los correspondientes **proyectos** y obras de superestructura y de equipamiento general.
- b) **Gestionar la operatividad** del Metropolitano de Bilbao a través de Metro Bilbao, S.A., una compañía 100% pública que pertenece al Consorcio del Transporte de Vizcaya.
- c) Verificar el **funcionamiento del sistema de transporte** en la provincia de Vizcaya, adoptando las medidas que puedan ser necesarias para tratar con las demás administraciones públicas.



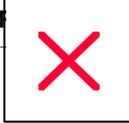
- d) Aprovechar las **facultades** a las que tiene derecho en materia de transporte que le fueron transferidas con arreglo a un plan de regulación y coordinación para el Transporte público en Vizcaya, siempre y cuando se considere que es en interés público y racionalizar mejor el sistema de transporte.

El Consorcio del Transporte de Vizcaya hasta la fecha ha concentrado su actividad en las dos áreas principales de autoridad que se han mencionado anteriormente. En efecto, la Línea 1 fue inaugurada el 11 de Noviembre de 1995 y su funcionamiento corre a cargo de Metro Bilbao, S.A., una **compañía pública** en donde, según se indica anteriormente, el Consorcio del Transporte de Vizcaya participa en un 100%.

La línea dos aún se está construyendo y el primer tramo será inaugurado en Abril del 2002.

La financiación corre a cargo del CTB -recibiendo contribuciones financieras de Instituciones (fundamentalmente del Gobierno Vasco y de la Diputación Provincial de Vizcaya y marginalmente de la Administración Central española)-, -endeudándose a través de varios instrumentos financieros: **emisión de obligaciones** (“metroobligaciones” y metrobonos), **préstamos** del EIB y de otras entidades financieras,- **fondos de inversión europeos**, etc.

Con objeto de facilitar algunas de estas operaciones y de darle al CTB la posibilidad de tratar



directamente con el mercado sin tener que depender de sus instituciones, se logró obtener una certificación de solvencia que concede Standard & Poors y FITCH IBCA.

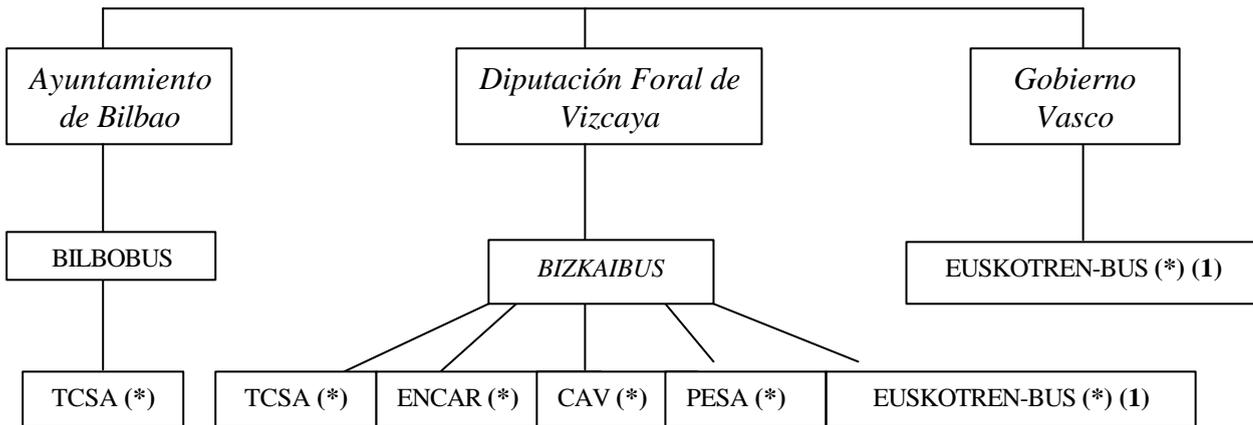
El reglamento fundacional y los estatutos estipulan la **coordinación del transporte** como una de las **responsabilidades del Consorcio del Transporte de Vizcaya** que debe ser corroborada por medio de los poderes que le han sido transferidos de conformidad con un Plan de Coordinación del **Transporte** o bien adoptando cuantas medidas estimen necesarias las demás administraciones públicas para alcanzar dicho objetivo.

Respecto de la inauguración de **Metro Bilbao**, estas Instituciones públicas fueron conscientes de la necesidad de **reorganizar y coordinar** el transporte público en Vizcaya. De hecho, no había una sola institución en Vizcaya que fuese responsable del transporte público de pasajeros, sino que, por contra, había varias instituciones que competían.

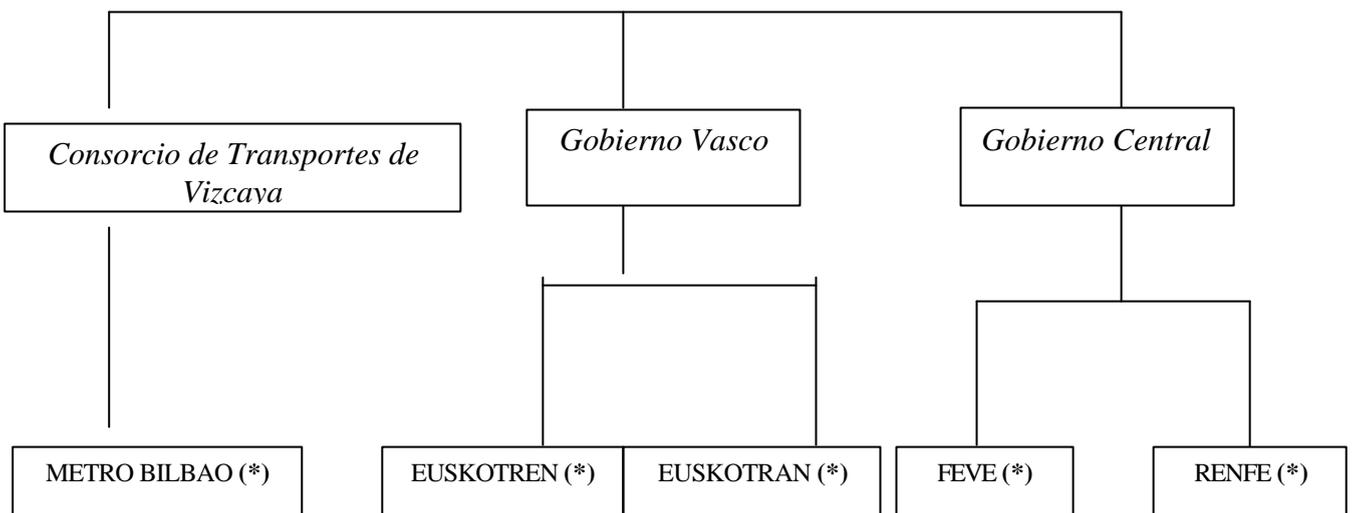


2.- LA RED DE TRANSPORTE PÚBLICO DE VIZCAYA

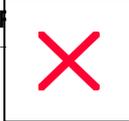
RED DE AUTOBUSES



RED FERROVIARIA Y DE TRANVÍAS



(*) Operadores de transportes



(1) Desde el 2002

Cada una de las Instituciones mencionadas anteriormente tiene su propio sistema de gestión y su opinión en términos de Política de Precios, lo que se traduce en que tienen su propio sistema de zonificación, sus propias clases de billetes y sus propios métodos de cubrir el déficit.

Gobierno Vasco – Euskotren y Euskotran

La Comunidad Autónoma, a través de su Departamento de Transportes y Obras Públicas, cuenta con una corporación pública, EUSKOTREN, que explota los ferrocarriles vascos así como unas líneas de autobuses, aunque la participación de EUSKOTREN en los autobuses va a ser adquirida por la Diputación de Vizcaya a partir del 2002. El déficit se sufraga efectuando ampliaciones de capital.

En el 2002 se inaugurará la línea de tranvías que será gestionada por la corporación pública EUSKOTRAN.

Diputación Provincial de Vizcaya – Bizkaibus

La Diputación Provincial explota el servicio de autobuses que circulan por las autopistas de Vizcaya con la marca BIZKAIBUS, con la que operan 4 empresas de transporte



(pronto serán 5).

Opera gracias a unos contratos de programas individualizados por los que se remunera a las empresas por los servicios prestados en función de lo estipulado en tales contratos.

Cualquier déficit que se produzca lo cubre la Institución.

Ayuntamiento de Bilbao – Bilbobus

El Ayuntamiento de Bilbao controla el transporte urbano de Bilbao: autobuses, elevadores y funiculares de Bilbao. El servicio de autobuses se gestiona a través de la red Bilbobus.

La empresa que explota el transporte por autobús está vinculada con el Ayuntamiento por medio de un contrato programático que funciona de la misma manera que en el caso de la Diputación de Vizcaya, el cual ha sido explicado previamente.

Consortio del Transporte de Vizcaya – Metro Bilbao, S.A.

El CTB se ocupa del funcionamiento de las líneas del Metro de Bilbao a través de Metro Bilbao, S.A., una empresa de transporte público íntegramente participada por el CTB.

Su déficit lo financia el Consorcio del Transporte de Vizcaya efectuando ampliaciones de capital.



Gobierno Central español – Renfe y Feve

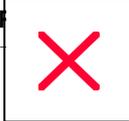
El Ministerio de Fomento responde de las compañías ferroviarias RENFE y FEVE que explotan los trenes de cercanías y locales de la Orilla Izquierda y en la región de Encartaciones en el oeste de Vizcaya. Se gestionan por medio de un contrato programático.

En este modelo descentralizado el **déficit general** del sistema de transportes es significativo pero dado que cada administración pública asume su propio sistema de transporte exclusivamente, en general este problema no preocupa.

La oferta está **fragmentada y diseminada**, lo que se traduce en un sistema de transportes acuciado por las superposiciones y las interrupciones. Se trata de un sistema en el que cada medio de transporte se dirige por su cuenta a sus usuarios pero que, como consecuencia de ello, no se da una información general sobre el sistema de transporte en su conjunto.

Como contrapunto, cada institución intenta reducir su déficit haciendo sus medios de transporte más atractivos, dando como resultado una amplia y buena oferta de transporte público ya que el sistema estimula la competencia.

En general el ciudadano tiene una buena opinión del transporte público.



Todo ello ha traído consigo un **incremento exponencial del uso del transporte público** en el curso de los últimos años, pasando de 145 millones de pasajeros en 1997 a 161 millones de pasajeros en el año 2000.

Por otra parte, se observa una tendencia cambiante tal y como se ha visto en el último año fiscal en el sentido de que la tasa de crecimiento en la utilización del transporte público ha aumentado más que la del transporte en vehículos privados (un 4,5% frente a un 4,1%)

3. EL PAPEL DEL CTB COMO AUTORIDAD DEL TRANSPORTE PÚBLICO

La incorporación de Bilbao Metro provocó una **convulsión en el sistema de transporte** que además ha sufrido una profunda transformación a lo largo de los últimos años como consecuencia de la expansión de Bizkaibus en toda la provincia de Vizcaya, de la extensión de la línea Euskotren, del restablecimiento de Bilbobus, de la línea de descongestión sur de Renfe y de la próxima inauguración de la Línea 2 del Metro de Bilbao y del tranvía.

Todos estos factores nos sitúan en un **momento clave para la reestructuración del sistema de transporte en Vizcaya** en lo que hace referencia a su infraestructura y su red. Para ello se precisa llegar a acuerdos institucionales, a una **coordinación de los servicios, a una simplificación de las tarifas y billetes y a una coherente información general que esté a**



disposición del ciudadano: en definitiva, a una oferta de calidad fundamentada en la demanda real y potencial que se está percibiendo.

Debido a que nadie domina totalmente el mercado, nadie emerge como coordinador y planificador; sin embargo, la necesidad de coordinación y de planificación del transporte es manifiesta, por lo que está despuntando la vocación del Consorcio del Transporte de Vizcaya para desempeñar su papel de Autoridad en el Transporte.

Ante esta situación y después de unas complejas negociaciones auspiciadas por el Consorcio del Transporte de Vizcaya, las instituciones vascas firmaron en Junio de 1997 dos Acuerdos Marco relativos a la **Coordinación en materia de tarifas y en la Reestructuración del Transporte Público de Pasajeros**. Los firmantes de estos documentos fueron el Gobierno Vasco, la Diputación Foral de Vizcaya, el Ayuntamiento de Bilbao y el Consorcio del Transporte de Vizcaya.

Para hacer cumplir dichos acuerdos, se creó la **Comisión de Coordinación y Control del Transporte** dentro del Consorcio del Transporte de Vizcaya con la misión de trabajar en la armonización de cualquier aspecto del transporte. La Diputación de Vizcaya, el Gobierno Vasco, Metro Bilbao, Renfe, Feve y Euskotren también están englobados.



Como punto de partida dirigido a afrontar los asuntos de **la reestructuración de la oferta y coordinación de tarifas** por parte de las administraciones públicas, fue necesario conocer los comportamientos y hábitos de movilidad de los habitantes de Vizcaya con el objetivo de adaptar la oferta de transporte a las demandas del mismo y de optimizar el uso de los recursos disponibles identificando el mercado de movilidad en cada zona y área geográfica, su número, las causas que lo motivan y los medios de transporte empleados así como un perfil del usuario tipo.

Con objeto de **conseguir** esta información y otros datos fiables, el Consorcio del Transporte de Vizcaya llevó a cabo **el primer estudio de movilidad**, realizado en Vizcaya en 1998 (su actualización debe estar lista en el 2002).

Dicho estudio se complementa con el **Informe sobre el Transporte Público en Vizcaya** que el Consorcio del Transporte de Vizcaya elabora anualmente y en donde se analiza cada año fiscal la situación, información, variaciones y tendencias en el transporte público.

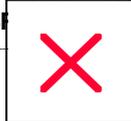
La convicción del Consorcio del Transporte de Vizcaya de que es beneficiosa la **planificación del transporte** se está concretando, entre otras cosas, en varios proyectos destinados a crear nuevos enlaces e infraestructuras con el objetivo de promover el uso del transporte público redoblando los esfuerzos de diferentes instituciones. En este sentido, gracias a la construcción de



la Línea Metropolitana de Bilbao, tal circunstancia ha permitido abordar varios proyectos para poder reorganizar y coordinar el transporte tales como:

- construcción de un enlace para los usuarios de transporte público en la estación de Lejona de la Línea 1 del Metro de Bilbao en donde van a coincidir físicamente metro, autobuses, un aparcamiento público y una futura línea de tranvías.
- construcción de un enlace en la estación de Metro de San Mamés en donde las intermodalidades de Metro y Renfe están todas agrupadas y éstas, a su vez, con la estación de autobuses Termibus. En el futuro esto también sucederá con los taxis-tranvía.
- en la línea 2 se están concibiendo y construyendo otras infraestructuras de transporte multimodal como las ubicadas en las estaciones de Etxebarri y Urbinaga-Sestao.

Paradójicamente, se está realizando la parte más difícil y costosa, a saber las infraestructuras de enlace que se están aprovechando de las obras de construcción del Metro de Bilbao, mientras que la parte más simple, que debería ser llegar a un acuerdo inter-institucional que ayude a avanzar el trabajo en otros aspectos progresa a un ritmo francamente lento. Cada paso que se da es el resultado final de un acuerdo con las instituciones implicadas.



Se han conseguido algunos hitos como es el lanzamiento del **billete uniformizado “Creditrans”** por parte del Consorcio del Transporte de Vizcaya .

El 23 de septiembre de 2000 salió al mercado el Creditrans, válido para las redes del Metro de Bilbao, Bizkaibus, Bilbobus, el funicular Artxanda y los elevadores La Salve. El Creditrans ha superado los problemas ocasionados por la existencia de un sistema de zonificación diferente y por las actuales diferentes tarifas de los diversos medios de transporte. **Se trata del primer paso efectivo que se ha dado hacia la coordinación del Transporte Público.**

Este billete está concebido como si fuese dinero para viajar con él. Cada medio de transporte descuenta sus tarifas para ello en función del desplazamiento realizado. El precio que se carga es el establecido para cada medio de transporte en relación con el tipo de billete "de abono".

El Creditrans facilita el hecho de hacer transferencias a un precio reducido con el segundo operador aplicando un descuento del 20% sobre el precio total del viaje conjunto.

Conscientes de la importancia de unificar diversos tipos de billetes, el consorcio está trabajando en la ampliación de una serie de billetes combinados: billetes para la tercera edad, billetes mensuales, etc.

La Comisión de Coordinación y Control del Transporte también se ocupa de la elaboración



de una Política de Zonificación Común para todos los pasajeros que hagan uso del Transporte Público en Vizcaya, acabando de esta manera con la actual dispersión de servicios.

En Julio de 2000 el Consorcio del Transporte de Vizcaya presentó una serie de alternativas al sistema de zonificación de tarifas. En noviembre de 2000 se aprobaron las líneas maestras del sistema de zonificación.

Dicha zonificación del transporte de Vizcaya divide el territorio en cinco áreas, una de las cuales – la zona central – corresponde al municipio de Bilbao. El acuerdo logró el respaldo del Gobierno Vasco, de la Diputación Foral de Vizcaya y del Ayuntamiento de Bilbao contando con el consenso de los operadores. El nuevo esquema de zonas será adoptado en las redes de transporte de RENFE, FEVE, Bizkaibus, Bilbobus, EuskoTren y Metro Bilbao. Su implantación será gradual con algunos de los diferentes operadores ya que están procediendo a revisar sus tarifas.

Los criterios que sustentan la propuesta de crear un sistema de zonificación común son:

- Establecer el menor número posible de zonas.
- Mantenerse dentro de los términos municipales.
- Considerar el municipio de Bilbao como la demarcación central.
- En la medida de lo posible respetar las zonas actuales repartidas entre los diferentes operadores.



A medio plazo, está previsto implantar un sistema de billeteaje que incluya **una tarjeta inteligente sin contactos por radiofrecuencia**. En el bien entendido que el Consorcio del Transporte de Vizcaya es la plataforma ideal para lanzar un proyecto de tales características puesto que no puede basarse en los criterios de un único operador y debe tener en cuenta los puntos de vista y estándares de todo el sistema de transporte de Vizcaya para que así pueda dar lugar a una **integración de tarifas perfecta** en el futuro al actuar como un catalizador para tal fin.

En conclusión, el Consorcio del Transporte de Vizcaya se basa en la Autoridad del Transporte Público de Vizcaya y aboga por un modelo que sea el resultado de un consenso dimanante de las singularidades de nuestro marco institucional.



Aurelio Lopez Martin
Director General
ETM

**DESARROLLO DE LA RED DE METRO DE
VALENCIA Y LA ORGANIZACIÓN DEL
TRANSPORTE METROPOLITANO**

ETM
C/Governador Viejo 20, 1º ptas 3 y 4
46003 Valencia
Spain

EL DESARROLLO DE LA RED DE METRO DE VALENCIA Y LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE METROPOLITANO

1.- LA RED DE METRO DE VALENCIA

A partir del año 1990, la Generalitat Valenciana viene impulsando una profunda reforma de su Red Metropolitana de Ferrocarriles (F.G.V.) en el área de Valencia, que genéricamente, denominamos Metro de Valencia, aunque en su conjunto engloba elementos diferenciados desde el punto de vista de la explotación haciendo convivir en una red unitaria tramos tranviarios, tramos de circulación exclusivamente subterránea y tramos en superficie con condiciones de explotación típicamente ferroviarias. Es Metro de Valencia el 2º operador ferroviario (el otro es RENFE) implantado en la Comunidad y su ámbito territorial está comprendido en un círculo aproximado de 30 kms en torno a la ciudad de Valencia que contiene una población de un millón y medio de habitantes, lo que supone un 37,5% de la población total de la Comunidad de la cual un 50% reside en el núcleo central.

La situación inicial correspondiente al año 1990 estaba formada por dos líneas preexistentes sin conexión entre si, de las cuales la primera se constituía en eje Noroeste-Sur, atravesando tangencialmente la ciudad de Valencia:

LA LINEA 1, con 96,5 kms de los cuales solamente 7,1 son subterráneos en la ciudad de Valencia, atendía las relaciones Norte-Sur del área metropolitana con dos ramas hacia el norte y oeste de 15 y 25 kms separadas a partir de la estación común de Empalme y una rama sur de 50 kms.

LA LINEA 3, con 13,3 kms de longitud, todas ellas en superficie se iniciaba en la denominada Estación de Puente de Madera, en una situación que el desarrollo urbano de la ciudad había dejado fuera de los principales circuitos de equipamiento comercial, docente, administrativo o de ocio.

Después de una importante campaña de encuestas y de un estudio y análisis de la demanda de transporte en medios mecanizados en el área metropolitana, su distribución en modos públicos y privados y dentro de la demanda atendida por el transporte público, la captada por los distintos agentes que operan en el Área, se llega a la alternativa considerada óptima para el escenario del año 2000 que se concretó en lo siguiente:

Penetración en subterráneo de la línea 3 hacia el centro de la ciudad hasta enlazar con la línea 1 utilizando el tramo final del túnel existente para continuar en superficie hasta la estación de Torrente (al Sur) y prolongando el nuevo túnel por el corredor urbano de mayor demanda en dirección Oeste hasta el límite del núcleo central.

Implantación de una nueva línea tranviaria, la T4, con un itinerario algo periférico y con la virtualidad de enlazar los distintos campus universitarios y el distrito marítimo conectando mediante transbordos directos con las líneas 1 y 3.

El esquema de la Red Metropolitana de Ferrocarriles de la Generalitat Valenciana pasa en este escenario a contar con una longitud total de 130 kms, 49 en vía doble, 81 en vía sencilla en los extremos de la línea, con un núcleo central de 17 kms en túnel y organizada en tres líneas interconectadas.

Este escenario 2000 ha llegado a su culminación; la línea T4 entró en servicio en Abril de 1994, el primer tramo de de la línea 3 en Mayo de 1995, el segundo tramo y más central en septiembre del año 1998 y el último tramo de la línea, hasta Mislata, en mayo de 1999.

Finalmente el proceso de planificación se reabrió a finales de 1997 y se ha culminado recientemente para concretar la segunda ampliación de la red relativa al escenario 2011 utilizando el mismo modelo de transporte que en la fase anterior. Esta segunda ampliación, cuya maduración a efectos operativos se proyecta al año 2011, se programa para su ejecución en el período 2000/2005 y se concreta en dos nuevas líneas.

La línea T2 de carácter tranviario y de recorrido exclusivamente urbano con un tramo central subterráneo para atravesar el casco antiguo de la ciudad de Valencia, conectada con las líneas 3 y T4, y la línea 5, también urbana y tecnológicamente diferente al haberse optado por un sistema mixto de explotación tranvía/metro.

El resumen de las cifras más significativas que identifican el Metro de Valencia una vez culminado el proceso de planificación iniciado en 1990 es el siguiente:

Del año base 1991, con 110 kms de red con una demanda de 18.600.000 viajes/año, se pasa al escenario 2000 con una red de 130 kms y una demanda captada de 34.300.000 viajes/año. En el escenario final, con una inversión de 57.000 millones de pesetas, se estima una duplicación la demanda, con 78.900.000 viajes/año y pasando el sistema a tener 146 kms de red con 22 kms de túnel.

2.- PRIMEROS PASOS PARA LA ORGANIZACIÓN DEL TRANSPORTE METROPOLITANO EN EL AREA DE VALENCIA

Paralelamente al proceso de planificación y ampliación de la red de metro, el 14 de febrero de 1991, la Generalitat Valenciana aprueba la ley 1/91 de Ordenación del Transporte Metropolitano, que tiene como objetivo la coordinación operativa y tarifaria de todos los modos de transporte público que operan en el área de Valencia.

Esta ley establece la elaboración de un Plan de Transporte Metropolitano, a través del cual debe conseguirse la coordinación de los distintos servicios de transporte público e implantar un sistema tarifario integrado; el ámbito de aplicación de la ley es el de la ciudad de Valencia y 56 municipios de su entorno metropolitano. Los servicios de transportes afectados por la ley (servicios de interés metropolitano) son todos los interiores al área: transporte urbano regular de autobús de Valencia (EMT), servicios de FGV interiores al área; servicios de RENFE interiores al área y los servicios regulares interurbanos de autobús (concesionarios privados y CVT, en aquel entonces, empresa pública de transporte por carretera).

Al amparo de la Ley, y después de intensas negociaciones en la Comisión del Plan, el 1 de abril de 1996 se firma un convenio entre la Generalitat Valenciana y el Ayuntamiento de Valencia para establecer un sistema de coordinación tarifaria entre EMT y Metro Valencia.

Este convenio supuso la puesta en circulación de tres títulos combinados: el ABONO Transporte, válido para treinta días desde su primera utilización sin límite de viajes, el B-10 válido para diez viajes que incluyen un transbordo, y la T-1 válida para viajar durante un día, todo ello indistintamente para EMT o Metro, y en el ámbito de una primera corona A, que incluye la ciudad de Valencia y tres municipios conurbados.

En junio de 1999, la Comisión del Plan de Transporte aprueba la “Estrategia para el Transporte Metropolitano del área de Valencia”, donde se fijan los criterios e instrumentos necesarios para atender las necesidades de movilidad metropolitana, fomentando para ello el uso del transporte público.

Para avanzar en la imagen de red común, la Generalitat Valenciana crea una nueva imagen de marca- **METROBUS** – para el conjunto de servicios interurbanos por carretera. Mediante la firma de Contratos-programa entre la Generalitat Valenciana y todas las empresas que prestan servicios de transporte público de autobús en el ámbito metropolitano, éstas se comprometen a adaptar todos sus vehículos a la imagen y señalización común definida por la Generalitat para **Metrobús**.

Finalmente, a finales de enero del 2000, se generalizó para todo el ámbito metropolitano la utilización del ABONO Transporte, estableciendo además de la A otras dos coronas tarifarias concéntricas; además de EMT y Metro Valencia (que incluye como se ha indicado una red de cuatro ramales por los municipios del área de Valencia) todas las líneas de METROBUS se integran en el nuevo sistema de coordinación tarifaria.

3.- CREACION DE LA ENTIDAD DE TRANSPORTE METROPOLITANO DE VALENCIA

Con todas estas medidas, la coordinación e integración del transporte metropolitano llega a un grado importante de complejidad que empezó a presentar algunos problemas en relación con la capacidad de los órganos gestores, que como se ha indicado son de tipo administrativo, a través de la Comisión del Plan. Para una mayor operatividad parecía conveniente la creación de una entidad pública autónoma que recogiese, entre sus funciones específicas, las que venía realizando la citada Comisión del Plan.

La Entidad Pública de Transporte Metropolitano de Valencia, se instaura, como ente de derecho público sujeto al derecho privado, por la LEY 9/2000, de 23 de noviembre de 2000. Asume todas las competencias que correspondían a la Comisión del Plan de Transporte Metropolitano del Área de Valencia y las que venía ejerciendo la Dirección General de Transportes sobre los servicios regulares de viajeros de uso general y especial en dicha área y sobre el área de prestación conjunta del taxi de Valencia.

De acuerdo con el texto de la citada Ley, a la Entidad le corresponden las siguientes competencias:

1. En materia de servicios regulares de viajeros

- ✍ Gestión administrativa de los servicios
- ✍ Elaboración y desarrollo de las previsiones del Plan de Transporte Metropolitano de Valencia
- ✍ Emisión, distribución y, en su caso, venta de los títulos de transporte de coordinación.
- ✍ Proponer al órgano competente del Gobierno Valenciano el marco tarifario de los títulos de coordinación.
- ✍ Propuesta y ejecución de los planes de inspección, así como la instrucción y propuesta de resolución de los expedientes sancionadores.
- ✍ Adopción de medidas tendentes a establecer un sistema de ayudas a la explotación para empresas operadoras.

2. En relación con los servicios del taxi

- ✍ Las competencias de la Generalitat en materia de gestión administrativa, en particular, el otorgamiento, la transmisión, el visado y la modificación de las autorizaciones.
- ✍ La adopción de medidas encaminadas a la mejora del servicio del taxi.
- ✍ El desarrollo de programas específicos destinados a incrementar el uso del taxi.

3. Como competencias generales, le corresponden:

- ✍ Informar sobre los servicios de transporte metropolitano y fomentar su uso.
- ✍ Constituir o participar en sociedades de capital público o mixto o en consorcios.
- ✍ Elaborar estadísticas, informes y estudios sobre el transporte metropolitano.
- ✍ Cooperar mediante acuerdos, convenios y contratos-programa con cualesquiera entidades cuya actividad afecte al transporte metropolitano.
- ✍ Construir las infraestructuras del transporte metropolitano que le sean encomendadas por el Conseller de Obras Públicas, Urbanismo y Transportes o las que, en virtud de convenio, se acuerde con otras administraciones públicas.

La Entidad de Transporte Metropolitano de Valencia (**eTM**) se constituyó en mayo de 2001, con un presupuesto inicial de 180 millones de pesetas para su funcionamiento, y en el año 2002 asumirá plenamente sus competencias, gestionando los programas de transporte metropolitano que hasta el momento realizaba la Dirección General de Transportes de la Generalitat Valenciana.



Jiri PROKEL
Director
ROPID

El Transporte Integrado de Praga

ROPID
Rytirska 10
110 00 Praha 1
Prague

El Transporte Integrado de Praga

El Transporte Integrado de Praga (PIT) es un sistema de transporte que incluye el Metro, los tranvías, el ferrocarril y las líneas de autobús urbano y suburbano. Este sistema se ha ido integrando gradualmente mediante unas condiciones de transporte y precios conjuntas y unas soluciones unificadas en cuanto al tráfico, incluyendo la coordinación de horarios.

El Transporte Integrado de Praga funciona como una asociación municipal del transporte. Se ha ido implantando gradualmente dentro del área de la Ciudad de Praga a la que hay que añadir el área adyacente de otros distritos de la Bohemia Central con importantes conexiones de transporte con la Ciudad de Praga. El Transporte Integrado de Praga ha sido concebido con la finalidad de proveer un servicio de calidad en el transporte de esta área que influya en la capacidad competitiva del transporte público frente al transporte individual. Los criterios que marcan el atractivo del sistema integrado son el tiempo, el precio, el confort, la fiabilidad y la seguridad. Los principios fundamentales sobre los que se asienta el Transporte Integrado de Praga son los siguientes:

- ? un sistema unificado de transporte regional que se basa en la prioridad del transporte ferroviario como columna vertebral del mismo (ferrocarriles, Metro, tranvías), mientras que el transporte por autobús está organizado predominantemente como continuación del transporte a los terminales y se ubica al lado de las estaciones y apeaderos de las líneas ferroviarias
- ? el sistema posibilita un sistema combinado de transporte mediante coche privado y transporte público, que se puede realizar gracias a unas instalaciones de aparcamiento colectivo P+R (Park & Ride) ubicadas al lado de las estaciones término del transporte ferroviario principal en las afueras de Praga y su zona lindante
- ? un sistema unificado de tarifas de transferencias que haga posible viajar realizando las correspondencias necesarias con un solo billete y sin que afecte el medio de transporte y operador elegido

El ROPID, la Organización Regional del Transporte Integrado de Praga, inició su actividad el 1 de diciembre de 1993. El ROPID fue creado por medio de la Resolución de la 33ª reunión de Representantes del Ayuntamiento de Praga como organización que contribuye con el Ayuntamiento de Praga. Su creación ha supuesto la culminación de la intención del Ayuntamiento de dar una respuesta a los imparable cambios sociales y económicos habidos y de desarrollar un sistema integrado del transporte público en Praga capital y su área lindante que estuviese puesto al día. La finalidad de este sistema es la de ofrecer un atractivo y respetable transporte público para todos los segmentos de habitantes y visitantes de la ciudad, introduciendo de esta forma una alternativa a la creciente intensidad del tránsito privado.

El ROPID, una organización profesional responsable del funcionamiento del Transporte Integrado de Praga, está autorizado a establecer y desarrollar el Sistema del PIT. Desempeña un papel organizativo y de control. De sus actividades es responsable ante las autoridades municipales y estatales, de quienes ha recibido la autorización de garantizar el transporte.

Las funciones básicas del ROPID son las siguientes:

- ? preparación de las mejoras adicionales del sistema integrado regional y su implantación
- ? elaboración de normas de organización del transporte público, determinación del volumen de actividad en el transporte necesario para asegurar el servicio de transporte en el área para los operadores en concreto y los medios de transporte y discutir de ello con los municipios, las autoridades de cada distrito y los operadores
- ? propuesta de financiación de las actividades del PIT haciendo un uso eficiente de los recursos financieros disponibles
- ? propuesta de tarifas y billeteaje en el sistema del Transporte Integrado de Praga
- ? diseño de un proyecto regional de la organización del transporte público
- ? firma de contratos para la prestación de los servicios del PIT en los correspondientes municipios, autoridades del distrito y operadores en nombre del Ayuntamiento de Praga y control de su actuación
- ? organización del flujo financiero de ingresos y subvenciones dentro del sistema del Transporte Integrado de Praga
- ? selección de operadores de líneas de nuevo establecimiento
- ? establecimiento de un sistema unificado de información del PIT

El desarrollo del Sistema del PIT por parte del ROPID estaba vinculado con una iniciativa previa que se caracterizaba por los siguientes aspectos :

- ? un menor porcentaje de utilización del transporte público debido a un aumento del transporte en coches particulares
- ? la transformación de Prague Public Transit Co. en una sociedad por acciones propiedad de la ciudad
- ? la firma de los "Principios de Cooperación entre el Ayuntamiento de Praga y SD (Ferrocarriles Nacionales Checos)" que, entre otros temas, pretendía hacer un uso eficaz del transporte de pasajeros de los Ferrocarriles Checos dentro del sistema de transporte público urbano y la posterior firma del Acuerdo de Cooperación entre el Ayuntamiento de Praga y SD que permite empezar con la integración del ferrocarril
- ? la insatisfacción de los municipios lindantes con las afueras de Praga con el nivel de servicio del transporte público y el compromiso para solucionar los problemas integrándolo en el sistema de transporte público de Praga
- ? la introducción de nuevas líneas de autobús de Prague Public Transit Co. en los municipios situados más allá de los límites de la ciudad
- ? la inclusión de operadores de transporte de autobuses privados, con la intención de que su presencia se haga notar en el mercado del transporte de Praga y su entorno.

Sistema Contractual del PIT (Transporte Integrado de Praga)

El sistema se ha concebido como una asociación de clientes de transporte público de pasajeros al tiempo que el **ROPID se ocupa de conseguir la prestación de los servicios de transporte según soliciten** las entidades subvencionadoras con arreglo a unos contratos firmados con empresas operadoras del transporte.

Los pedidos los cursa el ROPID en base a las necesidades de las partes solicitantes – subvencionadoras – que son clientes del ROPID.

Para que este sistema funcione según las condiciones de la región de Praga, cada medida en materia de transporte debe discutirse con los asociados – subvencionadores. Cada año el ROPID elabora una política básica de desarrollo del PIT, incluyendo el alcance del servicio de transporte a discutir por parte de la Junta de Representantes del Ayuntamiento de Praga en relación con la preparación del presupuesto. Las soluciones concretas se discuten entonces con los distritos (57) y en el caso de tratarse de zonas suburbanas los planes y soluciones se discuten con los respectivos municipios (226) y las autoridades del distrito (10).

Gracias a ello se elimina la presión de maximizar el volumen de la oferta de transporte teniendo en cuenta las necesidades de los clientes – todo ello naturalmente en función de los recursos financieros disponibles. Creemos que este sistema ha demostrado tener mucho éxito ya que permite dar una respuesta flexible a la demanda real de transporte.

Las soluciones que han sido discutidas y preparadas se incluyen posteriormente en el “Proyecto de Organización del Transporte Público de Pasajeros” y en sus especificaciones trimestrales. El “Proyecto” es por tanto un documento fundamental de planificación del PIT y el servicio de transporte particular se contrata en función de dicho documento. Prague Public Transit Co. Inc. recibe un encargo general (itinerario, estaciones, esperas) y las empresas operadoras elaboran los horarios. El ROPID elabora los horarios de los operadores secundarios de transporte en autobús.

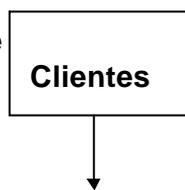
Las soluciones a los eventuales cierres al tráfico son competencia de Prague Public Transit Co. Inc., siendo objeto de consulta las acciones de envergadura. El ROPID elabora las medidas a aplicar durante los cierres al tráfico para los operadores secundarios de transporte en autobuses.

Para el transporte por tren las exigencias de horario se discuten con los Ferrocarriles Checos. Los operadores privados de ferrocarriles no realizan su actividad dentro del Sistema del PIT.

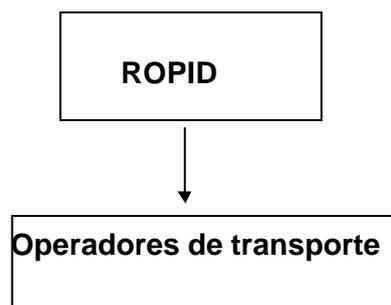
Posteriormente el ROPID refleja los resultados de estas discusiones en contratos elaborados por la provisión de actividades del PIT, cuyo cumplimiento también es evaluado y controlado por parte del ROPID.

La oferta de servicios de transporte facilitada por operadores de transporte se solicita a través de contratos preparados por el ROPID

Clientes



**- PRAGA
- Municipios
- Autoridades del distrito**



Los contratos se refieren a la provisión de servicios de transporte así como al funcionamiento real del sistema.

1. Contratos para la provisión de servicios de transporte:

Se trata de contratos de tipo “costes brutos” en los que un operador de transporte tiene un ingreso fijo garantizado que le abonan las entidades subvencionadoras. Dichas entidades se responsabilizan del riesgo derivado de la futura consecución o no de los ingresos esperados.

Los contratos para la prestación de servicios de transporte se firman entre los clientes (municipios, Autoridades del Distrito, el ROPID en nombre de Praga) y los operadores de transporte. En tales contratos los operadores de transporte se comprometen a proveer los servicios de transporte requeridos y los clientes se comprometen a aportar fondos en forma de subvenciones (una parte sustancial de los servicios de transporte es deficitaria).

El encargo de provisión de servicios de transporte consta, por un lado, de un encargo de “provisión de servicios básicos de transporte” (a saber, las conexiones más importantes del/al puesto de trabajo, las autoridades y las escuelas) cuyos déficits son cubiertos por el estado, y, por otro, de un encargo de “provisión de otros servicios de transporte”, como son todas las demás comunicaciones en donde el déficit es cubierto por los municipios.

El contrato define las **obligaciones de los subvencionadores** en términos del reembolso de la pérdida de explotación incurrida a raíz de la prestación de servicios de transporte. El contrato define también las **obligaciones del operador de transporte** (tipo de vehículo y equipamiento, matrícula del vehículo, instalación del sistema de procesamiento del pasajero, la conducta de los conductores, el nivel de cumplimiento de la tarifa única y de las Condiciones Contractuales del Transporte uniformes, el respeto a los horarios establecidos, la colocación de horarios en las estaciones y mantenimiento de los puestos de las estaciones, control único del PT, publicidad, etc.). Las **obligaciones del ROPID** se refieren en particular al procesamiento e impresión de los horarios para los operadores de transporte incluyendo los itinerarios, fichas cronometradoras, etc. El ROPID recibe una remuneración por la prestación de estos servicios con arreglo a un contrato, cuyo pago se refiere a una unidad de 1 vehículo por kilómetro. Entre sus obligaciones se incluye el cumplimiento de todos los plazos para introducir los cambios de horarios, la discusión periódica de los cambios, etc. La Autoridad del Distrito correspondiente concede una subvención al operador de transporte por la explotación de la línea de autobús fuera del área de la capital y el ROPID concede una subvención para los tramos dentro del área de la capital.

2. Contrato para la provisión de transporte ferroviario de pasajeros con los Ferrocarriles Checos.

Partes firmantes del contrato -. la capital de Praga, representada por el ROPID, y los Ferrocarriles Checos. **Asunto del contrato:** prestación de servicios básicos de transporte ferroviario de pasajeros dentro del área de la capital. El contrato especifica los tramos particulares de línea ferroviaria en que se debe cumplir la obligación y la cantidad total de kilómetros de tren. La subvención cubre la diferencia resultante entre los costes de la explotación de los trenes de pasajeros y los ingresos calculados en función de los precios de tarifa de los trenes. El Ayuntamiento, en este caso en representación de un distrito, se ve compensado con cargo al presupuesto del estado. Las pérdidas de la explotación de los trenes de pasajeros en la totalidad de los 77 distritos de la República Checa se cubren de una forma similar. Los pagos se efectúan cada mes.

3. Contrato para la provisión de transporte público integrado de pasajeros de Praga con los Ferrocarriles Checos

Partes del contrato -. la capital de Praga, representada por el ROPID, y los Ferrocarriles Checos. El **Asunto del contrato** es la vinculación de los Ferrocarriles Checos con el Sistema del PIT a través de su reconocimiento de la validez de la tarifa PIT en las líneas de los Ferrocarriles Checos y compensación de la diferencia existente entre la tarifa PIT y la de los ferrocarriles. El contrato define las **obligaciones del CR**, en particular en relación con el reconocimiento de los pases de viajes PIT dentro de líneas incluidas en el Sistema del PIT. Entre las **obligaciones del ROPID** se incluye la impresión y la distribución de billetes. Ambas partes están obligadas a llevar a cabo las inspecciones que se requiera en los trenes de los Ferrocarriles Checos con objeto de evaluar el importe de la compensación a pagar a los Ferrocarriles Checos. La subvención se paga cada mes teniendo en cuenta la parte proporcional del mes en cuestión. Parte de la subvención mensual es fija y parte depende del número de billetes vendidos.

De conformidad con la legislación de la UE los contratos se formalizan de acuerdo con el principio de obligación del servicio público.

4. Acuerdo Tarifario

El Acuerdo Tarifario es un documento que se refiere a temas de tarifas, a la distribución de los ingresos de máquinas automáticas de venta de billetes y a las relaciones financieras entre los operadores de transporte con respecto a la revisión de billetes. El Acuerdo es el resultado de una negociación entre el ROPID y las empresas operadoras del Transporte Integrado de Praga (PIT).

Los operadores de transporte han acordado aplicar una tarifa uniformizada para el Transporte Integrado de Praga tal y como han declarado los municipios incluidos en el Sistema del PIT. Los Ferrocarriles Checos aplican la tarifa PIT a la vez que la propia tarifa de los Ferrocarriles Checos (TR 10) para tramos viarios y trenes seleccionados.

En virtud de dicho Acuerdo, los billetes de Prague Public Transit Co. Inc. son reconocidos como billetes PIT. Cualquier operador de transporte provee servicios de

transporte dentro de su ámbito establecido de servicios de transporte a todo pasajero en posesión de estos billetes. Al mismo tiempo los operadores de transporte autorizan a Prague Public Transit Co. Inc. a que impriman y distribuyan los billetes utilizados dentro del Sistema del PIT. Dicha autorización pretende minimizar los costes de la impresión y distribución de los billetes.

La parte más importante y compleja del Acuerdo Tarifario es la distribución de los ingresos por la venta de billetes entre los respectivos operadores, incluyendo los Ferrocarriles Checos, dentro del marco del Sistema del PIT. Para ello, se estima una proporción adecuada de ingresos por venta de billetes para el área de la capital en función del volumen de servicios de transporte (calculado en miles de kilómetros) prestado por cada uno de los operadores de transporte dentro de Sistema del PIT. La estimación para el área circundante se hace en función de la rentabilidad de los itinerarios suburbanos. La clave para la distribución de los ingresos la calcula el ROPID. Una vez tiene la autorización del ROPID y de otros operadores de transporte las ventas son recaudadas por la empresa Prague Public Transit Co. Inc. que paga el IVA correspondiente. Todas las empresas operadoras del transporte, sujetas al pago del IVA, emiten facturas el mes correspondiente a Prague Public Transit Co. Inc. por su porción de servicios de transporte (ingresos por servicios de transporte) dentro del PIT. Con arreglo a estas facturas deduce el IVA de los ingresos pagados por Prague Public Transit Co. Inc. por el volumen de ingresos atribuibles a otros operadores de transporte. Este proceso realmente complicado debe llevarse a cabo así puesto que el Reglamento del IVA no permite acogerse a la tributación conjunta de más entidades.

Un problema importante que acaba de resolverse gracias al Acuerdo Tarifario es la instauración de una revisión conjunta de billetes PIT llevada a cabo por inspectores de billetes de Prague Public Transit Co. Inc. y la estimación de una participación proporcional de cada uno de los operadores de transporte sobre el total de costes incurridos por Prague Public Transit Co. Inc. en relación con su función de revisión de billetes. El Acuerdo también especifica una participación proporcional de cada operador de transporte sobre las multas cobradas que se basa en el volumen de servicios de transporte prestados.

Además de los asuntos citados anteriormente el Acuerdo Tarifario también hace referencia a otros puntos como son los billetes permanentes de operadores de transporte y las condiciones para el suministro de dichos billetes y las clases de billetes que incluyen una especificación de elementos protectores y otros.

5. Contrato de Servicio

Partes firmantes del contrato - la capital de Praga, representada por el ROPID, Prague Public Transit Co. como proveedor de servicios y otros operadores de transporte que hacen uso de estos servicios. El **Asunto del contrato** es la provisión de un único control de vehículos dentro del Sistema del PIT, el mantenimiento de las estaciones que están bajo la administración de Prague Public Transit Co. Inc. utilizadas también por otros operadores de transporte, la colocación de horarios de otros operadores de transporte en los tableros de anuncios de Prague Public Transit Co. Inc. y mantenimiento de instalaciones y terminales de rotación conjunta. El contrato especifica las **obligaciones del ROPID**, en particular en relación con el suministro de horarios de otros operadores de transporte al servicio de estaciones de Prague Public Transit Co. Inc. Las **Obligaciones de Prague Public Transit Co. Inc.** en su calidad de proveedor de servicios se definen en concreto en términos de vehículos despachados registrados, de seguimiento del control del tráfico uniformizado y de la oportuna

colocación en las estaciones de los horarios recibidos de otros operadores de transporte. **El precio** se calcula por unidad de vehículo por kilómetro cubierto por otros operadores de transporte dentro del área de la capital o fuera de la capital si las líneas siguen también otros itinerarios suburbanos de Prague Public Transit Co. Inc. El precio se calcula por separado para su control y por separado para servicios relacionados con la colocación de horarios y el mantenimiento de estaciones y de instalaciones y terminales de rotación. Los **Operadores de transporte están obligados** a reembolsar periódicamente al proveedor del servicio, a saber, Prague Public Transit Co. Inc., por los servicios prestados. El ROPID comprueba la prestación de servicios de transporte por parte de los operadores de transporte a efectos de facturación.

6. Contrato de Mandato para la realización de una revisión de billetes uniformizada en las líneas de transporte público explotadas dentro de Sistema del PIT - Contrato de Mandato

Partes firmantes del contrato - Prague Public Transit Co. Inc. y el correspondiente operador de transporte. El **Asunto del contrato** es la autorización de Prague Public Transit Co. Inc. para desempeñar la revisión uniformizada de billetes en los vehículos del correspondiente operador de transporte, cobrar las multas y resolver los posibles litigios con los usuarios que viajan sin billete. El contrato se ha formalizado para un **periodo de tiempo indefinido** (para el periodo durante el cual el operador de transporte correspondiente ostenta la licencia para explotar un itinerario en particular dentro del Sistema del PIT). El ROPID recibe una copia del contrato a efectos informativos.

Ventajas e inconvenientes de la estructura actual del PIT (Transporte Integrado de Praga)

Ventajas

1. La ventaja principal es la garantía de que el sistema está organizado desde el punto de vista de las entidades que financian - municipios, autoridades públicas - y de los pasajeros.
El ROPID, en su condición de organizador, es un organismo municipal, y, por consiguiente, se ocupa de la planificación de la red de transporte así como de las soluciones en materia de precios desde el punto de vista de un usuario – y, por otro lado, no tiene ánimo de lucro.
2. Otra ventaja (como consecuencia del traspaso del riesgo de la venta desde el operador de transporte al cliente) es la oportunidad de adoptar soluciones rápidas y relativamente a gran escala con respecto al servicio de transporte que se ofrece en cuanto al alcance de la red y en términos del número de conexiones que se ofrece en itinerarios concretos. Se precisan tales soluciones habida cuenta de las actuales condiciones que se traducen en rápidos cambios en la demanda de transporte. Dichos cambios son consecuencia del dinámico desarrollo que se ha producido en las regiones lindantes con las afueras de Praga. Por un lado, se ha registrado una recesión en todos los tradicionales distritos industriales con miles de oportunidades de trabajo y, por otro lado, han surgido nuevas actividades productivas, comerciales y de ocio con un simultáneo desarrollo de nuevas zonas residenciales.
3. Otra ventaja se refiere también por el relativamente bajo coste y la oportunidad de implantar el sistema con celeridad como consecuencia del hecho de que la empresa Prague Public Transit Co. Inc. ha sido autorizada a desempeñar una serie de actividades para el sistema de transporte integrado a través de un acuerdo tarifario (impresión y distribución de la mayor parte de los billetes, distribución de los ingresos por venta entre los operadores de transporte, etc.).

Inconvenientes

1. Naturalmente, la desventaja fundamental es la característica típica de los contratos del tipo “coste bruto” que se traduce en una baja participación de los operadores de transporte en la cifra de ingresos. Estamos intentando atajar este problema a través de un sistema de cheques y sanciones. Es también necesario mantener unas determinadas reservas financieras con objeto de cubrir las fluctuaciones de los ingresos.
Sin embargo, los operadores de transporte son conscientes del hecho de que un reducido volumen de ingresos podría reflejarse en una disminución del número de servicios encargados y por tanto están esencialmente interesados en el funcionamiento del sistema.
2. La posición dominante de Prague Public Transit Co. Inc. y su autorización para desarrollar una serie de actividades para el Sistema del PIT tiene, con independencia de sus ventajas, también algunas desventajas: ocasionalmente se producen ciertos impactos negativos puesto que el sistema sufre una dependencia bastante elevada del operador mayoritario con tendencias típicas de un comportamiento monopolístico, en particular a nivel de mandos intermedios (como por ejemplo, cuando se requieren

largos periodos para elaborar unas medidas muy necesarias en materia de transporte, o bien a veces se piden unos requisitos nada razonables de calidad en las condiciones productivas y laborales – influenciados también por una potente organización sindical, etc.)

3. Otra desventaja la constituyen también los tan exigentes requisitos administrativos para la formalización de contratos para operar en las líneas suburbanas (a veces incluso docenas de socios contractuales de líneas de largo recorrido – todos los municipios y distritos a través de los cuales pasa una línea en particular; existe una división entre contratos de prestación de servicios básicos de transporte y de otros servicios de transporte).

Esta situación es el resultado de la legislación y de la organización territorial del país.

4. La corta duración de los contratos es también una desventaja (sólo 1 año).

Algunos factores en relación con el desarrollo futuro del sistema

En general, nos esforzaremos en eliminar las anteriores desventajas y conservar las ventajas.

También para el futuro la ventaja primordial será la de mantener la autoridad para planificar la red de transporte y un único sistema de billetes. Preferiríamos solventar algunas ocasionales dificultades relacionadas con la posición dominante de Prague Public Transit Co. Inc. a través de un sistemático fortalecimiento de nuestras facultades en el ámbito de la consecución y distribución de billetes antes de hacer un esfuerzo para reducir su cuota en el mercado de transporte. En el caso de producirse algunas disminuciones de la cuota de mercado de Praga Public Transit Co. Inc., ello afectaría a la explotación de líneas suburbanas o de líneas que operan en las afueras de la ciudad.

Los inconvenientes de los contratos del tipo “coste bruto” deberían solucionarse de acuerdo con una gradual estabilización del crecimiento urbano y demográfico de las zonas suburbanas mediante un cambio de dicho tipo de contratos que al menos traspasase una parte del riesgo derivado de la cifra de ingresos al operador de transporte.

Con respecto a los fuertes requisitos administrativos del sistema dependemos de las reformas que se realicen en la legislación aunque nos gustaría ejercer por lo menos una activa influencia para conseguir dichas reformas.

Naturalmente nuestra intención es la de continuar mejorando la calidad del transporte y la integración de billetes de medios de transporte específicos entre sí (como el metro, los tranvías, los autobuses urbanos, los autobuses suburbanos y el ferrocarril).

Con respecto a la integración del transporte nos gustaría apoyar el desarrollo de los puntos de intercambio en las zonas suburbanas, así como secundar el fomento de instalaciones P+R próximas a las estaciones ferroviarias.

Con referencia a los billetes nos esforzaremos en armonizar lo mejor posible las condiciones del transporte que adolecen continuamente de algunos problemas con respecto al transporte ferroviario (un sistema de descuentos en parte distinto, el transporte de equipajes, etc.).

En relación con la duración de los contratos, esperamos que la nueva legislación de la UE nos ayudará a prolongar la duración de los contratos hasta los 5 años.

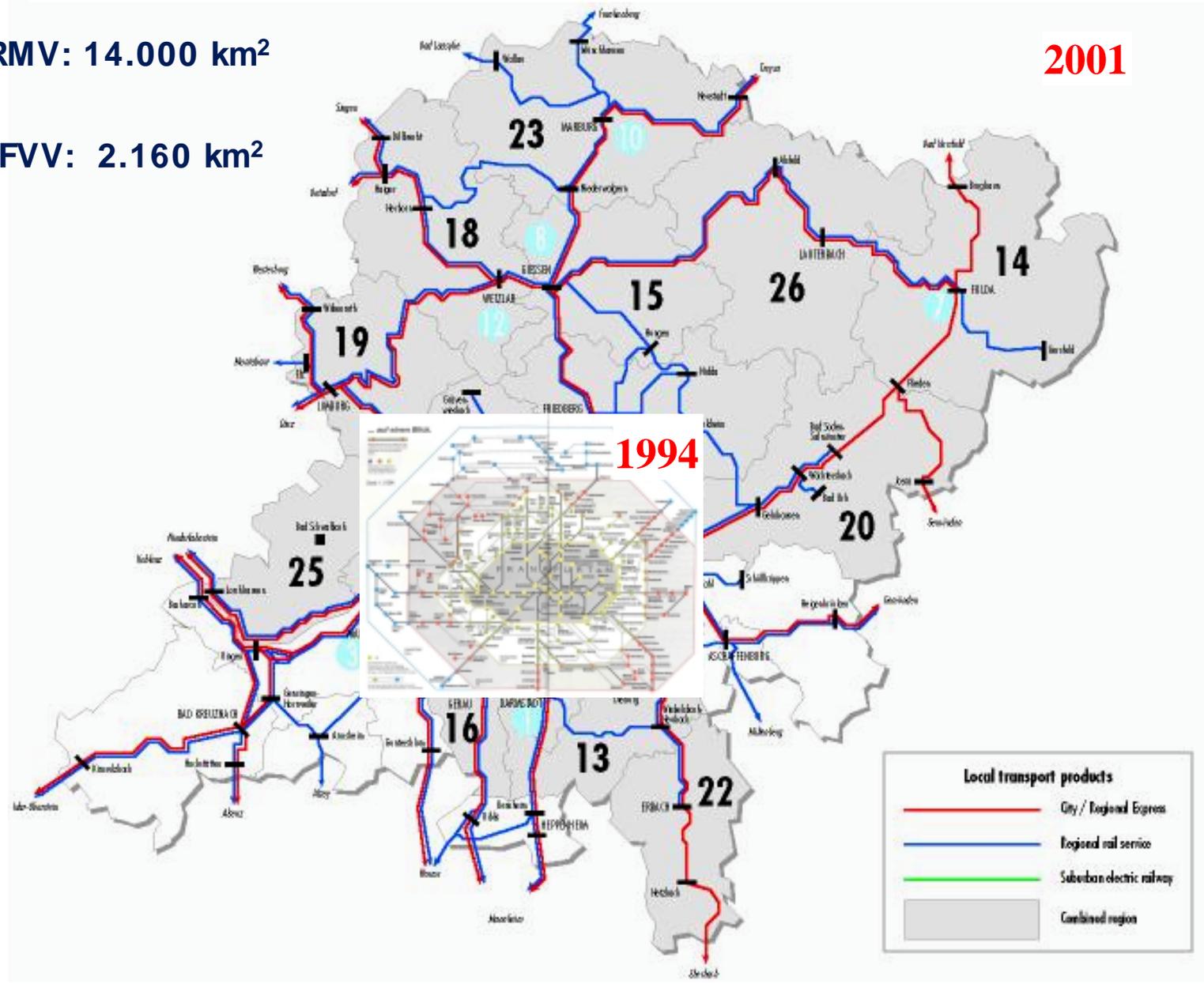


Rhein-Main-Verkehrsverbund

Comparación entre RMV (2001) y FVV (1994)

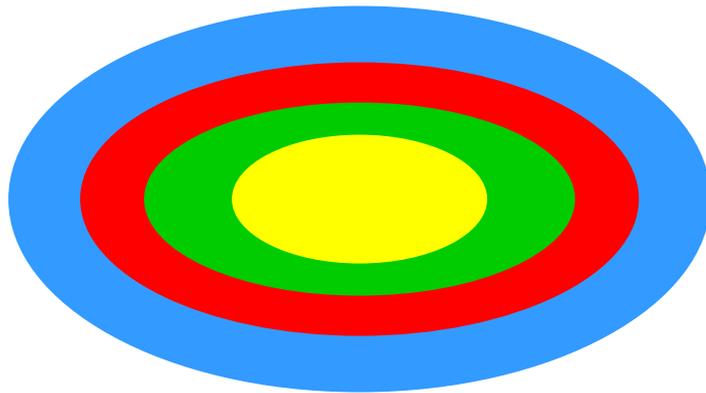
RMV: 14.000 km²

FVV: 2.160 km²





- hasta 1995 -
sistema circular



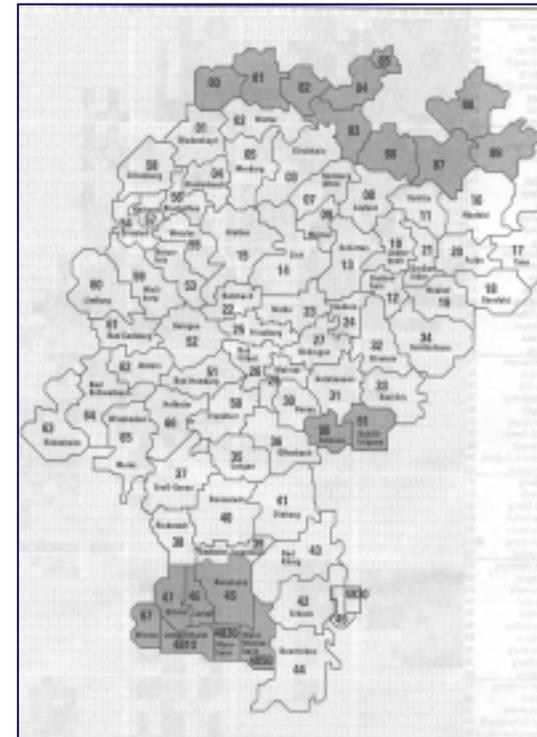
Independiente de la
distancia

↪ método injusto

Sistema Tarifario



- desde 1995 -
sistema por zonas



- integración
- justicia
- eficacia
- transparencia



Composición de los accionistas



**Asociación de empresas
(3 socios)**

- **Stadtwerke Frankfurt
(servicios municipales)**
- **Deutsche Bundesbahn
(Ferrocarril Federal Alemán)**
- **Frankfurt-Königsteiner Eisenbahn**

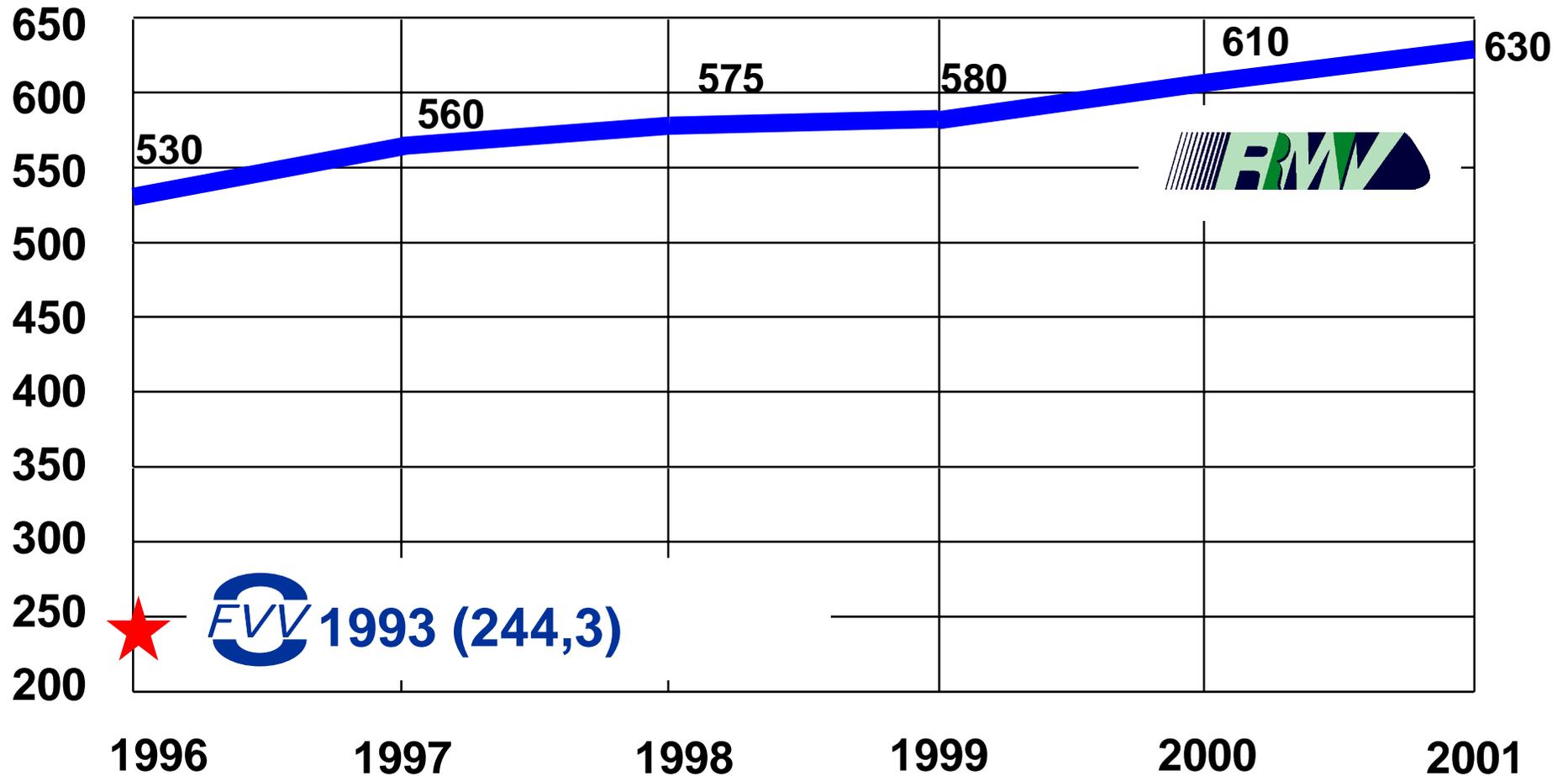


**Autoridad del Transporte
Público Regional
(27 socios)**

- **ciudades independientes**
Darmstadt, Frankfurt, Offenbach,
Wiesbaden
- **ciudades con una condición especial**
Bad Homburg, Fulda, Giessen,
Hanau, Marburg, Rüsselsheim,
Wetzlar
- **distritos**
Darmstadt-Dieburg, Fulda, Giessen,
Gross-Gerau, Hachtaunus, Lahn-Dill,
Limburg-Weilburg, Main-Kinzig,
Main-Taunus, Odenwald, Marburg-
Biedenkopf, Offenbach, Rheingau-
Taunus, Vogelsberg, Wetterau



Número anual de pasajeros (en millones)



Tasa de cobertura de costes

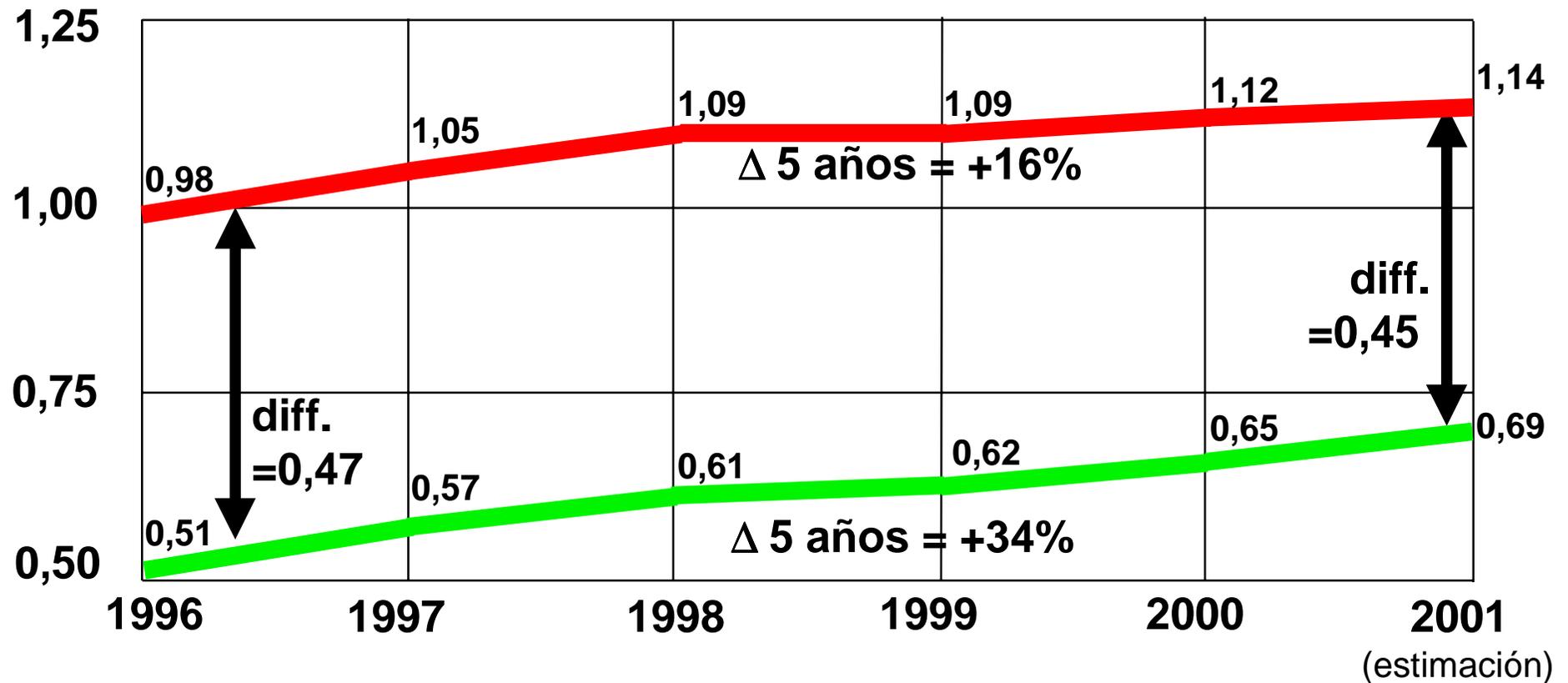


42% (1994)



61% (2001)
(estimación)

RMV-ingresos y -gastos en billones de Euros

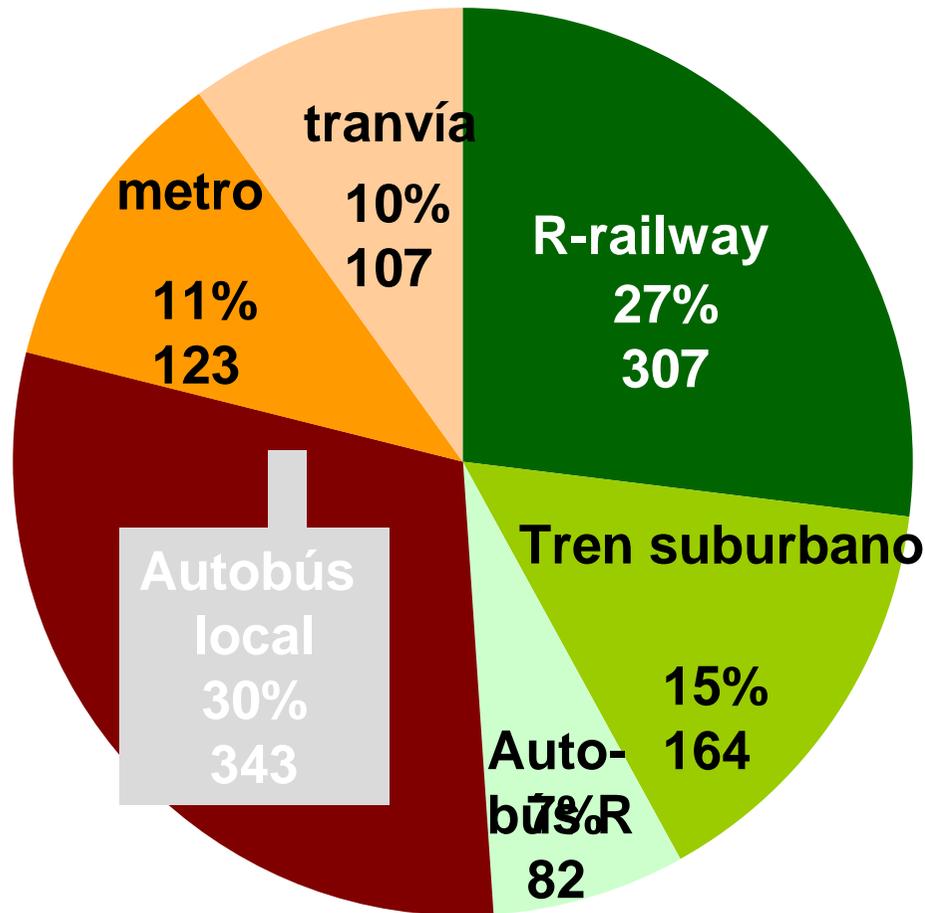


➔ tasa de cobertura de costes en 2001: 61%

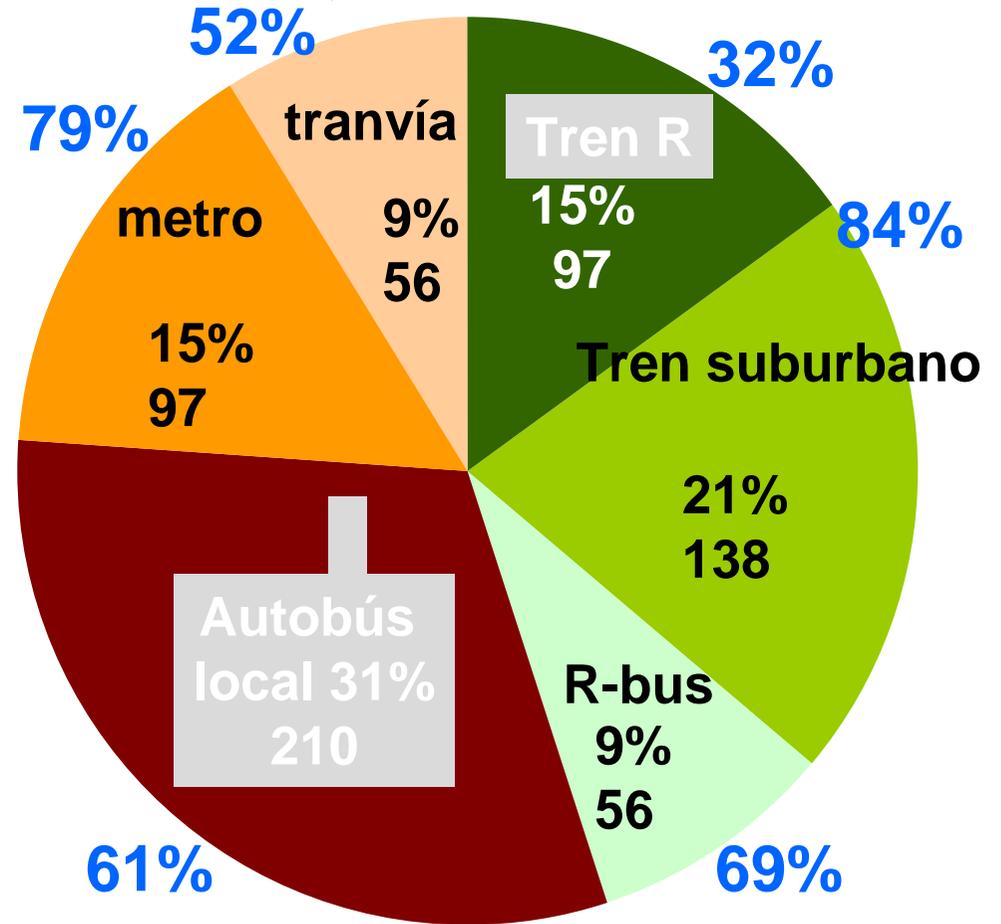
gastos e ingresos

- año 2000 en millones de Euros -

total: 1,12 billones de Euros



total: 0,65 billones de Euros



tasa de cobertura de costes (2000): 58%



El transporte público en Alemania

- **Fundación de las Asociaciones del Transporte („Verkehrs-Verbund“):**
 - 1965 Hamburger Verkehrsverbund HVV (por empresas de transporte)**
 - 1972 Frankfurter Verkehrsverbund FVV - Start 1974 (idem)**
 - 1980 Verkehrsverbund Rhein-Ruhr VRR - 1990 Reestructuración**
- **70s y 80s fundaciones en áreas metropolitanas de Alemania**
- **1995 Rhein-Main-Verkehrsverbund como Autoridad de T. P. Regional**
- **2001 más de 25 asociaciones y autoridades**
 - **asociaciones de empresas (como Verkehrsverbund Stuttgart - VVS)**
 - **autoridades del transporte (como Rhein-Main-Verkehrsverbund - RMV)**
 - **estructuras mixtas (como Verkehrsverbund Rhein-Neckar - VRN)**
- **en la actualidad: reconstitución de asociaciones en autoridades**

Motivos que llevaron a la fundación de RMV como autoridad del transporte regional

- dar servicio a una mayor región de la zona del Rin-Main con sus relaciones de transporte

- integrar el transporte regional con el metropolitano

- mejorar el servicio del transporte público en el área policéntrica

- mejorar la eficacia del servicio

- incrementar la tasa de uso del transporte público

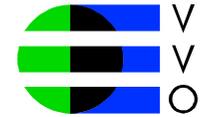
- despertar una concienciación de las regiones para conseguir una mayor cooperación regional

- combinar responsabilidades y recursos financieros

- respetar la normativa europea en materia de competencia

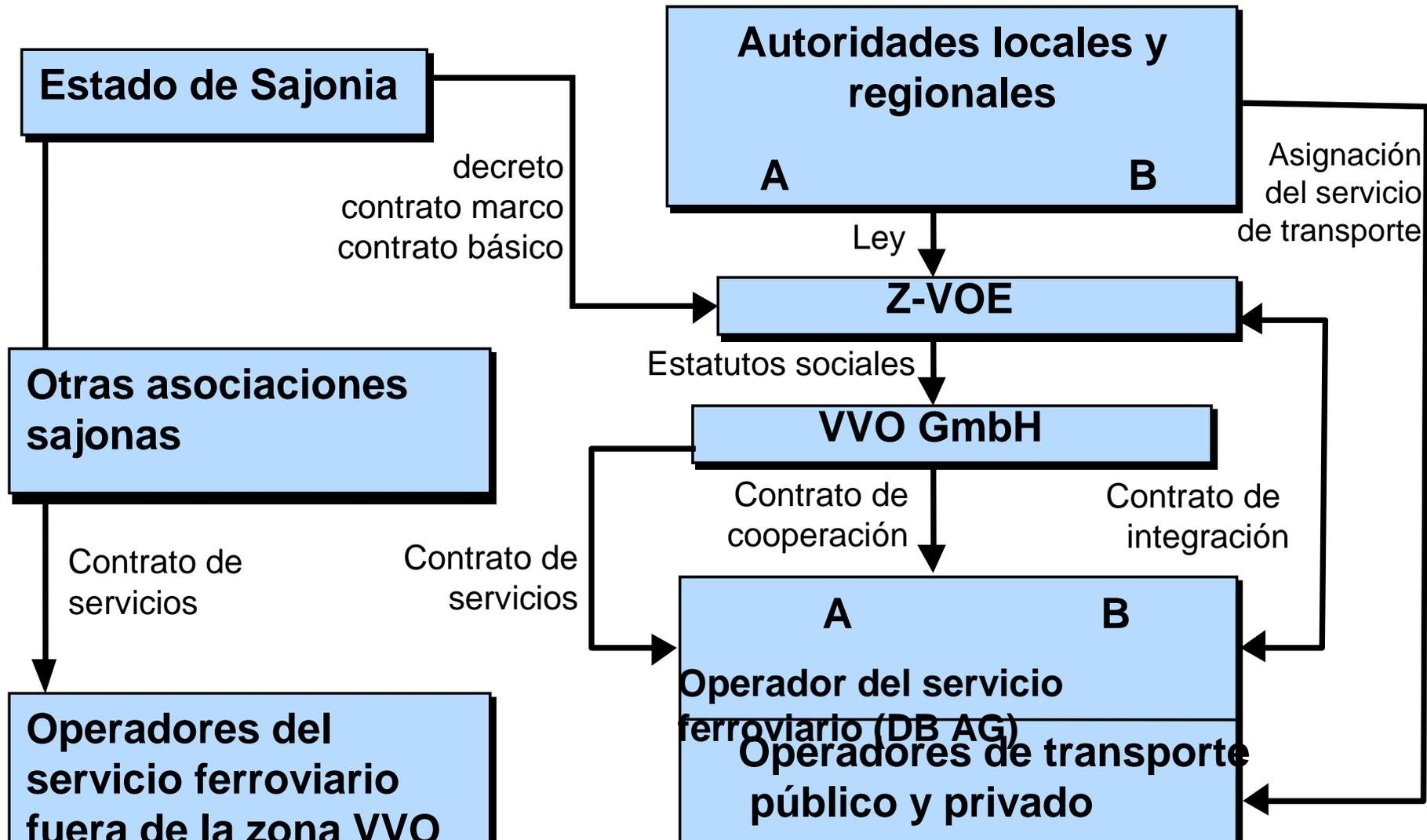


Ejemplo de estructura de una Zweckverband: Zweckverband Oberelbe (VVO)

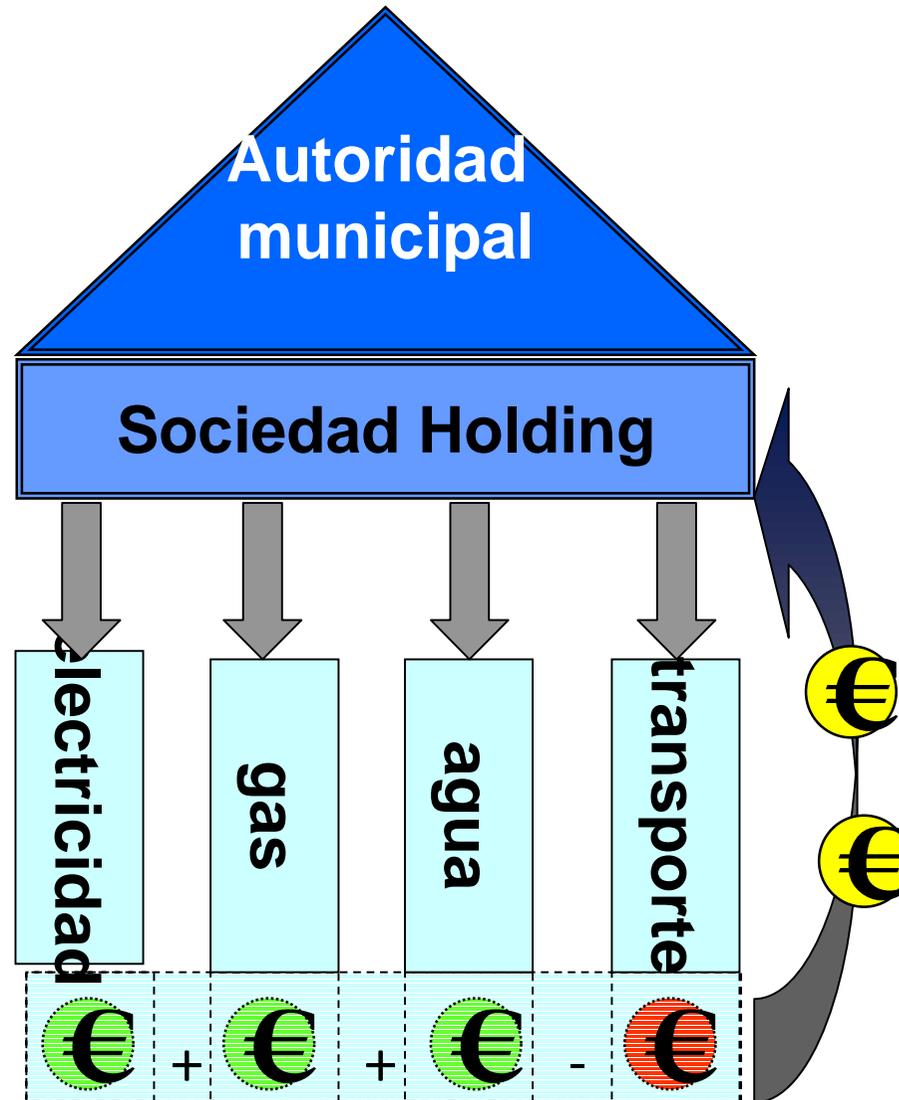


Servicio ferroviario regional

Transporte público por carretera



Estructura municipal

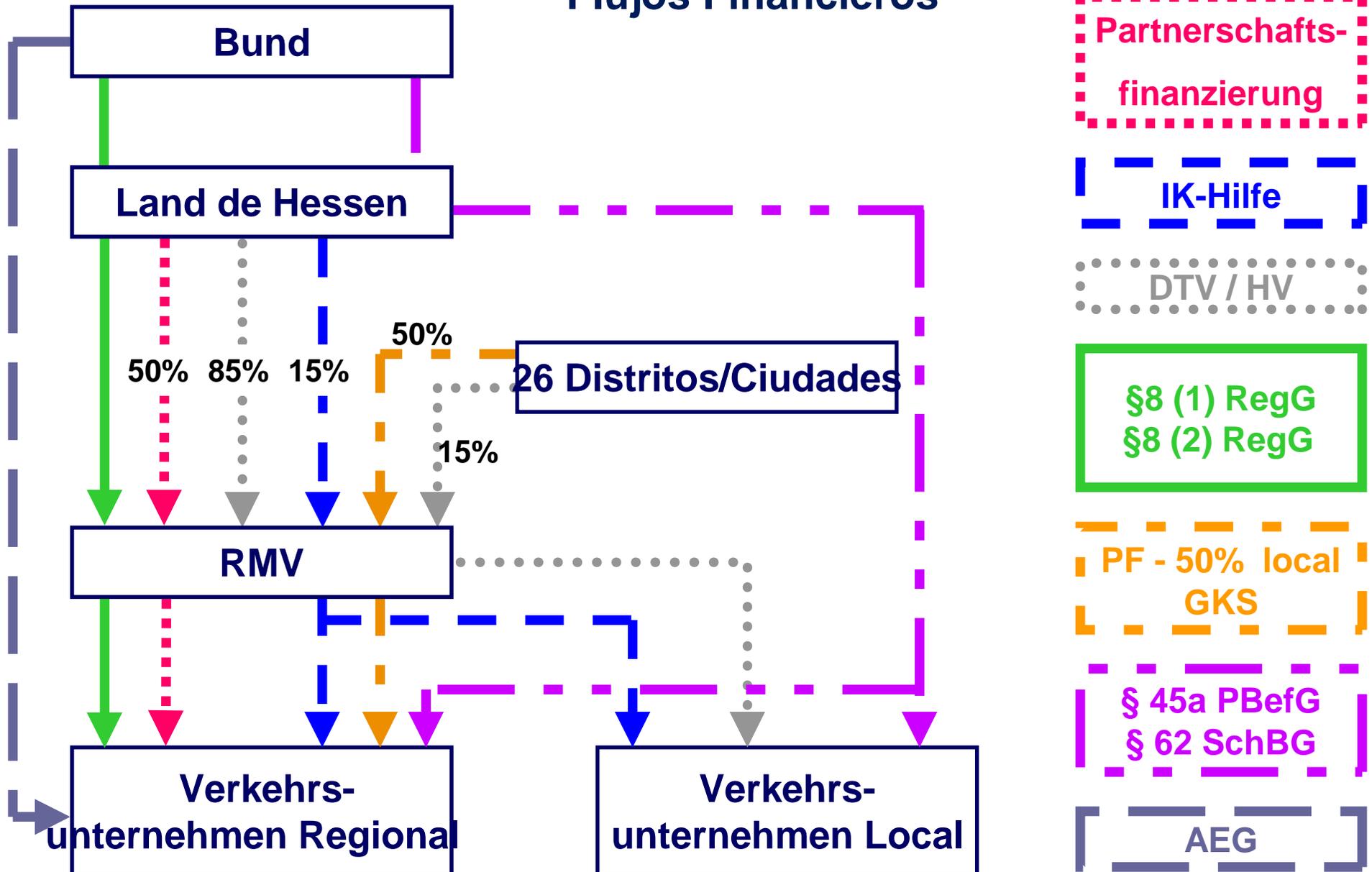




Rhein-Main-Verkehrsverbund

RMV: Finanzierungsinstrumente und Finanzfluss

Flujos Financieros



Sesión 2: ¿Cuál es la organización para las autoridades encargadas de los transportes públicos en las metrópolis?

Las autoridades responsables de la organización de las redes de transporte público de las metrópolis europeas difieren en el territorio cubierto, el modo en que los usuarios son asociados a la toma de decisión, y en la posibilidad para la autoridad pública de explotar ella misma la totalidad o parte de las redes.

Como se indica en la ponencia de Thomas Dill, jefe de proyecto encargado de la competencia en Verkehrsverbund Berlín Brandenburg (VBB), autoridad responsable de los transportes para los Länder de Berlín y Brandenburgo, es esencial que el territorio cubierto por la autoridad corresponda a la realidad de los desplazamientos de los habitantes, con el fin de que la integración modal, tarifaria y de información corresponda a las necesidades reales.

La presentación de Lutz Aigner, director general del Hamburger Verkehrsverbund (HVV), autoridad responsable de la organización de las redes de transporte público en el área metropolitana de Hamburgo, describe los objetivos y el funcionamiento del Passengers' Advisory Committee, instancia consultiva que permite asociar los usuarios a la toma de decisiones relativas a la organización de los transportes públicos.

La ponencia de Mauro Cigognini, director adjunto de la movilidad y del medio ambiente de la ciudad de Milán, recapitula las reflexiones de las autoridades públicas (gobierno italiano, región de la Lombardía y ciudad de Milán) relativas a la apertura a la competencia de las redes de transportes públicos en el 2003 y a las cuestiones importantes que se le plantean a la autoridad pública para organizar dicha competencia (con relación por ejemplo a la propiedad de las infraestructuras).

En Bruselas, por el contrario, tal como lo muestra la ponencia de Thierry Duquenne, ingeniero jefe de la administración del equipamiento y los desplazamientos, la competencia no se considera en los mismo términos. El contrato celebrado entre la autoridad y su explotador público prevé, en efecto, un reparto de las responsabilidades para las misiones estratégicas, y también la responsabilidad del explotador para el conjunto de las misiones tácticas y operativas.

Lutz AIGNER

HVV

PAC at the Hamburger Verkehrsverbund

Presentación Barcelona

Comité de Asesoramiento para el Pasajero (Passenger Advisory Committee – PAC) en la Hamburger Verkehrsverbund GmbH (Asociación del Transporte de Hamburgo)

1. Introducción

La Hamburger Verkehrsverbund GmbH (HVV) es la organización consultora para el transporte público local en el área metropolitana de Hamburgo. Representamos los intereses de las autoridades competentes en materia de transporte – a saber, los estados y municipios regionales y o distritos rurales que participan en la HVV – en todo lo relativo a las medidas a adoptar acerca de la planificación, financiación y billeteo del transporte público local. En total funcionan en nuestra área once operadores de transporte público y suministran los servicios de los ferrocarriles urbanos, autobuses y el transbordador del puerto. El área de servicio de la HVV cubre aproximadamente 3.000 kilómetros cuadrados y atiende a 2,6 millones de habitantes. Alrededor de 500 millones de personas al año hacen uso de nuestros servicios.

¿Cómo está organizado un Comité de Asesoramiento para el Pasajero en unas condiciones como éstas?

El Comité de Asesoramiento para el Pasajero nos permite hacer partícipes a nuestros clientes de la planificación del transporte público local. Por un lado, esto quiere decir que los temas que afectan directamente al pasajero pueden ser incluidos en los procesos de planificación. Otra ventaja es que los debates en torno al transporte público local pueden ser encauzados hacia canales específicos. Dicho de forma más simple: además del papel que desempeña en evaluar las quejas y designar a los inspectores de calidad, el Comité de Asesoramiento para el Pasajero se ha convertido en un importante barómetro para medir el grado de aceptación del transporte público local en la Región de Hamburgo. Sin embargo, es algo más que eso, y eso es lo que me tendré gusto en exponerles.

2. Constitución de la HVV, Organización

En 1997 creamos el Comité de Asesoramiento para el Pasajero en la HVV. Su función es la asesorar a la HVV y la de integrar los asuntos de los pasajeros en las tareas desarrolladas por la HVV. En contrapartida, desde la HVV informamos al Comité de Asesoramiento para el Pasajero sobre las actuaciones y planes actuales.

El Comité de Asesoramiento para el Pasajero estaba muy intencionadamente unido a la Junta de Supervisión de la HVV que está compuesta por las autoridades competentes del transporte. Un miembro de la Junta de Supervisión dirige el Comité de Asesoramiento para el Pasajero. La Dirección Ejecutiva de la HVV sólo se encarga por tanto de realizar funciones de asesoramiento. La ventaja de esta estructura es de que cualquier solicitud presentada por el Comité de Asesoramiento para el Pasajero en términos de financiación puede ser directamente remitida a las autoridades financieras competentes después de que los funcionarios de la HVV realicen una valoración especializada.

Nuestro Comité de Asesoramiento para el Pasajero se compone de 35 personas. A nuestro juicio ésta es la dimensión máxima permitida si se pretende que el comité funcione eficazmente. Nos hemos decantado por una estructura mixta de miembros para el comité, es decir, la mitad de los miembros son independientes no profesionales, mientras que la otra mitad representan a organizaciones tales como la Asociación Nacional de Ciclistas, el Comité de Asesoramiento para la Tercera Edad, Pro Bahn, un comité de usuarios del tren, el Consejo Regional de la Mujer y asociaciones representantes de minusválidos o discapacitados, así como los sindicatos y la Cámara de Comercio.

Nuestras expectativas internas era de que los debates institucionales sobre el transporte público local podrían ser objeto de esta manera de un fondo común y de que aumentaba la experta experiencia del Comité de Asesoramiento para el Pasajero. Esta previsión se hizo realidad por completo. Los temores iniciales en el sentido de que los miembros organizados dominarían a los independientes durante las discusiones se demostró que eran infundados. Repetidamente nos hemos

quedado asombrados de la autoconfianza y competencia de estas personas que se denominan comúnmente profanos.

Una vez al año el portavoz del Comité de Asesoramiento para el Pasajero informa sobre su trabajo a la Junta de Supervisión. El comité también ha elegido a uno de sus miembros como portavoz adjunto.

Por lo que hace referencia al ingreso de nuevos miembros del Comité de Asesoramiento para el Pasajero hemos anunciado las vacantes para miembros independientes en los periódicos habituales. Se han recibido más de 800 solicitudes, de las que se seleccionaron 17 para de esta manera asegurar que se tenía una representación proporcional en términos de sexo, edad y zona de residencia.

A los candidatos descartados se les dio la oportunidad de trabajar como analistas de calidad y en este sentido poder evaluar el funcionamiento del servicio de la HVV en sus líneas y rutas con la ayuda de cuestionarios. Por el momento cerca de 300 clientes han optado por esta oferta y nos proporcionan un soporte muy valioso. A resaltar de pasada un pequeño punto: desde el mismo principio se apartó a unos cuantos conocidos alborotadores. Después de todo, es vital para un comité desempeñar sus actividades de forma eficaz.

3. Organización de las actividades desarrolladas por el Comité de Asesoramiento para el Pasajero

Al principio, la constructiva atmósfera de trabajo que reinaba dentro de el Comité de Asesoramiento para el Pasajero en una ocasión casi se tornó agria cuando unos determinados participantes organizados que manifestaban unas opiniones muy cardinales intentaron ganar más influencia y condujeron los debates hacia la creación de unas Normas de Procedimiento. Fue interesante observar que los miembros independientes pronto pusieron punto final a esto. Gracias a ello, enseguida pudimos elaborar una serie de normas básicas que facilitasen el trabajo del comité.

- El Comité de Asesoramiento para el Pasajero se reúne cada trimestre.
- Siempre se reúne los miércoles.
- Cada reunión no dura más de dos horas.

Estas normas se respetan rigurosamente y así es posible que los miembros que sacrifican sus horas de descanso para trabajar en el comité puedan planificarse perfectamente. Por otro lado, el Comité de Asesoramiento para el Pasajero ha creado unos grupos de trabajo que se reúnen con mayor frecuencia. Dichos grupos de trabajo son supervisados por miembros de la HVV y se centran en los siguientes asuntos prioritarios:

1. Tarifas y Billetes.
2. Red (emplazamiento de estaciones y apeaderos, rutas de línea y autobús)
3. Calidad (Servicio, Seguridad y Protección, Información, etc.)

Los grupos de trabajo redactan una serie de temas prioritarios, los presentan en la asamblea plenaria y proponen su implantación. Es evidente que primero esto debe ser discutido con los operadores del transporte público y después ser aprobado por la Junta de Supervisión.

Se invita a ciertos representantes de las empresas operadoras de transporte público local a debatir sobre asuntos especiales, tal y como ocurrió con ocasión de producirse una serie de averías o fallos en el servicio ferroviario urbano, con la supresión de la primera clase, o durante las deliberaciones concernientes a la admisión de bicicletas en nuestros vehículos. Ocasionalmente nos hemos reunido en las oficinas de los operadores y nos enseñaron sus estaciones o sus centros de control operativos. Las empresas operadoras de transporte público se toman muy en serio al Comité de Asesoramiento para el Pasajero y no regatean esfuerzos para generar un impacto positivo.

El Comité de Asesoramiento para el Pasajero no se reúne en público. Llegamos a la conclusión de que las tareas de relaciones públicas debían abordarse específicamente y de acuerdo con la HVV. Ello nos permite facilitar al Comité de

Asesoramiento para el Pasajero una información confidencial e interna. Este procedimiento ha demostrado ser valioso. Todavía no se ha dado un caso de mal uso de información interna.

4. Ejemplos de actividades prácticas

Las iniciativas propuestas por el Comité de Asesoramiento para el Pasajero para su puesta en marcha en la HVV proceden principalmente de las siguientes fuentes:

- Pasajeros que se acercan a cualquier miembro del Comité de Asesoramiento para el Pasajero explicándole sus inquietudes.
- Solicitudes y propuestas de las organizaciones participantes.
- El resultado de las actividades dirigidas por los grupos de trabajo.
- El contraste de ideas oficial que organiza el Comité de Asesoramiento para el Pasajero una vez al año durante la cual la inspiración súbita puede acarrear la concepción de ideas bastante poco usuales.

En general las propuestas presentadas por el Comité de Asesoramiento para el Pasajero puede considerarse que son esencialmente sensatas y factibles. El autocontrol ya elimina propuestas nada realistas como las que piden la gratuidad de las tarifas. A lo largo de los últimos cuatro años el comité ha adquirido un notable nivel de know-how. De vez en cuando esto ha provocado realmente algunas situaciones graciosas. Lo que sigue es un botón de muestra. Algunas limitaciones de carácter práctico, como las que son consecuencia de las restricciones de los fondos públicos, a menudo son tenidas en cuenta con más entusiasmo por parte del Comité de Asesoramiento para el Pasajero que por los miembros de la HVV. En casos como éste realmente tuvimos que urgir y animar al comité a que presentase unas ideas y propuestas menos ortodoxas.

Me gustaría ahora llamar su atención con unos pocos ejemplos sobre los resultados del trabajo del Comité de Asesoramiento para el Pasajero que fueron entonces presentados como solicitudes a la atención de la HVV y del gobierno local:

- Poder entrar con bicicletas en todos los vehículos de transporte público en cualquier momento, incluso en horas punta
- Un mejor equipamiento de la red con lavabos públicos
- Una mejor información durante las averías o interrupciones del servicio
- Un estricto cumplimiento de la prohibición de fumar
- Un diseño más ergonómico de los asientos de las estaciones o apeaderos
- Creación de enlaces de autobús y de pavimentos elevados que hagan más fácil el acceso a los autobuses
- Medidas para dar prioridad a los autobuses en los semáforos

Estas propuestas presentadas por el Comité de Asesoramiento para el Pasajero han ido a menudo acompañadas de detallados conceptos, dibujos, ilustraciones o similares.

Personalmente me quedé asombrado de los altos niveles de comportamiento correcto del pasajero que el comité espera y fomenta. Las demandas más exigentes se dirigen consecuentemente a las empresas operadoras de transporte público local, demandas tales como el cumplimiento de la prohibición de fumar o la de hacer una advertencia más estricta a los jóvenes que ponen sus pies en los asientos, etc.

No fue posible poner en práctica todas las solicitudes efectuadas por el Comité de Asesoramiento para el Pasajero. Incluso en determinados casos sus miembros ya estaban preparados para aceptar las necesarias limitaciones técnicas o financieras.

En el año 2000 se presentaron las siguientes reclamaciones a la Junta de Supervisión de la HVV GmbH. Algunas ya han sido puestas en marcha y otras se encuentran en fase de implantación o bien aún deben ser satisfechas por la HVV. Al mismo tiempo el Comité de Asesoramiento para el Pasajero también dio su expreso apoyo a través de sus resoluciones a un determinado número de proyectos ya iniciados por la HVV.

- Extensión del área de servicio de la HVV por el norte y el sur del área metropolitana de Hamburgo.

Ambos proyectos ya han superado su fase de concepción. La extensión regional del área de servicio por el norte de Hamburgo será efectiva el día 15.12.2002.

- Unos vehículos con calefacción adecuada.
Ya se han efectuado mejoras significativas.

- Empuñaduras en los autobuses ajustadas para que puedan asirse los pasajeros de diferentes alturas que van de pie.
Esto todavía está pendiente.

- Puesta al día de los puntos de auxilio para poder dar información adicional al pasajero.
Ya se ha efectuado.

- Establecimiento de un centro de reclamaciones centralizado.
Ya existe un servicio centralizado de información al pasajero. Su ampliación para la inclusión de un centro de reclamaciones centralizado se prevé que se llevará a cabo en el marco del programa de construcción de un centro de movilidad que está previsto.

Los que anteceden son sólo ejemplos de las actividades que desempeña el Comité de Asesoramiento para el Pasajero. El abanico de propuestas que presenta se centran tanto en asuntos fundamentales de la política de transporte como en temas eminentemente pragmáticos y detallados con precisión.

Desde nuestro punto de vista actual podemos llegar a la conclusión de que el Comité de Asesoramiento para el Pasajero es un organismo que permite que las reclamaciones e inquietudes del pasajero puedan ser conducidas por una serie de canales que facilitan nuestro trabajo. El comité funciona de una manera competente y constructiva. Resultaron ser infundados los temores iniciales en el sentido de que para nosotros iba a demostrar ser más un problema que un activo, sobre todo a ojos del público. El punto fuerte clave del Comité de Asesoramiento para el Pasajero radica en la creación de unas propuestas poco ortodoxas que, sin

embargo, los pasajeros las ven prácticas y con un enfoque positivo. Prestamos una considerable atención al Comité de Asesoramiento para el Pasajero, en especial a sus grupos de trabajo especializados. Es un factor que se ha de considerar cuidadosamente cuando se crea un comité como éste. Requiere mucha atención y cuidado si se pretende que funcione con eficacia. Así un comité de este tipo puede llegar a ser una valiosa fuente de apoyo a nuestro trabajo.

Gracias por su atención e interés.



Thierry DUQUENNE
Ingénieur en Chef
Ministère de la Région de Bruxelles

**Contrato de gestión entre la Región de
Bruselas-Capital y la STIB**

Ministère de la Région de Bruxelles
Rue du Progrès 80 bte 1
1030 Bruxelles
Belgique

Contrato de gestión entre la Región de Bruselas-Capital y la STIB 2001 – 2005

1. DURACIÓN DEL CONTRATO

El contrato de gestión es una obligación derivada de la Orden de 22 de noviembre de 1990 relativa a la organización de los transportes en común en la Región de Bruselas-Capital.

El tercer contrato de gestión entre la Región y su explotador, la Société des Transports Intecommunaux de Bruxelles (STIB) (Sociedad de los Transportes Intermunicipales de Bruselas) del 1º enero de 2001 al 31 diciembre de 2005.

2. LAS MISIONES DE LA STIB

Las misiones de la STIB están definidas en este contrato y son el resultado ante todo de los medios humanos disponibles tanto por parte de la Autorité Organisatrice de Transport (El ministro en funciones de Transportes) como por parte de la STIB.

- a) **La misión estratégica** está repartida entre la Región (Plan Regional de Desplazamientos del 1 de octubre de 1998) y la STIB en lo relativo a «transportes en común urbanos».

¿Qué se quiere realizar?

Este aspecto es asumido esencialmente por la Región.

Contribución de la STIB:

- Proponer y aconsejar (ejemplo: actualización del plan de desplazamientos « Iris ») ;
- Proponer puestas al día la legislación regional sobre los transportes en común.

- b) **La misión táctica** corresponde esencialmente a la STIB aunque la Región impone un determinado nivel de servicio con el fin de que el territorio sea servido de manera homogénea y justa.

La STIB se encarga:

- De ofrecer la capacidad suplementaria para las 3 modalidades (tranvía, metro y autobús)
- De mejorar la intermodalidad
- De integrar las redes
- De jerarquizar las redes

- c) **La misión operativa** es asumida por la STIB solamente

- Nivel de producción impuesto
- Control de la calidad
- Control de los costes

d) Servicios complementarios

Además, la STIB está autorizada para explotar los servicios llamados « grupos de movilidad »

- Park & ride
- Parking & y vigilancia de bicicletas
- Car-sharing
- Taxis colectivos
- Transporte a petición

e) Otras misiones solicitadas por la Región

- El servicio público de desplazamiento para las Personas de Movilidad Reducida.
- Transporte público y bicicleta: parking, consignas, transporte fuera de las horas punta (metro únicamente por el momento a causa de un material móvil, tranvía y autobús inadaptados.
- Planes de transporte de las instituciones y de las empresas

f) Empresas ciudadanas

- la STIB se encarga de mostrar el ejemplo en diversos aspectos, tales como el ruido y la polución.

3. LOS MEDIOS QUE SE DEBEN UTILIZAR

Desarrollar un plan de empresa basado en los principios siguientes:

- Responsabilidad
- Eficacia
- Transparencia
- Acercamiento cliente/producto

Financiación: los grandes principios: equilibrio anual de las cuentas;

- Conservación del principio de la garantía regional para todas las operaciones de préstamos de la STIB (estos préstamos están exclusivamente destinados a las inversiones)
- Voluntad de la Región de continuar la recapitalización de la STIB (deuda de 0.5 mil millones de euros)
 - Ajustamiento de la dotación anual.
 - 2/3 dotación = índice + 1 %
 - 1/3 dotación = inflación + aumento de los ingresos de tráfico

Por esto, se tienen en cuenta los éxitos comerciales

- Se ha instaurado por primera vez en Bruselas un sistema de « Bonus – Malus »:

Producción real / Producción programada

Con el fin de garantizar el nivel de producción requerido por la Región, se instaura un malus en caso de incumplimiento del umbral mínimo; en caso de que la producción sobrepase este umbral, por ejemplo gracias a servicios nuevos o a aumentos de frecuencia, se concede un bonus a la STIB. Éste asciende a 2 millones de EUR como máximo

Calidad del servicio y certificación CEN

El objetivo es certificar al finalizar el contrato el conjunto de los servicios de la STIB según la norma CEN en preparación: Valor máximo del bonus: 3 millones de EUR.

Transparencia financiera

Con el fin de poder pagar las prestaciones suplementarias y de poder distinguir las misiones de servicio público de las que tienen un carácter comercial, la STIB debe poner a punto un proceso de transparencia financiera con respecto a su accionista. Está previsto un importe máximo de 1 millón de EUR en caso de que se realice el plan de aplicación de esta transparencia.

4. LOS GRANDES RETOS PARA LA STIB

- Un número importante de compromisos y de misiones para la STIB y esto a todos los niveles.
- La necesidad absoluta de proceder a una redefinición profunda de la organización para estar en condiciones de realizar estos compromisos. Esto requiere que la STIB evolucione desde una organización «profesiones» hacia una organización orientada CLIENTES, PRODUCTOS & RESULTADOS.
- Por medio del crecimiento de los ingresos y del control de los costes, encontrar en el periodo unos ahorros de funcionamiento del orden de los 25 millones de EUROS.

5. LOS EJES ESTRATÉGICOS LA STIB

- El cliente es el centro de todas las preocupaciones y acciones.
- Buscar la colaboración (empresas, instituciones,...)
- Contar con los Recursos humanos, una baza esencial de la STIB
- Continuar el desarrollo de las partes de mercado de la STIB
- Convertirse en el líder reconocido de la movilidad urbana en la región de Bruselas



Municipio de Milán

Departamento
Administrativo Principal de
Medio Ambiente y
Movilidad

**Gestión y regulación
de los servicios de transporte público
en el área urbana de Milán**

Gestión y regulación de Los servicios de transporte público en el área urbana de Milán

LA REFORMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO LOCAL

REGULACIONES ACTUALES CON RESPECTO A
LA RELACIÓN ENTRE EL MUNICIPIO Y A.T.M.
S.P.A.

OFERTAS Y ESCENARIOS FUTUROS

EL MARCO LEGAL DE REFERENCIA



Ley núm. 59 del 15 de Marzo
de 1997



Decreto de Ley núm. 422 del 19 de Noviembre de
1997



Ley Regional núm. 22 de Lombardía, 29 de Octubre de
1998



Decreto de Ley núm. 400 del 20 de Septiembre de
1999



Proyecto de Ley Regional núm. 139
de Lombardía

OBJETIVOS DE LA REFORMA

Los objetivos de la reforma contenidos en el Decreto Ley n. 422 de 1997, modificado posteriormente en el Decreto Ley 400 de 1999, pueden resumirse como sigue:

Descentralización Administrativa

- ✓ TRANSFERENCIA DE TAREAS Y FUNCIONES REFERENTES A LA PLANIFICACIÓN Y ADMINISTRACIÓN DEL SERVICIO A LAS REGIONES Y A LAS AUTORIDADES LOCALES

Eliminación de Estructuras Monopolísticas

- ✓ LA TRANSFORMACION DE EMPRESAS ESPECIALES Y CONSORCIOS EN SOCIEDADES POR ACCIONES O COOPERATIVAS DE RESPONSABILIDAD LIMITADA.
- ✓ INTRODUCCION DE PROCEDIMIENTOS PARA DAR DE BAJA LOS PROCEDIMIENTOS DE ALQUILER Y EL EMPLEO DE UN CONTRATO DE SERVICIO.

Racionalización del gasto público

- ✓ OPTIMIZACION DEL USO DE Los RECURSOS FINANCIEROS DISPONIBLES POR MEDIO DE LA DEFINICION DE OBJETIVOS DE EFICACIA, EFECTIVIDAD Y RENTABILIDAD.

OBJETIVOS DE LA REFORMA (continuación)

**Integración de billetes
y medios de
transporte,
y mejora de la calidad**

- ✓ DESARROLLO DE LA INTERMODALIDAD
- ✓ MEJORAS EN LA ACCESIBILIDAD Y EL USO DEL TERRITORIO
- ✓ INTRODUCCION DE TECNOLOGIAS AVANZADAS
- ✓ REORGANIZACIÓN DE LAS REDES DE TRANSPORTE
- ✓ MEJORA EN MATERIA DE SEGURIDAD

**“Protección
Medioambiental”
(desarrollo sostenible)**

- ✓ CONTENCION DE ELEMENTOS CONTAMINANTES, ESPECIALMENTE EN Los CENTROS URBANOS, y REDUCCION DEL TRANSITO Y UNA MAYOR SEGURIDAD EN CARRETERA

DECRETO LEY n. 400 DE 1999

31 DICIEMBRE 2000

PLAZO PARA LA TRANSFORMACIÓN DE SOCIEDADES ESPECIALES Y CONSORCIOS EN SOCIEDADES DE ACCIONES O COOPERATIVAS DE RESPONSABILIDAD LIMITADA, HACIENDO POSIBLE QUE LA AUTORIDAD COMPETENTE DEL SERVICIO SEA EL UNICO ACCIONISTA POR UN PERIODO NO SUPERIOR A DOS AÑOS

31 DICIEMBRE 2003

DESPUÉS DE ESTE PERIODO TODOS LOS SERVICIOS SE PRESTARAN A TRAVES DE CONCURSOS PUBLICOS

LEY REGIONAL n. 22 DE 1998

31 DICIEMBRE 2001

PLAZO PARA LA CONCESION DE RESPONSABILIDADES DE GESTION PARA SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO Y SU REPOSICION MEDIANTE UN CONTRATO DE SERVICIOS

31 DICIEMBRE 2002

DURANTE ESTE PERIODO TODOS LOS SERVICIOS DEBEN OTORGARSE A TRAVES DE CONCURSOS PUBLICOS. LA LEY REGIONAL ANTICIPA EN UN AÑO EL PLAZO FIJADO EN EL DECRETO LEY n. 400 DE 1999 PARA EL CUMPLIMIENTO DE LAS FORMALIDADES REFERENTES AL PROCEDIMIENTO DEL CONCURSO

PROYECTO DE LEY REGIONAL núm. 139 de LOMBARDÍA

El Consejo Regional de Lombardía se encuentra en estos momentos debatiendo un proyecto de ley que podría introducir varios cambios en la Ley Regional Law n. 22 de 1998.

- La propiedad de las redes principales y de las instalaciones del servicio de transporte local recaería en las autoridades locales (líneas ferroviarias, el metro, cocheras ubicadas en las áreas urbanas, etc.)
- Las redes de más de 50 millones de tranvías y coches por km deben dividirse en subredes, sin que cada una de ellas represente menos del 30% de la red total. La red de transporte del metro constituirá una única subred.

Gestión y regulación de los servicios de transporte público en el área urbana de Milán

LA REFORMA DEL TRANSPORTE
PÚBLICO LOCAL

REGULACIONES ACTUALES CON
REFERENCIA A LA RELACIÓN ENTRE EL
MUNICIPIO Y A.T.M. S.P.A.

OFERTAS Y ESCENARIOS FUTUROS

REGULACIONES ACTUALES CON REFERENCIA A LA RELACIÓN ENTRE EL MUNICIPIO Y A.T.M. S.P.A.

A.T.M. S.p.A. – La sociedad

El 1 de enero de 2000 la Autoridad del Transporte Milanés pasó a ser una sociedad por acciones propiedad del municipio de Milán (como único accionista).

La gestión de los servicios de transporte, con sus funciones relacionadas de planificación y organización operativa, así como los servicios asociados con la actividad del transporte y movilidad en general;

Planificación, programación y organización de servicios de transporte y de movilidad integrada, incluyendo el estacionamiento y el aparcamiento en representación de empresas públicas y privadas;

Estudios y proyectos de planificación, programación, operaciones y gestión en general, sistemas, estructuras, infraestructuras y servicios para la movilidad de personas, objetos e información;

Construcción, mantenimiento y reparación de vehículos, bienes, instalaciones y estructuras e infraestructuras en general, que guarden relación con el transporte, la movilidad, Los estacionamientos y los aparcamientos;

La promoción y la comercialización de bienes, servicios y know-how intrínsecos de dichos sectores.

REGULACIONES ACTUALES CON REFERENCIA A LA RELACIÓN ENTRE
EL MUNICIPIO Y THE A.T.M. S.P.A.

A.T.M. S.p.a. – Los servicios prestados en cifras

Población atendida

3 millones de habitantes

Territorio

1.052 km²
(municipio de Milán +
88 municipios de la provincia)

Tamaño de la red

~ 1.400 km

Líneas

3 líneas de metro (~70 km)
97 líneas automotrices
18 líneas de tranvía
3 líneas de trolebús

Número de
vehículos

~ 3.000

Distancia cubierta al año

~ 13.000.000 km/año

A.T.M. S.p.a – Estructura organizativa Áreas de negocio

La presentación detallada de los objetivos de la Empresa del transporte necesita una estructura empresarial más racional y eficiente, y por eso la más reciente organización se ha realizado en varias divisiones que se corresponden con las distintas áreas de negocio.



TRANSPORTE



**MANTENIMIENTO DE LA RED Y DE LOS
VEHÍCULOS**



VALORACIÓN DE ACTIVOS



VALORACIÓN DEL KNOW-HOW

CONTRATO DE SERVICIOS

Hasta el 31 de diciembre de 2002 las relaciones entre el municipio de Milán y A.T.M. se regían en virtud del contrato de servicios vigente, el cual estipula lo siguiente:

- las características de los servicios que se ofrecen;
- la planificación financiera y sus variaciones;
- Los niveles mínimos d calidad de tales servicios;
- los objetivos de eficacia y efectividad;
- la supervisión y el control de dichos servicios;
- el uso de instalaciones e infraestructuras pertenecientes al municipio;
- el mantenimiento de las instalaciones y de las infraestructuras;
- sanciones e incentivos.

Gestión y regulation de los servicios de transporte público en el área urbana de Milán

LA REFORMA DEL TRANSPORTE
PÚBLICO LOCAL

REGULACIONES ACTUALES CON REFERENCIA
A LA RELACIÓN ENTRE EL MUNICIPIO Y
A.T.M. S.P.A.

OFERTAS Y ESCENARIOS FUTUROS

LA PLANIFICACIÓN DE LOS SERVICIOS

El municipio de Milán está elaborando el borrador de un Programa de servicios de transporte público a tres años vista, en donde se concretarán los procedimientos concursales para la asignación de servicios.

Este programa estipula lo siguiente:



La red general y su posible subdivisión en subredes;



Los servicios mínimos, cuyos costes quedarán recogidos en el presupuesto de la Región de Lombardía, necesarios para satisfacer la demanda de Los ciudadanos de movilidad;



Los servicios adicionales, cuyos costes quedarán recogidos en el presupuesto del municipio de Milán;



La distribución de Los recursos financieros entre las diferentes subredes;



Los procedimientos de Los concursos con objeto de determinar quién prestará tales servicios.

ALTERNATIVAS PRINCIPALES EN LA SELECCIÓN DEL MODELO DE CONCURSO (1/4)

ALTERNATIVAS

INDICADORES PARA LAS SELECCIONES

**ACTIVOS
PATRIMONIALES A
Los DIRECTIVOS**

- Solidez patrimonial del directivo

- Barreras de entrada para nuevos operadores
- Riesgo de acciones legales

**ACTIVOS
PATRIMONIALES AL
MUNICIPIO**

- Más competencia
- Valoración "transparente" de Los activos

- Necesidad de cambios en la estructura de la empresa y de una reasignación de las funciones de mantenimiento rutinarias y extraordinarias

ALTERNATIVAS PRINCIPALES EN LA SELECCIÓN DEL MODELO DE CONCURSO (2/4)

ALTERNATIVAS

INDICADORES PARA LAS SELECCIONES

COSTE BRUTO DEL CONCURSO

PRO	CONTRA
<ul style="list-style-type: none">• Sencillez en la gestión para el administrador• Beneficios de las políticas para el tráfico urbano• Posibilidad de dividir Los ingresos y la gestión económica de Los concursos	<ul style="list-style-type: none">• Gestión de Los ingresos por parte del Ayuntamiento o a través de un tercero
<ul style="list-style-type: none">• Gestión de Los ingresos por parte del administrador	<ul style="list-style-type: none">• Riesgos empresariales difíciles de manejar por parte del personal implicado• Posible reducción de ahorros

COSTE NETO DEL CONCURSO



ALTERNATIVAS PRINCIPALES EN LA SELECCIÓN DEL MODELO DE CONCURSO (3/4)

ALTERNATIVAS

INDICADORES PARA LAS SELECCIONES

PERIODOS CONTRACTUALES LARGOS (9 AÑOS)

- Posibilidad de elaborar más estrategias orgánicas

- Riesgos de que el regulador llegue a estar "invitado a entrar"

PERIODOS CONTRACTUALES LARGOS (6 AÑOS)

- Más competencia
- Contención de Los riesgos asociados con la apertura al mercado

- Posibilidad de ser menos atractivo para el personal implicado



ALTERNATIVAS PRINCIPALES EN LA SELECCIÓN DEL MODELO DE CONCURSO (4/4)

ALTERNATIVAS

INDICADORES PARA LAS SELECCIONES

UN SOLO OPERADOR

- Sencillez en la gestión

- Dificultad en la gestión del sistema de relaciones industriales

OPERADORES ECONÓMICAMENTE EFICIENTES

- Más competencia
- Economías de escala garantizadas
- Mayor capacidad por parte del municipio de manejar situaciones de emergencia y posibles conflictos futuros en las relaciones industriales

- Integración de servicios por parte del municipio o de un tercero



A.T.M. S.p.A. - Escenarios posibles en función de su evolución

Con el fin de llevar a cabo lo que se estipula en el proyecto de ley regional en el sentido de modificar el actual marco legal en relación con la propiedad de las infraestructuras y de las cocheras, podría producirse un desmembramiento de la empresa, así como de todos Los procedimientos básicos de las diferentes áreas de negocio.



Creación de una sociedad con las funciones de gestionar y valorar las infraestructuras de movilidad



Creación de una sociedad que gestione los servicios de transporte

Sesión 3: La financiación de las misiones de las autoridades encargadas de la organización de los transportes públicos en las metrópolis.

Pocas son las ciudades en las cuales la explotación de las redes de los transportes públicos alcanza el equilibrio financiero, y generalmente es a las autoridades encargadas de la organización de estas redes a las que corresponde la responsabilidad de compensar los déficits de la explotación. En determinados casos, las autoridades organizadoras también son las encargadas de la financiación de los proyectos de inversión. Esto implica que puedan disponer de recursos financieros importantes para poder hacer frente a estos grandes gastos.

En la mayor parte de los casos, las autoridades responsables de los transportes tienen como único recurso las subvenciones concedidas por las autoridades públicas que las componen. Éste es el caso de Barcelona, como lo muestra la presentación de Lluís Rams, responsable de la división « financiación de los sistemas de transportes » de la Autoritat del Transport Metropolità (ATM), autoridad encargada de la organización de los transportes públicos de la metrópolis catalana.

En Francia, las autoridades organizadoras de los transportes públicos disponen de un recurso dedicado a esto, en forma de un impuesto pagado por los empresarios, tanto públicos como privados (el Pago de Transporte). La presentación de Stéphane Lecler, encargado de los asuntos presupuestarios e internacionales del Syndicat des Transports d'Île-de-France, (Sindicato de Transportes d'Île-de-France) describe el funcionamiento de este recurso y el peso financiero considerable, tal como lo ilustra el ejemplo de l'Île-de-France.

Como se muestra en la ponencia de Keith Howcroft, director de planificación y de comunicación del Greater Manchester Passenger Transport Executive, la desreglamentación y la privatización del transporte público en Gran Bretaña (con la exclusión de Londres), no han tenido como resultado la supresión de cualquier implicación de las autoridades públicas en la financiación de las redes de transporte. En efecto, además del hecho de que éstas tienen una responsabilidad directa para realizar infraestructuras del tipo tranvía o metro ligero, las autoridades públicas se encargan también de la financiación de las tarifas reducidas. Para hacer frente a estos gastos, éstas reciben subvenciones de las autoridades que las componen, así como aportaciones en capital o préstamos del gobierno central con el fin de financiar las nuevas infraestructuras.

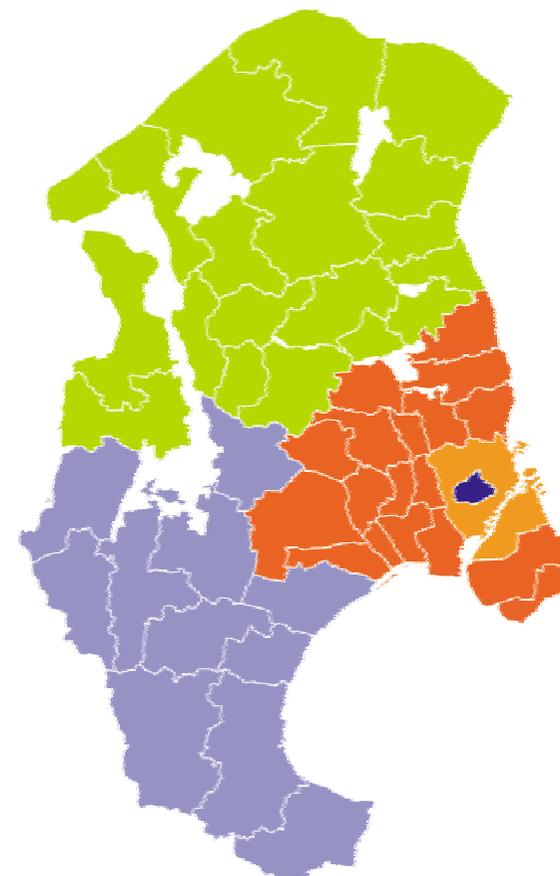
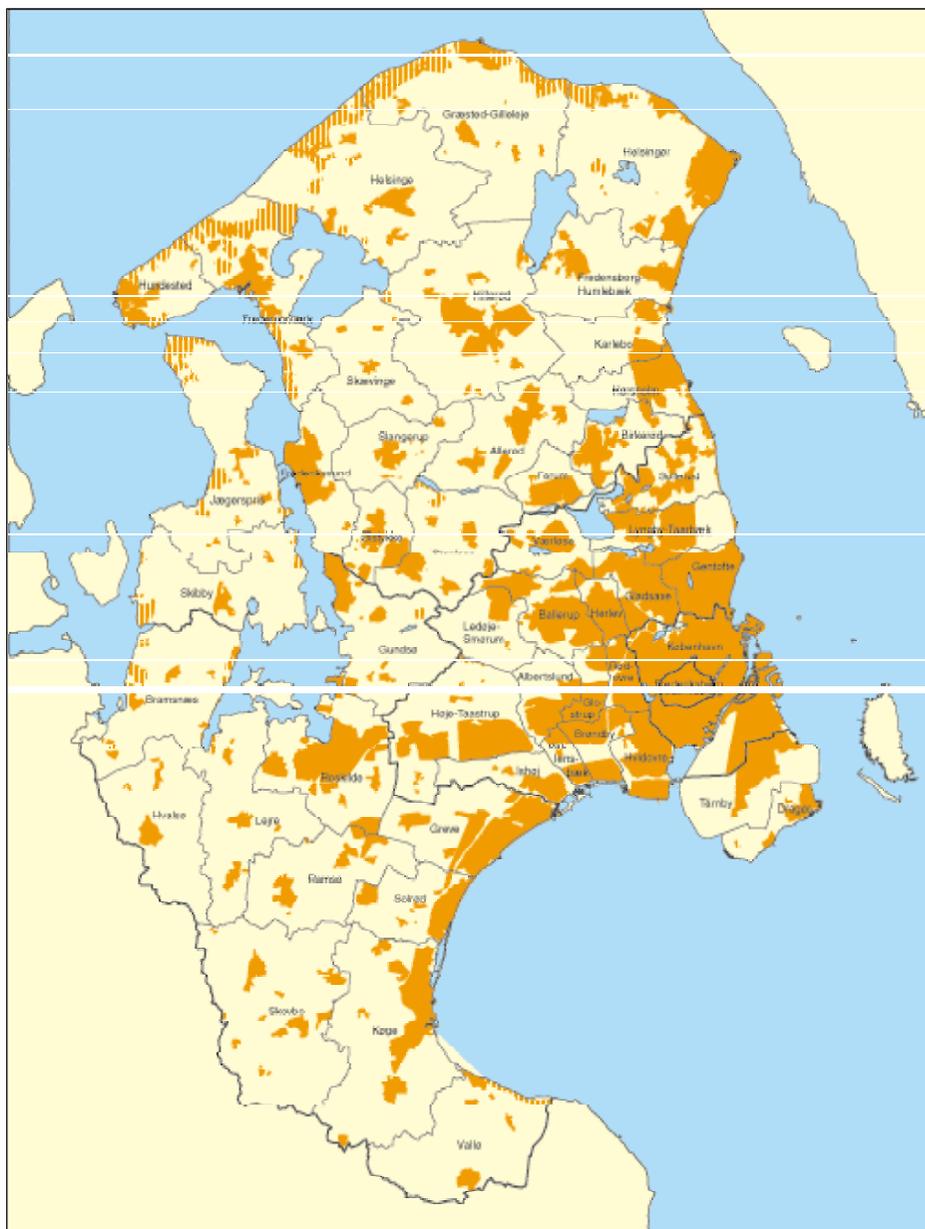
Planificación del Tráfico Regional/ Mejora del Transporte Público



HUR



- EMTA, Barcelona, 8 Noviembre 2001
- *Johannes Sloth*
Director Gerente de la
Autoridad del Transporte del
Gran Copenhage



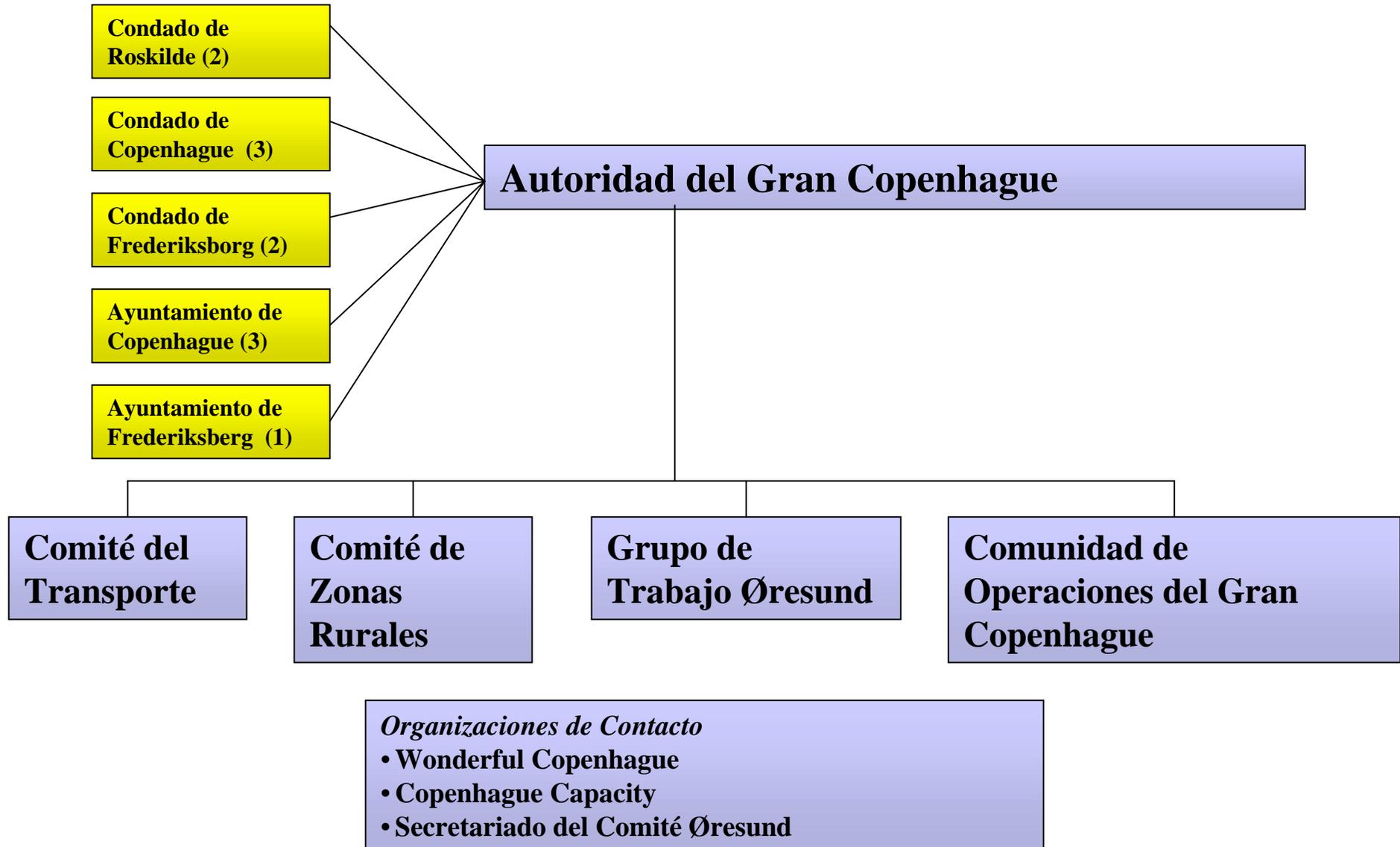
-  Ciudad de Copenhague
-  Ciudad de Frederiksberg
-  Condado de Copenhague
-  Condado de Frederiksborg
-  Condado de Roskilde

Creación del HUR

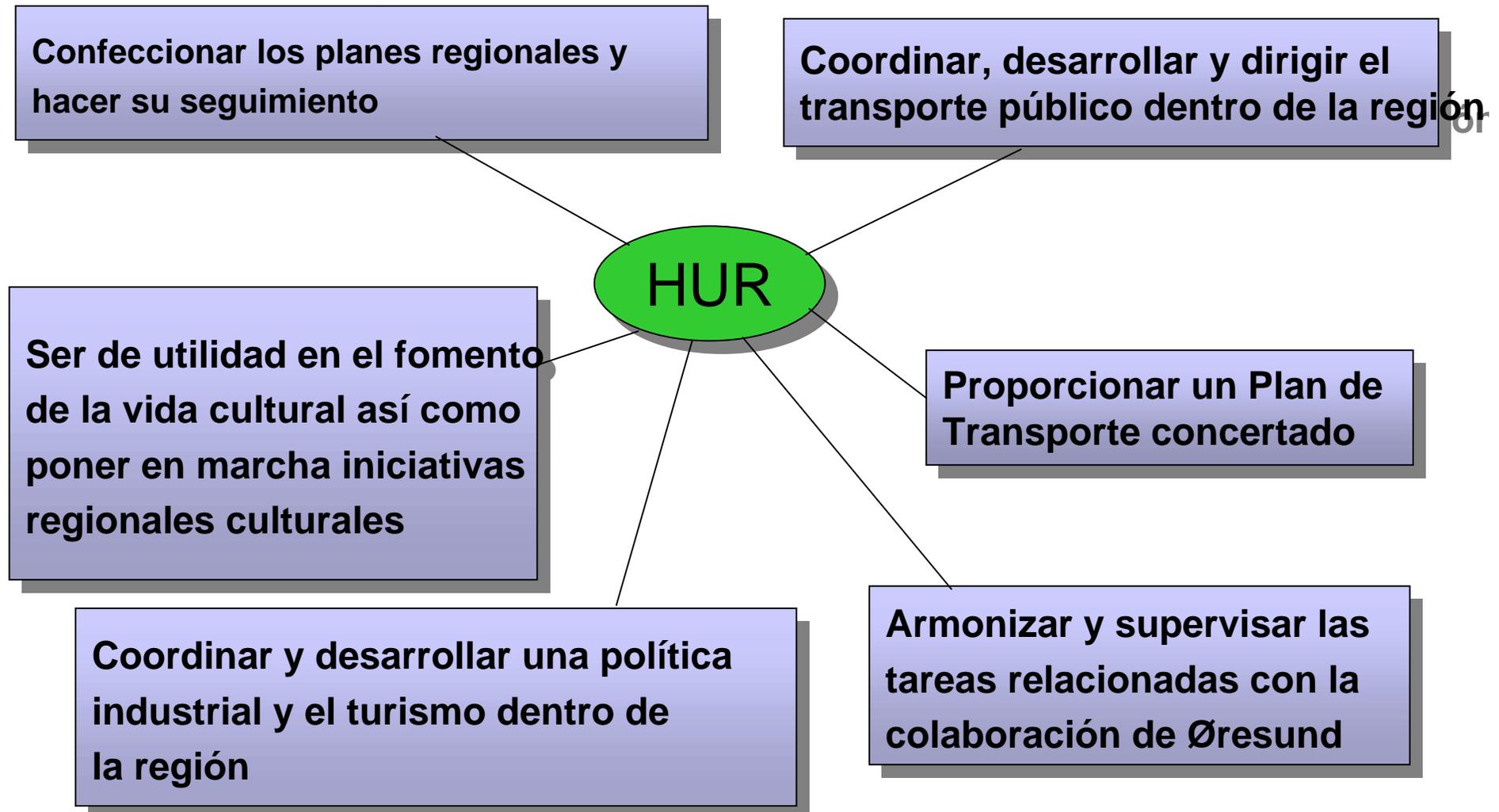
- **50 municipios - 2 de ellos tienen la condición de condado - y 3 condados. Cada uno ha tenido su propia planificación individual regional.**
- **Sin embargo, la Región del Gran Copenhague es una región integrada.**
- **Problemas de tráfico cada vez mayores - en parte debidos al Øresundbridge.**
- **La planificación geográfica y del tráfico están interrelacionadas.**
- **Tendencia hacia una menor optimización en relación con la planificación de zonas (áreas residenciales, empresas, etc.)**

=> Creación de una nueva autoridad regional preferente:

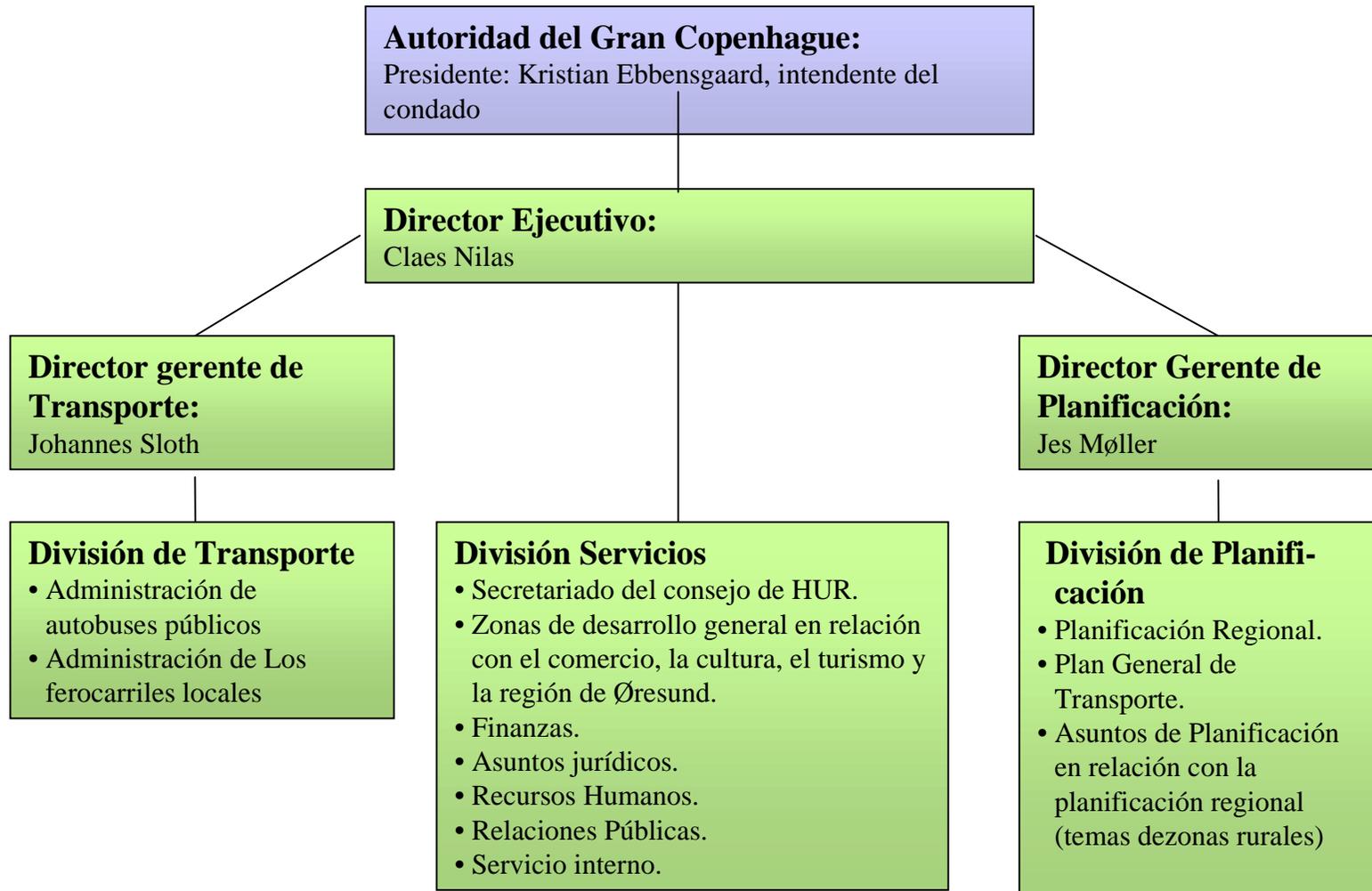
HUR - Organización Política



Funciones de la Autoridad del Gran Copenhague



Organización Administrativa del HUR



Dicisión de Transporte Division - autobuses públicos

- **Responsable de:**
 - **ofrecer todos los servicios HT-autobús**
 - **horarios**
 - **marketing**
 - **distribución de los ingresos**
 - **terminales**
 - **centro de atención al cliente**
 - **ferrocarriles locales**

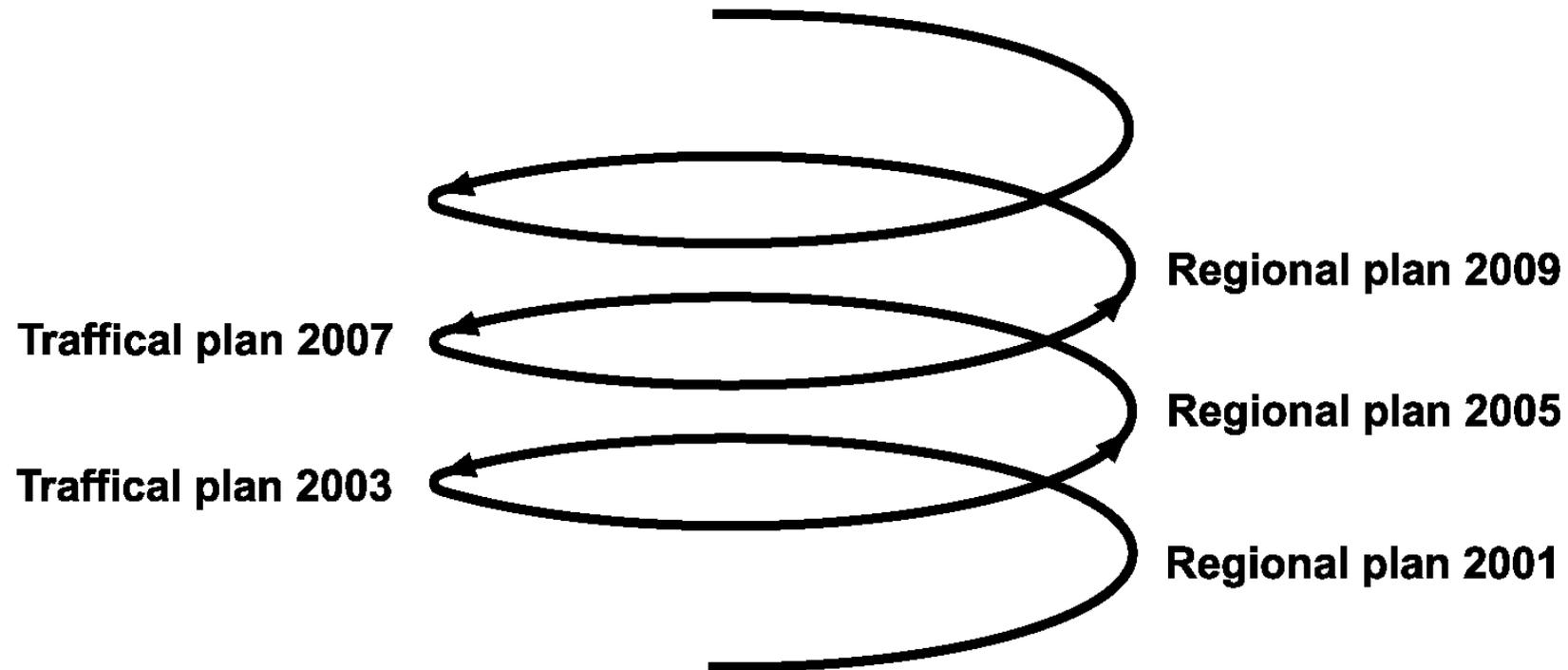
División de Planificación

- **Responsable de:**
 - **planificación regional**
 - **disposiciones legales por zonas**
 - **coordinación de planes**
 - **análisis y estadísticas**
 - **plan general de Transporte**

Un completo plan de transporte para el 2003

The planning Process = El proceso de planificación
Traffical plan = Plan de tráfico
Regional plan = Plan regional

The planning process



Problemas - retos

- **Muchas partes intervinientes - Estado, ministerios del Estado, condados, municipios.**
- **HUR constituye un nuevo eslabón político - sus miembros son elegidos indirectamente.**
- **No existe una autoridad fiscal - problemas financieros.**
- **Las calles las gestionan el Estado, los condados y los municipios.**
- **Trenes y líneas ferroviarias - explotadas y de propiedad del Estado (excepto 6 líneas locales secundarias que circulan por las afueras de la región).**
- **Por consiguiente, la solución definitiva debe negociarse con todas las partes.**

Evolución del Tráfico

Transport km per year = kilómetros transportados por año.

Índex = índice.

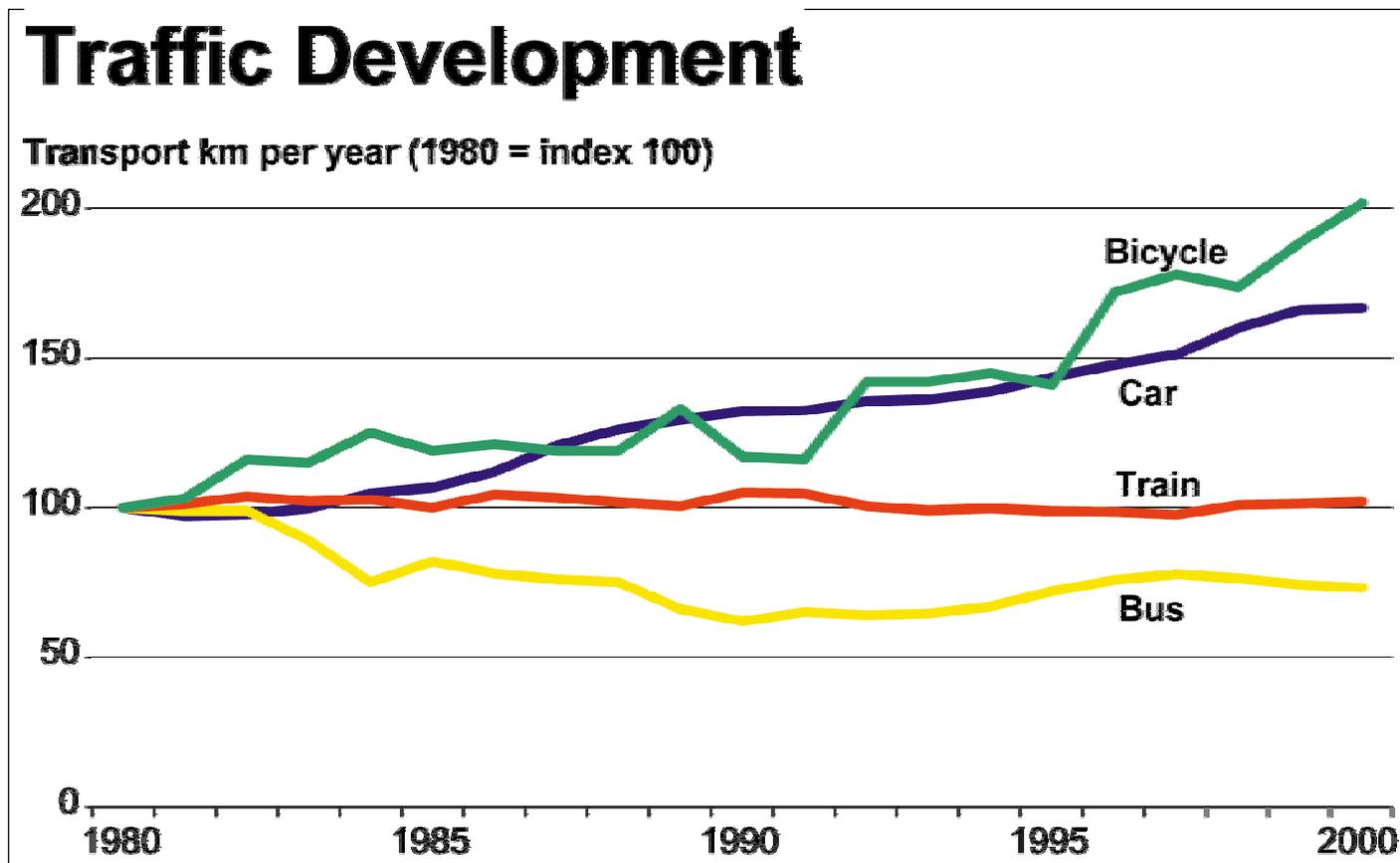
Bus = Autobús

Bicycle = biciclet.

Car = coche.

Train = tren.

Traffic Development = Evolución del tráfico.



Tendencias...

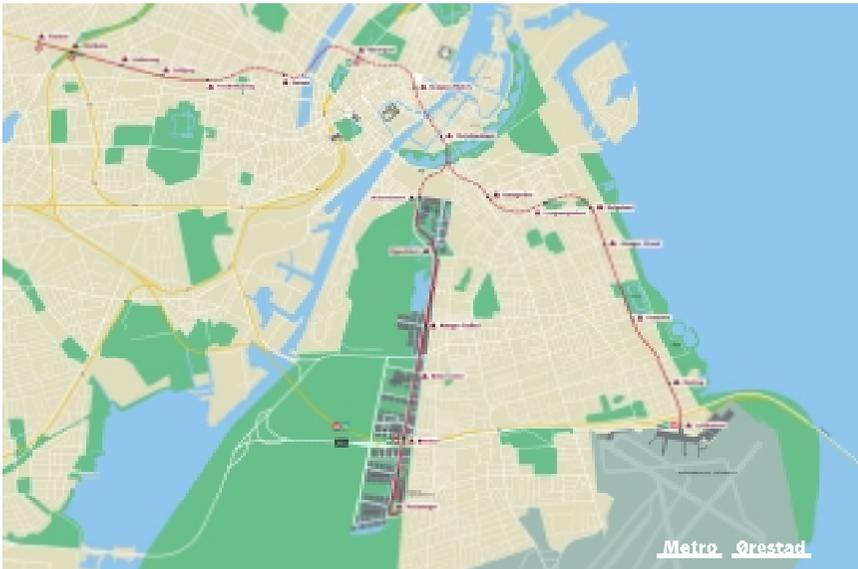
- **Mayor número de propietarios de turismos privados - más aparcamientos.**
- **Crecimiento del número de habitantes.**
- **Más tránsito por las autopistas.**
- **Más congestión en las ciudades.**
- **Problemas en las travesías.**
- **El transporte público pierde cuotas de mercado.**
- **Más motocicletas.**

=> Excepto las motos - problemas conocidos en todas las ciudades importantes

Proyectos en materia de Tráfico



Metro de Copenhague



- **Inauguración: 2002**
- **21 kms de recorrido, 11 de ellos en superficie y 10 subterráneos.**
- **Intervalos de paso cada 3 Minutos.**
- **Circulación durante las 24 horas del día.**
- **Velocidad: 30 Mph.**
- **Integración total en el sistema de billetes común.**

Red de la Ciudad - sistema de líneas interurbanas



- Nueva situación del transporte después del Metro en el 2002.
- Simplificación de la red de autobuses urbanos.
- Mayor frecuencia.
- Con dos pisos.
- Menores esperas y facilidad en las correspondencias.
- Horarios flexibles.
- => Mayor atracción del transporte público
- => Mayor calidad del transporte público

Aparcamientos en las afueras

- Soluciones Intermodales.
- Proyecto de carreteras radiales.
- Instalaciones de aparcamientos en las afueras =>
 - coches fuera del centro de la ciudad
 - el transporte público circual por el centro



Conferencia EMTA - Barcelona, Noviembre 2001

Richard Wallace

Director de los Servicios de
Enlaces Ferroviarios Nacionales

Transport *for* London

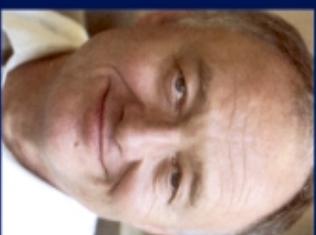
Transport *for* London

TfL - ¿Es un buen ejemplo de capacidad multimodal?

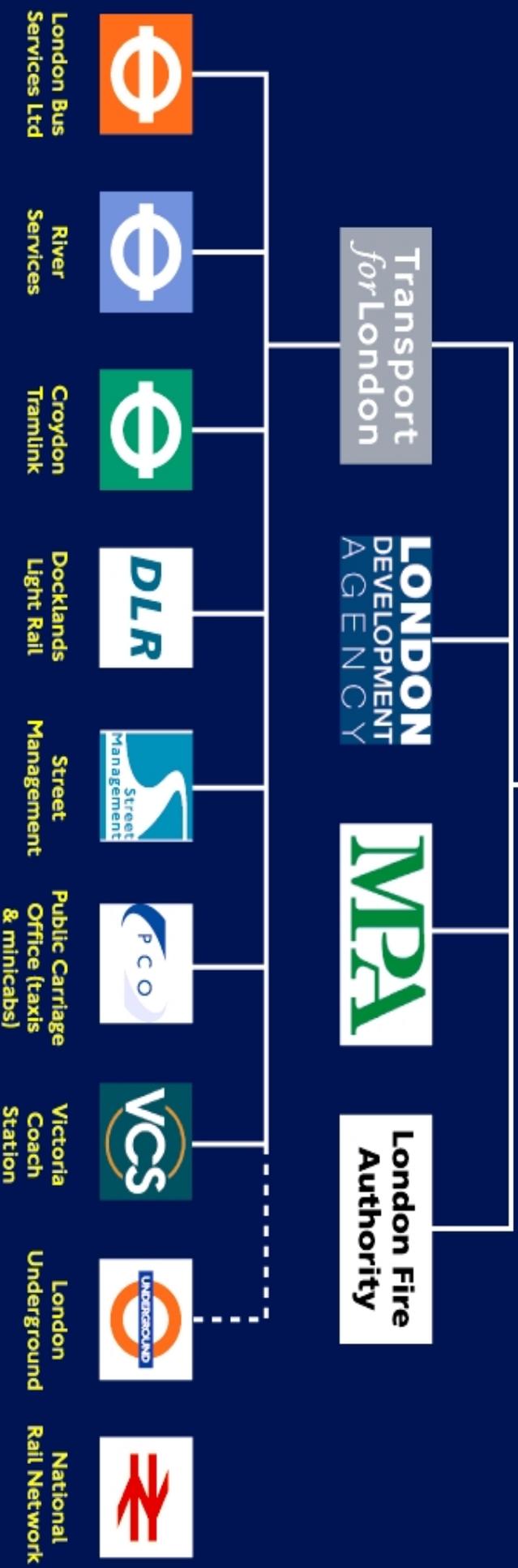
EMTA Conference - Barcelona, Noviembre 2001

La Administración en Londres - El Marco Legal

- Ley de Autoridad del Gran Londres de 1999
 - implantación del alcalde y de la GLA
 - creación de Transport for London y reconstitución de los organismos funcionales
 - LDA - desarrollo, MPA - policía, LFEPA - incendios etc.
- Ley de transportes de 2000
 - formalizar la SRA y la Ley modificada del GLA



Ken Livingstone
Mayor of London



Objetivos principales de la GLA

- Promoción del desarrollo económico y creación de riqueza
- Promoción del desarrollo social
- Promoción de la mejora del medio ambiente
- Área de responsabilidad - Gran Londres
 - la City, los barrios periféricos,.....algo más?

Responsabilidades del Alcalde

- transporte
- Autopistas
- Policía
- Bomberos
- Medio ambiente
- Planificación/desarrollo

Creación de Estrategias

- Estrategia en el transporte (transporte multimodal)
 - abarcando todos los sistemas de transporte
 - se asegura la continuidad gracias a Los Planes de Implantación Local (LIP's)
- Estrategia delegada de desarrollo regional
- Estrategia de desarrollo espacial
 - políticas de planificación estratégica
- Medio ambiente

Ley del GLA - obligaciones en materia de transporte del Alcalde

- Artículo 141 - Obligación General de transporte
 - desarrollar y poner en marcha las instalaciones de transporte y los servicios “a, desde y dentro de Londres”
 - elaboración de una Estrategia de transporte para cumplir con la obligación general de transporte

Funciones en materia de transporte de TfL

- Servicios Ferroviarios
 - DLR
 - ferrocarriles nacionales
 - proyectos ferroviarios
- Metro
- Funiculares
- Autobuses
- Gestión del tráfico rodado
 - autopistas
 - regulación del tráfico
 - responsable de las congestiones
- Oficina de transporte Público (vehículos con taxímetro)
 - taxis

Diez Prioridades en cuanto al transporte

- Reducir la congestión del tráfico
- Inversión en el Metro
 - *aumentar la fiabilidad y la frecuencia*
 - mejorar el Servicio de autobús
- Integración - Ferrocarril Nacional
 - *servicios del metro*
- Reducir los tiempos de desplazamiento en coche
 - *aumentar las opciones de viajes*
- Iniciativas de transporte Local
- Distribución de Bienes y Servicios
- Mejora de la Accesibilidad
- Iniciativas de Integración
 - *tarifas, intercambiadores, taxis*

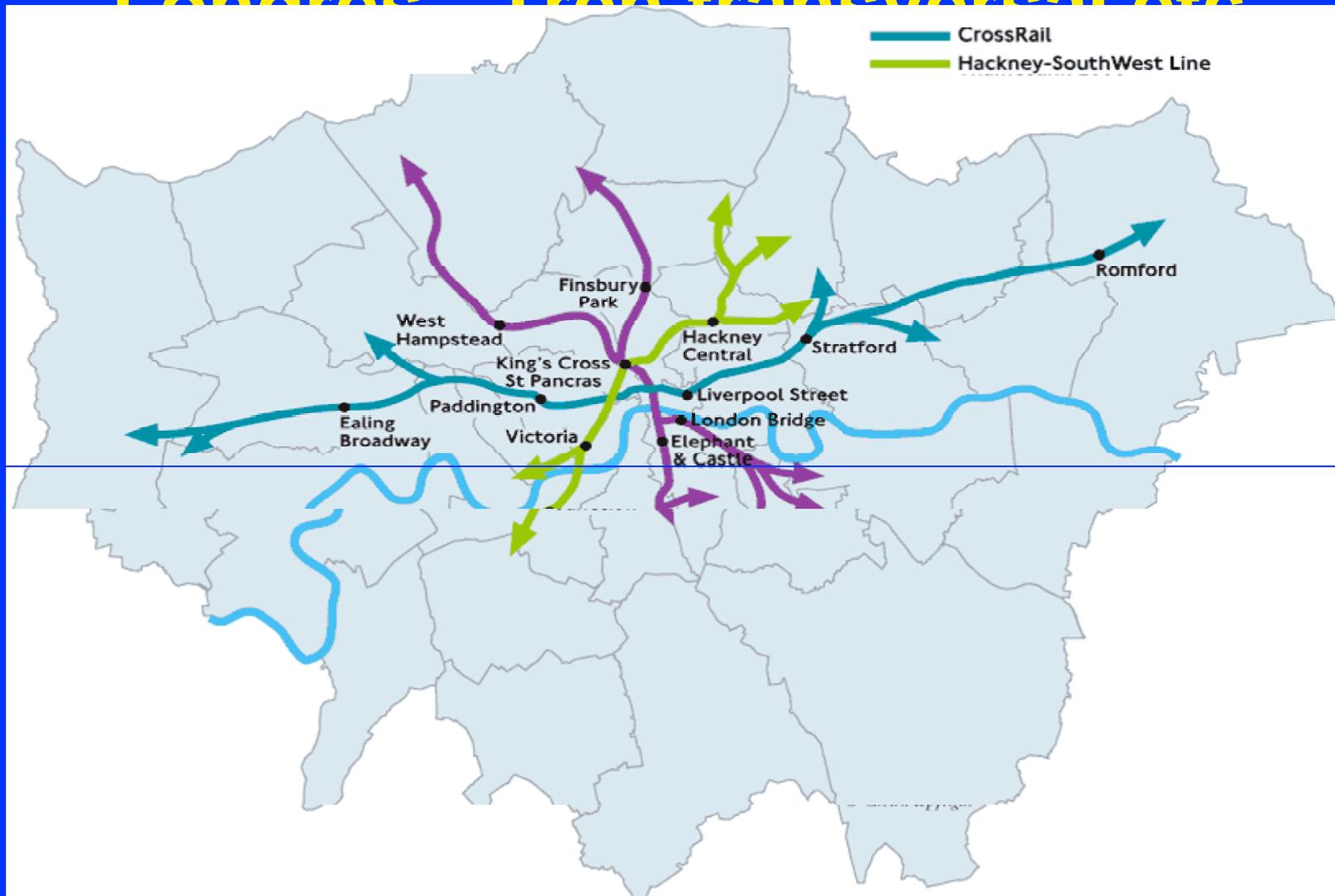
Temas a implantar de la estrategia

- Reducción del tráfico en un 15% en el centro de Londres
- Control del aumento del tráfico
 - nulo en el centro de Londres
 - reducirlo en un tercio en los municipios de Londres
- Incrementar la capacidad de la red de autobuses en un 40%
- Incrementar la capacidad del Metro y de los ferrocarriles en un 40%

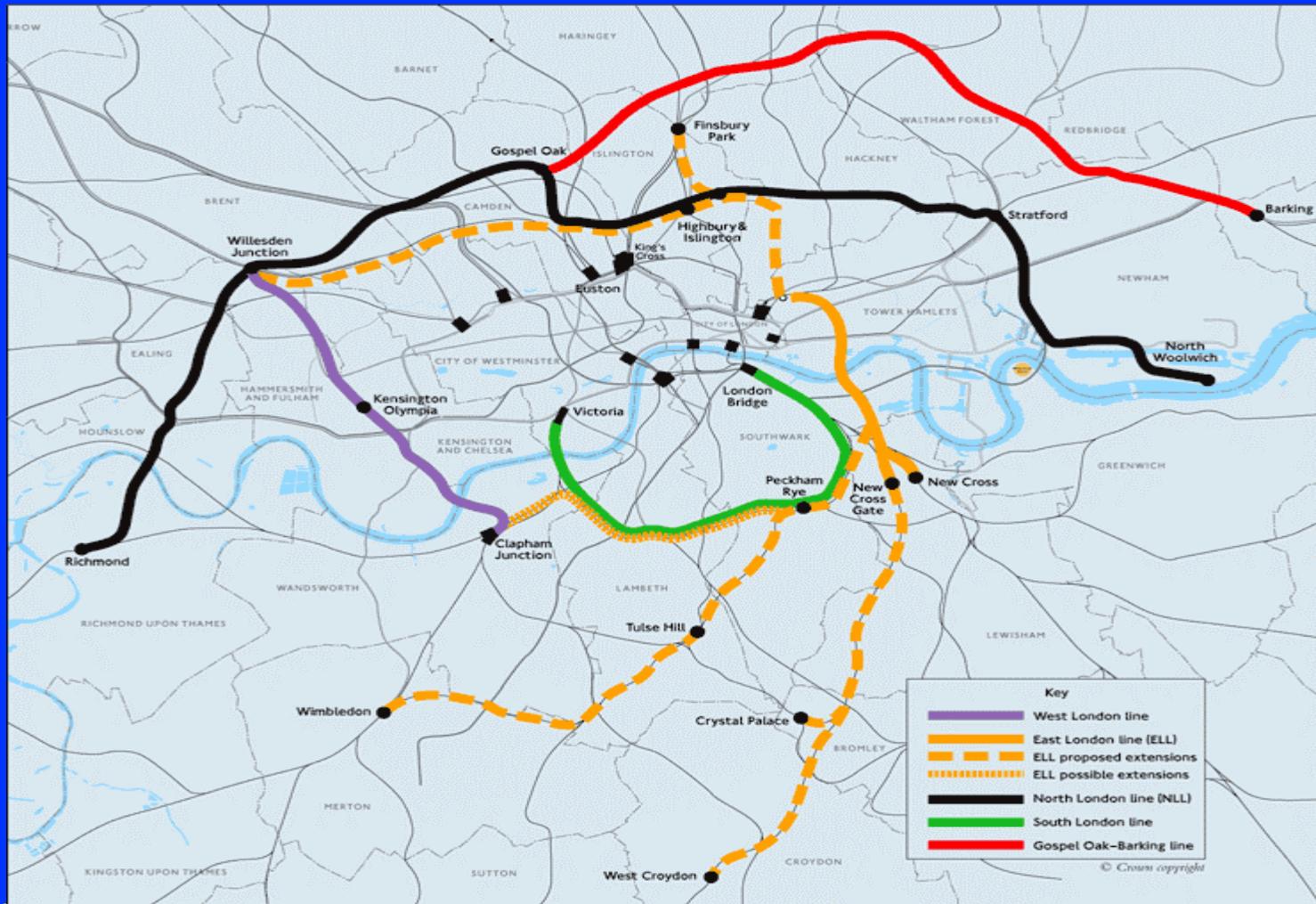
Proyectos ferroviarios fundamentales de Londres

- Tren transversal.
- Coches de alquiler - Sudoeste.
- Tren de circunvalación /Prolongación de la Línea por el Este de Londres
- Enlace del Támesis del 2000

Proyectos ferroviarios fundamentales de Londres. Tren transversal etc



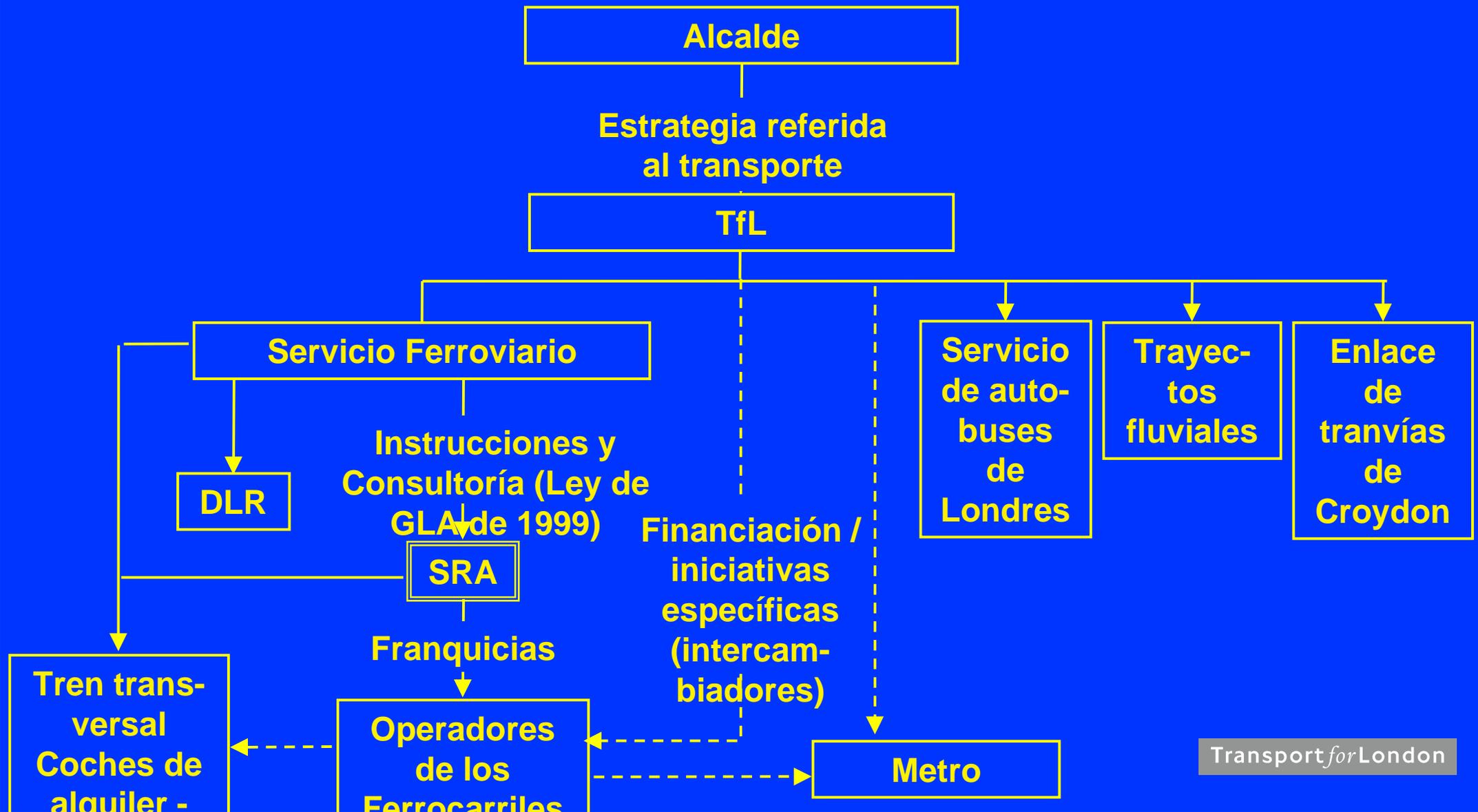
Proyectos ferroviarios fundamentales de Londres - Vías de circunvalación



Implantando la estrategia - Ferrocarril

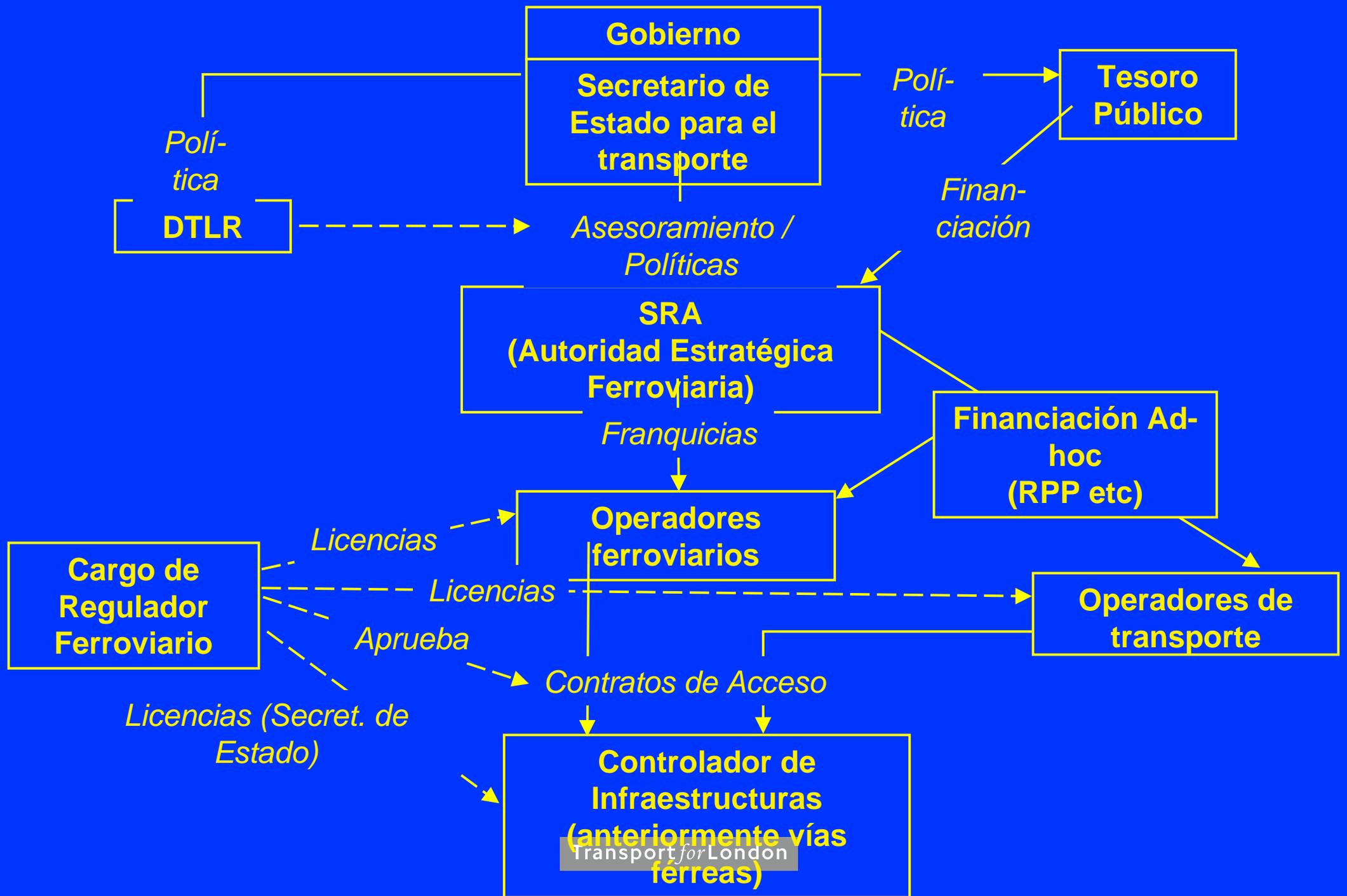
- Asuntos
 - Integración por medio de un control multimodal
 - no está asegurado en Londres con los Ferrocarriles Nacionales Británicos
- Debido a:
 - una implantación de un producto de numerosas partes implicadas
 - las instrucciones del Alcalde (como es la

Administración del transporte público en Londres



Ferrocarriles Nacionales - principales protagonistas

- SRA - Autoridad de los Ferrocarriles Nacionales
- Controlador de Infraestructuras (vía férrea)
- Operadores ferroviarios
- PTE's - Ejecutivos de transporte de Pasajeros
- TfL - Autoridad del transporte de Londres



Ferrocarril - su estructura en el Reino Unido

- Complejidad en Londres acentuada por la situación nacional
 - ¿demasiados protagonistas?
- Graves problemas con la estructura británica
- Cuestiones referidas a la capacidad de implantar una estrategia completa para

Resumen - ¿Ofertas multimodales?

- En parte:
 - Planificación/Medioambiental
 - Coordinación de municipios
 - transporte (la Estrategia)
 - especialmente para el Metro/Autobuses/Trenes Ligeros
- Defectos
 - integración con los Ferrocarriles Nacionales

Camino a seguir para Londres

- Énfasis en los Ferrocarriles Nacionales
 - Cambio organizativo - Servicios
 - Cooperación con SRA
 - Joint ventures cuando se trate de proyectos importantes

- Autoridad del Tráfico
 - revisión del modelo europeo y del de

Conclusiones

- ¿Es el TfL un organismo multimodal eficaz?
 - En parte sí - mediante la planificación estratégica, etc.
 - No obstante, se dan problemas en la implantación:
 - consistencia y fuentes de financiación
 - demasiados puntos de enlace y controles
 - es necesario un cambio
- A corto plazo - es preciso concentrarse en una extensiva cooperación y en los efectos de una reestructuración del sector.
- A largo plazo se necesita una nueva legislación

Una breve introducción
a los
Ferrocarriles del Estado de
Suecia

Algunos datos sobre Suecia

- Poco poblada (8.8 millones, 450,000 km²)
- Distancias largas (la distancia del viaje de norte a sur en tren es de 2,150 km)
- Urbanizada (83% de población urbana)
- Altamente industrializada
- Demasiado fría en invierno

La política de transportes sueca

1. Infraestructura separada
2. El mismo tratamiento de carreteras y de ferrocarriles
3. Distribución específica de responsabilidades
4. Liberalización - Competencia

1. Infraestructura separada - *POR QUÉ?*

- Algo se tenía que hacer
- Separación político-comercial para conseguir un proceso eficiente a la hora de tomar decisiones
- Tratamiento similar ferrocarril-carretera para conseguir una situación comparable
- Competencia con relación a las vías para aumentar la eficiencia en las operaciones

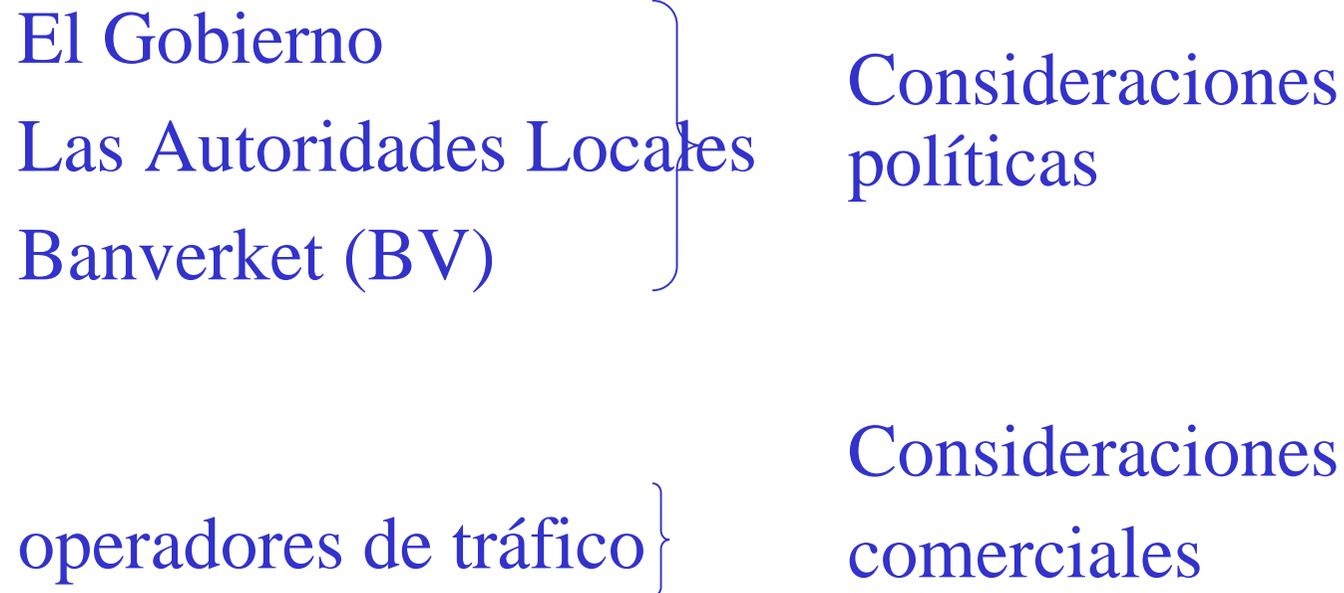
1. Infraestructura separada - De qué manera?

- 1988
- La Administración Nacional de la Superestructura Ferroviaria (BV) es la encargada de planear y mantener las infraestructuras
- Apropiaciones financiadas
- carga a los operadores del tráfico
- La gestión del tráfico ferroviario da acceso

2. Igual tratamiento del ferrocarril y de la carretera

- Gestión ferroviaria/Servicio de carreteras
- idénticas consideraciones socioeconómicas a la hora de priorizar inversiones
- Idéntico cálculo de gastos de infraestructura que de los impuestos viales
- costes marginales socioeconómicos - la parte principal para la sociedad

3. Distribución específica de responsabilidades



Autoridades locales

- Una autoridad del transporte público en cada condado por ley
- Planifica, efectúa procedimientos de adquisición y financia todo el transporte público dentro de cada condado.
- Adquisiciones en competencia
- Utiliza dinero de de la recaudación de impuestos para cubrir los déficits (40 %)

Ferrocarriles del Estado de Suecia

- Un operador estrictamente comercial
- Autonomía de gestión
- Libertad a la hora de decidir sobre
 - tarifas y precios
 - dónde y cuándo operar trenes
 - inversiones y préstamos
- Incorporado en el año 2001

4. Liberalización - Competencia

- Utilización eficiente de los recursos de la sociedad
- Libertad para competir a autobuses y camiones
- Acceso a las vías parcialmente abierto
- Adquisición de tráfico de pasajeros no comercial mediante ofertas competitivas

Acceso a las vías

- Tráfico de mercancías: cualquier operador con licencia puede operar
- Tráfico de pasajeros:
 - Tráfico regional - ATPs locales
 - Larga distancia, no aprovechable - ATP central
 - Larga distancia, aprovechable - SJ

La imagen del ferrocarril ha cambiado

Monopolio	⇒	Acceso abierto
Control detallado	⇒	Autonomía de gestión
Objetivos duales	⇒	Estrictamente comercial
Subsidios cruzados	⇒	Adquisición pública
Términos no idénticos	⇒	Términos idénticos
Infraestructuras en propiedad	⇒	Cargos por uso
		↓
<i>Ineficiencia</i>	⇒	<i>Competitividad</i>

Experiencias - infraestructura separada

- Separación entre política y negocios
- acceso abierto - nuevos operadores
- Tratamiento neutral de todos los operadores
- Competencia - eficiencia
- Reestructuración radical de la SJ
- Competencia en el diseño y la producción introducidas en la Administración Nacional de la Superestructura Ferroviaria

Experiencias - tratamiento equitativo

- Aumento de las inversiones en la red de ferrocarril
- Disminución radical de los gastos de infraestructura en los ferrocarriles
- Más pasajeros que nunca en los trenes
- El mismo volumen de transporte de mercancías

Experiencias - ATPC

- Fuerte crecimiento en tráfico y pasajeros
- La competencia ha hecho que los costes se redujeran en un 20-30%
- Menos subvenciones
- Una mayor flexibilidad para los usuarios
- Entrada de operadores internacionales
- Problemas de rentabilidad

Experiencias - Liberalización

- Nuevos operadores - nuevas ideas
- Fuerte competencia - alta eficiencia
- Restructuración radical de la SJ
- Internacionalización

”El modelo sueco”

- Una Autoridad del Transporte de Pasajeros (ATP) decide sobre todo el transporte público interior.
- La ATP fija los estándares y los niveles de calidad
- la ATP adquiere todos los servicios mediante oferta pública
- las compañías compiten a nivel internacional en igualdad de

el operador:

- Planificar y operar servicios de alta calidad en el distrito
- promover activamente el transporte público
- información local y marketing
- ceder en régimen de arrendamiento financiero y mantener el material

Objetivos principales

- Desarrollo del transporte público
- Un uso más efectivo de los recursos
- Una gestión más

esto es lo que hemos hecho

- El SL fue reestructurado
- Todas las operaciones son adquiridas por oferta pública internacional
- Todas las empresas filiales han sido contratadas externamente

• Ajuste continuo de

La filosofía de los procedimientos de adquisición de la SL

- el cliente siempre en el centro de atención
- servicios seguros
- el personal es un recurso estratégico
- procedimientos de adquisición de funciones

personal

- Transferencia de empleo de acuerdo con la ley
- no bajar los salarios
- programas/tests contra el abuso de drogas
- educación
- seguridad del empleo

los precios han bajado

un

25 %

y los servicios

han aumentado en

un 18%

”achivado”

**1989-1999:
precio de corte**

”acumulable”

**1999-
el cliente en el centro de
atención**

La experiencia de la SL₁

- Los contratos brutos con multas de calidad han dado como resultado unos precios mucho más bajos pero también un bajo interés en la calidad y en las necesidades de los usuarios
- Los operadores muestran muy poco interés en la gestión de la calidad

SL, la nueva vía 1

- Centrar la atención en los usuarios
 - más pasajeros deberían dar un mayor beneficio al operador
 - y estos beneficios, a su vez, una mayor calidad a los usuarios
 - la gestión de la calidad y la

SL, la nueva vía 2

- **Dar responsabilidades a los directivos**
 - clarificar papeles y responsabilidades
 - apoyar a la alta competencia
 - dar espacio a iniciativas locales

SL, la nueva vía 3

- No efectuar adquisiciones si no es necesario
- Desarrollar relaciones comerciales a largo plazo
- Desarrollar los contratos²⁸

Nuevos contratos con incentivos

- Más pasajeros
- Una mejor calidad
- protección de los ingresos

» como medidas de apoyo al desarrollo en favor de los objetivos a largo plazo de la SL

La competencia ha comportado ventajas para los usuarios

- mayores servicios
- una mejor calidad
- más usuarios
- un precio más bajo
- un mayor valor para el dinero procedente de los



Carmen SANZ
Head of Marketing Department
Consorcio de Transportes de Madrid

¿DEBEN SER LAS AUTORIDADES DE
TRANSPORTE PÚBLICO RESPONSABLES
DEL MÁRKETING Y LA INFORMACIÓN?

Consorcio de Transportes de Madrid
Plaza del Descubridor Diego de Ordas 3
28003 Madrid
Spain

¿DEBEN SER LAS AUTORIDADES DE TRANSPORTE PÚBLICO RESPONSABLES DEL MÁRKETING Y LA INFORMACIÓN?

La siguiente exposición se plantea señalar de manera sintética los aspectos que relacionan el papel de las Autoridades de Transporte con las funciones que desempeña el márketing, y la información como parte del mismo, en los transportes públicos. Al mismo tiempo, se expondrá la visión que de los mismos tiene el Consorcio de Transportes de Madrid, y las actividades que se realizan al respecto.

LA RELACIÓN ENTRE EL MÁRKETING Y LOS TRANSPORTES PÚBLICOS

Las compañías que operan en el sector del transporte público vienen apoyándose cada día más en las técnicas que proporciona el márketing. Los objetivos que persiguen dichas compañías a través de sus estrategias comerciales se pueden resumir en:

- ✍ Aumentar el número de usuarios
- ✍ Aumentar el índice de utilización por usuario
- ✍ Aumentar el periodo de utilización del servicio entre los usuarios (en días festivos, periodos valle, etc.)

En definitiva, se trata de perseguir la fórmula “MÁS CLIENTES, MÁS A MENUDO, DURANTE MÁS TIEMPO”, es decir, INCREMENTAR Y POTENCIAR LA UTILIZACIÓN DE LOS TRANSPORTES PÚBLICOS, lo que sin duda coincide con el compromiso que adquirimos las Autoridades de Transporte.

¿Cuáles son los fundamentos clásicos sobre los que el márketing se apoya?

- ✍ EL PRODUCTO
- ✍ EL PRECIO
- ✍ LA DISTRIBUCIÓN
- ✍ LA COMUNICACIÓN

Vamos a detenernos brevemente en cada uno de ellos para comentar el papel de las Autoridades de Transporte en general, y concretar la visión y las actuaciones que en el Consorcio de Transportes de Madrid llevamos a cabo al respecto.

EL PRODUCTO

En mi opinión, hablar hoy del producto en los transportes públicos es hablar en términos de CALIDAD del producto. Los responsables de la política de transportes no desconocemos que la demanda de transporte público obedece a un modelo de comportamiento elástico a determinados parámetros que definen la calidad del servicio. Nuestro producto pasa un examen cotidiano por parte de los usuarios habituales del sistema, cuya FIDELIDAD es nuestro principal soporte, al tiempo que de su SATISFACCIÓN depende en gran medida la

difusión de nuestras actuaciones y la extensión en el uso de nuestros servicios por parte de nuevos usuarios.

Las Autoridades de Transporte reunimos con carácter general competencias sobre:

- ✍ La planificación de los servicios
- ✍ El establecimiento de programas de explotación coordinados entre los diversos operadores
- ✍ La vigilancia de su cumplimiento

En el Consorcio de Transportes de Madrid estas competencias se ejercen sobre una red en la que operan las siguientes compañías:

- ✍ METRO DE MADRID, con 171 kilómetros de red y 201 estaciones.
- ✍ EMPRESA MUNICIPAL DE TRANSPORTES DE MADRID, con 184 líneas y 1800 autobuses.
- ✍ 38 operadores privados de transporte interurbano, que explotan 340 líneas de autobuses, con 1400 vehículos.
- ✍ RENFE-CERCANÍAS, empresa de titularidad estatal que presta el servicio ferroviario en la Comunidad, 285 kilómetros de red y 80 estaciones.

En este marco de indudable complejidad, derivada de la diversidad de operadores, la existencia de una Autoridad de Transportes, en este caso el Consorcio de Madrid, debe garantizar, desde el punto de vista de las características técnicas del producto a ofrecer, los siguientes aspectos:

- ✍ La cobertura del servicio en todo el ámbito geográfico, con independencia de la estricta rentabilidad económica.
- ✍ La homogeneidad del nivel de servicio por zonas de transporte
- ✍ La conexión entre los operadores en orden a facilitar los intercambios
- ✍ El cumplimiento de la oferta programada

La realización de estas tareas implica la utilización de una serie de técnicas e instrumentos que la investigación comercial pone a nuestra disposición. Un rápido repaso de las herramientas que en este sentido podemos aplicar, nos lleva a enumerar los siguientes apartados:

- ✍ **Los estudios cuantitativos de movilidad**, con toda la diversidad de investigaciones que bajo esta denominación genérica podemos agrupar, y cuya utilización depende de las competencias específicas de cada Autoridad. Mediante los mismos podemos establecer las líneas de deseo de la movilidad, así como calibrar el grado de adecuación de la oferta de servicio público al mapa de los desplazamientos efectuados, detectar demandas latentes o insatisfechas, etc.
- ✍ **Los estudios cualitativos del mercado**, que investigan las motivaciones de los usuarios reales y potenciales, segmentan el mercado en diferentes perfiles con relación a la posición que adoptan frente al sistema de transporte público y, por consiguiente, constituyen una

fuerza de enorme utilidad para diseñar las campañas de imagen y las estrategias de comunicación.

- ✍ **Los estudios de opinión sobre la calidad percibida**, que se plantean como objetivo básico obtener la valoración de los usuarios acerca de la calidad del servicio ofrecida. La realización de estudios de esta naturaleza directamente por los operadores en muchas ocasiones no impide, más bien al contrario, debe alentar a las Autoridades de Transporte, para que, ejerciendo su papel de supervisión de los mismos, aborden sus propias investigaciones en este sentido, garantizando así un tratamiento homogéneo y objetivo de los diferentes modos de transporte del sistema.

El Consorcio de Transportes efectúa un seguimiento anual que a modo de barómetro de satisfacción de la clientela mide la evolución de los índices de calidad percibidos por los usuarios en una serie de atributos del servicio previamente definidos en estudios cualitativos. Se consideran un total de 20 indicadores que se agrupan en los siguientes cinco sectores de calidad:

- ? aspectos relacionados con la funcionalidad del servicio (tiempo de espera, regularidad, etc).
- ? aspectos relacionados con el confort (espacio disponible, temperatura interior, etc.)
- ? comportamiento del personal (amabilidad, suavidad en la conducción, etc.)
- ? aspectos relativos a la infraestructura del servicio (cobertura de la red, grado de correspondencia, estado de las estaciones y del material móvil, acceso a la información)
- ? seguridad de las instalaciones y del servicio en general

Durante la entrevista, el viajero se pronuncia no sólo sobre la puntuación que asigna a cada indicador, sino también por la importancia que concede a cada uno de ellos para la óptima prestación del servicio. Esta última valoración actúa a modo de “calidad esperada” por el usuario, de modo que la comparación del “gap” o diferencia entre la calidad percibida y la calidad esperada proporciona una información más útil acerca de la opinión de los usuarios.

Las Autoridades de Transporte podemos asimismo incorporar los resultados de estas investigaciones a las relaciones contractuales que establecemos con los operadores, mediante, por ejemplo, la introducción de incentivos a la gestión basados en el control de las reclamaciones presentadas por los viajeros, penalizaciones ante descensos en los índices de calidad, etc.

EL PRECIO

Una de las competencias que en términos generales asumimos las Autoridades de Transporte es la política tarifaria del sistema.

La tarificación es sin duda un punto de referencia indispensable en la estrategia comercial de todas las compañías en todos los sectores económicos, y las Autoridades disponemos aquí de un elemento de trascendental importancia para actuar sobre la demanda.

En este contexto, me atrevería a plantear al auditorio para su posterior debate una pregunta que a mi modo de ver sitúa en buena medida la respuesta al inicial interrogante objeto de esta ponencia:

¿Es posible desligar el ejercicio de la responsabilidad en la definición de los precios de los productos de las acciones de márketing en sentido amplio?

En el Consorcio de Transportes de Madrid entendemos que el ejercicio de las funciones que la Ley nos otorga, relativas a la titularidad de los títulos de transporte de carácter multimodal, así como el reparto de los ingresos de recaudación de los mismos entre los diversos operadores, implica necesariamente nuestra intervención directa en la distribución, promoción y seguimiento de la utilización de los mismos.

El Consorcio de Transportes de Madrid implantó poco tiempo después de su creación el título de transportes multimodal de carácter personal que estaba destinado a convertirse en el núcleo de la política tarifaria del sistema de transportes de la Comunidad de Madrid. El Abono de Transportes es hoy, con cerca de millón y medio de usuarios en sus diversas modalidades, mucho más que un título de transportes, es un carnet identificativo de pertenencia a un amplio club, un símbolo de ciudadanía. El Consorcio de Transportes, a través de la gestión directa de la base de datos de los titulares de los abonos, realiza investigaciones destinadas a determinar la utilización real de los títulos, información imprescindible para la definición de la política tarifaria y para realizar campañas dirigidas a colectivos específicos.

Un aspecto que no debemos descuidar en orden a elevar la consideración social del transporte público es la lucha contra el fraude. Su disminución implica una cierta complicidad, si se me permite la expresión, entre la compañía y el cliente. En el Consorcio de Transportes entendemos que es preciso coordinar los Planes de Inspección de los diversos operadores y vigilar su cumplimiento, así como estudiar directamente las actitudes de los usuarios frente a este problema.

LA DISTRIBUCIÓN

Una distribución eficaz de nuestro producto implica la transparencia hacia el cliente de la información acerca de la disponibilidad de los modos de transporte, en el tiempo y en el espacio.

La evidencia de la accesibilidad de gran parte de los puntos estratégicos de la red, como las estaciones de metro, los grandes intercambiadores, etc., no debe hacernos olvidar que el acceso a la información es un aspecto particularmente vulnerable de nuestra gestión. El papel de las nuevas tecnologías es determinante a este respecto. Sin duda, los propios operadores deben cumplir aquí un significativo papel, ya que constituyen la primera y directa conexión entre el servicio y el cliente, pero, al menos, nuestra misión como

Autoridad de Transporte consiste en vigilar las iniciativas individuales de los operadores y asegurar su cumplimiento. La suma de esfuerzos en este sentido no constituye un despilfarro.

El Consorcio de Transportes de Madrid interviene de diversas formas en la gestión de la información de los servicios de transporte:

- ✍ Gestiona directamente las incidencias relacionadas con la comercialización de los títulos personales o abonos de transporte.
- ✍ Proporciona directamente información al usuario, mediante la instalación y mantenimiento del SISTEMA DE INFORMACIÓN DE TRANSPORTES (SIT), y mediante la edición propia de publicaciones informativas.
- ✍ Financia la instalación de diversos SISTEMAS DE AYUDA A LA EXPLOTACIÓN, de control de flotas y localización de autobuses que informan en tiempo real a los usuarios sobre el tiempo de espera a bordo o en la red y otras incidencias del servicio.

Una iniciativa recientemente desarrollada por Metro de Madrid consiste en la instalación en las principales estaciones de la red de un sistema de información general por televisión –el Canal Metro Madrid-, que es utilizado como vía de comunicación de noticias de interés general, de información institucional y de información en tiempo real de aquellas incidencias que tienen trascendencia en el conjunto de la red.

En la misma dirección de acercamiento permanente de la información al usuario, Metro de Madrid está construyendo un Centro Interactivo de Información al Cliente, al que se podrá acceder desde Internet, y teléfono móvil, y que proporcionará información sobre todos los parámetros del servicio, así como el acceso a un destino determinado.

LA COMUNICACIÓN

Comunicar los beneficios de un producto es un elemento clave de toda estrategia comercial, que debe perseguir un doble objetivo:

- ? Fidelizar y gratificar a los usuarios habituales del sistema
- ? Atraer nuevos clientes

Conseguir estos fines requiere combinar adecuadamente las campañas de promoción de productos concretos, en las que normalmente la información y la promoción se funden en un mensaje único, con las campañas mixtas de imagen y promoción, en las que en general se trata de promover la utilización del transporte público. Para ello, el Consorcio de Transportes potenció también la integración a través de la creación de una imagen única para los operadores interurbanos, multiplicando de esta forma el efecto-demostración de la integración tarifaria.

Desde el punto de vista promocional, las iniciativas pueden ser inagotables, tan sólo limitadas por los recursos disponibles y nuestra propia imaginación creativa. Citaré varios ejemplos que hemos llevado a cabo en Madrid.

Así, mediante una combinación de la labor educativa con la promocional, el Consorcio realizó una serie de campañas dirigidas a los escolares de edades comprendidas entre ocho y once años, destinadas a propiciar la formación de una nueva mentalidad respecto al problema del transporte en las áreas urbanas, de modo que sus elecciones futuras sean más cívicas, solidarias y racionales.

Otra acción en este sentido consiste en la colaboración establecida con el Ministerio de Cultura y los operadores para fomentar la lectura, y que consiste en la utilización de los vehículos como soporte de unos mensajes basados en la difusión de pequeños textos extraídos de obras literarias, asociando así la idea de aprovechamiento del tiempo de desplazamiento, y vinculándolo con la posibilidad de realizar una acción placentera como es la lectura.

Es habitual también aprovechar acontecimientos o fechas especiales, como inauguraciones de servicios, periodo navideño, etc., para ligar mensajes informativos con acciones promocionales.

Mencionaré una última iniciativa de carácter institucional llevada a cabo en general por la Comunidad de Madrid, las CARTAS DE SERVICIOS, que recogen los compromisos contraídos por la Administración, y que en el Consorcio ha incluido la implantación de un SISTEMA DE SUGERENCIAS Y RECLAMACIONES, a través del cual los ciudadanos hacen llegar sus iniciativas sobre los servicios ofrecidos, dando respuesta a las mismas en un plazo no superior a quince días.

CONCLUSIÓN

El objeto de la exposición ha sido poner de manifiesto la necesidad que nuestras organizaciones tienen de disponer de toda una serie de herramientas que habitualmente se consideran enmarcadas bajo el concepto general de investigación de mercados y promoción comercial. El papel de las Autoridades de Transporte se sitúa nítidamente en este sentido en lo que el Consejo de Europa ha venido a denominar **responsabilidad social corporativa** y **márketing social**. Desde el Consorcio de Transportes entendemos que es preciso involucramos en una acción comercial decidida a promover la utilización del transporte colectivo, en orden a contribuir a objetivos de carácter más general asumidos por todos los poderes públicos, como la protección del medio ambiente, y en definitiva la persecución de un desarrollo sostenible.

Sesión 4: ¿Cuáles son las competencias para las autoridades organizadoras de los transportes públicos en las metrópolis europeas?

La repartición de las tareas entre las autoridades públicas y las empresas explotadoras de las redes varía de una ciudad a otra. Asimismo, algunas autoridades organizadoras de los transportes disfrutan de prerrogativas que sobrepasan el ámbito único de los transportes públicos y que incluyen la movilidad en general y algunas veces incluso el urbanismo.

La ponencia de Richard Wallace, responsable en Transport for London (TfL), autoridad organizadora de los transportes públicos del Gran Londres, de las relaciones con la red ferroviaria nacional, presenta la amplitud de las competencias de TfL, que van de la aplicación del peaje urbano hasta las redes de metro y de autobuses, pasando por los transportes fluviales, la gestión de los semáforos de la circulación y la organización de los taxis. Sólo los transportes ferroviarios pesados escapan a la competencia multimodal de TfL, la cual debe cooperar en este tema con la agencia nacional encargada de la concesión de las licencias a las empresas explotadoras (SRA).

La presentación de Johannes Sloth, director del transporte de HUR, la autoridad del Gran Copenhague, describe la organización y las misiones de esta autoridad que es además responsable tanto del transporte público de la metrópolis danesa como de la planificación urbana. La planificación de los transportes es coherente, de este modo, con los proyectos de desarrollo urbano.

La presentación de Björn Dalborg, consejero senior de AB Storstockholms Lokaltrafik, autoridad organizadora de las redes de transportes públicos de la ciudad de Estocolmo, insiste más especialmente en la integración de los servicios ferroviarios en el seno de las competencias de las autoridades organizadoras de los transportes a nivel local. En efecto, la reforma del ferrocarril en Suecia tuvo como objetivo distinguir la competencia política, que es compartida entre el gobierno central para conexiones de larga distancia, las autoridades locales para las conexiones regionales y metropolitanas y BV para la gestión de la infraestructura, por un lado, y la competencia operacional que se encuentra en manos de las empresas explotadoras elegidas después de ser puestas en competencia, por otro lado.

La ponencia de Carmen Sanz, responsable del departamento de marketing del Consorcio de Transportes de Madrid (CTM), muestra la importancia para la autoridad organizadora de controlar el marketing de las redes de transporte público y, asegurarse así de que la calidad de los servicios producidos satisface a los clientes, de los que hay ganarse la confianza. En Madrid, CTM aborda la problemática del marketing en su totalidad (4 P del mix-marketing), desde la definición del producto suministrado hasta la comunicación, pasando por el precio y la distribución (accesibilidad de los servicios).

¿QUÉ HACEN LAS AUTORIDADES DEL TRANSPORTE PÚBLICO PARA LAS REGIONES METROPOLITANAS EUROPEAS ?

Subvenciones de las Autoridades Locales

Barcelona, 8 de noviembre de 2001

Índice

1. Àmbito geogràfic.
2. Estructura del SMTPC.
3. Operadores del SMPTC.
4. Financiant la explotació del SMTPC.
5. Financiant las inversiones del SMTPC.



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

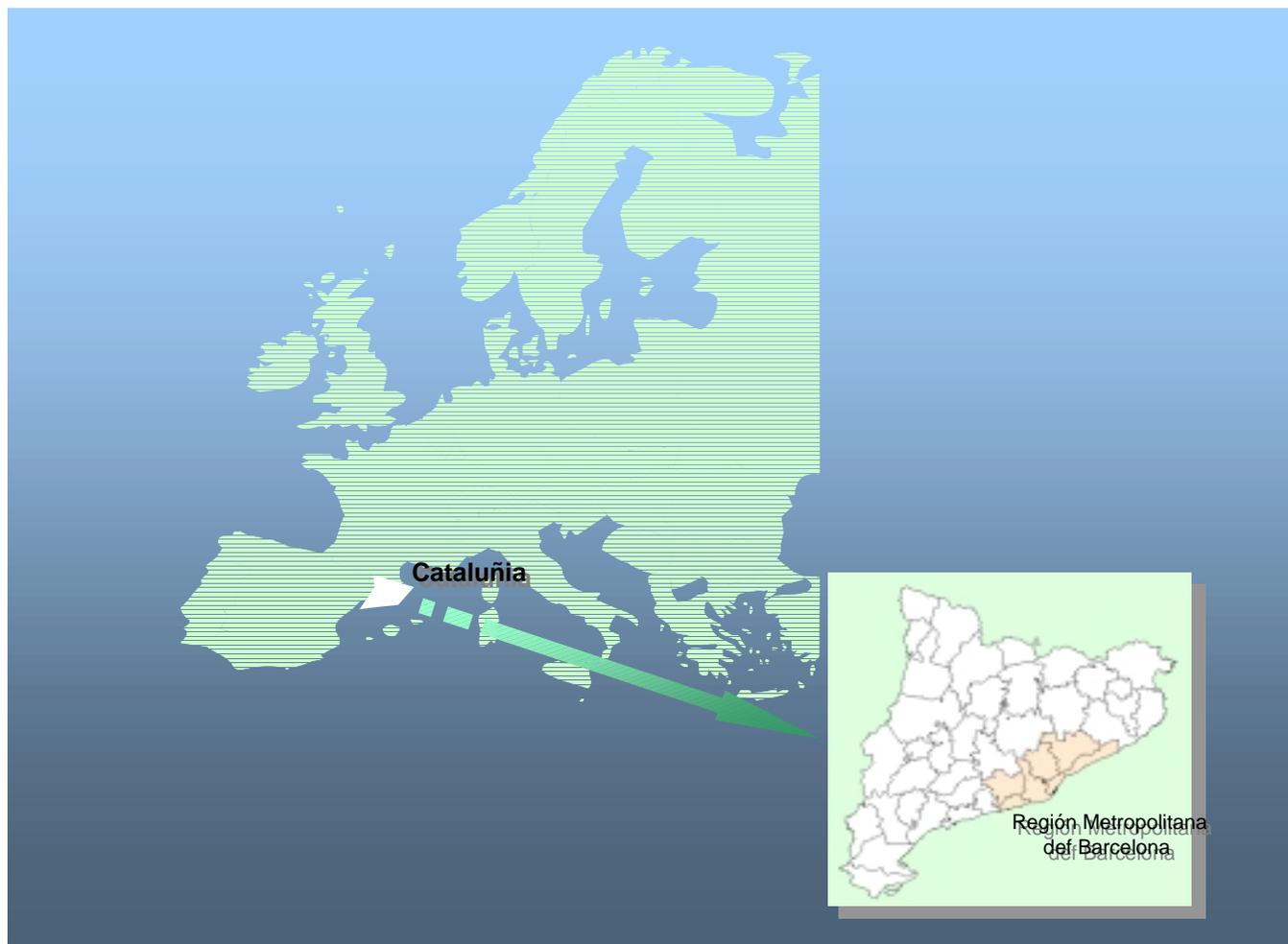
1. Àmbito geogràfic

ATM



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Región Metropolitana de Barcelona (RMB)





ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Àmbito geogràfic

Regió Metropolitana de Barcelona: 164 municipis con una extensió de 3.200 km² y una població de més de 4,3 milions de habitants (año 2000).



2. Estructura del sistema de transporte colectivo público metropolitano

Estructura organizativa del sistema metropolitano de transporte colectivo público

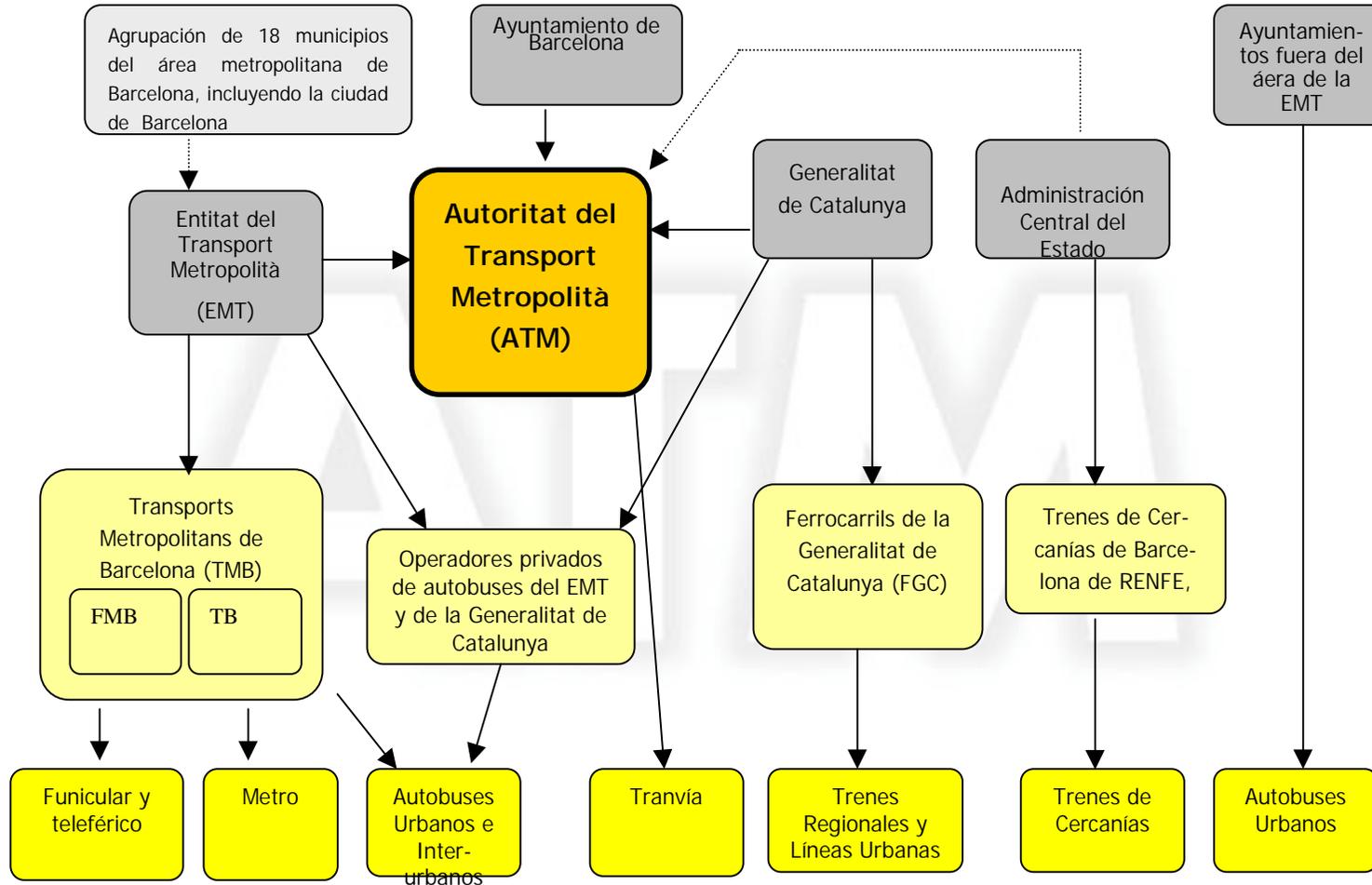
- ✓ El SMTPC comprende **diferentes medios** de transporte:
 - ✓ Ferrocarril suburbano.
 - ✓ Metro.
 - ✓ Autobuses urbanos.
 - ✓ Autobuses Interurbanos.

- ✓ Las **responsabilidades** del transporte público se dividen entre diferentes administraciones:
 - ✓ Generalitat de Catalunya.
 - ✓ Ayuntamiento de Barcelona.
 - ✓ Entitat del Transport Metropolità.
 - ✓ Administración Central del Estado.
 - ✓ Autoritat del Transport Metropolità.



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Organigrama del SMTPC



Generalitat de Catalunya

- ✓ **Transporte interurbano de superficie (autobús).**
 - ✓ Subvenciones a riesgo indirecto y de gestión de capital riesgo de la Generalitat de Catalunya a operadores de autobuses privados.

- ✓ **Transporte ferroviario**
 - ✓ La Generalitat de Catalunya es propietaria de la compañía “Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya” (Ferrocarril de la Generalitat de Catalunya).
 - ✓ La nueva infraestructura del Metro de Barcelona y de los FGC pertenece al gobierno autónomo.

Entitat del Transport Metropolità

- ✓ Se trata de la administración que gestiona, encarga y planifica el servicio de transporte público que funciona totalmente por su zona.
- ✓ Es el propietario de TMB (operador de transporte público de la ciudad de Barcelona).
- ✓ Establece los contratos de explotación indirecta con los operadores de superficie privados en su área (18 municipios que circundan Barcelona).

Administración Central del Estado

- ✓ El Estado es el propietario de los Trenes de Cercanías de Renfe (tanto de su operatividad como de su infraestructura).



ATM, una única administración para el sistema.

- ✓ La Autoritat del Transport Metropolità (ATM) es un **Consortio intra-administrativo** de naturaleza voluntaria que se creó el 19 de Marzo de 1997, del que pueden formar parte todas las administraciones que tengan la titularidad de servicios de transporte público colectivo del Área Metropolitana de Barcelona.
- ✓ Su misión es la de **articular la cooperación** entre las diferentes administraciones públicas que tengan la titularidad de los servicios e infraestructuras del **transporte público colectivo** del área de Barcelona a la que pertenecen, así como la colaboración con aquellas que, como la Administración del Estado, están comprometidas financieramente o disponen de sus propios servicios.

Composició de la ATM y òrgans de gubierno

- ✓ Generalitat de Catalunya: 51%.
 - ✓ Ayuntamiento de Barcelona: 25%.
 - ✓ Entitat del Transport Metropolità (EMT, 18 municipios): 24%.
 - ✓ Administración General del Estado: no es una administración del consorcio, pero está representada en el Consejo de Administración y en el Comité Ejecutivo en calidad de observador.
 - ✓ Presidencia: Consejero de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya.
 - ✓ Vicepresidencias: el Teniente de Alcalde del Ayuntamiento de Barcelona y el Presidente de la EMT.
 - ✓ Órgans de Gobierno: Consejo de Administration, Comité Ejecutivo, diferentes Comisiones (Técnica, Económica y Jurídica) y una Asociación de Operadores y Usuarios.
 - ✓ Plantilla: 32 personas (Noviembre de 2001).
 - ✓ Presupuesto del año 2001: 491 Millones de Euros.
-

Funciones

- ✓ Planificación de las infraestructuras (PDI 2001-2010)
- ✓ Planificación y Coordinación de los servicios prestados por los operadores (públicos y privados) (Plan de servicios)
- ✓ Consecución de acuerdos sobre la financiación con las administraciones públicas. Acuerdos Financieros 1998-2001
- ✓ Consecución de Programas Contractuales y de Contratos con las empresas que prestan los servicios. Programas contractuales 1999-2001
- ✓ Elaboración y aprobación de un esquema común de tarifas de precios. Tarjeta de precios integrados
- ✓ Titular de los ingresos por la venta de billetes combinados. Sistema de precios integrados
- ✓ Publicidad, información y relaciones con los usuarios.
- ✓ Definición y promoción de la imagen corporativa del sistema.



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

3. Operadores de transporte público

ATM

Principales operadores de transporte público

- ✓ **Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Metro y Autobuses Urbanos de Barcelona**

Se trata de dos compañías públicas, Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB) y Transports de Barcelona (TB), ambas propiedad de la EMT.
- ✓ **Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (Tren Regional).**

Es una compañía pública de ferrocarriles que circulan por la Comunidad Autónoma de Cataluña, cuya propiedad recae en la Generalitat de Catalunya.
- ✓ **Renfe (Trenes de Cercanías).**

Es una compañía pública de ferrocarriles de ámbito nacional propiedad del Estado español.
- ✓ **Líneas de autobús dependientes de la EMT**

La EMT es la propietaria de los servicios de Explotación Indirecta prestados por las empresas de transporte en superficie dentro de su área de acción. El régimen de explotación es mediante una subvención (de capital riesgo) o bien por medio de Contratos de Explotación Participada. Algunas de las empresas son las siguientes: Mohn, TUSGSAL, Authosa, Oliveras, etc...
- ✓ **Líneas de autobuses dependientes de la DGPT (Generalitat de Catalunya)**

El Department de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya otorga la subvención (de capital riesgo) de las empresas de transporte interurbano en superficie de toda la Comunidad. Estas son algunas de las empresas: Sagalés, Casas, Soler i Sauret, SARBUS, etc...

Estadísticas y ámbito geográfico

Datos básicos. Año 2000

	Líneas	Longitud de la red (Kms)	Vehículos-KM (Millones)	Viajes (Millones)	Δ 2000 / 1999 (%)	Ingresos (MPTA)	Ingresos (M Euros)
FMB (metro)	5	81,2	58,4	294,1	2,5%	20.194,5	121,37
FGC (Zona Central)	2	48,5	17,9	47,9	7,0%	3.508,1	21,08
Cercanías Renfe (Zona Central)	4	109,7	24,3	40,0	5,4%	4.336,3	26,06
TB (Autobuses urbanos)	89	784,2	37,1	203,3	0,6%	13.688,6	82,27
Autobuses ⁽¹⁾ EMT	68	848,3	19,3	46,0	5,6%	4.489,4	26,98
Autobuses de la Generalitat	38	523,5	5,1	7,6	4,1%	1.086,7	6,53
Total Zona Central		2.395	162,1	638,8	2,7%	47.303,7	284,30
Autobuses de la Generalitat	141	2.873,6	13,0	12,8	8,2%	2.563,8	15,41
Resto FGC	2	95,2	8,8	12,9	3,4%	2.985,5	17,94
Cercanías Renfe	4	307,0	31,5	55,2	5,3%	8.905,4	53,52
Otros Autobuses urbanos	72	521,0	8,6	28,8	2,3%	2.148,6	12,91
Total resto del Área Metropolitana		3.797	61,9	109,7	4,6%	16.603,3	99,79
TOTAL RMB		6.192	224,0	748,5	2,9%	63.907,0	384,09

Estadísticas y ámbito geográfico

Datos básicos. Primer semestre de 2001

	Líneas	Longitud de la red (Kms)	Vehiculos-km (Millones)	Nº viajes (Millones)	Δ1ª mitad 01 / 1ª mitad 00 (%)	Ingresos (MPTA)	Ingresos (M. Euros)
FMB (metro)	5	81,2	30,0	157,8	4,2%	11.588,0	69,65
FGC (1ª Zona)	2	48,5	5,8	20,0	-	1.126,4	6,77
Cercanías Renfe (1ª Zona)	4	109,7	6,9	10,5	-	644,7	3,87
TB (autobuses urbanos)	92	797,1	19,6	97,2	5,5%	6.850,7	41,17
Autobuses EMT	67	848,3	9,7	24,4	3,6%	1.762,0	10,59
Total 1ª Zona		1.885	72,0	309,8	-	21.971,7	132,1
Autobuses de la Generalitat	179	3.397,1	12,6	11,3	5,2%	1.935,6	11,63
FGC (Resto)	2	95,2	8,0	13,5	-	2.074,3	12,47
Cercanías Renfe (Resto)	4	307,0	22,4	41,8	-	6.518,9	39,18
Otros autobuses urbanos	72	521,0	4,4	15,7	5,2%	1.180,1	7,09
Total Resto		4.320	47,4	82,3	-	11.708,9	70,4
TOTAL Sistema Integrado		6.205	119,4	392,1	6,1%	33.680,6	202,4

Datos provisionales y/o estimados



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

4. La financiación del sistema

ATM



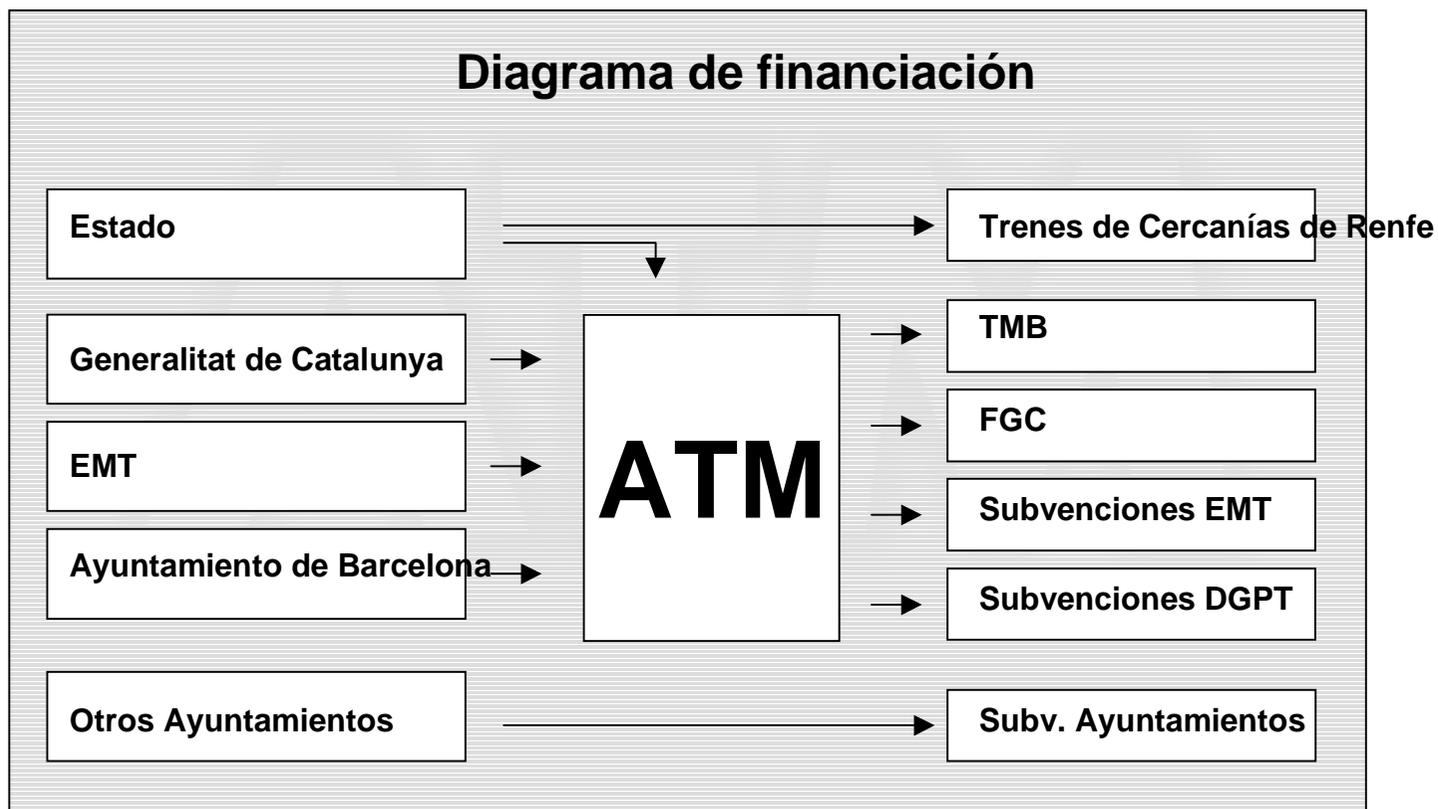
ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

4.1 Financiant la explotaci3n

ATM

La función financiera de la ATM

La ATM actúa como eje financiero central del sistema.



Instrumentos financieros

- ✓ Programa contractual entre el Estado y la ATM.
- ✓ Acuerdo de Financiación entre la ATM y las Administraciones locales (Generalitat de Catalunya, Ayuntamiento de Barcelona y EMT).

Instrumentos relacionados con los operators

- ✓ Programa contractual entre la ATM y Los Operadores Públicos (TMB y FGC).
- ✓ Programa contractual entre el Estado y Renfe
- ✓ Contratos de Explotación Participada y subvenciones de capital riesgo entre los diferentes operadores de autobuses privados y la EMT y la Generalitat de Catalunya.

Programa contractual AGE-ATM y Acuerdo de Financiación ATM-Ad. Consorcios 1999-2001

- ✓ Aquí se regula las relaciones recíprocas entre la ATM y el resto de las Administraciones en todo lo referente a la financiación del sistema de transporte público metropolitano colectivo.
- ✓ Fines:
 - ✓ “La definición de un marco de financiación estable para las empresas que sea compatible con todos los escenarios presupuestarios posibles de las Administraciones afectadas”.
 - ✓ “la buena situación financiera y la mejora de los resultados de las empresas”.

Programas contractuales ATM-Operadores Públicos (TMB y FGC)

- ✓ Los fines de los C-P se definen en función de la oferta, de la calidad del servicio, del impulso hacia la integración del sistema (fijación de precios y comunicaciones e imagen), del incremento de la demanda, de una situación financiera saneada y de un complemento para coeficientes de cobertura.
- ✓ Compromisos:
 - ✓ **Por parte de la ATM:** efectuar las contribuciones económicas, llevar a cabo el seguimiento y control de los servicios prestados y desarrollar programas y actuaciones relacionadas con las funciones que le han sido conferidas.
 - ✓ **Por parte del operador:** se refieren a la oferta, el equipo móvil, las instalaciones, la calidad del servicio, la gestión y las finanzas, los billetes y el incremento de la demanda (ver los cuadros).

Necesidades del sistema, periodo 1999-2001 (Millones de Euros)

	1998	1999	2000	2001	TOTAL
TMB	149,87	175,04	187,89	168,10	680,90
FGC	69,65	71,27	72,30	73,76	286,97
Autobuses	0	12,62	23,83	24,44	60,89
Explotación Indirecta					
TOTAL	219,52	258,93	284,02	266,30	1.028,77

	1998	1999	2000	2001	TOTAL
Déficits	69,84	93,68	85,74	80,21	329,47
Inversiones	73,17	99,19	126,80	114,72	413,87
Gastos Financieros	41,79	33,03	31,12	28,95	134,89
Amortización de la Deuda	34,70	33,04	40,36	42,42	150,53
TOTAL	219,51	258,95	284,02	266,30	1.028,77

Contribuciones de las diferentes Administraciones

- ✓ **Red de Metro y Autobuses (TMB)**
 - ✓ el Estado financia el 45% de las pérdidas de explotación
 - ✓ la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT financian el restante 55% (51%, 25% y 24% respectivamente)

- ✓ **Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC)**
 - ✓ el Estado financia el 45% de las pérdidas de explotación
 - ✓ la Generalitat de Catalunya financia el restante 55% de las pérdidas de explotación (excepto los años 2000 o 2001 en que el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT empezarán a participar financiando el 20% de las pérdidas originadas en el área urbana de Barcelona).

- ✓ **Trenes de Cercanías de RENFE**
 - ✓ el Estado financia el 100% de las pérdidas de explotación.

Contribuciones de las diferentes Administraciones

- ✓ **Líneas de autobús dependientes de la EMT**
 - ✓ Los Contratos de Gestión Participada establecen las subvenciones a pagar por parte de la EMT por la diferencia existente entre Costes e Ingresos de la Explotación.

- ✓ **Líneas de autobús dependientes de la Generalitat de Catalunya**
 - ✓ Los contratos de capital riesgo do no incluyen las subvenciones por los pérdidas de explotación.sólo se tienen en cuenta las contribuciones para “servicios solicitados” y para el mantenimiento de la frecuencia.

- ✓ Por primera vez el C-P y el C-F entre la ATM y las diferentes Administraciones incluyen contribuciones para la financiación de pérdidas de explotación, introduciendo nuevas líneas en servicio, así como compensaciones para ~~la adecuación del sistema de precios valorado en 42,8~~ Millones de Euros. Los porcentajes de la contribución son

Contribuciones de las diferentes Administraciones, periodo 1999-2001 (Millones de Euros)

	Contribución 1998-2001	Contribución media 1998-2001	Porcentaje
Generalitat de Catalunya	391,43	97,85	38,0%
Administración Central del Estado	383,90	95,97	37,3%
Ayuntamiento de Barcelona	177,96	44,49	17,3%
Entitat Metropolitana del Transport	75,45	18,86	7,3%
TOTAL	1.028,74	257,17	100%

Compromisos de los operadores e inversión de los operadores de explotación indirecta, 1999-2001

	1999	2000	2001
Coefficiente de cobertura			
TMB	76,0%	77,5%	79,6%
FGC	67,7%	70,4%	71,3%
Deuda (Millones de Euros)			
TMB	622,4	591,7	558,9
FGC	106,5	80,0	43,1

PROGRAMA	Millones Euros
1. Renovación de flota de autobuses	12,02
2. Reestructuración de líneas	42,80
Nuevas líneas	
Adaptación del sistema de precios	
Compensación a la explotación	
3. Mejoras en calidad	6,07
Sistemas de calidad	
Comunicación	
Explotación del Sistema de Asistencia	
Total	60,89



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

4.2 Financiación de las inversiones

ATM

Infraestructures Transport Plan 2001-2010

- ✓ El Consejo de Administración de la ATM en la sesión celebrada el 14 de Mayo de 2001, aprobó inicialmente el Plan Rector de Infraestructuras 2001-2010 y acordó informar públicamente del mismo.
- ✓ El Plan de Infraestructuras de Transporte 2001-2010 (PDI) integra todas las inversiones en infraestructuras de transporte público a realizar durante los próximos 10 años en el área metropolitana de Barcelona, con independencia de qué operador de cada administración propietaria se trate.
- ✓ El importe total previsto de inversiones asciende a 5.742 millones de Euros, el cual se desglosa en las siguientes secciones:

Plan de Infraestructuras de Transporte 2001-2010

		INVERSIÓN (M€)	LONGITUD (km)	TRENES	ESTACIONES
Programa de Ampliación de		3.156,64	105,9	94	144
AX01	Actuaciones Metro y FGC Metro L1 Prolongación Feixa Llarga - El Prat Pl. Catalunya	1.284,99 132,28	31,7 3,5	54 5	33 3
AX02	Metro L1 Prolongación Fondo - Badalona Centre	128,86	3,4	5	4
AX03	Metro L2 Conexión Sant Antoni - Fira Montjuïc 2	146,89	4,0	5	3
AX04	Metro L2 Prolongación Pep Ventura - Badalona C - Cassagemes - Morera	120,20	3,5	4	3
AX05	Metro L3 Prolongación Canyelles - Roquetes - Trinitat Nova	81,14	1,5	2	2
AX06	Metro L4 Prolongación La Pau - Sagrera TAV	80,11	2,7		2
AX07	Metro L5 Prolongación Horta - Vall d'Hebron	134,03	2,5	3	3
AX13	FGC Prolongación Pl. Espanya - Pl. Francesc Macià - Gràcia/Provença	159,63	3,8	3	4
AX14	FGC Prolongación Terrassa Rambla - Can Roca	143,04	3,9	3	3
AX16	FGC Aeri Olesa - Esparreguera <i>(en estudio)</i>	2,55	1,1		2
AX17	Metro Liger Trinitat Nova - Can Cuiàs	12,02	1,8		4
M. Mòvil	Metro Material mòvil por ampliació de la red	144,24		24	
AX08	Nueva línea L9 Metro L9 Tramo Aeroport - Parc Logístic	1.423,53 282,24	41,3 10,3	40 8	43 8
AX09	Metro L9 Tramo Parc Logístic - Sarrià	383,93	13,2	13	15
AX10	Metro L9 Tramo Sarrià - Sagrera Meridiana	198,78	6,0	8	8
AX11	Metro L9 Tramo Sagrera Meridiana - Gorg/Can Zam	318,18	11,8	11	12
M. Mòbil	Metro L9 Material mòvil	240,40		40	
AX12 a	Red de Tranvía Tranvía Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat	448,11 217,33	32,9 15,5		68 31
AX12 b	Tranvía Diagonal (Pl. Glòries) - Besòs	230,79	17,4		37
Otras Actuaciones en la Red Ferroviaria		426,69	14,7		10
AA01	Línea Castelldefels - Sant Boi - Cornellà	426,69	14,7		10
Programa de Modernización y Mejora		789,91	14,4	27	4
Programa de Intercambiadores		246,23			13
Red Ferroviaria Estatal		1.122,51	116,4	60	15
TOTAL ACTUACIONES PDI 2001-2010		5.741,98	251,4	181	186

Plan de Infraestructuras de Transporte 2001-2010

Cuadro de Financiación

CUADRO DE FINANCIACIÓN RESUMIDO

(Miles de Euros)

ACCIONES	TOTAL	Sistemas de financiación						Contribución de las Administraciones			
		C-P	C.Infraest.	F. Tranvía	Pago diferido Generalitat	F.Cohesión	Pres. AGE	Alquiler equipo	AGE	Generalitat	AA.LL
Extensiones de la Red	1.284,99		1.140,75				144,24	445,16	800,96	38,87	
Línea L9 (1)	1.423,53				616,90	566,23	240,40	108,18	684,33	64,79	566,23
Tranvía	448,11	128,06		320,05				57,63	355,97	34,51	
Otras Acciones en la Red (3)	426,69										
Modernización y Mejoras	789,91	294,50	333,14				162,27	316,59	370,87	102,45	
Prog. Conexiones	246,23					60,10		122,15	124,09		
Red Ferroviaria Estatal	1.122,51		186,13			1.122,51		1.122,51			
TOTAL PDI	5.741,98	422,56	1.660,03	320,05	616,90	566,23	1.182,61	2.172,22	2.336,22	240,62	566,23

(1) la cantidad realmente asumida en los presupuestos de la Generalitat de Catalunya dependerá de las contribuciones de los Fondos de Cohesión.

(2) los pagos anuales se financian a través del Programa Contractual con las correspondientes contribuciones según la cuenta de resultados de los operadores.

(3) el sistema de financiación dependerá de los resultados del proceso de definición de la actuación desempeñada por la ATM.

Acuerdo para la Financiación de Infraestructuras Estado-Generalitat de Catalunya.

- ✓ El acuerdo de financiación de infraestructuras entre el Estado y la Generalitat de Catalunya establece las contribuciones de ambas administraciones para financiar un determinado programa de inversiones en cuanto a infraestructuras de las redes del Metro, Autobuses y FGC. Dicho Acuerdo se ha firmado para un periodo de 3/4 años y las contribuciones de las dos administraciones quedan definidas de acuerdo con los siguientes criterios:
 - ✓ 2/3 la Generalitat de Catalunya.
 - ✓ 1/3 la Administración Central del Estado (AGE).
- ✓ El acuerdo de financiación de infraestructuras de 1998-2000 se concretó en unas inversiones por un importe aproximado de 276 millones de Euros. La propuesta contenida en el acuerdo de financiación para el periodo 2001-2005 prevé unas inversiones de unos 631 millones de Euros
- ✓ Asimismo, además de estos Acuerdos, el Ministerio de Fomento debe financiar todas las inversiones en infraestructuras que se correspondan con la Red Nacional de Ferrocarriles.

Programas contractuales. Inversiones Financieras en mantenimiento y equipo móvil

El instrumento utilizado para financiar estas inversiones son los Programas Contractuales entre la ATM y el resto de las Administraciones y el C-P entre el Estado y Renfe. Los criterios de contribución son los siguientes:

- ✓ **Red de Metro y Autobús (TMB)**
 - ✓ el Estado financia el 45% de la inversión en mantenimientos (depreciación anual + 18%) y el 33% del resto de inversiones.
 - ✓ la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la EMT financian los restantes 55% y 67% (51%, 33% y 16% respectivamente).
- ✓ **Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya**
 - ✓ el Estado financia el 45% de la inversión en mantenimientos (depreciación anual + 18%) y el 33% del resto.
 - ✓ la Generalitat de Catalunya financia el resto de inversiones.
- ✓ **Trenes de Cercanías de RENFE**
 - ✓ el Estado financia el 100% de las inversiones.
- ✓ **Líneas de autobús dependientes de la EMT y la Generalitat de Catalunya.**
 - ✓ por primera vez el C-P y la C-F entre la ATM y las Administraciones para el periodo 1999-2001 incluye contribuciones para financiar un programa de inversiones en material móvil y un sistema de ayudas a la explotación valorado en 18,1 millones de Euros. Los porcentajes de contribución son: un 45% el Estado, y el resto cada una de las Administraciones titulares (Generalitat de Catalunya y EMT)

La nueva línea 9 del Metro (L-9). Características del proyecto

La principal actuación, atendiendo al montante de la inversión del PDI 2001-2010, es la construcción de la nueva línea 9 del Metro.

- ✓ 41,4 km de recorrido, 43 estaciones y una demanda estimada factible de unos 90 millones de pasajeros al año.
- ✓ Dará servicio a los vecinos que no dispongan de conexión con la red de ferrocarriles públicos (Singularlin, Llefià, Santa Rosa, Bon Pastor, Can Peixauet, Pg. de la Zona Franca, Zona Franca y El Prat) y grandes centros de comunicaciones como La Sagrera, el Aeropuerto, la Feria de Barcelona o la futura Ciutat Judicial.
- ✓ 15 nuevas conexiones con el resto de redes ferroviarias y 40 nuevos trenes.
- ✓ Se prevé una inversión de unos 1.733 millones de Euros en infraestructura y 240 millones de Euros en equipo móvil.

La nueva línea 9 del Metro (L-9) Financiación del proyecto

- ✓ El coste de la infraestructura se divide en los siguientes trayectos:

✓ Trayecto 1. Can Zam/Gorg - Sagrera	463,88 M. Euros
✓ Trayecto 2. Sagrera - Sarrià	291,71 M. Euros
✓ Trayecto 3. Sarrià - Parc Logístic	563,48 M. Euros
✓ Trayecto 4. Parc Logístic - Aeroport	414,20 M. Euros

 - ✓ La financiación del proyecto será inicialmente sufragada por la Generalitat de Catalunya de acuerdo con el modelo alemán, lo que quiere decir que el pago de las obras se efectúa en el momento en que el constructor finaliza su parte del proyecto.

 - ✓ la Generalitat de Catalunya adjudicó en Junio de 2001 las obras de construcción de túneles de los trayectos 1, 2 y 3 (a la Zona Franca) y la superestructura y las estaciones del trayecto 1 por un importe de 714,52 millones de Euros.

 - ✓ Está previsto que el primer trayecto, Sagrera – Gorg/Can Zam entrará en servicio a mediados del año 2004. El resto de la línea, hasta el Parc Logístic y el Aeropuerto entrará en servicio progresivamente hasta el año 2006.
-

La nueva línea 9 del Metro (L-9) Financiación del proyecto

- ✓ Con independencia de los anterior, la ATM ha llegado a un acuerdo con el BEI para que le haga un préstamo de 650 millones de Euros, a amortizar en 30 años, y que es susceptible que la Generalitat de Catalunya haga uso el mismo para financiar la Línea 9.
- ✓ Al mismo tiempo se ha solicitado una contribución de los Fondos de Cohesión Europeos para el trayecto Aeropuerto – Sarrià por import de 565 millones de Euros.
- ✓ La Generalitat de Catalunya se encuentra preparando un Proyecto de Ley para la creación de un Organismo Catalán de Infraestructuras Ferroviarias que asuma la titularidad de las I infraestructuras ferroviarias y que ingrese el impuesto que grave el uso de dichas infraestructuras. En este sentido, este organismo dispondrá de los recursos necesarios para financiar la construcción de nuevas infraestructuras ferroviarias en Cataluña.

Tranvía Diagonal – Baix Llobregat

- ✓ El Plan de Infraestructuras de Transporte (PDI) aprobado por la ATM incluye, además de las acciones mencionadas con anterioridad, el desarrollo de una red de tranvía desde el Baix Llobregat hasta el río Besòs, el cual debe implantarse en diferentes trayectos:
 - ✓ Pl. Francesc Macià-Baix Llobregat (Tranvía Diagonal-Baix Llobregat)
 - ✓ Pl. Francesc Macià-Pl. de les Glòries- Sant Adrià de Besòs
 - ✓ Pl. Francesc Macià – Pl. Glòries (tramo central)

Calendario para el proyecto del Tranvía Diagonal – Baix Llobregat

- ✓ Acuerdo del Consejo de Administración para presentar el pliego de condiciones del proyecto del tranvía Baix Llobregat el día 16 de diciembre de 1998.
 - ✓ Definitiva adjudicación del concurso público por parte del Consejo de Administración de la ATM el 27 de abril de 2000.
 - ✓ Acuerdo de la Comisión de la Generalitat de Catalunya para su financiación el día 31 de julio de 2000.
 - ✓ Información pública del proyecto de construcción desde el 24 de julio hasta el 30 de septiembre de 2000.
 - ✓ Aprobación del proyecto de construcción y de urbanismo por parte del Consejo de Administración de la ATM el 14 de Mayo de 2001.
 - ✓ Declaración sobre el impacto medioambiental, Departamento de Medio Ambiente el día 15 de Mayo de 2001.
 - ✓ Replanificación y colocación de la primera piedra el 22 de Junio de 2001
 - ✓ Entrada en servicio prevista: Otoño de 2003
-

Tranvía Diagonal – Baix Llobregat. Proceso de Adjudicación

- ✓ La ATM organizó el concurso para la adjudicación del Tranvía haciendo uso del sistema **BOT** (“Construir, Actuar y Transferir”) con la participación mixta del sector público y del privado tanto para la construcción como para la explotación.
 - ✓ El contenido de las ofertas presentadas era el siguiente:
 - ✓ Proyecto técnico y de explotación anticipado.
 - ✓ Sistema de financiación a partir de una contribución inicial de capital público y el resto a financiar por parte del grupo privado.
 - ✓ Recuperación de la inversión privada por medio de la tarifa de explotación técnica que integra la depreciación del capital y los gastos de explotación y mantenimiento.
 - ✓ Riesgo de demanda compartido entre la Administración y el candidato.
 - ✓ El concurso se ha llevado a cabo en dos etapas: precalificación y selección. El proceso de adjudicación ha durado un total de 16 meses.
-

Tranvía Diagonal – Baix Llobregat. Proceso de Adjudicación

- ✓ Los participantes en el concurso fueron tres diferentes grupos de compañías internacionales. Estos grupos estaban compuestos fundamentalmente por empresas de explotación, empresas constructoras especializadas en ferrocarriles y entidades financieras.
- ✓ Los principales integrantes de cada grupo fueron los siguientes:
 - Group B : FCC, Alstom, C.GEA Transportes, Banc Sabadell y Société Générale,
 - Group C : Europroject, Cintra, Via GTI y Adtranz, entre otros.
 - Group D : Transdev, Siemens, ACS, Dragados y Caixa Catalunya, entre otros.
- ✓ La competencia entre los distintos grupos participantes y la propiedad ostentada por la ATM con la asistencia del consultor “*SENER Ingeniería y Sistemas*” a lo largo de todo el proceso, hizo posible disponer de ofertas de calidad, proponiendo diversas soluciones innovadoras.
- ✓ Después de realizar el proceso de análisis y evaluación que se prolongó tres meses, el Consejo de Administración de la ATM, el 27 de abril de 2000, adjudicó el concurso al Grupo B para una de las variantes presentadas denominada “Trammet Integrat”.

Tranvía Diagonal – Baix Llobregat. Aspectos técnicos de la opción escogida

- ✓ Conexión entre **7 municipios**: Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, St. Joan Despí, St. Just Desvern y St. Feliu de Llobregat.
- ✓ **15,5 km** de recorrido con **31 estaciones** con uno o dos andenes, y 7 conexiones con Renfe y Metro.
- ✓ Accesible para personas con movilidad reducida.
- ✓ Integración de precios en el sistema.
- ✓ Demanda promedio estimada: **19,4 millones de pasajeros al año** desde 8,4 millones el primer año hasta llegar a 21 millones en el decimoquinto año de funcionamiento.

Tranvía Diagonal – Baix Llobregat. Aspectos económicos de la opción escogida

- ✓ Inversión de **168,97 millones €** Incluye la infraestructura, la superestructura y los trabajos de urbanismo (97,68 millones €), las instalaciones y sistemas (23,64 millones €) y el equipo móvil (47,64 millones €).
- ✓ Contribución inicial de fondos públicos (Generalitat de Catalunya): 155,2 millones €
 - ✓ Tipo de interés: 6,5% (70,7 millones € de coste financiero)
 - ✓ Periodo de amortización: 13 años.
 - ✓ Suscrita para la adjudicación con la asistencia de la ATM.
- ✓ Precio técnico promedio para el periodo: 0,82 €/viaje, incluyendo los gastos de funcionamiento, el equipo móvil y los garajes, además de un margen industrial (€ 2000).
- ✓ Valor Neto Actual de las contribuciones de la ATM: 429,4 millones €
- ✓ TIR (IRR): 9,95%
- ✓ Porcentaje de participación del sector público en la compañía explotadora: 20% (TMB+FGC)
- ✓ Periodo de concesión: 25 años

Tranvía Diagonal- Besòs

Introducción:

- ✓ El 26 de julio de 1999 el Consejo de Administración de la ATM llegó al acuerdo de aprobar, como una actuación a ser incluida en el PDI 2001-2010, “la implantación de una red de tranvías del Baix Llobregat al río Besòs a lo largo de la Avinguda Diagonal, distinguiendo los siguientes trayectos:
 - ✓ El trayecto Pl. Francesc Macià – Baix Llobregat, de conformidad con el proyecto ahora aprobado y ya en ejecución.
 - ✓ El trayecto Pl. Francesc Macià- Pl. de les Glòries, con la solución que se extraiga del análisis contemplado en un estudio encargado por Barcelona Regional.
 - ✓ El trayecto Pl. de les Glòries – Sant Adrià de Besòs, con un itinerario que permitiese cubrir las necesidades que se deriven de la celebración del Fòrum 2004 y del proceso de transformación de los sectores del Poble Nou y de Diagonal Mar.

Tranvía Diagonal- Besòs

Características del proyecto:

- ✓ Conexión entre **3 municipios**: Barcelona, Sant Adrià del Besòs y Badalona.
- ✓ **14 km** de línea, con distintos puntos de conexión con Renfe y Metro, y la estación de autobuses de la Estació Nord.
- ✓ Inversión estimada de 170,0 millones de Euros.
- ✓ Integración de precios dentro del sistema.
- ✓ Financiado mediante un sistema similar a la utilizada para el Tranvía Diagonal-Baix Llobregat.
- ✓ Demanda promedio esperada: **10,5 millones de pasajeros al año.**



Autoritat del Transport Metropolità

Muntaner, 315-321

08021 Barcelona

Tel. + 34 93 362 00 20

Fax + 34 93 362 00 22

www: atm-transmet.es

e-mail: atm@atm-transmet.es



LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN UN CONTEXTO LIBERALIZADO

Keith Howcroft

Director de Planificación & Comunicación
Autoridad del Transporte Público del Gran
Manchester



Estructura de la presentación GMPTE

- ¿Quiénes son GMPTA y GMPTE?
- ¿Qué hacemos?
- ¿Cuáles son nuestros objetivos?
- ¿Cómo nos financiamos?
- ¿En qué invertimos?
- ¿Funciona todo esto?
- ¿Qué nos va a deparar el futuro?



Autoridad & Ejecutiva del Transporte Público del Gran Manchester

- GMPTA (la Autoridad)
 - 33 concejales electos en representación de 10 Distritos.
 - Fija las políticas a seguir para el transporte público del condado.
- GMPTA (la Ejecutiva)
 - Pone en práctica dichas políticas.
 - Proporciona a la Autoridad un asesoramiento profesional.

Lo que hacemos (¡Y lo que no hacemos!)



- Lo que hacemos:
 - especificar el nivel de los servicios del ferrocarril y del tranvía municipal
 - proporcionar estaciones, shelters y stops de autobús
 - proporcionar información al pasajero (por ahora)
 - planificar las grandes inversiones estratégicas
 - fomentar la integración de la red de transporte público

Lo que hacemos (¡Y lo que no hacemos!)



- No hacemos:
 - ser los operadores de los servicios
 - especificar or controlar los servicios de autobuses
 - especificar las tarifas comerciales
- trabajamos en un entorno liberalizado donde la mayoría de los servicios de autobús se prestan en su totalidad comercialmente



Nuestro objetivo primordial

Proporcionar a los habitantes del Gran Manchester la mejor posible red de transporte público; integrado, accesible y segura, de alta calidad y que proporcione una atractiva alternativa al coche privado



7 puntos clave

- Primero los pasajeros.
- Desarrollar asociaciones.
- Acceso para todos.
- Fiable y seguro
- Integración de redes.
- Invirtiendo para el Futuro.
- Responsabilidad medioambiental

¿Cómo nos financiamos?



- Obtenemos nuestros fondos de dos fuentes principales;
- **Fondos públicos** de las autoridades municipales a través de un tributo.
- **Capital** aportado por el gobierno central por medio de subvenciones y poderes para pedir préstamos.
- Otras fuentes, en particular para los fondos propios, son la UE y el sector privado.

Contribuciones



Ingresos (2000/01)	£m
Tributos a los Distritos	103.18
Subvención al ferrocarril	60.34
Reservas	1.57
Intereses del capital	0.54
Total	165.63

Contribuciones



Gastos (2000/01)	£m	
Ferrocarril	60.34	
Descuentos en precios	44.36	
Servicios escolares	7.45	
Servicios subvencionados	8.10	
Conexiones del Metro (Metrolink)		1.26
Accesibilidad del transporte	4.51	
Integración	3.22	
Instalaciones para el pasajero	2.24	
Servicios de apoyo	3.98	
Costes financieros	30.17	

Capital - 2001/02



- Recursos disponibles - £20.0m de:
 - Plan de Transportes Municipal.
 - Aportaciones de Capital.
 - Subvenciones.
 - Programas especiales.
 - Intereses.
- Metrolink Fase 3 - £49m



Programa de Capital 2001/02 GMPTE

Observaciones acerca del sistema de financiación



- Capital
 - LTP y el Plan a 10 años nos dan una mayor seguridad
 - pero la inversión ferroviaria no es segura
- Contribuciones
 - proceso de control de los tributos de los distritos
 - no se ha previsto un mayor gasto mediante una reducción de precios
 - insuficiente influencia sobre los operadores a



Cambios

- Una sola fuente de capitalización.
- ¿Tienen futuro las subvenciones al ferrocarril?
- Costes de dar información transferidos a los operadores.
- Compromiso de revisar al apoyo a las contribuciones de los autobuses.
- ¿Autoridades del Transporte Público regionales o metropolitanas?



El impuesto de circulación: un
recurso clave que se dedica a la
financiación del transporte público
en Francia

Stéphane Lecler
STIF

Historia del impuesto de circulación

- Creado por primera vez en 1971 en virtud de una ley para la financiación de los sistemas de transporte público en la región de París
- Recurso que se hizo disponible para las otras ciudades francesas de una manera progresiva:
 - en 1973 para ciudades con más de 300.000 hab.
 - en 1975 para ciudades con más de 100.000 hab.
 - en 1982 para ciudades con más de 30.000 hab.
 - en 1991 para ciudades con más de 20.000 hab.
 - en 2000 para ciudades con más de 10.000 hab.

Principios del impuesto de circulación (1)

- La creación del impuesto de circulación para una determinada área la decide la « Autoridad del Transporte Público » (ATP)
- El impuesto de circulación lo pagan todas las organizaciones (privadas o públicas) con más de 9 empleados, excepto aquellas que pagan a los miembros de su plantilla los desplazamientos al trabajo o que les ofrecen una vivienda con carácter permanente.

Principios del impuesto de circulación (2)

- El impuesto de circulación se calcula a partir de los salarios pagados por los empresarios.
- La ATP es libre de fijar la tarifa de dicho impuesto siempre que ésta no exceda el límite máximo fijado cada año por ley para todo el país (dicho límite máximo depende del tamaño de la ciudad en cuestión).
 - 0,55% de los salarios para ciudades que tienen entre 10.000 y 100.000 hab.
 - 1% para ciudades que tienen más de 100.000 hab.
 - 1.75% para ciudades que disponen de sistemas de metro ligero (tranvía o metro)

Principios del impuesto de circulación (3)

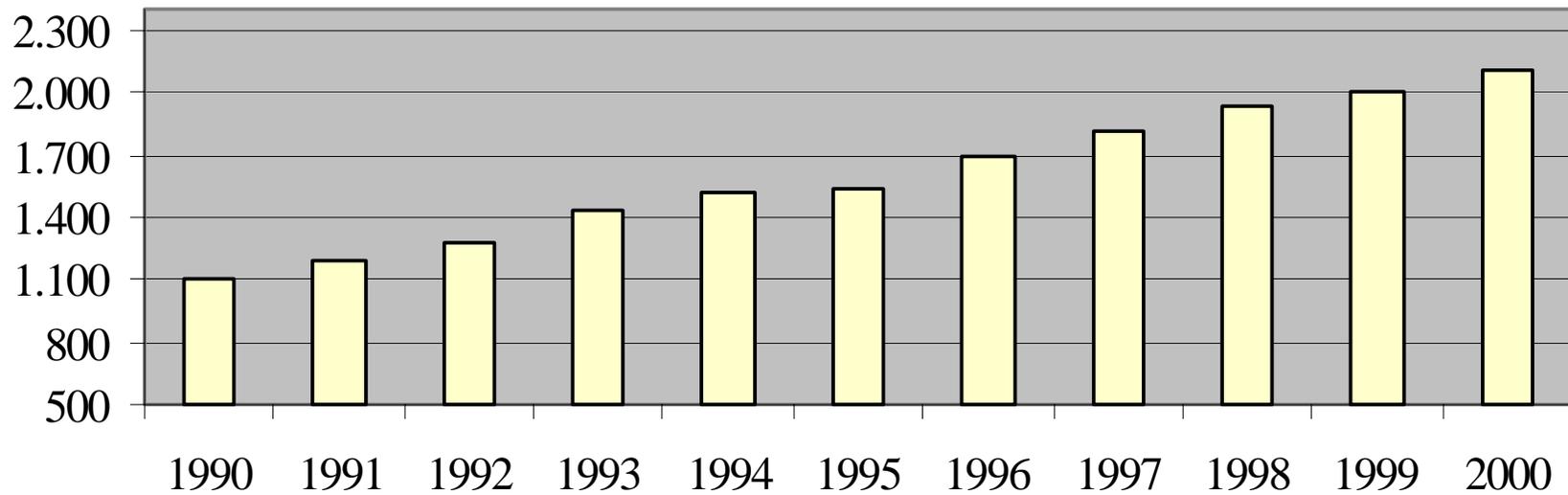
- El impuesto de circulación es recaudado por las organizaciones públicas a cargo de la seguridad social, y luego pagado a las ATP.
- El impuesto de circulación puede ser utilizado por la ATP para financiar tanto las operaciones como las inversiones en los sistemas de transporte público (en la región de París, hasta el año 2000 sólo era utilizado para operaciones)

Datos clave (1)

- Todas las ciudades con más de 100.000 hab. han fijado un impuesto de circulación, así como también lo han hecho el 80% de las que tienen entre 20.000 y 100.000 hab.
- Más de 3/4 de las ATP han fijado la tarifa en el nivel más alto permitido por la ley

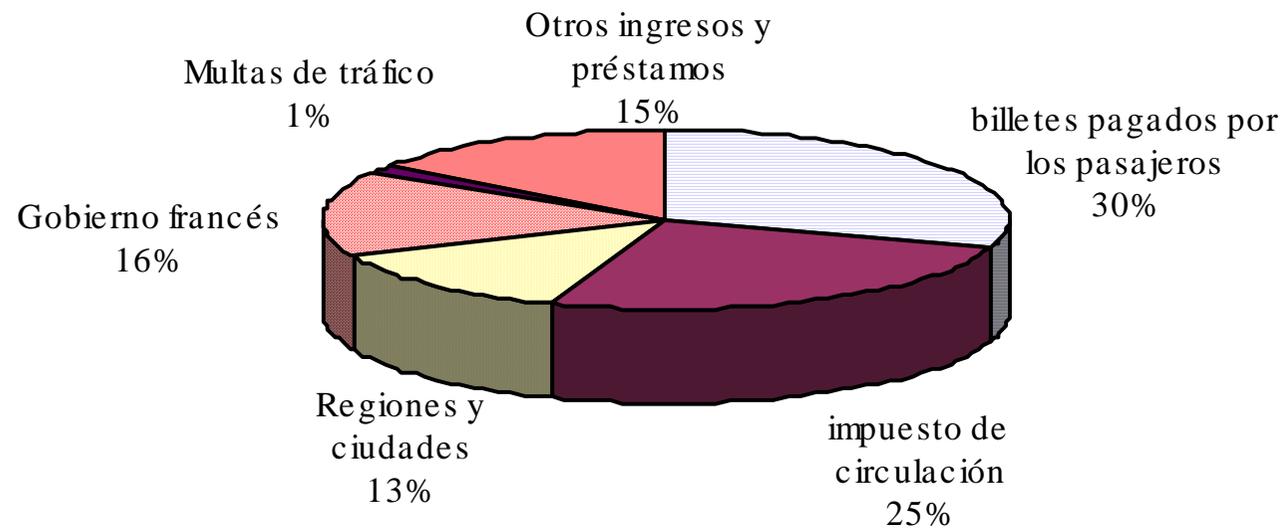
Datos clave (2)

El impuesto de circulación recaudado en Ile-de-France (M€
corrientes)



Datos clave (3)

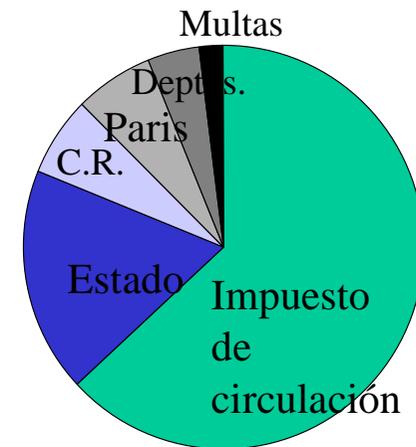
Financiación del transporte público en Ile-de-France - coste total = €6.2 bn



Datos clave (4)

Presupuesto de la STIF:

- Impuesto de circulación (pagado por los empresarios): 63%
- Subsidios públicos: 35%
 - Estado: 51.4%
 - Consejo Regional: 18.6%
 - Condados: 30% (de los que el 18.6% corresponde a Paris)
- Multas de tráfico pagadas por los conductores de vehículos: 2%



Conclusión

José Ignacio ITURBE LÓPEZ

Director General del Consorcio de Transportes de Madrid

Presidente de la EMTA

Primero querría dar mi caluroso agradecimiento a la Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona por la excelente organización de este seminario, al conjunto de los que han intervenido por sus presentaciones sintéticas y apasionantes, al numeroso público que ha venido a Barcelona y, finalmente, al generoso sol de Cataluña.

Estoy contento de que la EMTA haya elegido el tema de las autoridades organizadoras de las redes del transporte público para su segundo seminario. Estas autoridades son la mayoría de las veces unas estructuras recientes, con medios humanos algunas veces muy limitados y, sin embargo, desempeñan una función irremplazable en la organización y la financiación del transporte público. Deben servir de intermediarias entre los pasajeros y las empresas explotadoras de las redes y deben también asegurarse de que una buena integración entre las diferentes empresas y las diferentes modalidades de transportes permita ofrecer una alta calidad de servicio. La EMTA tiene precisamente como función la de representar a estas autoridades y permitir que sean mejor conocidas.

Recuerdo los principales puntos de las diferentes ponencias:

- en primer lugar, no existe un único modelo para la organización de las redes de transporte público metropolitanas, un modelo que podría aplicarse en todas las ciudades independientemente del contexto local. Las experiencias que nos han sido presentadas ofrecen todos los ejemplos de soluciones institucionales originales de acuerdo con las necesidades de los territorios en cuestión.
- posteriormente, las ideas y proyectos interesantes que han sido concebidos y puestos en práctica en ciertas ciudades, algunos de los cuales nos han sido presentados por los que han intervenido, deben incitarnos a intercambiar información permanentemente entre las autoridades con objeto de que nos inspiren buenas prácticas habiendo hecho ya las pruebas en otra parte.
- La cuestión del territorio pertinente para la competencia de la organización organizadora es una condición previa para toda buena organización de las redes de transporte público.
- Es muy importante que la autoridad organizadora tenga competencia sobre el conjunto de los medios de transporte de la población, incluyendo el ferroviario. Los escasos ejemplos de autoridades que tienen una responsabilidad global con respecto a las cuestiones de movilidad, es decir, competencia para los problemas de planificación urbana, parecen mostrar que estos acercamientos pueden permitir una mayor coherencia de las políticas aplicadas.
- La cuestión de las fuentes de financiación de las autoridades organizadoras es fundamental. Sobre este punto, en Europa coexisten dos modelos: en un caso, las autoridades organizadoras de los transportes públicos reciben la mayor parte de sus

ingresos de sus miembros públicos; en el otro caso, éstas disponen de ingresos propios que pueden utilizar según sus políticas.

- Por último, sobre los puntos esenciales como la propiedad de las infraestructuras o el marketing de las redes, hemos aprendido que las autoridades organizadoras deben desempeñar un papel importante, especialmente en la perspectiva de apertura a la competencia de las redes de transporte público, de lo que se habla mucho actualmente a consecuencia de las iniciativas de la Comisión Europea sobre este tema. La competencia no puede producir efectos positivos si no existe una autoridad potente encargada de organizar el ámbito cuya explotación será confiada a las empresas.

Deseo que este seminario haya permitido hacer avanzar el conocimiento sobre la organización, las misiones y el funcionamiento de las autoridades organizadoras de los transportes públicos de las grandes ciudades de Europa. La EMTA está a disposición de quien desee informaciones complementarias en lo relativo a sus autoridades miembros y les cita para un próximo seminario en el 2003.