

Los nuevos mapas concesionales metropolitanos: el papel de los operadores y su contribución a la mejora de la eficacia

XIII Jornada Técnica Observatorio de la Movilidad Metropolitana

Zaragoza, 21 de junio de 2016

Índice

- Introducción
- Mapas concesionales metropolitanos
- Criterios de planteamiento
- Operadores metropolitanos y su participación
- Marco de financiación estable
- Conclusiones

Introducción

El grupo Avanza- ADO

- ADO: 440 Mpax/año, 6000 buses, 1000 Mkm/año, 25.000 empleados. Transporte de largo recorrido
- Avanza: más de 230 Mpax/año, más de 1800 buses, 140 Mkm/año, más de 5.000 empleados
- Transporte largo recorrido, Transporte urbano (740 vehículos en más de 24 ciudades en España y BRT en México), transporte metropolitano y gestión de estaciones de transporte
- Primer operador de transporte cercanías/regional en Madrid, Aragón (Alosa) y Andalucía (960 vehículos en unas 22 concesiones)

El sistema concesional y el entorno metropolitano

- **Entorno jurídico:** fundamentalmente LOTT, Leyes de transporte autonómicas, y leyes, decretos, etc. De creación de entidades supramunicipales. Directivas europeas
- Establecimiento de **áreas metropolitanas funcionales**, autoridades de transporte supramunicipales, consorcios, etc.
- **Coordinación de servicios** de transporte regular y no regular y otros de movilidad

Necesidad de adaptar los servicios a las nuevas realidades de movilidad

Mapas concesionales a nivel metropolitano

Aspectos fundamentales en su elaboración

- Existencia de una autoridad y transferencia de competencias (planificación, infraestructuras, servicios, tarifas y financiación)
- Procesos de caducidad de concesiones
- Solape de servicios urbanos/interurbanos
- Nuevos planteamientos (transporte a la demanda, taxis, licencias VTC, servicios de uso especial, bicicletas, servicios auxiliares de movilidad, etc.)
- Marco de financiación
- Coordinación entre consejerías y organismos de la administración, tanto en planificación como en financiación e implementación

Criterios generales de elaboración

- Nuevo entorno socioeconómico de la región
- Concesiones zonales
- Atención a las unidades funcionales de servicios básicos (sanitarios, educación, administrativos, comerciales)
- Existencia de compensaciones cruzadas y equilibrio financiero
- Integración de servicios regulares de uso general, de uso especial, taxis, transporte a la demanda, bicicletas, etc.
- Integración administrativa, tarifaria, de infraestructuras y tecnológica (importancia de las TICs)
- Control de la calidad de servicio en los contratos

Operadores y su participación en la movilidad metropolitana

- Operador como proveedor integral de servicios de movilidad
- Nuevas concesiones con tamaño eficiente con economías de escala
- Mayor participación del operador en los niveles tácticos, e incluso estratégicos y en la planificación de los servicios
- Establecimientos de consejos o comités de operadores en las autoridades de transporte
- Mejorar la flexibilidad para adaptación y coordinación de servicios y mejora de la eficacia
- Marco de financiación estable
- Mayor implicación del operador en la renovación tecnológica y modernización, y coordinación con las autoridades
- Es importante el control y la inspección por la administración
- PPPs y su aplicación en transporte metropolitano. Nuevas fórmulas como Maas (mobility as a service)

Marco de financiación estable

- Leyes de financiación como la catalana
- Definición de la participación de cada entidad en la financiación de los servicios (régimen tarifario, compensaciones sociales y subvenciones)
- Ingresos extrapresupuestarios: el operador puede intervenir en una mayor captación de recursos
- Establecimiento de nuevos impuestos finalistas para el transporte (IBI, etc.)
- Sistemas de contratación que aseguren reparto de riesgos (e incentivos) entre administración y operadores

Conclusiones

- Necesidad de elaborar nuevos mapas concesionales adaptados a la realidad metropolitana y coordinados con planificación territorial y sectorial
- Concesiones zonales, integrando diversas tipologías de servicio, parecen los más adecuados, y con un tamaño suficiente para un mayor eficacia del conjunto del sistema
- Establecimiento en zonas metropolitanas de una integración administrativa, tarifaria, de infraestructuras y tecnológica
- Necesidad de un marco estable de financiación
- Los operadores deberían participar más en los niveles estratégicos y tácticos a través de consejos, comités, grupos de trabajo, y planes específicos

¡Muchas gracias!