

# El Reto de la Financiación del Transporte Urbano



Málaga  
23 de junio 2017



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

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

## EL TRANSPORTE PÚBLICO: PIEZA CLAVE

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

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

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

# LA FINANCIACIÓN

## ECUACIÓN DE EQUILIBRIO

**GASTOS DE EXPLOTACIÓN  
+ INVERSIONES**

**=**

**TARIFAS  
+ APORTACIONES  
PÚBLICAS**

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

Fuente: FEMP (2007)

# LA FINANCIACIÓN

## DESTINO DE LAS APORTACIONES PÚBLICAS AL TRANSPORTE

### Políticas sociales:

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

### Líneas deficitarias:

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

### Otras razones:

- Políticas medioambientales
- Otros.

# LA FINANCIACIÓN

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

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

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

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

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

# LA FINANCIACIÓN EN EUROPA

# Francia

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

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



# Alemania

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

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

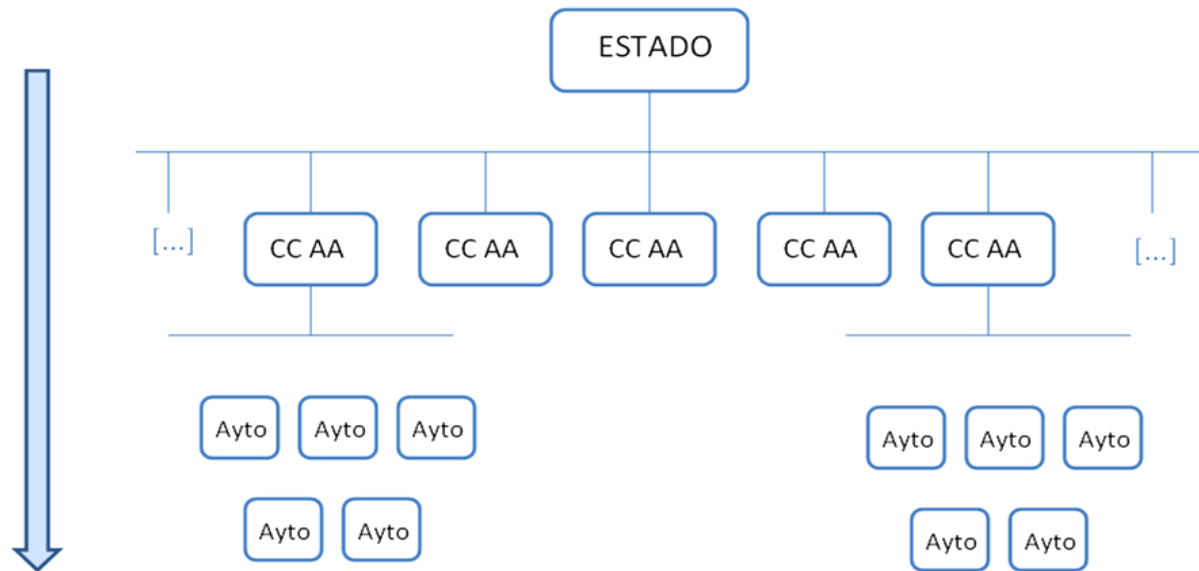
El gobierno alemán impuso hace 30 años un impuesto específico para la financiación del transporte urbano, el denominado “Mineralsteuer”, basado en el criterio de que “quien contamina, paga”. Se aplicó a productos petrolíferos, y sirvió para dotar fondos para el transporte colectivo.

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

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

# Italia

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



# LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

# LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

## MAPA DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE

### ESTADO

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

### CC.AA. (\*)

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

### AYUNTAMIENTOS

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

(\*) Salvo País Vasco y Canarias

# LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

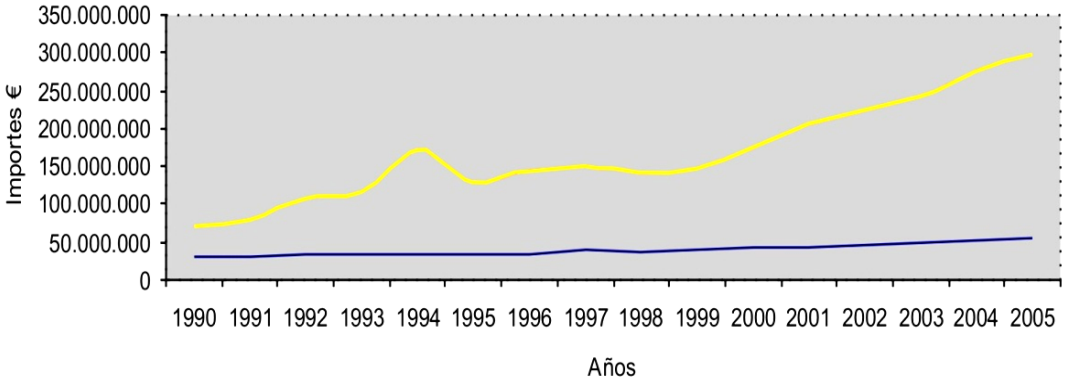
## Financiación Municipios > 50.000 habitantes

Ayudas del Estado al transporte público:

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

	1990	2015
Nº de Municipios	64	90

Millones de euros	1990	2015
Aportaciones del Estado	30	50,8



— Déficit Empresas — Subvención Estado

# ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

## COMPARATIVA SUBVENCIÓN VIA CONTRATO PROGRAMA Y SUBVENCIÓN FONDO DE REPARTO

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

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

# LA FINANCIACIÓN EN ESPAÑA

## RESULTADOS

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

**CONCLUSIÓN:** el modelo actual es arbitrario y obsoleto.



# ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS



# ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

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



**MODELO**

Tamaño de ciudad

Experiencias europeas

Requerimientos sociales

Estabilidad a medio y largo plazo

...



# ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

## TEMAS PENDIENTES EN LA FINANCIACIÓN

### ESTADO

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

### CC.AA.

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

### AYUNTAMIENTOS

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

# ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

EUROPA: sobre posibles fórmulas para financiar el transporte público

Dos líneas básicas:

QUIEN SE BENEFICIA, PAGA

QUIEN CONTAMINA, PAGA

Otras iniciativas:

Peajes urbanos (Londres)

Ingresos Comerciales

Impuestos específicos

Otros.

# ANÁLISIS DE ALTERNATIVAS

## POSIBILIDADES IMPOSITIVAS PARA FINANCIAR EL TRANSPORTE URBANO

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

# CONCLUSIONES

# CONCLUSIONES: EL RETO DE LA FINANCIACIÓN

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

5. Europa puede ofrecernos muchas experiencias positivas. Países como Alemania, Francia o Italia tienen ideas muy valiosas para comprender mecanismos que serían de gran utilidad.
6. Este nuevo modelo debería estar basado en alternativas actuales, nuevo ordenamiento jurídico que afecta a los poderes públicos. En especial, dentro de la Financiación Autonómica y Local. Los Ayuntamientos son quienes más empresas operadoras de transporte soportan en este país, y quienes están obligados a la prestación del servicio.
7. El modelo de financiación español debería estar basado en una estabilidad a MEDIO y LARGO PLAZO.



***atuc***

asociación de empresas gestoras  
de los transportes urbanos colectivos