

Análisis de la financiación del Transporte Urbano Colectivo en España

estructura

1. Antecedentes

2. Objetivos

3. Metodología

4. Análisis de los Principales Resultados

Conclusiones

1. Antecedentes

tos como:

- concentración de población (65%)
- generación del PIB (85%)
- crecimiento del parque móvil → atascos, contaminación,...
- volatilidad de precios en combustibles
- etc...

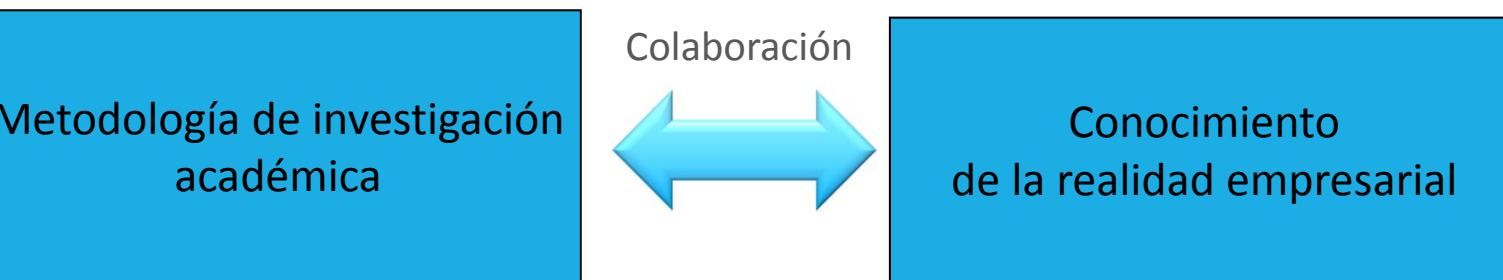


Sociedad y Poderes públicos han de ser conscientes del protagonismo del transporte urbano colectivo en los próximos años

Los patrones de movilidad han cambiado de manera muy significativa en las últimas décadas, mientras que los reajustes institucionales no lo han hecho en la misma medida

1. Antecedentes

PROYECTO “ANÁLISIS DE LAS SUBVENCIONES AL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO”



1ª Fase: Análisis de la Financiación del Transporte Público en España

2ª Fase: Alternativas para la

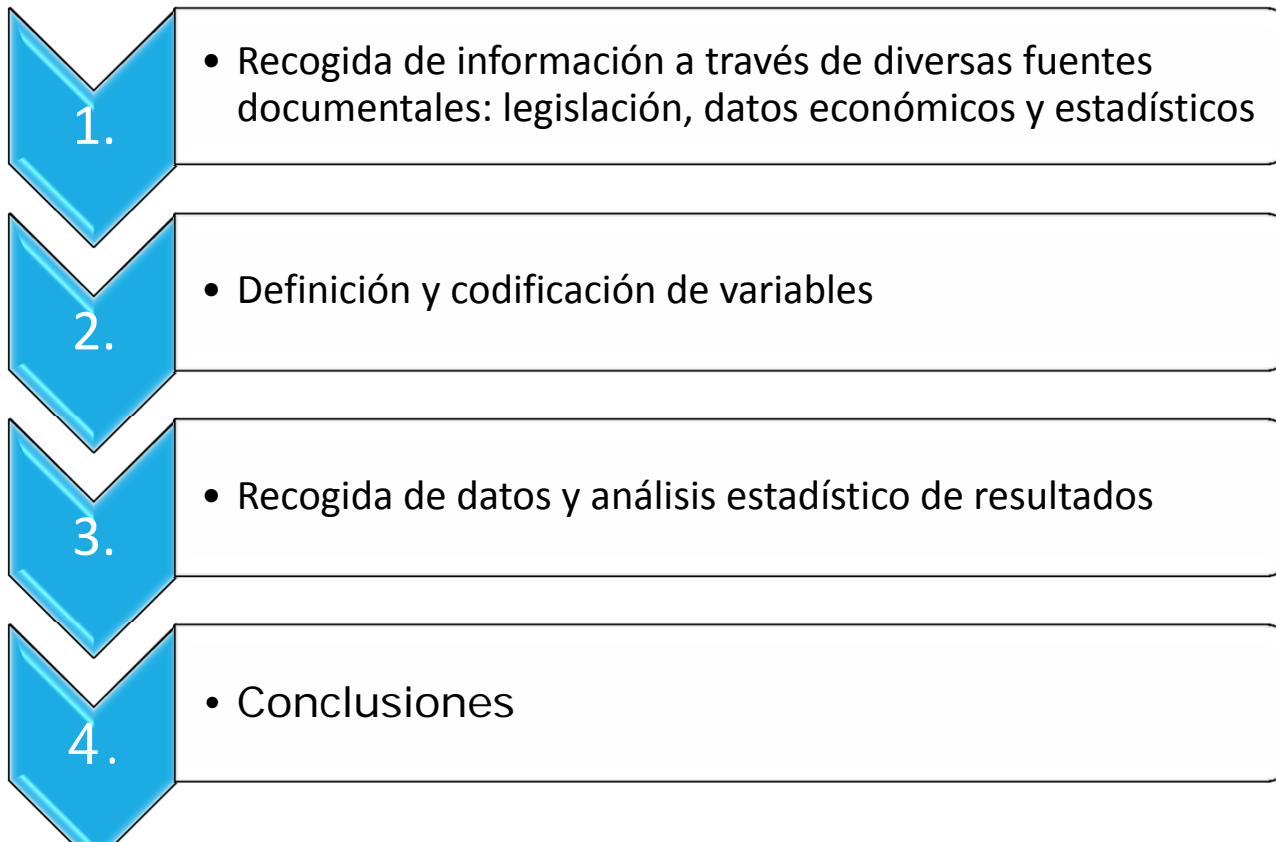
Objetivos

General (1ª parte):

Estudio del Sistema de financiación del transporte urbano colectivo existente en España, analizando evolución y pertinencia del actual sistema de cesión y reparto de las Subvenciones.

Generar evidencia y justificación para una nueva propuesta que se adapte mejor a las necesidades actuales de movilidad y sostenibilidad de nuestras ciudades (2ª parte).

Metodología



Metodología

3.1. Recogida de información

Revisión del marco regulatorio vigente en España y Europa

Marco normativo en España

. Situación en Europa

Recogida de información estadística y económica de fuentes oficiales y de organizaciones fiables en España y Europa

I. Fuentes oficiales: INE, Presupuestos Generales del Estado, MHAP, Comunidad de Madrid, TMB, CTM, Gobierno de Canarias, ...

II. Otros: Barómetro de la EMTA, Observatorio TUC, OMM, ATUC , ...

Metodología

3.2. Definición y codificación de variables

Grandes dificultades para homogeneizar la información... Tuvimos que hacer una pequeña selección de datos para diseñar magnitudes comparables...

DATOS	Descripción	Fuente de información y/o Fórmula
D1. Recaudación	Ingresos de las tarifas	MHAP, Observatorio TUC
D2. Aportaciones públicas para la prestación del servicio	Suma de las subvenciones de servicio y aportaciones de socios para compensar pérdidas	MHAP, Observatorio TUC, Presupuestos Generales del Estado
D3. Gastos de explotación	Suma de gastos operativos	MHAP, Observatorio TUC
D4. Habitantes		INE
D5. N° de viajeros		INE, MHAP, Observatorio TUC
M1. Recursos obtenidos de la actividad principal	Principales ingresos de las operadoras: suma de recaudación y subvenciones a la actividad	D1+ D2
M2. Déficit tarifario	Cifra de gastos operativos no cubiertos con ingresos tarifarios	D3 – D1

Metodología

INDICADORES:	Descripción	Fuente de información y/o Fórmula
Respecto a Costes		
Cobertura recaudación / costes explotación	Tasa de contribución del viajero a la cobertura del coste del servicio	$D1 / D3$
Cobertura aportaciones públicas para prestación servicio / costes explotación	Tasa de contribución pública a la cobertura del coste del servicio	$D2 / D3$
Exceso de superávit del servicio		$1 - ((D1 + D2) / D3)$
Respecto a Operaciones		
Contribución / viajero	Contribución de los viajeros al servicio contratado	$D1 / D5$
Coste tarifario / viajero	Necesidades de financiación por viajero	$M2 / D5$
Coste explotación / viajeros	Coste unitario por viajero transportado	$D3 / D5$
Coste explotación / habitantes	Coste unitario del servicio por ciudadano	$D3 / D4$

Metodología

3.3. Análisis de información y datos

Descripción del marco regulatorio vigente

Análisis de la Recaudación

- Tarifas – viajeros – ingresos

Análisis de las subvenciones corrientes:

- Fondos generales del Estado
- Contratos-programa

Compensación

3.4. Conclusiones

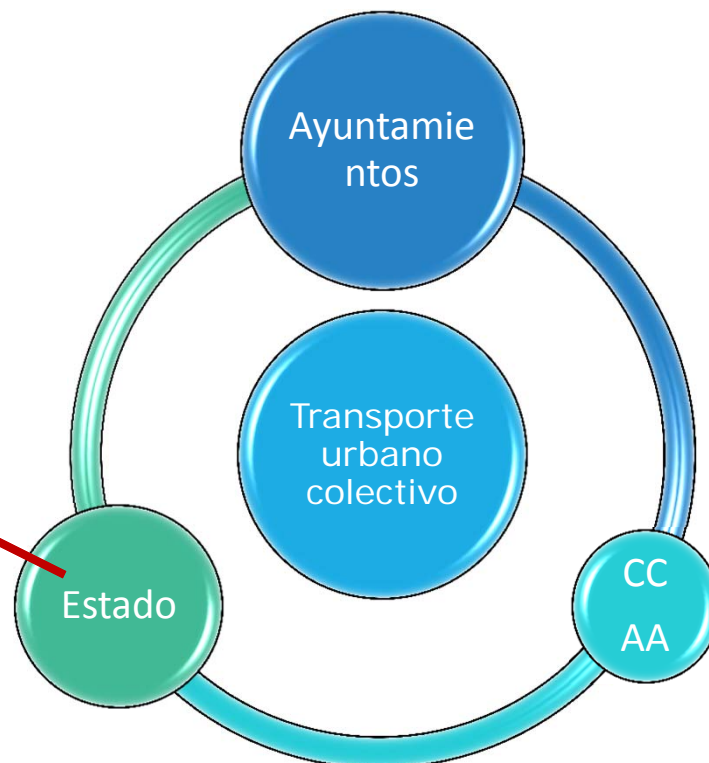
- Sobre las ciudades y la organización del transporte
- Sobre la legislación en materia del transporte en España
- Sobre el análisis de los datos de financiación en España
- Consideraciones finales

Análisis de la información y resultados

1. Revisión del marco regulatorio en España

os recursos públicos para financiar el
transporte público se concretan en:

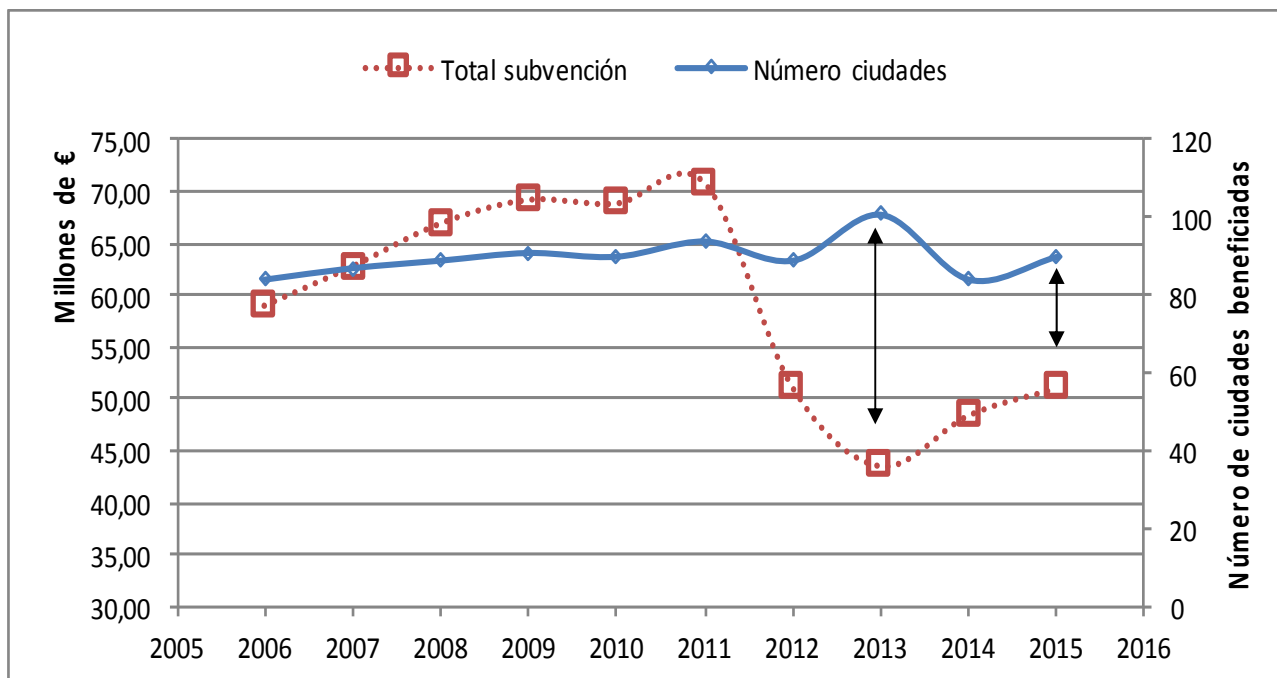
S DE 2012	
5%	Longitud de la red municipal (en kms de trayecto de ida)
5%	Demanda (relación viajeros/habitantes)
90	Déficit medio por billete
%	
E 2012	
5%	Longitud de la red municipal (en kms de trayecto de ida)
5%	Demanda (relación viajeros/habitantes)
5%	Por criterios medioambientales
85	Déficit medio por billete
%	



1.1 Análisis de la información y resultados

1. Revisión del marco regulatorio en España

Evolución de los municipios y cifra de aportaciones de la AGE al servicio de transporte urbano



Fuente: Ministerio de Hacienda y Administraciones Públicas. Elaboración propia

1.1 Análisis de la información y resultados

1. Revisión del marco regulatorio en España

Las **Comunidades Autónomas** pueden financiar el transporte urbano a través de diferentes vías...

Pero, aunque existen fórmulas para ello, las aportaciones de las comunidades autónomas para la financiación del transporte siguen siendo prácticamente nulas, salvo en aquellas que disponen de **contrato-programa**.

Caso especial:

Ley 21/2015, de 29 de julio, de financiación del sistema de transporte público de Cataluña

1. Revisión del marco regulatorio en Europa

	AUTORIDAD DEL TRANSPORTE	REGULACIÓN	FUENTES DE FINANCIACIÓN
	Syndicat des Transports d'Ile de France (STIF)	Loi d'Orientation des Transports Intérieurs (LOTI)" de 30 de diciembre de 1982 Ley sobre Libertades y Responsabilidades Municipales" del 13 de agosto de 2004, por la que se regula la STIF	Ingresos de viajeros y otros ingresos comerciales Subvenciones de Estado Francés y Gobiernos Locales. <i>Versement Transport</i> o Tasa de Transporte Reembolso de abonos transportes
S	Transport of London (TfL)	Ley de Transportes de 2000 Ley de Transporte de 2008 Contrato de Incentivación de la Calidad, <i>Quality Incentive Contracts</i> (QIC) Acuerdos de Cooperación voluntaria <i>Quality Partnership Agreements</i> (ACV)	Departamento del transporte estatal mediante aportaciones a la autoridad del transporte. Reembolsos de tasas de combustibles Ingresos tarifarios Peaje urbano o tasa de congestión.
	Verkehrsverbund Berlin-Brandenburg GmbH (VBB)	La Ley de Transporte Público en Alemania (PBefG) del 21 de marzo de 1961 Ley nº 12258, de 29 de julio de 2009 por la que se modifica la anterior	Subvenciones de la autoridad del transporte a las operadoras. Ingresos tarifarios Transferencias del Gobierno Federal a los Länder Impuesto "Mineralsteuer" para la financiación del transporte
AM	Autoridad del transporte de Ámsterdam (ATP)	La Ley de Transporte Passenger Transport Act 2001 que entró en vigor el 1 de enero de 2001 Ley de financiación BDU Wet Brede Doeluitkering de 23 de diciembre de 2004	Fondo común a través de impuestos que se transfieren a las operadoras según el número de habitantes, características de la ciudad, superficie total y estimaciones de crecimiento Ingresos tarifarios
	Autoridad del Transporte de Milán (ATM) y grupo FMN	La principal norma reguladora del transporte público italiano es el Decreto Legislativo 422/97 modificado por: El Decreto 400/00, por el que se modificaban aspectos sobre la	Mediante impuestos generados en su zona Aportación del Gobierno Nacional con los impuestos de la gasolina

Análisis de la información y resultados

Revisión de la información estadística y económica recogida

Situación de partida

ESTADO	Contratos – Programa: Madrid, Barcelona y Canarias Subvención al déficit de explotación: resto ayuntamientos
CC.AA (*)	Sector Ferroviario Apoyo a Consorcios, Autoridades de Transporte
Ayuntamientos	Empresas Públicas: Subvención al déficit de explotación Empresas privadas: contrato

Insuficiencia tarifaria

Incremento constante de necesidades de provisión de servicios por aumento por desarrollo de las ciudades

Aumento de costes x exigencias de sostenibilidad

Falta de regulación?

Problemas del sector

¿¿Debemos modificar la

Preguntas

¿¿Influye nuestro vacío

2.2 Análisis de la información y resultados

Análisis de la Recaudación (tarifas)



Media = 2,17

Las ciudades españolas tienen ahora valores cercanos a la media

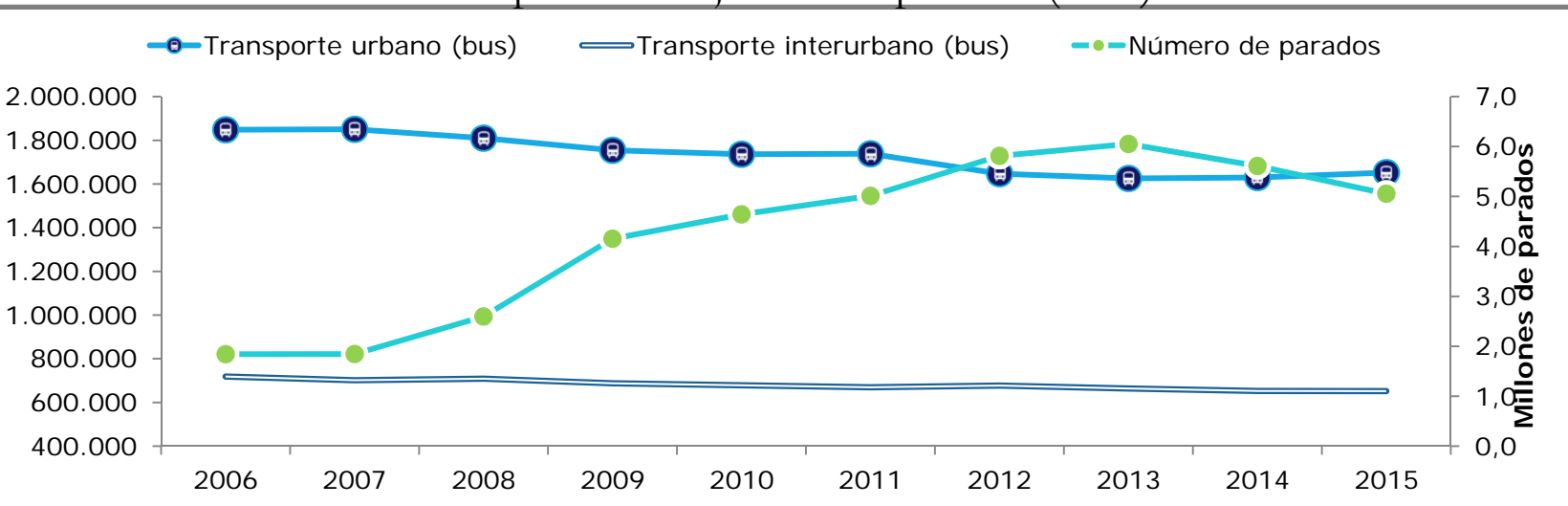


Media = 62,4

El incremento tarifario de las ciudades españolas desde 2008-2013 ha sido de un 32,02% en billete

2.2 Análisis de la información y resultados

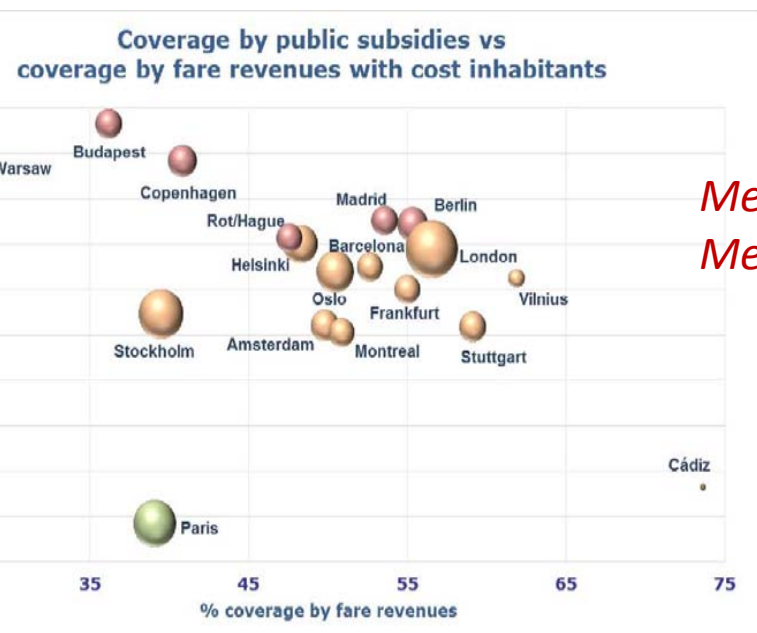
Comparativa viajeros – nº parados (INE)



Descripción	Recaudación (en millones de euros)									
	Media									
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	var 13-14	var 08-14	
Media en municipios ptos a Fondo de reparto	5,09	4,62	5,45	4,86	4,75	5,29	5,47	3,50%	7,52%	

2.2 Análisis de la información y resultados

Análisis de la Recaudación (ingresos)



Media % recaudación= 48%

Media % ayudas = 47%

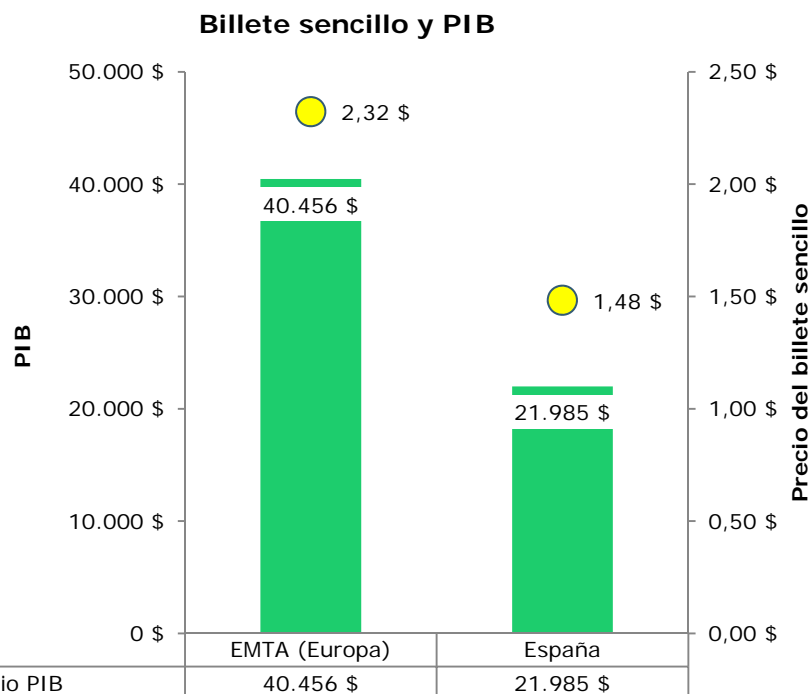
Tasa de Recaudación del sector sobre costes operativos Media

Descripción	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	var 13-14	var 08-14
Media del sector municipios sujetos a Fondo de reparto	0,45	0,42	0,40	0,41	0,40	0,42	0,42	-0,57%	-7,18%

2.2 Análisis de la información y resultados

Análisis de la Recaudación (tarifas)

Comparativa tarifas y PIB en Europa y España
(Datos 2013)

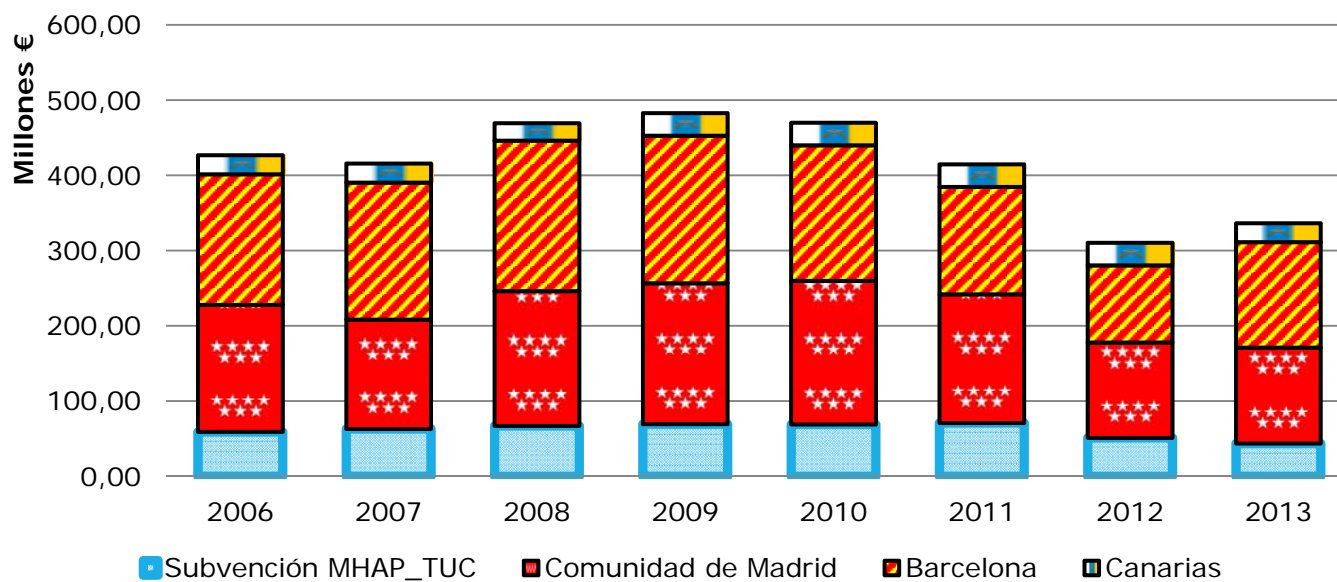


tenemos en cuenta el PIB y las tarifas en Europa y en España, estas tarifas están ya en sus puntos más altos con lo que el margen de ganancia es ya bastante reducido

2.2 Análisis de la información y resultados

Análisis de las Subvenciones

Subvenciones de AGE al TUC

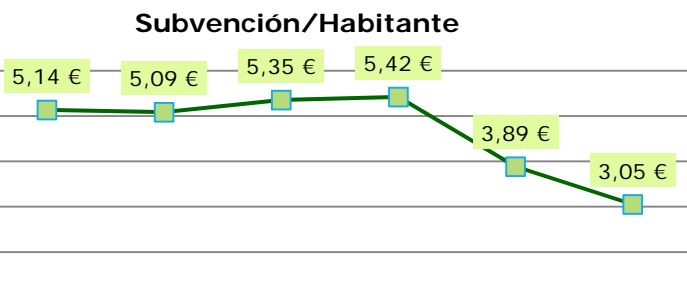


LUGAR	Financiación	MUNICIPIOS	POBLACIÓN	VIAJEROS (miles)	SUBVENCIÓN	€/hab	€/Viajero
-------	--------------	------------	-----------	---------------------	------------	-------	-----------

2.1 Análisis subvenciones fondo general

Evolución global

	Número municipios	Total subvención	Nº habitantes
8	89	66.920.380,00	13.256.665
9	91	69.195.670,00	13.387.366
0	90	68.813.854,32	12.588.176
1	94	70.789.270,00	13.221.765
2	89	51.054.740,00	13.321.535
3	101	43.527.555,29	14.254.224
4	84	48.486.849,96	13.256.665
5	90	51.054.740,00	13.387.366
ic. 5	1,1%	-23,71%	0,99%



Evolución por tramos

Se distinguieron:

- TRAMO 1: Municipios entre 20.000-50.000 hab.
- TRAMO 2: Municipios entre 50.000-75.000 hab.
- TRAMO 3: Municipios entre 75.000-100.000 hab.
- TRAMO 4: Municipios entre 100.000-200.000 hab.
- TRAMO 5: Municipios entre 200.000-500.000 hab.
- TRAMO 6: Municipios mayores de 500.000

2.1 Análisis subvenciones fondo general

Medio de subvención por habitante y por tramos de población

	Tramo población					
Valores	1	2	3	4	5	6
Medio 2008	1,79 €	1,66 €	2,48 €	3,72 €	4,51 €	10,29 €
Medio 2009	1,58 €	1,67 €	2,49 €	3,71 €	5,24 €	10,17 €
Medio 2010	1,96 €	1,73 €	2,60 €	4,13 €	5,90 €	11,29 €
Medio 2011	1,71 €	1,61 €	2,55 €	3,94 €	5,31 €	10,72 €
Medio 2012	1,40 €	1,17 €	1,94 €	3,28 €	3,54 €	7,52 €
Medio 2013	0,81 €	0,98 €	1,54 €	2,31 €	3,00 €	6,44 €
Diferencia 08/13	-0,98€	-0,68€	-0,94€	-1,41€	-1,51€	-3,85€



**Los municipios más grandes reciben más € por habitante
Pero son también los más afectados cuando el fondo total disminuye**

2.1 Análisis subvenciones fondo general

Cobertura subvenciones AGE sobre costes explotación

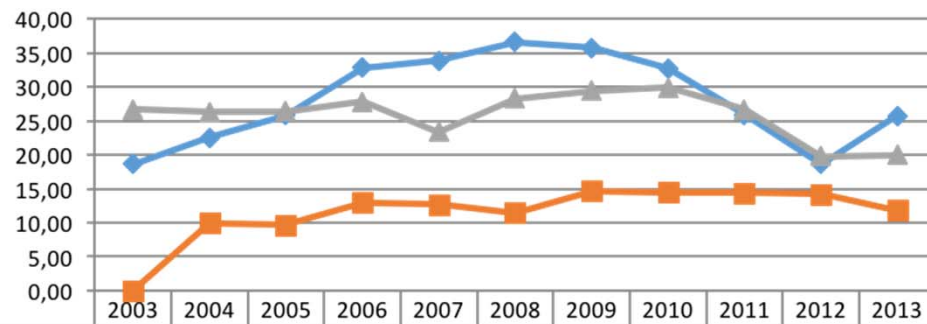
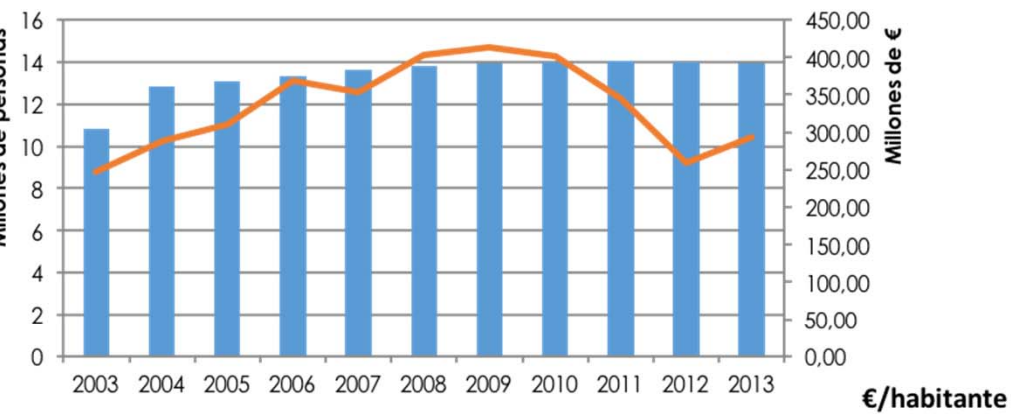
Tramos	Media								
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	var 13-14	var 08-14
Tramo 1	0,08	0,07	0,09	0,06	0,07	0,04	0,09	144,34%	3,90%
Tramo 2	0,06	0,06	0,07	0,06	0,04	0,04	0,07	75,94%	17,96%
Tramo 3	0,06	0,07	0,07	0,07	0,05	0,05	0,05	4,33%	-21,01%
Tramo 4	0,06	0,07	0,07	0,07	0,06	0,04	0,05	17,91%	-26,33%
Tramo 5	0,04	0,05	0,04	0,04	0,03	0,02	0,03	22,33%	-21,30%
Media del Sector	0,04	0,05	0,05	0,04	0,03	0,02	0,03	32,25%	-26,53%

definitiva, los recortes y la redistribución realizada a partir de la fórmula de reparto vigente ha sido eficiente en los municipios más pequeños pero ha “penalizado” en gran medida a los municipios más grandes que han visto disminuir su cobertura de costes de explotación a través de las ayudas

2.2 Análisis subvenciones C-P

Evolución de los contratos programa

Población Contrato programa [€]



Año	Barcelona	Otras regiones	Barcelona
2003	18,65	27,00	0,00
2004	22,48	26,00	10,00
2005	25,84	26,00	10,00
2006	32,79	28,00	13,00
2007	33,83	24,00	13,00
2008	36,61	29,00	12,00
2009	35,76	30,00	15,00
2010	32,72	30,00	15,00
2011	25,88	27,00	15,00
2012	18,68	20,00	15,00
2013	25,77	20,00	13,00

2.3 Análisis comparativo subvenciones

Evolución de la subvenciones por habitante por tramos

Años	Subvención estatal por habitante [€/hab]						Contrato programa		
	1	2	3	4	5	6	Canari as	Barcel ona	Mad rid
Medio 2008	1,79	1,66	2,48	3,72	4,51	10,29	11,50	36,61	28,32
Medio 2009	1,58	1,67	2,49	3,71	5,24	10,17	14,67	35,76	29,41
Medio 2010	1,96	1,73	2,60	4,13	5,90	11,29	14,53	32,72	29,87
Medio 2011	1,71	1,61	2,55	3,94	5,31	10,72	14,38	25,88	26,63
Medio 2012	1,40	1,17	1,94	3,28	3,54	7,52	14,25	18,68	19,77
Medio 2013	0,81	0,98	1,54	2,31	3,00	6,44	11,82	25,77	19,98
Diferencia 2013 (€)	-0,98	-0,68	-0,94	-1,41	-1,51	-3,85	0,32	-10,84	-8,34

2.3 Análisis comparativo subvenciones

Evolución de los gastos por hab. versus subvenciones por habitante

Descripción	Gastos de explotación vs Subvención por habitante (€/hab)						
	2008	2009	2010	2011	2012	2013	var 08-13
Tramo 1	30,49	25,56	33,09	22,13	28,55	14,33	-52,99%
Tramo 2	34,06	30,44	27,85	22,62	33,16	18,98	-44,28%
Tramo 3	28,51	26,18	29,53	38,08	37	28,3	-0,73%
Tramo 4	59,37	57,77	58,16	54,46	70,59	54,06	-8,94%
Tramo 5	90,85	79,25	123,36	97,93	96,38	90,65	-0,22%
Gastos promedio Fondo de Reparto	69,65	61,71	83,01	70,51	75,87	64,6	-7,25%
Subv. promedio Fondo Reparto	5,05	5,17	5,47	5,35	3,83	3,05	-39,51%
Diferencia	-64,60	-56,54	-77,54	-65,16	-72,04	-61,55	-4,73%
Gastos promedio C-P	143,65	150,56	157,39	166,68	168,31	173,51	20,79%
Subvención promedio C-P	25,48	26,61	25,71	22,30	17,57	19,19	3,73%
Diferencia	-118,17	-123,95	-131,68	-144,38	-150,74	-154,32	3,73%

	Madrid	Barce lona
Estado	12%	20%
Comunidad		

Conclusiones

El transporte público es un **servicio esencial aunque no finalista** por lo que a veces, no le prestan demasiada atención al no considerarlo prioritario. Sin embargo, juega un papel muy especial en el desarrollo de las ciudades



El transporte público en España ha sido tradicionalmente financiado a través de impuestos generales, donde las autoridades acumulan los ingresos sin asignación concreta. El problema radica en que hay una competencia considerable de servicios públicos prioritarios, como pueden ser la Sanidad y la Educación



Somos el único país de la UE que no cuenta con una regulación estatal que establezca bases y criterios necesarios para regular y organizar la financiación del transporte

Conclusiones

este sentido...

Podemos afirmar que este vacío influye en el sistema deficitario del transporte público que existen grandes desequilibrios entre el reparto de fondos que recibe cada ciudad estando particularmente más penalizadas las ciudades de mayor tamaño (más de 200.000 habitantes).

En ciudades grandes con costes e ingresos por tarifas muy previsibles y, sin embargo, presentan grandes oscilaciones en el apoyo público.

La mayoría de estas ciudades son además turísticas, con lo que la población flotante en temporada alta puede incluso duplicar la cifra de habitantes considerada

Conclusiones

A la vista de los datos aportados en este Informe, creemos que es necesario diseñar los sistemas de reparto vigentes, que no parecen muy adecuados a la organización y necesidades actuales del transporte en España



En Europa, el reparto de los costes del transporte entre viajeros y administraciones públicas se sitúa en torno a un 48%-47% para cada uno respectivamente, estando nuestras ciudades españolas en esos mismos parámetros pero ...

somos uno de los pocos países de este entorno que carece de impuestos o tasas específicas que contribuyan a una financiación pública del transporte más estable

Gracias por su atención
