

LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO ADEMÁS DE OBLIGADA ES RENTABLE

FIDEL ANGULO SANTALLA

SECRETARIO GENERAL

ATUC

OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD

14-15 Noviembre

PAMPLONA

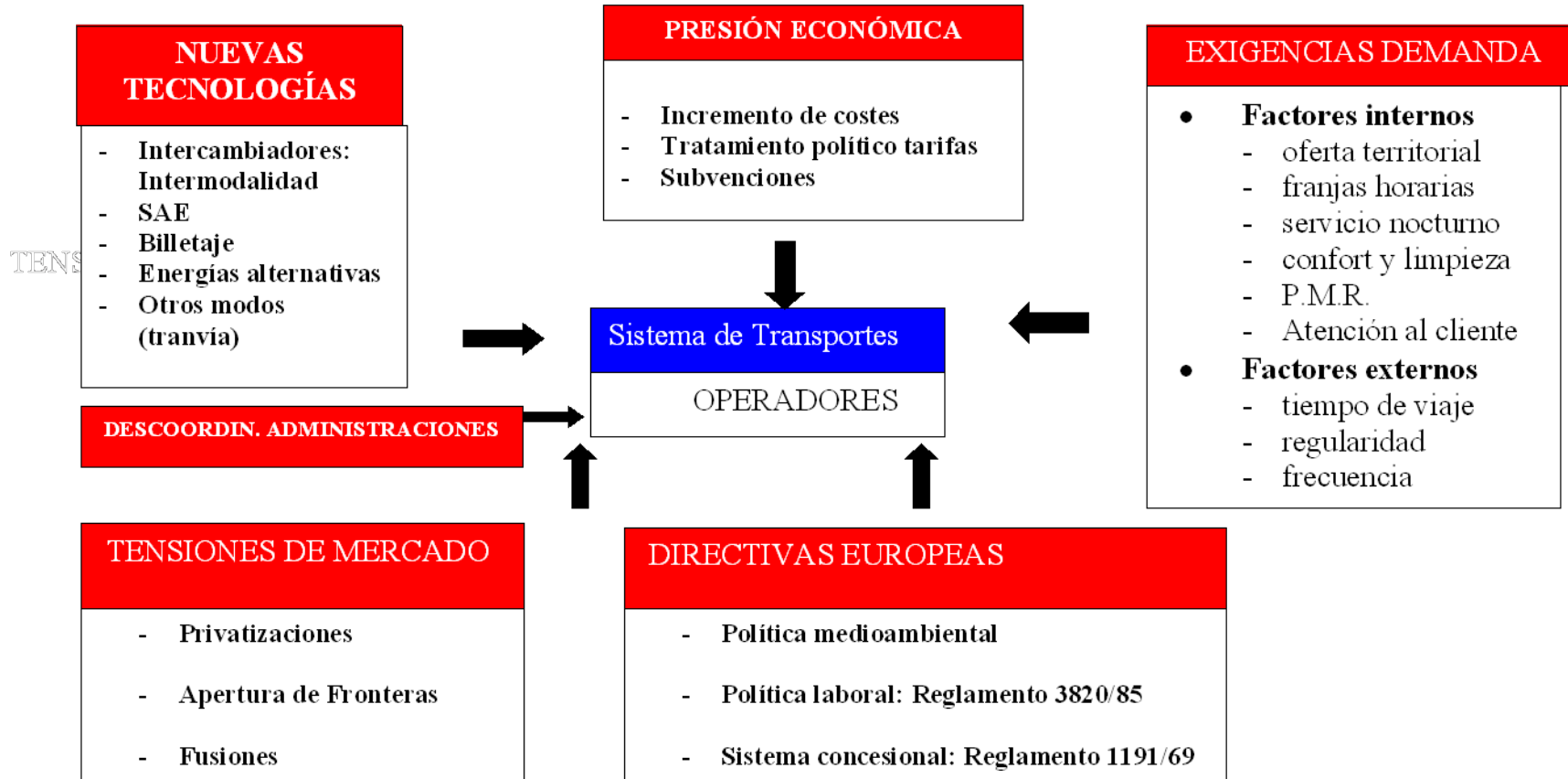
INDICE

- 1.- Rentabilidad del Transporte Urbano
- 2.- Presiones sobre el Transporte Urbano
- 3.-Justificación de las Aportaciones Públicas
- 4.- Características de la Financiación del TU
- 5.- El problema de la financiación desde
 - El operador
 - La Administración
- 6.- Presupuestos Generales del Estado
- 7.- Para concluir en la necesidad de una Ley de Financiación del T.U
- 8.- Grandes decisiones, políticas, que pueden condicionar y clarificar el futuro de la financiación
- 9.- Conclusiones definitivas

BALANCE SOCIAL: COMUNIDAD DE MADRID

BALANCE SOCIAL:			
(Millones de pesetas 1993)			
INGRESOS	Tarifas		58.086
	Otros ingresos accesorios explotación		1.949
	Total ingresos		60.035
GASTOS EXPLOTACIÓN			112.402
DIFERENCIA (INGRESOS – GASTOS)			- 52.367
BENEFICIOS SOCIALES CUANTIFICABLES	Tiempo de viaje		60.730
	Funcionamiento	Energía	6.514
		Otros	7.616
	Contaminación		456
	Accidentes		2.110
	Ruido		563
	Total Beneficios Sociales Cuantificables		
TOTAL ECONÓMICO-SOCIAL			25.623

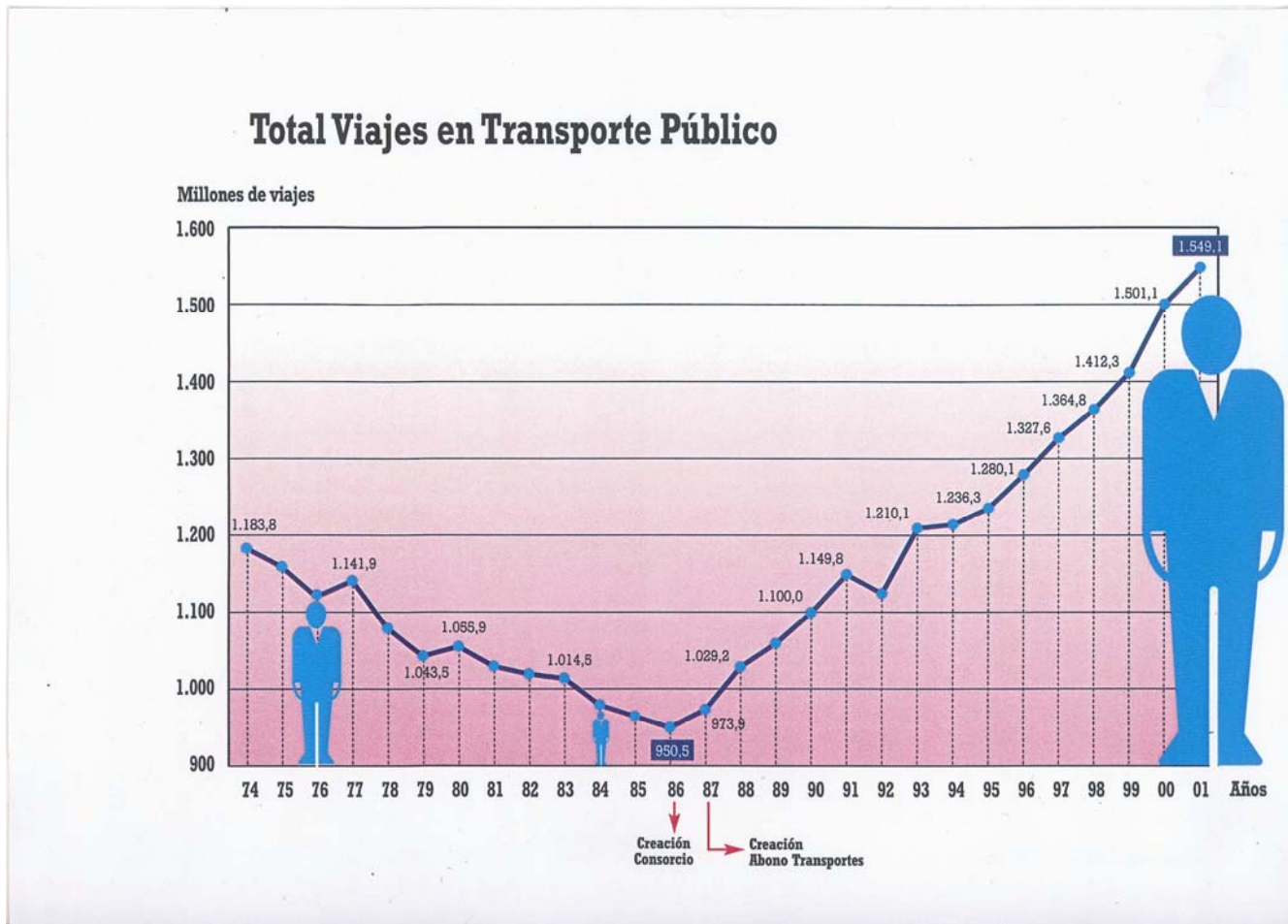
PRESIONES SOBRE EL SISTEMA DE TRANSPORTES Y LOS OPERADORES



EVOLUCIÓN DE LOS RESULTADOS ECONÓMICOS

- AÑOS 70
 - Los ingresos tarifarios cubren los Gastos de Explotación
- A PARTIR DE LOS AÑOS 90
 - Los ingresos tarifarios no cubren los gastos de explotación
 - Necesidad de las aportaciones públicas para asegurar el equilibrio financiero

Evolución viajes: Comunidad de Madrid



MARCO DE REFERENCIA DEL TRANSPORTE URBANO

ECUACIÓN EQUILIBRIO

$$\text{Cost.expl} + \text{Invers.repos} = \text{Ingr.Tarif} + \text{Apt Pb}$$

CARACTERÍSTICAS DE LA FINANCIACIÓN DEL T.U.

- En general todas las empresas que realizan este servicio necesitan subvenciones de las administraciones para conseguir el equilibrio financiero.
- Estas aportaciones son crecientes por las mayores exigencias de la demanda y los incrementos de los costes unitarios en un contexto de fuerte intervención de las Administraciones Locales en la dimensión de la oferta y en la contención tarifaria
- Limitación de los recursos públicos
- Generación de cierta inestabilidad en la gestión empresarial por la falta de una Ley de Financiación que asegure la viabilidad del sistema ante cualquier coyuntura, también política.

INCREMENTOS (%)

AÑO	INCREMENTO TARIFAS		VARIACION IPC	INCREMENTO COSTES
	Nominal	Real		
1988	7,5	6,5	5,8	5,2
1989	5,7	-0,7	6,9	2,4
1990	2,5	-1,8	6,5	8,5
1991	5,9	4,0	5,5	10,7
Acumulado 91/87	23,3	8,0	27,1	29,4
1992	7,5	3,5	5,4	9,6
1993	7,8	7,2	4,9	7,9
1994	6,9	7,2	4,3	2,6
1995	3,5	2,5	4,3	3,3
Acumulado 95/91	28,2	22,0	20,3	25,2
1996	3,5	2,2	3,2	3,1
1997	4,1	0,9	2,0	1,6
1998	2,0	-0,3	1,4	2,5
1999	1,8	1,6	2,9	13,0
Acumulado 99/95	11,9	4,5	9,8	21,5
2000	3,8	3,7	4,0	6,8
2001	7,3	7,3	2,7	10,0
2002 previsión	7,8	7,0	2,7	9,8
2003 presupuesto	4,5	3,2	2,0	22,2
Acumulado 03/99	25,4	23,9	11,9	57,8
Incremento Total	88,8	58,4	69,1	133,9

INDICES DE COBERTURA (Ingr. Tarif / Costes Expl)

CIUDAD	OPERADORES EXISTENTES	INDICES %
Amsterdam	Metro, Bus, Tranvía	25
Bruselas	Metro, Bus, Tranvía	33
Estocolmo	Metro, Bus, Tranvía, FFCC	36
Hamburgo	Bus	84
Londres	Metro, Bus	91
Milán	Metro, Bus, Tranvía, FFCC	43
Madrid	Metro, Bus	57
París	Metro, Bus	41
Roma	Bus, Tranvía	17

Opciones básicas de regulación del Sistema

	Regulación plena	Explotación Operador		Liberalización completa del acceso al mercado
		Contrato P.	Concesiones	
Nivel de Servicio	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Alto ➤ Al margen de la demanda 	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Alto ➤ Equilibrio entre Demanda y Oferta 	Lo fija el contrato de la concesión	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Bajo ➤ Lo fija la demanda
Responsabilidades Financieras	Adm. Invierte y cubre pérdidas	Adm subvenciona según contrato y cubre pérdidas	Adm subvenciona según contrato Operador privado absorbe pérdidas o beneficios	Del operador privado

SISTEMA DE TRANSPORTES: NIVELES DE DECISIÓN

NIVEL	ALCANCE	RESPONSABILIDAD	DECISIONES
ESTRATÉGICO	QUÉ TRANSPORTE SE NECESITA	ADMINISTRACIONES	<ul style="list-style-type: none"> □ INSTRUMENTOS - LEGALES - ECONÓMICOS
TÁCTICO	PLAN DE TRANSPORTES	ORGANISMO COORDINADOR	<ul style="list-style-type: none"> □ COMPETENCIAS DEL SISTEMA
OPERATIVO	EJECUCIÓN Y DESARROLLO DEL PLAN	ORG.COORDINADOR OPERADORES	<ul style="list-style-type: none"> □ GESTIÓN DEL SERVICIO

DECISIONES ESTRATÉGICAS DE LAS ADMINISTRACIONES

- Reconocimiento del papel del transporte urbano en la vida social y económica de nuestras ciudades: Balance Social
- Definición de la calidad y cantidad del servicio a ofrecer
- Fijación del índice de cobertura en función de las tarifas a aplicar
- Administraciones implicadas
- Evaluación de necesidades y priorización presupuestaria

CONDICIONANTES EN LAS DECISIONES DE LAS ADMINISTRACIONES

- Necesidad e importancia del transporte urbano en la calidad de vida y actividad económica de nuestras ciudades
- Mayor exigencia ciudadana
- Limitación de los recursos económicos
- Multiplicidad de Administraciones con responsabilidad en el transporte urbano
- Implantación de distintas redes de transportes dependientes de diferentes Administraciones
- Servicios que atienden áreas metropolitanas y por tanto a más de un municipio/Administración Local
- Inexistencia de un Organismo Coordinador del Sistema de Transportes
- Falta de una Ley de Financiación del Transporte Urbano

GESTIÓN EMPRESARIAL DEL TRANSP.URBANO: CONTEXTO Y LIMITACIONES

- Autonomía de gestión limitada por las decisiones de la Administración titular del servicio en materias relacionadas con:
 - La aprobación tarifaria
 - Cantidad y calidad de la oferta
- La empresa se dedica, preferentemente, a la producción de la oferta, a la fabricación de la plaza-Km.
- Implicación que condiciona la Cuenta de Resultados del Operador

MARCO JURÍDICO - ECONÓMICO

- Obligación de los municipios de más de 50.000 habitantes de tener un servicio de transporte urbano colectivo (Ley 7/1985, 2 abril reguladora de las Bases de Régimen Local)
- Equilibrio Financiero de acuerdo con lo previsto en la LOTT (art. 19)

Exigencia: Aportaciones públicas

JUSTIFICACIÓN DE LAS APORTACIONES PÚBLICAS

- **Justificación social**
 - Economía debil
 - Carencia de carnet de conducir o de automovil
 - Distribución de la renta
 - Razones de seguridad
- **Justificación económica**
 - Generación de plusvalías
 - Menor accidentabilidad
 - Horas perdidas, atasco
 - Calidad medioambiental
- **Imputación coste/beneficio**
 - Usuario del automóvil/atasco
 - Comercio, industrias y servicios/accesibilidad y economía
 - Propietario de inmuebles/accesibilidad y plusvalías

PRESUPUESTOS GENERALES DEL ESTADO-2006

- **Consideraciones previas:**
 - El Estado no tiene competencias sobre el transporte metropolitano pero sí evidente interés en crear las condiciones para conseguir una movilidad sostenible en las principales ciudades del ámbito nacional
 - Los Presupuestos Gnales del Estado de cada año incluirán crédito a favor de aquellas Entidades Locales que, cualquiera que sea su modelo de gestión (directa o indirecta) tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano.
- **Transferencias corrientes para el transporte urbano**

ENTIDAD	IMPORTE (miles) €	HABITANTES (miles)	Euro / Habitant
ATM Barcelona	155.473	4.906/1.527	31,7/101,8
ETM Valencia	35.873		
Com.Auton.Canarias	25.335		
Consortio Madrid	168.892	5.527/3.016	30,6/56
Corporac Locales(97)	59.001	11.736	5

FISCALIDAD FINALISTA

APORTACIÓN	MODELOS	PAÍS
TRABAJADORES	Versement Transport Transit Impact Development	Francia USA
SECTOR TERCIARIO	Impuesto general de ventas	USA
INMOBILIARIOS	Sobre tasa Impuesto sobre Propiedad Recuperación Fiscal Plusvalías Transferencia de propiedades Tasad de Congestión Tasa Vienesa	San Francisco Denver New york San Francisco Viena
AUTOMOVILISTA	Tasa de carburantes Ipto Matriculación Vehículos Ipto Compra Neumáticos Ipto sobre alquiler vehículos Ipto sobre la compra de material	Canadá Filadelfia Filadelfia Filadelfia

GRANDES DECISIONES QUE CONDICIONAN EL FUTURO DEL SISTEMA

- **Reglamento del Consejo y del Parlamento Europeo sobre los servicios públicos de transporte por ferrocarril y carretera**
- **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes, PEIT**

REGLAMENTO SOBRE LOS SERVICIOS PÚBLICOS DE TRANSPORTE POR FERROCARRIL Y CARRETERA

- **Afecta a la adjudicación y contratación servicios de viajeros**
- **Objetivo mejorar eficiencia y calidad de los servicios**
- **Criterios transparencia e igualdad de oportunidades**
- **Se aplicarán a servicios subvencionados y con derechos exclusivos**
- **Cualquier autoridad competente podrá prestar el servicio**
 - **Ella misma**
 - **Adjudicación directa a operador interno**
 - **Existen excepciones**
- **Las adjudicaciones se realizarán por:**
 - **Concurso**
 - **Adjudicación directa**
- **Las adjudicaciones se regularán por contrato que definirá precisamente la calidad y cantidad y extensión de la oferta**
- **Las Autoridades podrán decidir prestar por ellas mismas el servicio siempre que no sea con derechos exclusivos y que sea viable económicamente**
- **Limitación de la duración: 8 años autobuses, 15 años ferrocarril**
- **Las compensaciones por servicio exclusivo vendrán recogidos contractualmente con publicidad del cumplimiento en calidad y costes**

PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURAS Y TRANSPORTES, PEIT

En este plan la Administración Central reconoce que debe establecerse “una base estable de gestión y financiación de la movilidad urbana” mediante la inclusión de:

- Instrumentos fiscales y flexibles ligados a la movilidad urbana a aplicar por las Administraciones Locales
- Definición del marco de asignación de las contribuciones del AGE
- Impulsión de Contratos Programas
- Contribución de los usuarios de las infraestructuras urbanas aunque no utilicen el T.P.

CONCLUSIONES

- **El transporte Urbano, además de imprescindible, es rentable social y económicamente**
- **La intervención de las Administraciones Locales (tarifas y oferta) distorsiona la C.R. de los operadores y hacen indispensable las subvenciones**
- **La inexistencia de una Ley de Financiación del Transporte Urbano crea cierta inestabilidad en el Sistema**
- **Se necesita una coordinación a nivel nacional**
- **El PEIT, en el que se anuncia una Ley para la Financiación del T.U., y la aprobación por parte del Parlamento Europeo del Reglamento sobre los servicios públicos de transporte por ferrocarril y carretera introducirán seguridad jurídico-económica en el sistema**
- **La financiación del transporte urbano, además de obligada, es rentable**