

Aproximación al marco institucional de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España



IV Jornada Técnica. El papel de las Autoridades de Transporte en la Integración Modal
Barcelona, 27 de marzo de 2007



Paco Medina. Director Consultor de Gabinet GAUDI

Coordinación Técnica de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona



Sumario

- 1. Marco de referencia estratégico de las ATP en España**
- 2. Marco de referencia formal de las ATP en España**
- 3. Marco de referencia funcional de las ATP en España**
- 4. Marco de referencia normativo de las ATP en Cataluña**

1. Marco de referencia estratégico

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ***No existe un marco de referencia institucional de las ATP en España***

- ***En los 10 últimos años, de la necesidad política se ha hecho virtud administrativa promoviendo bajo la denominación de ATP una nueva categoría teórico deductiva de naturaleza jurídica diversa***

- ***Proliferación de las denominadas “Autoridades del Transporte Público” (de 4 ATP en 1997 a 18 ATP en 2007)***

- ***Éxito de un nuevo ámbito de decisión derivado y conformado, voluntariamente, por las administraciones públicas responsables, fruto de la voluntad política de superar las disfunciones generadas por el actual esquema de distribución competencial en materia de movilidad que asigna “potestades diversas” pero no “autoridad única”***

1. Marco de referencia estratégico

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ***Nueva de forma de gobernar el fenómeno de la movilidad metropolitana basada en la negociación y el diálogo entre instituciones públicas no jerarquizadas e interdependientes.***

- ***El intercambio de información y planteamientos, la integración funcional de las diferentes actuaciones y servicios y la voluntad política de concertación institucional son la única garantía para el éxito***

- ***Las denominadas ATP están siendo el ejemplo paradigmático de la nueva “gobernanza” de la nueva ciudad, real y dispersa, basada en la cultura de la corresponsabilidad institucional y la coordinación administrativa***

- ***En definitiva, el desarrollo de las denominadas ATP en España no responde a un marco estratégico de actuación predefinido, es más fruto de la necesidad de coordinación del complejo fenómeno de la movilidad***

1. Marco de referencia estratégico

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ***El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del M^o de Fomento, establece que “en un marco de progresiva integración europea de la política del transporte y de creciente compromiso por un sistema de gobierno abierto a la ciudadanía es necesario plantearse la formalización de un nuevo marco de planificación y gestión que incluya los sistemas de desarrollo, seguimiento y revisión de los mecanismos de cooperación interinstitucional para desarrollar políticas integradas en materia de movilidad”.***

- ***La Estrategia de Medio Ambiente Urbano (EMAU) del M^o de Medio Ambiente establece que “la movilidad está determinada por el respectivo marco institucional en el que cada medio de transporte se desarrolla. Así, los diferentes niveles de administración cuentan con instrumentos normativos, organizativos y fiscales que estimulan o restringen la propiedad o el uso de los diferentes medios de transporte. En este sentido, la propia EMAU establece la necesidad de revisar el conjunto de instrumentos legales, administrativos y fiscales para promover un modelo de movilidad mucho más sostenible y seguro que el actual.***

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

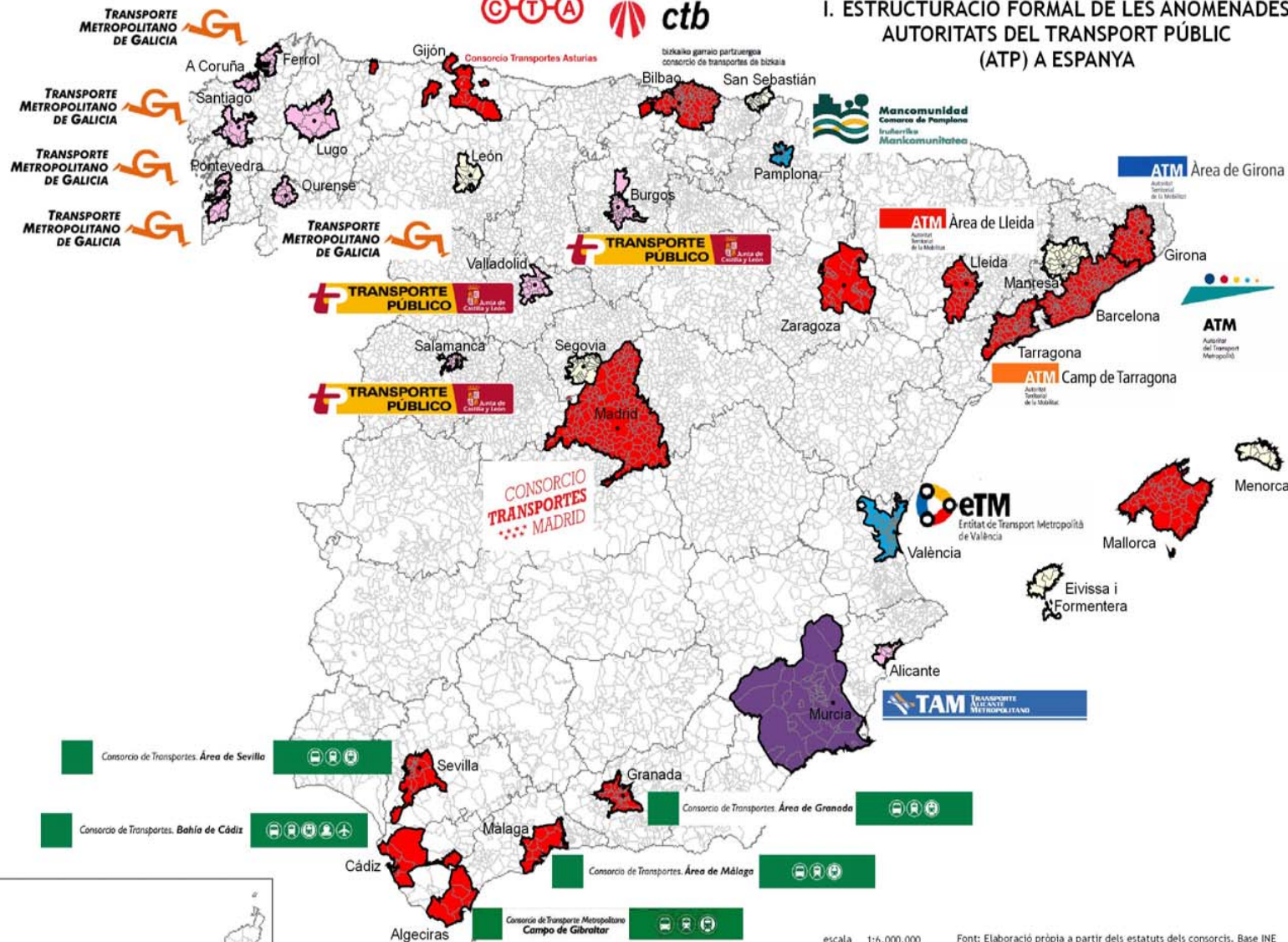
- ***El ordenamiento jurídico español arbitra diferentes fórmulas de cooperación y coordinación para la realización, por parte de las administraciones competentes, de actividades de interés común***

- ***Hasta el momento, las denominadas ATP han utilizado la práctica totalidad de opciones interadministrativas que, para estos cometidos, ofrece la normativa española***

- ***Formalmente, en función de la constitución o no de las denominada ATP como entidad con personalidad jurídica propia e independiente de sus integrantes se consideran las siguientes posibilidades:***
 - ***ATP como identidades cooperativas, que funcionan como meros órganos de coordinación con pocas o ninguna competencias ejecutivas***

 - ***ATP como entidades corporativas, claramente estructuradas y orientadas a ejercer una serie de funciones, de naturaleza ejecutiva, consecuencia de la voluntad de ceder o delegar responsabilidades por parte de las administraciones públicas que integran estos nuevos entes***

I. ESTRUCTURACIÓ FORMAL DE LES ANOMENADES AUTORITATS DEL TRANSPORT PÚBLIC (ATP) A ESPANYA



escala 1:6.000.000 Font: Elaboració pròpia a partir dels estatuts dels consorcis. Base INE

Autoritats del Transport Públic (ATP) com entitat institucional		Autoritats del Transport Públic com identitat funcional	
	Entitat local supramunicipal		Àmbits metropolitans amb Conveni de col·laboració
	Consorci interadministratiu		Autoritats del Transport Públic en procés de definició
	Entitat pública empresarial		Àmbits territorials en negociació

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ***Las denominadas ATP como identidad funcional sin personalidad jurídica propia son fruto del establecimiento de una relación de colaboración o cooperación a través de la suscripción entre las administraciones públicas interesadas de convenios***

- ***La formalización de estos convenios de colaboración de carácter voluntario y base negociada constituye una alternativa a la constitución de nuevas entidades jurídicas específicas***

- ***Estos convenios interadministrativos son consecuencia de la aplicación del respectivo Plan sectorial del transporte metropolitano promovido por la administración autonómica responsable en el ejercicio competencial sobre los servicios de transporte público interurbano***

- ***Estos convenios incluyen la creación de un órgano de composición plural y gestión común que actúa como comisión mixta de seguimiento con carácter ejecutivo***

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

→ ***Las denominadas ATP como identidades funcionales están siendo utilizadas para la identificación y desarrollo de la oferta integrada de servicios de transporte público metropolitano en los siguientes ámbitos territoriales:***

- ***en el área de Alicante a través de la interesante experiencia del TAM (Transporte Alicante Metropolitano)***
- ***en las áreas de Ferrol, A Coruña, Santiago, Ourense, Vigo, Pontevedra y Lugo a través de los respectivos convenios enmarcados en el plan Transporte Metropolitano de Galicia***
- ***en las áreas metropolitanas de Castilla y León a través de los Planes Coordinados de Explotación del Transporte Metropolitano de Salamanca, Palencia, Valladolid, Burgos y Ponferrada.***

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

→ ***Las denominadas ATP como entidades institucionales pueden estructurarse a partir de las siguientes personalizaciones jurídicas:***

- ***ATP como entidad local supramunicipal. Esta categoría permite la estructuración de una ATP bien como una Mancomunidad de Municipios o bien como una Entidad Metropolitana***
- ***ATP como consorcio interadministrativo. Propios e impropios***
- ***ATP como entidad pública empresarial sujeta al derecho privado***

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ***Las denominadas ATP como entidades locales supramunicipales pueden formalizarse como:***
- ***ATP como Mancomunidad de Municipios. Se trata de una asociación voluntaria de municipios con personalidad y capacidad jurídica para desarrollar sus fines, pero sin carácter territorial propio. Como ejemplo significativo se destaca la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona.***
 - ***ATP como una Entidad Metropolitana. Se trata de una entidad no territorial creada por ley de la respectiva Comunidad Autónoma para una mejor y eficaz prestación de los servicios de transporte público metropolitanos que pasan a ser responsabilidad de la nueva entidad con independencia de su consideración urbana o interurbana. Un buen ejemplo es la Entidad del Transporte Metropolitano de Valencia.***
- ***La diferencia principal reside en el carácter voluntario que para los municipios supone una mancomunidad, mientras que la creación de una Entidad Metropolitana depende de la voluntad de la C. Autónoma***

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ***ATP como consorcio interadministrativo. Se trata de una entidad que puede estar basada o bien en la legislación básica local o la propia autonómica como organismo público a los que sus componentes, voluntariamente, han cedido sus competencias sobre una materia.***

- ***Este ente consorcial se configura como un instrumento de coordinación económica, técnica y administrativa entre la admon. local, las CCAA y la AGE tanto en servicios locales como en asuntos de interés común***

- ***La estructuración del Consortio de Transporte de Vizcaya y del Consortio Regional de Transportes de Madrid han marcado una referencia en el proceso y en la forma de definición de las entidades consorciales que han proliferado hacia modelos autónomos impropios***

- ***Destaca la promoción y coordinación por parte de la Junta de Andalucía de la red de Consortios Metropolitanos de Transportes de Andalucía, que en pocos años ha estructurado un sistema homogéneo con resultados prácticos y evidentes***

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ➔ ***También bajo la fórmula consorcial se han estructurado las denominadas ATP en Asturias, Zaragoza y Mallorca***

- ➔ ***En definitiva, el consorcio interadministrativo es la fórmula que mejor acogida está teniendo si atendemos a que es la estructura mayoritariamente elegida por las diferentes instituciones llamadas a promover estos procesos de coordinación administrativa metropolitana en materia de transporte.***

- ➔ ***Así, los ámbitos territoriales que están ultimando su estructuración formal están apostando también por la versátil fórmula consorcial destacando las futuras ATP de León, Segovia, Toledo y sus respectivos ámbitos territoriales así como las propuestas para los territorios insulares de Menorca e Ibiza y Formentera***

2. Marco de referencia formal de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

TRANSPORTES.- Los concejales Roque López y Juan Rubio han planteado a Diego Guasch la creación de una entidad gestora del transporte interurbano e instalar un tranvía en la carretera a Sant Antoni como propuestas del Plan de Movilidad municipal.

Vila pide al Consell que unifique la gestión del transporte público

El Ayuntamiento cree que un consorcio que se ocupe de todas las líneas mejorará las frecuencias de los autobuses y permitirá modernizar las flotas • Propone un tranvía entre Eivissa y Sant Antoni

EIVISSA, Raquel Sánchez

El Ayuntamiento de Eivissa ha pedido al Consell Insular que asuma la responsabilidad de liderar toda la reorganización del transporte interurbano creando una mancomunidad, consorcio o unión temporal de empresas que permita unificar la gestión y las plantillas de las diferentes líneas.

Los concejales Roque López y Juan Manuel Rubio, que se reunieron a finales de 2003 con el conseller insular de Transportes, Diego Guasch, consideran que el número de empresas concesionarias que existe en la isla es excesivo y están convencidos de que la unificación de la organización mediante una empresa en la que estén representadas todas las administraciones públicas permitirá mejorar las frecuencias y reducir costos.

López argumenta que con un servicio mancomunado mejorarían muchos trayectos: "Ahora mismo hay una empresa que hace la línea Eivissa-Jesús y otra que se encarga de la Eivissa-Santa Eulària, con un transporte unificado podría haber dos líneas Eivissa-Jesús-Santa Eulària, con lo que se mejorarían las frecuencias".



Uno de los autobuses que cubre la línea Eivissa-Sant Antoni

sibles para ancianos y discapacitados. El concejal ha explicado que Guasch "aceptó muy bien la idea y también otras propuestas vinculadas al plan de movilidad de Vila".

TRAYECTOS URBANOS

Más frecuencias antes del verano

El Ayuntamiento de Eivissa se ha propuesto mejorar la frecuencia de las tres líneas urbanas de autobuses, para lo que ha encargado a Voramar El Gaucho, la empresa concesionaria, un estudio de alternativas. La primera propuesta pasa por cambiar el itinerario de las líneas 31 y 39 que, actualmente, recorren todo el municipio. Este quedaría dividido en dos, de forma que una línea se encargaría de zonas como Can Miralles y Platja d'en Bossa y la otra de la parte norte de la ciudad, el paseo marítimo, Talamanca y Jesús. Con esta reorganización pretenden mejorar las frecuencias actuales, que son de una hora en estas dos líneas y de media hora en la que usa Dalí Vila con los organismos oficiales y el centro de la ciudad. El Consistorio desea que la frecuencia se duplique para que en la línea central los autobuses pasen por las paradas cada cuarto de hora y en las periféricas cada treinta minutos. Sin embargo, López advierte que sólo es una alternativa y que deberá ser probada por un autobús en diferentes horarios como experiencia piloto antes de cambiar las rutas y horarios oficiales.

PITIÜSES

PARTICIPACION CIUDADANA. La Federación de Asociaciones de Vecinos de Eivissa, que celebró ayer su asamblea anual, considera que el transporte público y la movilidad en la isla necesita un tratamiento «global», para lo que propone la creación de un organismo insular que permita superar las dificultades que representa para el funcionamiento del servicio público la gestión municipal de los taxis, los autobuses y el tráfico. También creen que el urbanismo «descontrolado» es la causa de que las depuradoras funcionen mal y reclaman mejoras en la seguridad ciudadana y los ruidos.

El organismo insular, según Costa, debería gestionar no solo los taxis y los autobuses, sino también la creación de aparcamientos disuasorios, inversiones a los medios urbanos, la creación de carriles para el transporte público, el control de tráfico, abstracción de la movilidad y el problema de la movilidad, que es muy serio y estratégico.



Un instante de la asamblea de las asociaciones de vecinos, ayer, en el sede de la Federación, situada en la calle Mallorca de Vila

Las asociaciones de vecinos piden un consorcio insular de transporte público y movilidad

El organismo debería gestionar los taxis, autobuses, aparcamientos disuasorios y carriles de transporte público. Los colectivos vecinales consideran que la situación de las depuradoras es de «crisis global»

«Crisis global» en las depuradoras

En la asamblea, los directivos de los colectivos vecinales acordaron también retirar su «preocupación» por lo que consideran «una crisis global de las depuradoras». Costa precisó que, «si bien se agotan todas las alternativas a la vez, lo cierto es que en awaiting seguir siendo un problema». El presidente de la federación vecinal recordó que sus líneas plantan acciones de depuración necesarias, «lo que genera problemas de malos olores», y consideró que muchos se están desatendiendo «por el sistema de competencias, que permite que se pueda crecer por toda la isla y luego se tenga que intentar diseñar planes para mejorar esas plantas que deberían estar previstas por los promotores».

Otra de las principales reivindicaciones de las asociaciones de vecinos será exigir el cumplimiento de los ordenamientos municipales en materia de ruidos para mejorar la convivencia y el ambiente. «Se trata de una queja permanente, en la que no hace falta abundar mucho, ya que sale en todas las reuniones», recordó. «Por crisis temporales, hemos visto cómo los administraciones han sancionado a los establecimientos que no cumplen con los requisitos de ruidos a final de temporada, cuando deberían hacerlo de forma regular durante toda la temporada. Es una tontería de policía municipal. Costa, trasladando el mensaje de algunas asociaciones presentes en la reunión.

El colectivo vecinal reclamó también más infraestructuras y dotaciones para los barrios y centros de seguridad. «Un ejemplo es la reubicación de una comisaría de la Policía Nacional en Sant Antoni», señaló Costa, que valoró la reciente creación del Consejo Insular de Seguridad Ciudadana (del que forma parte un director de la Federación) y las mejoras en el control del tráfico de drogas, principalmente en el entorno de los institutos de secundaria y también las grandes operaciones practicadas este año.

Quejas por la política de subvenciones del Consell

«Podemos contar para presupuestar las actividades de todo el municipio»

Costa, que recordó que el año pasado presentaron por el mismo motivo y la comisión de Participación Ciudadana, Carmen Domínguez, se comprometió a solucionar.

El presidente de la Federación, Josep Costa, explicó que las asociaciones conciben el aumento de las ayudas económicas que recibirán para el año en curso. «No digo que debemos recibir el dinero a principios de año, pero por lo menos saber con cuánto

La Federación elaborará un documento con sus principales reivindicaciones para los partidos políticos de cara a las próximas elecciones

Otro de los acuerdos destacados de la asamblea anual celebrada ayer por las asociaciones de vecinos fue la de redactar un documento para plantearlo a los partidos políticos de cara a la redacción de un programa electoral para las elecciones locales y autonómicas del próximo mes de mayo.

El presidente de la Federación, Josep Costa, explicó que será la junta directiva la encargada de analizar este documento con los partidos políticos, se hará un informe y se dará a conocer a los ciudadanos con los próximos días.

Veinte asociaciones

La Federación agrupa a 20 entidades por ciento de los colectivos vecinales de la isla de Eivissa, desde los barrios, según sus representantes. A la asamblea de que acudieron lo estuvieron representados por los colectivos de Santa Eulària, Santa Gertrudis, Cala de Bossa, Jesús, y el Barrio de Sant Jordi, San Plàcer y San Mateo, San Mateo, Santa Eulària, San Mateo, Santa Gertrudis, Cala de Bossa, Jesús, y el Barrio de Sant Jordi, San Plàcer y San Mateo.

2. Marco de referencia formal

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

- ***ATP como entidad pública empresarial sujeta al derecho privado, derivada de la normativa específica que han desarrollado la mayoría de las Comunidades Autónomas. Recientemente, la Comunidad Autónoma de Murcia ha optado por esta formulación.***

- ***Con esta nueva fórmula se pretende la constitución de un organismo público regional, de carácter instrumental que asuma las competencias autonómicas en materia de transporte regular de viajeros.***

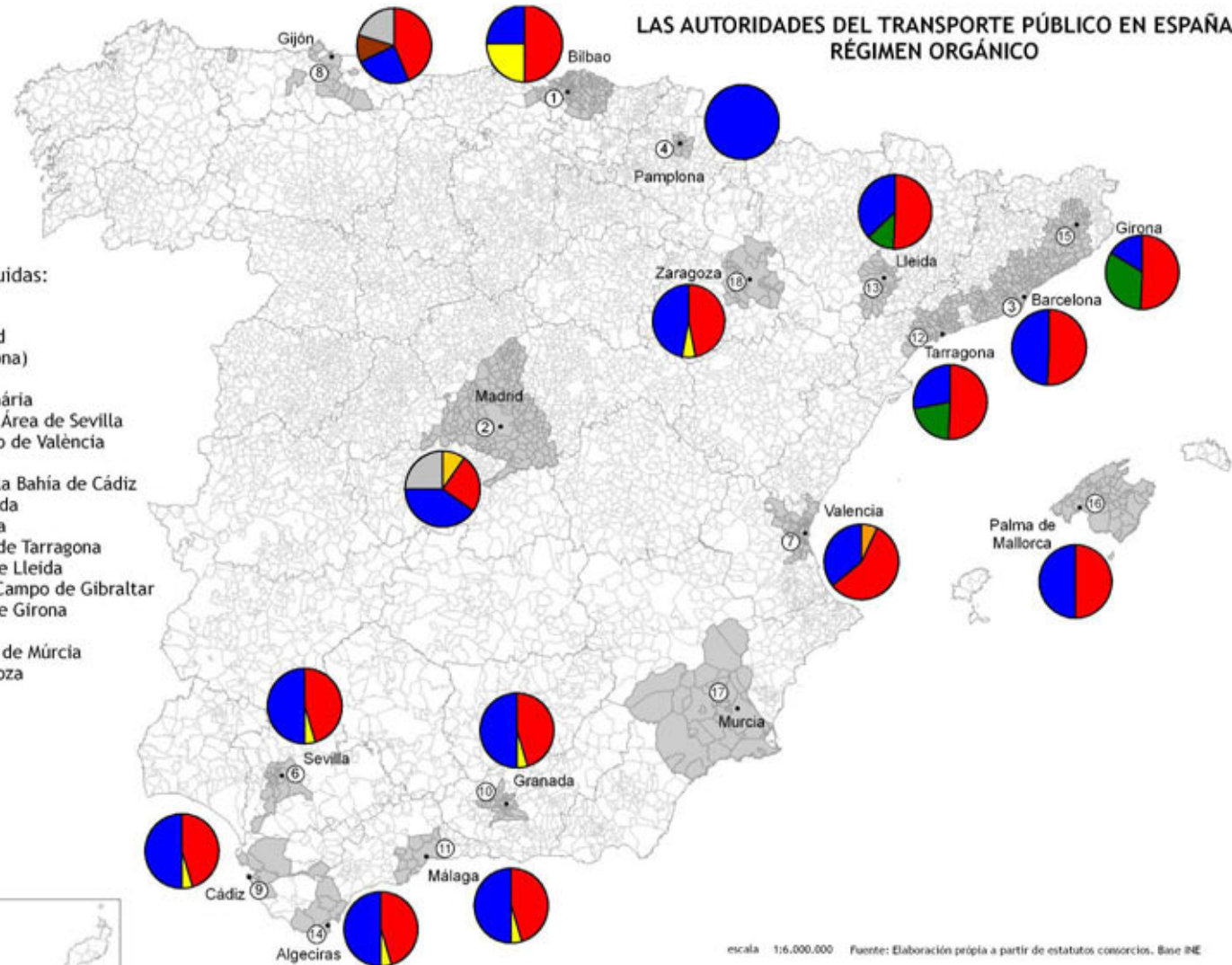
- ***La realización de estas actividades y servicios estarán sujetas a contraprestación económica rigiéndose en su gestión por el derecho privado, salvo en cuanto concierna al ejercicio de potestades públicas que estarán siempre sujetas al derecho público***

- ***El despliegue competencial de esta entidad institucional desvelará las posibilidades reales de incluir las competencias de titularidad municipal en el ámbito competencial de la nueva entidad autonómica.***

LAS AUTORIDADES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN ESPAÑA RÉGIMEN ORGÁNICO

Autoridades del Transporte Público constituidas:

- ① Consorcio de Transportes de Bizkaia
- ② Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- ③ Autoritat del Transport Metropolità (Barcelona)
- ④ Mancomunidad de la Comarca de Pamplona
- ⑤ Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria
- ⑥ Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla
- ⑦ Entidad Pública de Transporte Metropolitano de València
- ⑧ Consorcio de Transportes de Asturias
- ⑨ Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz
- ⑩ Consorcio de Transportes del Área de Granada
- ⑪ Consorcio de Transportes del Área de Málaga
- ⑫ Consorcio del Transporte Público del Camp de Tarragona
- ⑬ Consorcio del Transporte Público del Área de Lleida
- ⑭ Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar
- ⑮ Consorcio del Transporte Público del Área de Girona
- ⑯ Consorcio de Transportes de Mallorca
- ⑰ Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia
- ⑱ Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza



escala 1:6.000.000 Fuente: Elaboración propia a partir de estatutos consorcios. Base INE

% toma de decisiones en Consejos de Administración

- Administración Municipal
- Administración Comarcal/ Mancomunidad
- Administración Provincial / Cabildos

- Administración Autonómica
- Administración General del Estado
- Operadores Privados de Transporte Público
- Agentes Socioeconómicos



3. Marco de referencia funcional

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

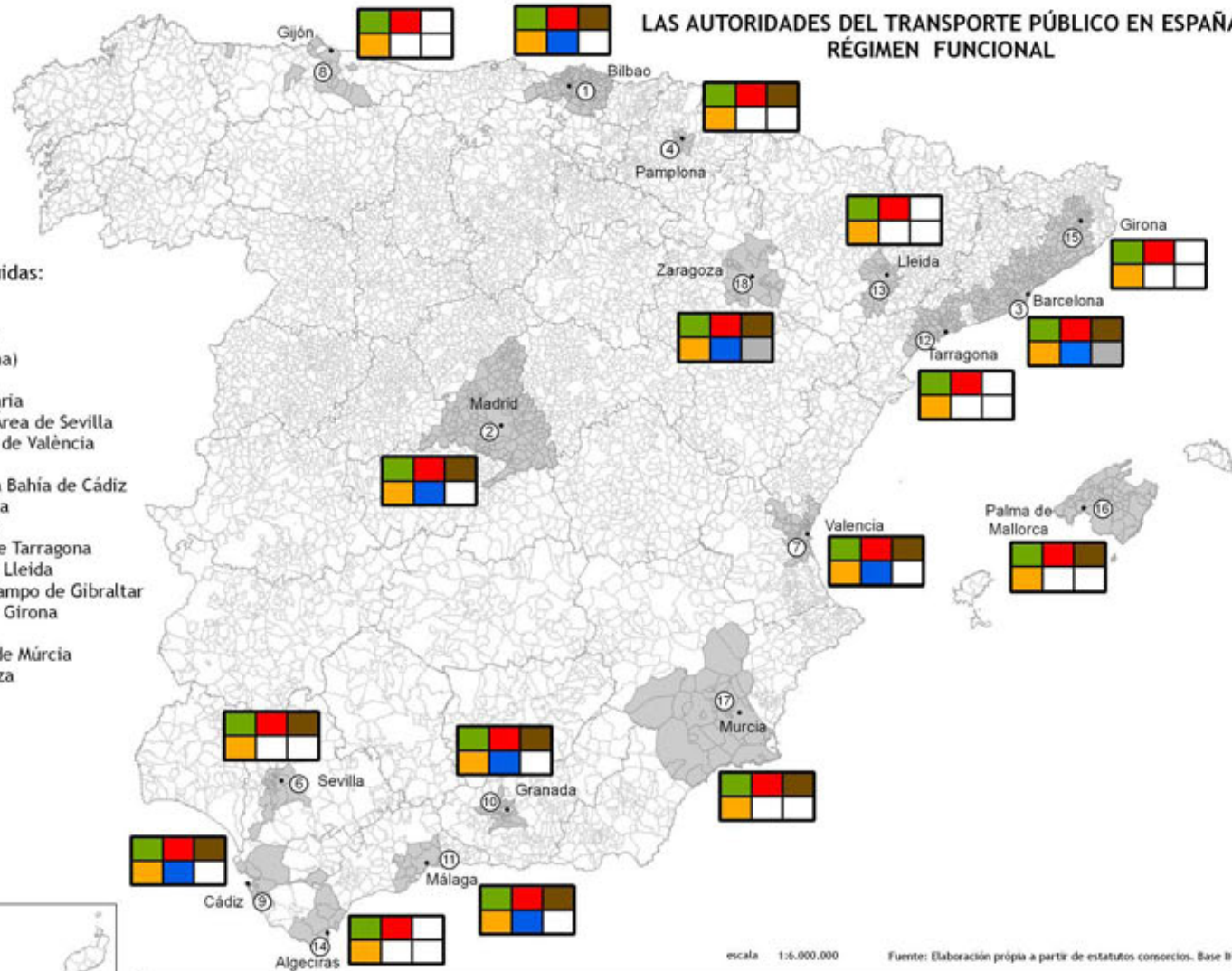
- ***Sin duda el respectivo momento histórico-político en el que se produce la constitución de la respectiva ATP ilustra y determina las funciones que se encomiendan a la misma***

- ***Con carácter general, las denominadas ATP delimitan en sus estatutos los siguientes ámbitos funcionales:***
 - ***Planificación funcional de infraestructuras, equipamientos y servicios de transporte público***
 - ***Programación y concertación económico-financiera de las infraestructuras, equipamientos y servicios de transporte público***
 - ***Ordenación funcional e integración tarifaria de los servicios de transporte público***
 - ***Construcción de infraestructuras y equipamientos de soporte al transporte público***
 - ***Prestación de servicios de transporte público y promoción del uso***
 - ***Evaluación y seguimiento de las políticas de movilidad urbana***

LAS AUTORIDADES DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN ESPAÑA RÉGIMEN FUNCIONAL

Autoridades del Transporte Público constituidas:

- ① Consorcio de Transportes de Bizkaia
- ② Consorcio Regional de Transportes de Madrid
- ③ Autoritat del Transport Metropolità (Barcelona)
- ④ Mancomunidad de la Comarca de Pamplona
- ⑤ Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria
- ⑥ Consorcio de Transportes Metropolitanos del Área de Sevilla
- ⑦ Entidad Pública de Transporte Metropolitano de València
- ⑧ Consorcio de Transportes de Asturias
- ⑨ Consorcio Metropolitano de Transportes de la Bahía de Cádiz
- ⑩ Consorcio de Transportes del Área de Granada
- ⑪ Consorcio de Transportes del Área de Málaga
- ⑫ Consorcio del Transporte Público del Camp de Tarragona
- ⑬ Consorcio del Transporte Público del Área de Lleida
- ⑭ Consorcio de Transporte Metropolitano del Campo de Gibraltar
- ⑮ Consorcio del Transporte Público del Área de Girona
- ⑯ Consorcio de Transportes de Mallorca
- ⑰ Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia
- ⑱ Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza



escala 1:6.000.000

Fuente: Elaboración propia a partir de estatutos consorcios. Base IBE

Funciones asignadas a las ATP en sus estatutos

	Planificación Territorial de infraestructura y servicios		Construcción de infraestructuras y equipamientos de TP
	Programación y concentración económico-financiera		Prestación de servicios de Transporte Público
	Ordenación funcional y tarifaria de servicios de TP		Evaluación y seguimiento de las políticas de movilidad local



4. Marco de referencia normativo

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en Cataluña

- ***En Cataluña, las denominadas ATP se denominan “Autoritats Territorials de la Mobilitat” (ATM) y tienen su fundamento legal en la innovadora Llei 9/2003 de la Mobilitat***
- ***Esta ley, aprovada por unanimidad por el Parlament de Catalunya institucionaliza, por primera vez, la configuración jurídica que han de tener las Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM) determinando la fórmula del consorcio interadministrativo***
- ***Se pretende el desarrollo de una estructuración paritaria de los mismos entre la admon. local y la Generalitat de Catalunya orientadas a la elaboración y gestión de los Planes Directores de Movilidad (PDM) para ser desarrollados en los diferentes ámbitos territoriales determinados.***
- ***Se supera, así, el concepto de transporte como fenómeno fundamentador de las denominadas ATP para pasar a aglutinar bajo el concepto de movilidad las diferentes autoridades competentes y comprometidas financieramente en la planificación y la gestión tanto de las infraestructuras como de los servicios de transporte.***

4. Marco de referencia normativo

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en Cataluña

- ***El Decret 362/ 2006 del DPTOP de la Generalitat de Catalunya formulo, definitivamente, las Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM). Para desarrollar los objetivos estratégicos de las DNM, se establecen 28 directrices que han de orientar los instrumentos de planificación y las actuaciones de las administraciones públicas en materia de movilidad***

- ***La Directriz núm. 28 establece que se habrá de “ Promover la participación pública y la gestión integrada de la movilidad en el territorio, implantando las “Autoritats Territorials de la Mobilitat” como órganos gestores de la movilidad local y supramunicipal”***

- ***El desarrollo territorializado de las DNM, según la propia Ley catalana de la movilidad se ha de vehicular a través de los Planes Directores de la Movilidad (PDM)***

- ***El ámbito territorial de los distintos PDM , según establecen las DNM son los que se determinen para las diferentes vegueries de Catalunya.***

Ambits territorials per a la planificació de la mobilitat



4. Marco de referencia normativo

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en Cataluña

- ***Estos consorcios interadministrativos se han de sujetar a lo que se dispone en la Ley 13/1989 de organización, procedimiento y régimen jurídico de la Administració de la Generalitat de Catalunya***

- ***La composición y el régimen jurídico, orgánico y funcional de les ATM se han de determinar por reglamento, que ha de procurar una representación paritaria entre la Generalitat i el resto de administraciones interesadas.***

- ***Se pueden incorporar a las ATM las administraciones con competencias en materia de movilidad y las administraciones comprometidas financieramente en infraestructuras y servicios de movilidad en el ámbito territorial correspondiente***

- ***Las Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM) se han de constituir en los ámbitos territoriales coincidentes con los planes directores de movilidad***

4. Marco de referencia normativo

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en Cataluña

L'article 20 de la Llei 9/2003 de la mobilitat estableix que les ATM haura de tenir les funcions següents:

- a) L'elaboració, la tramitació i l'avaluació dels plans directors de mobilitat.***
- b) L'emissió d'informes respecte dels plans de mobilitat urbana, dels plans de serveis i dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada.***
- c) L'aplicació i el finançament de mesures per a l'ús racional del vehicle privat.***
- d) L'elaboració i el finançament de propostes per a l'ús racional de les vies i de l'espai públic, en aspectes com l'aparcament, les àrees de vianants o la implantació de carrils reservats per al transport públic o les bicicletes.***
- e) El foment de la cultura de la mobilitat sostenible entre els ciutadans.***
- f) L'elaboració de propostes de millorament de la seguretat en el transport.***

Tanmateix, corresponen a les ATM, segons l'apartat 6 del mateix article 20 de la Llei de la Mobilitat, les funcions que les administracions constituents acordin de la manera que es determini per reglament amb relació a les matèries següents:

- a) La planificació i els serveis de transport públic i col·lectiu amb origen i destinació en llur àmbit territorial i també del transport de mercaderies.***
- b) La política de tarifes dels serveis de transport públic adherits.***

Àmbits territorials para la planificació de la mobilitat determinats en las Directrius Nacionals de la Mobilitat (Decreto 362/2006).

Àmbits territorials dels diferents Plans Directors de Mobilitat (PDM)	Àmbit territorial (comarques)	Àmbit territorial dels actuals consorcis (ATM)	Administracions consorciades a les ATM actuals			
			Primer nivell	Segon nivell	Tercer nivell	
Regió Metropolitana de Barcelona	Alt Penedès	Alt Penedès		AMTU		Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
	Baix Llobregat	Baix Llobregat		AMTU	EMT	
	Barcelonès	Barcelonès	Ajuntament de Barcelona	EMT		
	Garraf	Garraf		AMTU		
	Maresme	Maresme		AMTU	EMT	
	Vallès Occidental	Vallès Occidental		AMTU	EMT	
	Vallès Oriental	Vallès Oriental		AMTU		
Camp de Tarragona	Alt Camp	Alt Camp	Ajuntament de Valls	Consell Comarcal de l' Alt Camp		Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
	Baix Camp	Baix Camp	Ajuntament de Reus i Cambrils	Consell Comarcal del Baix Camp		
	Baix Penedès					
	Conca de Barberà					
	Priorat					
	Tarragonès	Tarragonès	Aj. de Tarragona, Salou i Vila-seca	Consell Comarcal del Tarragonès		
Àmbit Comarques Centrals	Anoia					Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
	Bages	Bages	Ajuntament de Manresa	Consell Comarcal del Bages		
	Berguedà					
	Osona					
	Solsonès					
Àrea de Lleida	Garrigues					Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
	Noguera					
	Pla d'Urgell					
	Segarra					
	Segrià	Segrià	Ajuntament de Lleida	Consell Comarcal del Segrià		
	Urgell					
Comarques Gironines	Alt Empordà					Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
	Baix Empordà					
	Garrotxa					
	Gironès	Gironès	Ajuntament de Girona i Salt	Consell Comarcal del Gironès		
	Pla de l'Estany	Pla de l'Estany		Consell Comarcal del Pla de l'Estany		
	Ripollès					
	Selva	Selva		Consell Comarcal de la Selva		
Terres de l' Ebre	Baix Ebre					Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
	Montsià					
	Ribera d'Ebre					
	Terra Alta					
Àmbit Alt Pirineu i Aran	Alta Ribagorça					Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya
	Alt Urgell					
	Cerdanya					
	Pallars Jussà					
	Pallars Sobirà					
	Val d'Aran					

5. Tendencias

de las Autoridades del Transporte Público (ATP) en España

Formalmente:

- ***Antes del 2000, de la gestión a la gobernación (gobernar contratos)***
- ***A partir del 2000, de la gobernación a la gestión (gestionar contratos)***

Materialmente:

- ***de la planificación territorial a la planificación funcional***
- ***de la integración tarifaria a la integración funcional de servicios***
- ***del transporte público a la movilidad de personas y mercancías***

En definitiva,

- ***de la coordinación interadministrativa a la delegación competencial***
- ***las “potestad” a la “autoridad”***

Muchas gracias

Paco Medina

Coordinación técnica de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) del Camp de Tarragona

Director Consultor de Gabinet GAUDI, SL

pmedina@gabinetgaudi.com

www.gabinetgaudi.com

977 75 12 72

G.a.u.d.i.