

El déficit tarifario del transporte público: génesis y soluciones



Joaquín Juan-Dalac Fernández

Socio Director
Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

thinkandmove.net

Indice

1 Concepto y medición del déficit

2 Causas y factores generadores de déficit

3 Banco de soluciones

4 Impacto esperado

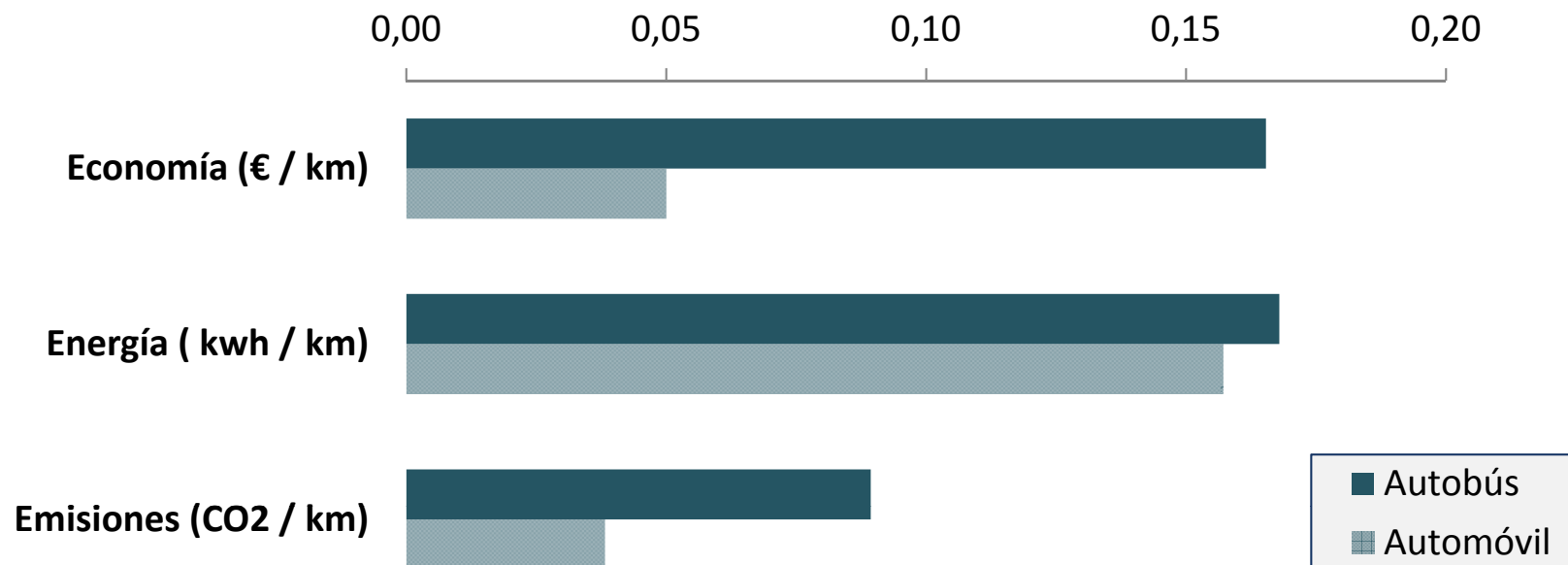
El diseño de un sistema de TPU depende de su concepción y finalidad

- Instrumento de políticas sociales básicas → Tarifa y oferta extensas
- Instrumento de políticas de sostenibilidad y desarrollo → Tarifa y oferta selectivas

Indicadores de operación por viajero – km (ocupación 100%)

Fuente:

Elaboración propia a partir datos fabricantes

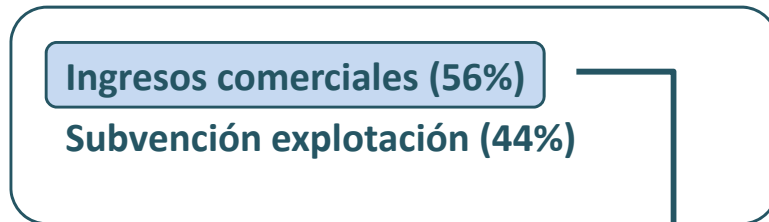


Concepto y medición del déficit

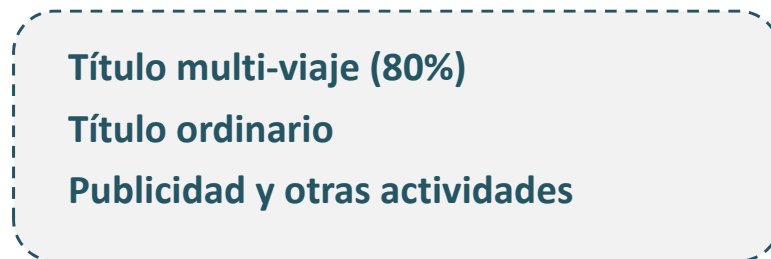
El déficit nace por un equilibrio inestable entre

- El coste total de operación y sostenimiento de la oferta
- Los recursos económicos que es capaz de generar esa oferta

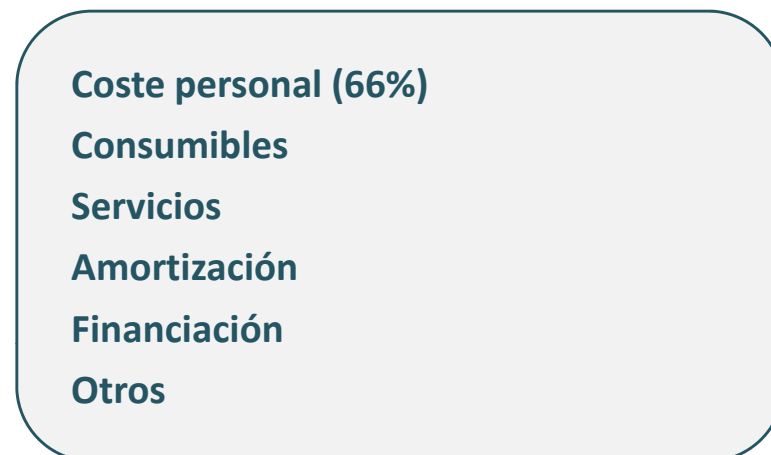
Ingresos



Ingresos comerciales



Gastos



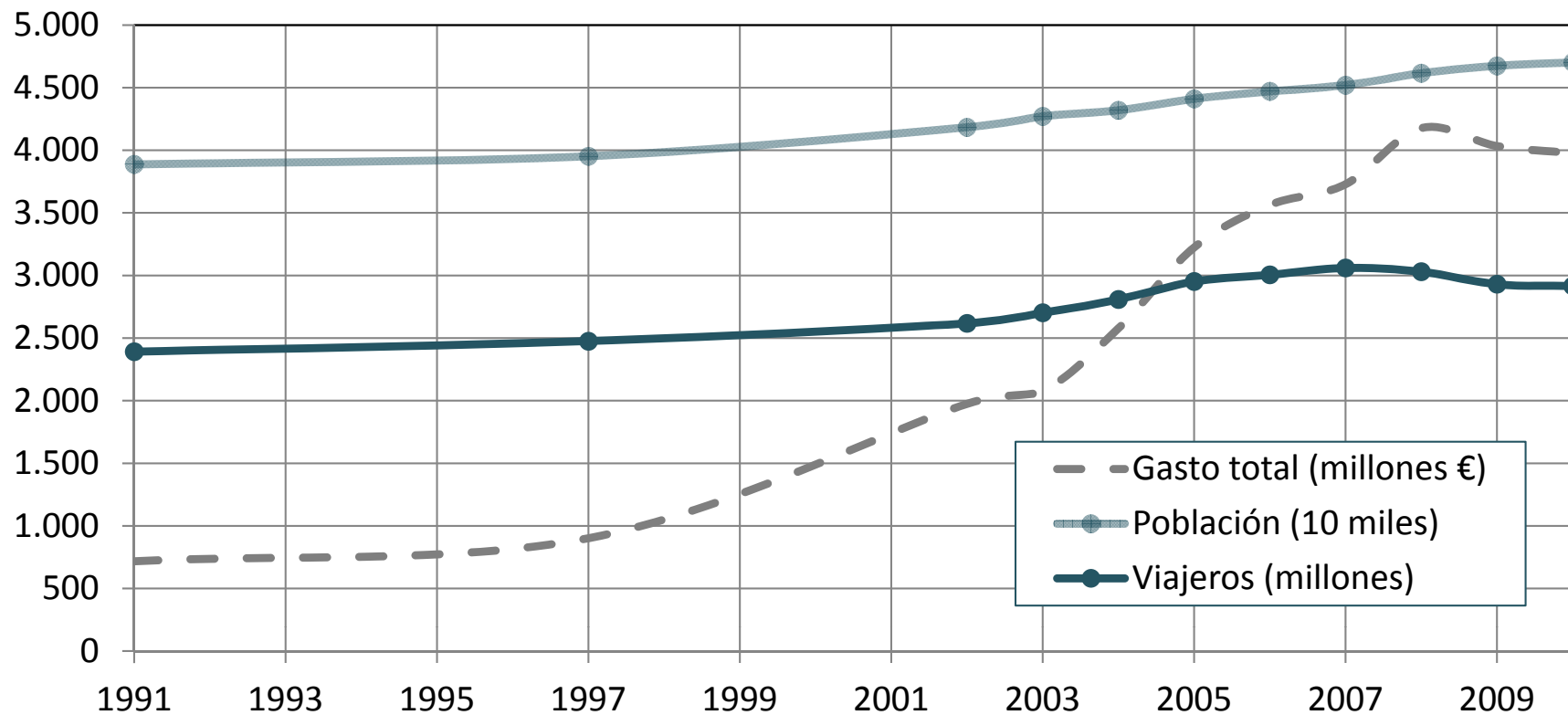
La evolución del gasto,

¿ha ido en consonancia con el crecimiento de la población y la demanda?

Evolución indicadores de oferta y demanda

Fuente:

Elaboración propia a partir datos INE y Mº Fomento



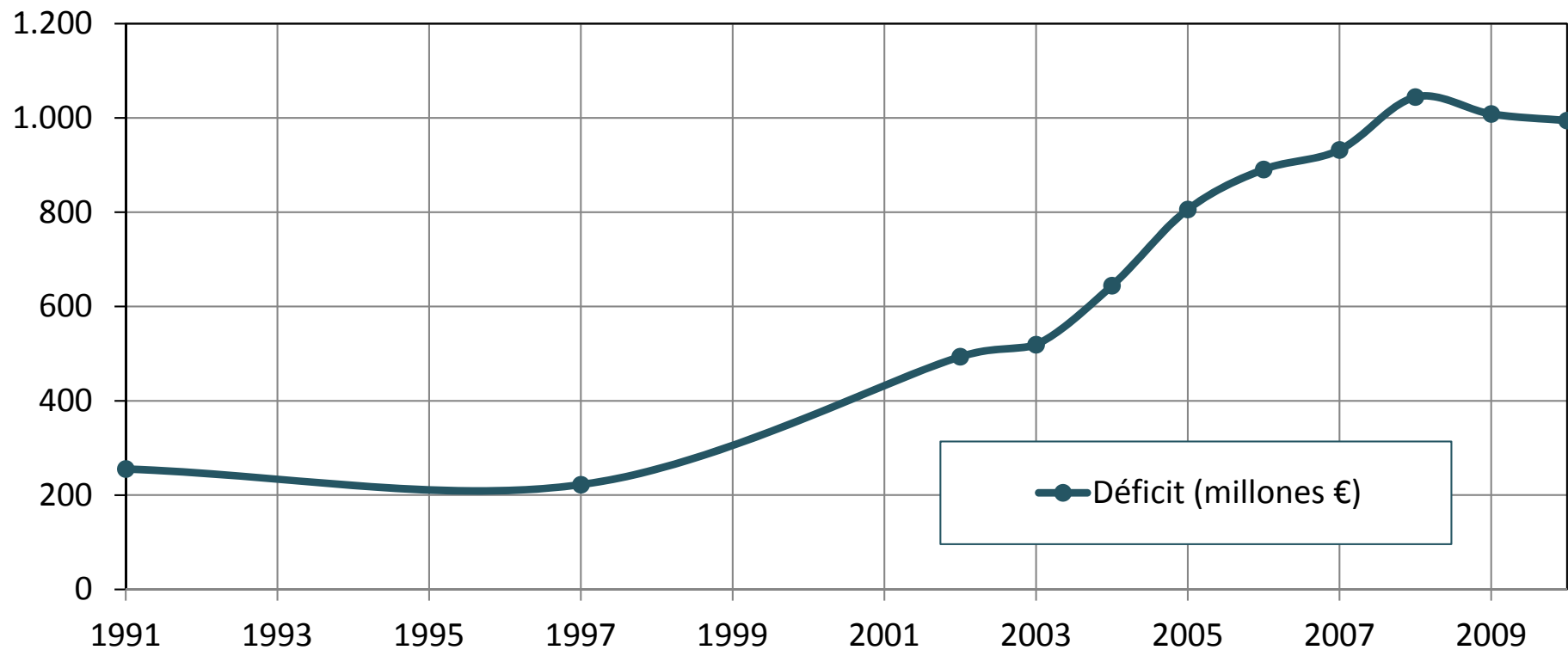
Concepto y medición del déficit

**El déficit acumulado, sufragado vía fondos públicos,
supera 10.000 M € desde 1991**

Evolución del déficit

Fuente:

Elaboración propia a partir datos INE y Mº Fomento



a

Estructura del sistema general de movilidad urbana

Política de movilidad urbana

Planificación sectorial
Planes no realistas
Planes no integrados en
resto políticas urbanas



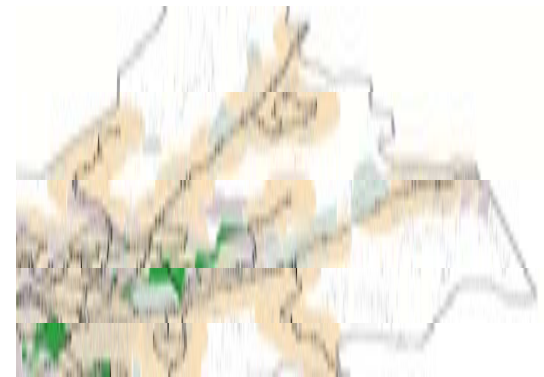
Política de transporte público

Oferta modos ferroviarios
Redes superpuestas



Política de servicio de autobús

Precio no optimiza ingresos
Cobertura vs Logística viajero



b

Estructura del operador

Gestión directa

Medios municipales
Empresas públicas
Subcontratación parcial de actividades



Modernización de la flota

Tamaño plantilla de personal
Instalaciones infra-aprovechadas
Amortización renovación de flota

Gestión indirecta

Concesiones interurbanas
Concesiones urbanas
Empresas privadas



Eficiencia económica

Herencia activos públicos
Contratos bajo riesgo de operación
Contratos bajos incentivos
Contratos altas penalizaciones

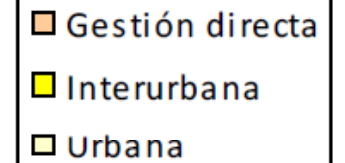
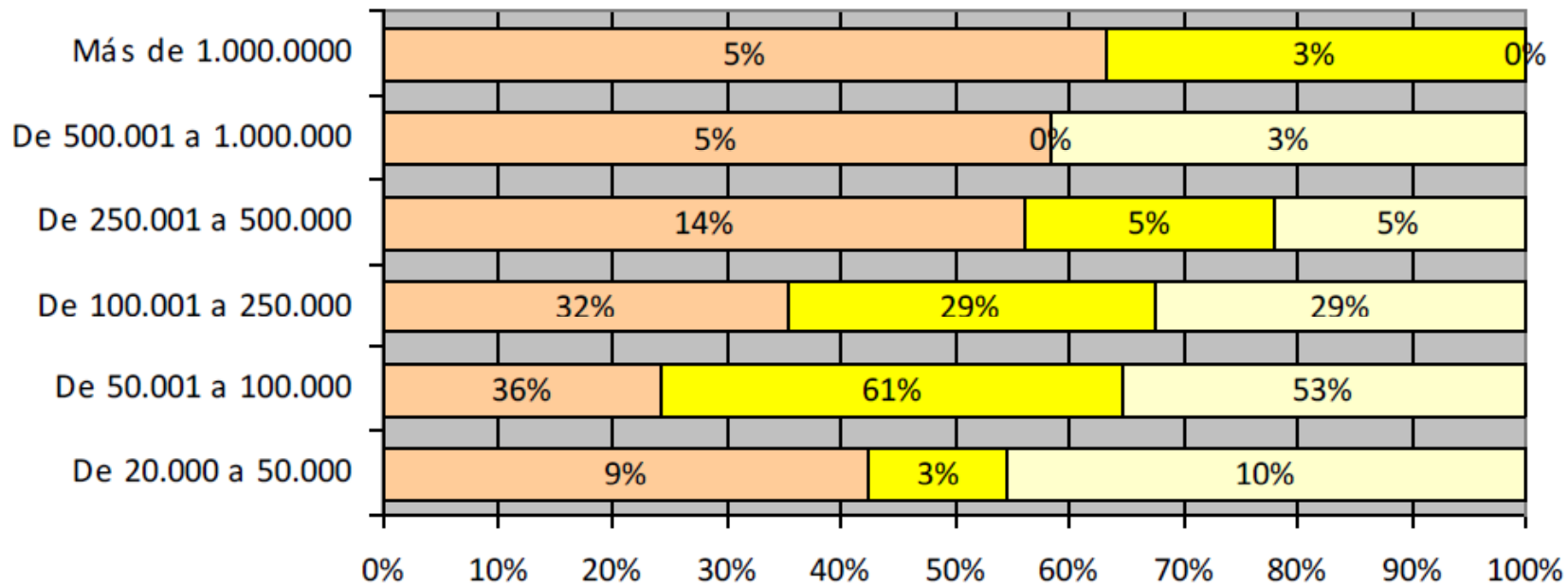
b

Estructura del operador

Tipo de gestión según tamaño del municipio

Fuente:

Estudio TCU Autobús, ATUC, 2010



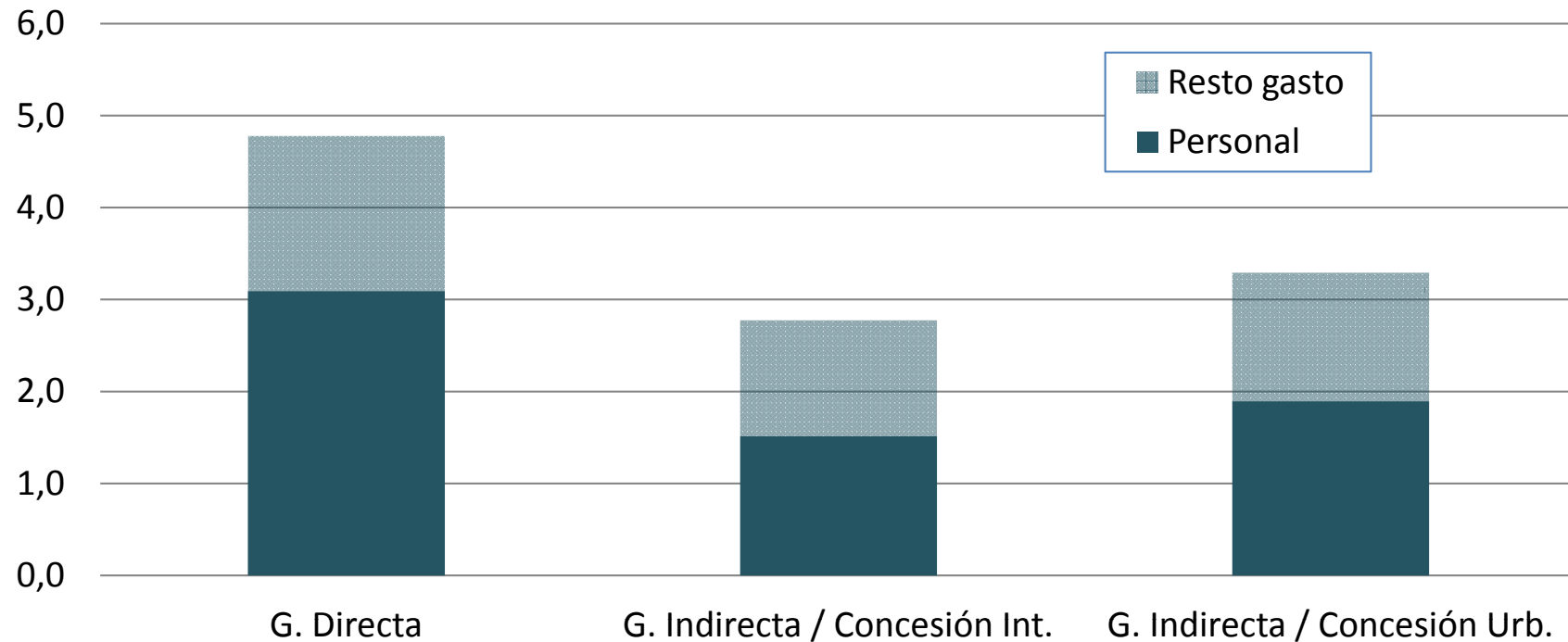
b

Estructura del operador

Comparación coste unitario de producción (€ / veh - km)

Fuente:

Estudio TCU Autobús, ATUC, 2010

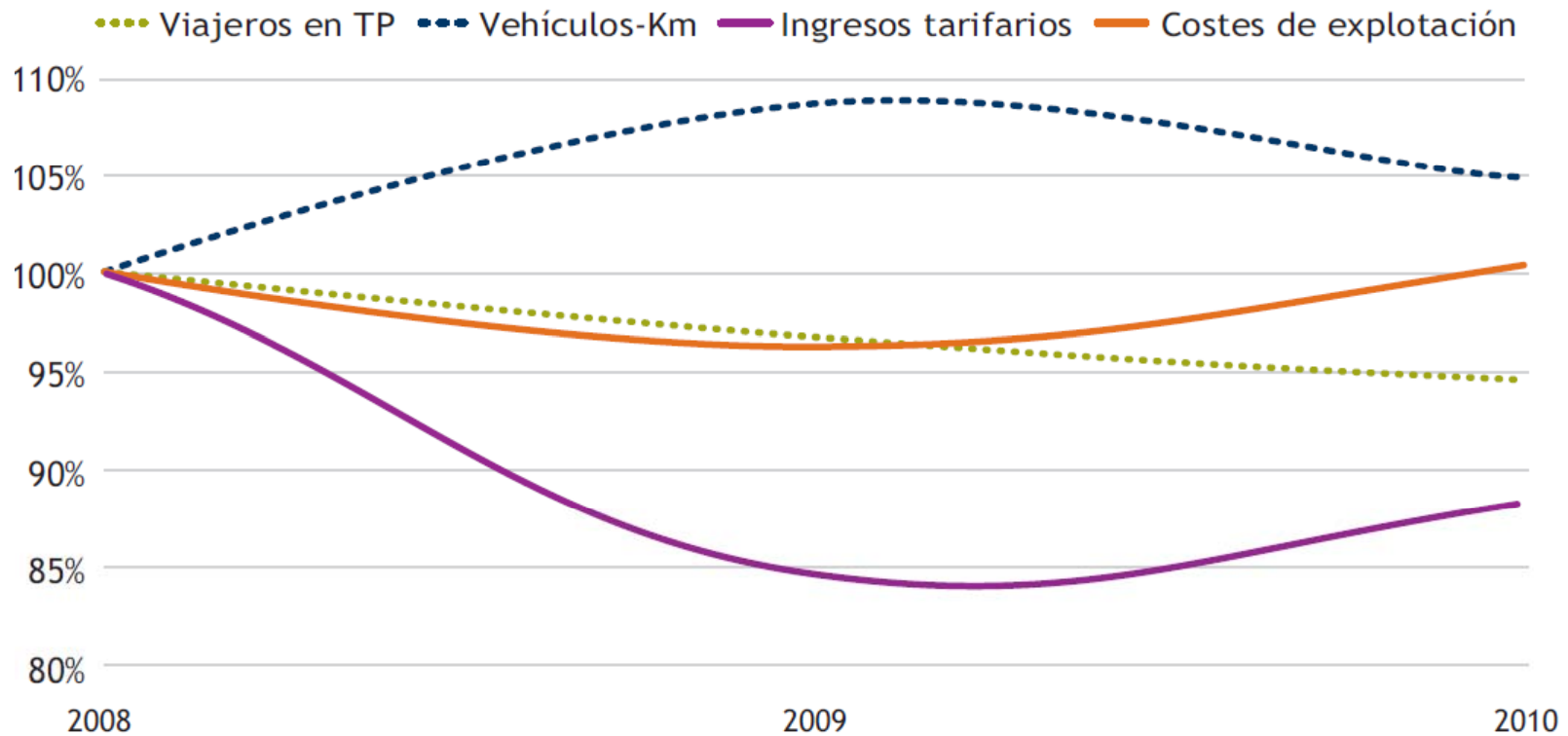


C

Evolución observada

Evolución de indicadores de acción, presión y respuesta (base 100 = 1998)

Fuente:

Informe OMM, M^o M Ambiente, 2010

ciudades responsables en un entorno complejo y difícil

justas, desde la perspectiva **social**
valientes, desde la perspectiva de **gobernanza local**
viables, desde la perspectiva **técnica y ambiental**
eficaces, desde la perspectiva **económica**

área 1

visión integral del transporte colectivo

área 2

visión orientada a cliente

área 3

visión global de medios y resultados

área 1

visión integral del transporte colectivo

Objetivos

Lograr el funcionamiento integrado y continuo de los modos de transporte colectivo

Optimizar el mapa de la red urbana de transporte en autobús

Mancomunar servicios entre municipios

Racionalizar la oferta de todos los modos de transporte colectivo

área 2

visión orientada a cliente

Objetivos

Acoplar de forma cierta la oferta a las necesidades de movilidad

Creación de servicios premium

Incorporar servicios de movilidad alternativa en los títulos de transporte

Orientar el diseño hacia prestaciones de automóvil, no de tranvía

área 3

visión global de medios y resultados

Objetivos

Alcanzar una relación
proporcionada entre el coste y
los recursos generados

Acomodar tarifas a costes con
bonificaciones por situación social

Gestionar mediante empresas privadas
servicios menos eficientes

CPP para servicios de interés comercial
y económico

Revisar contratos para limitar pago por
km y las penalizaciones

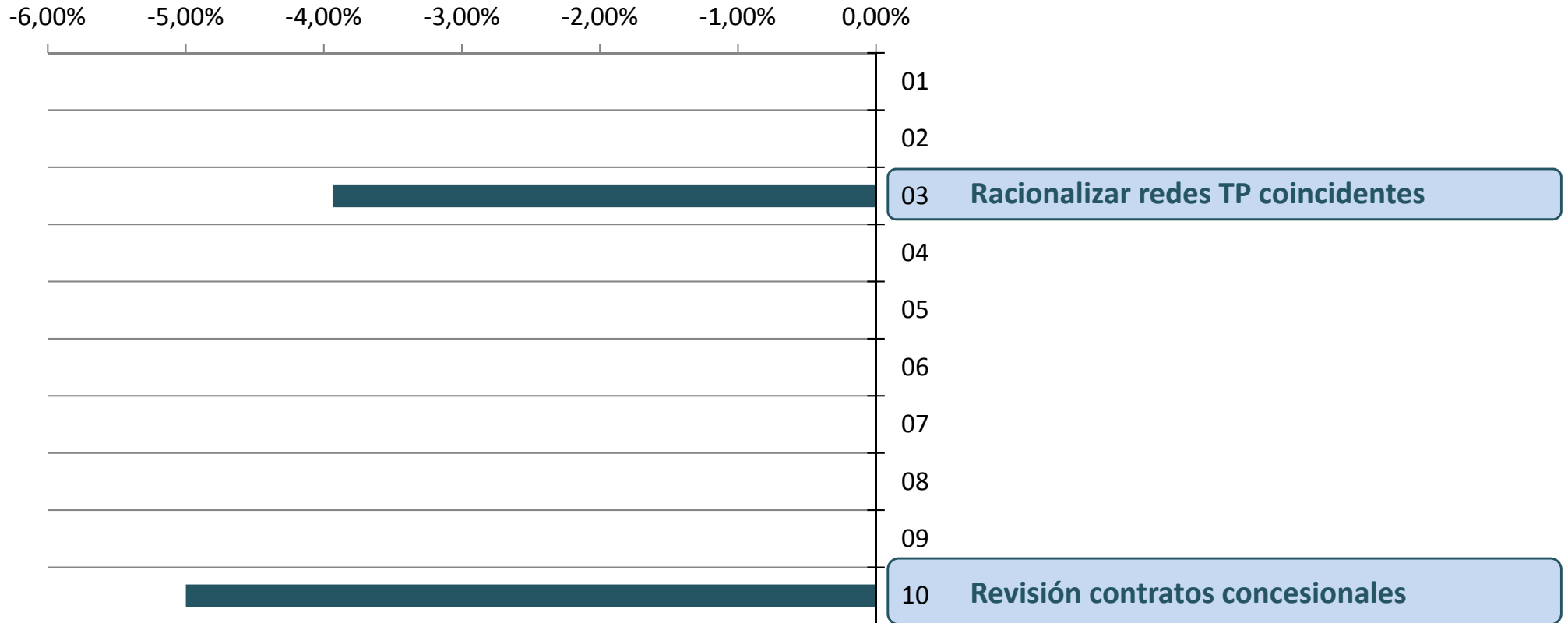
campo de aplicación de las soluciones (simulación ámbito AMTU)

Área 1	01			
	02			
	03			
Área 2	04			
	05			
	06			
Área 3	07			
	08			
	09			
	10			
		< 50.000	50.000 – 100.000	100.000 – 250.000

4

Impacto esperado

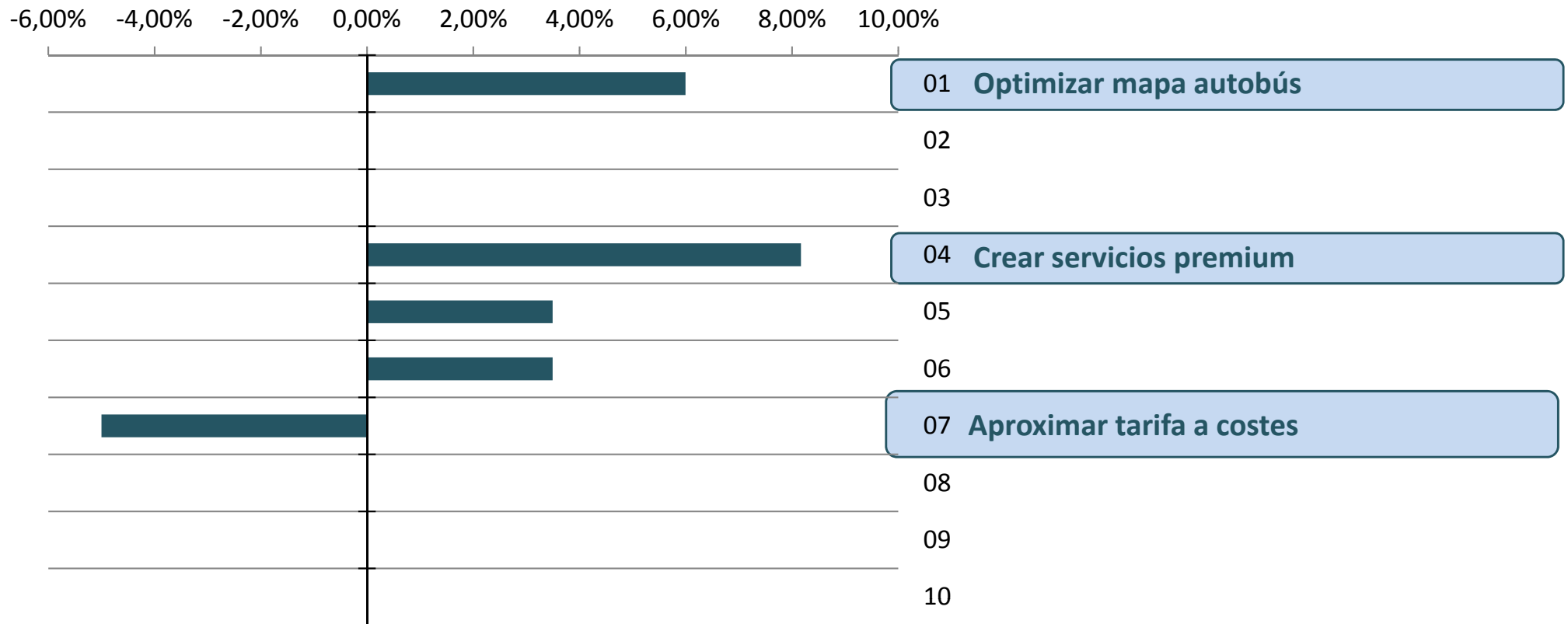
impacto sobre la producción (vehículos – km comerciales / año)



4

Impacto esperado

impacto sobre la demanda (viajeros / año)



4

Impacto esperado

impacto sobre el déficit (€ / año)

