

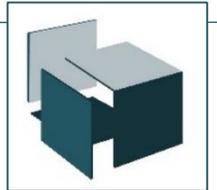
**Universidade da Coruña**

Aula del Tranvía

09 Marzo 2016

## Estrategias para la racionalización del transporte público urbano

---



**Think & Move**

Joaquín Juan-Dalac Fernández

Socio Director

## Políticas de movilidad urbana impulsadas desde 2004



- ▶ Planes de ordenación del territorio y la ciudad
- ▶ Planes de movilidad urbana sostenible
- ▶ Programas de ayuda al despliegue de vehículos ecoeficientes

## Medidas de eficacia Baja / Variable



- ▶ Control de accesos, efectos de borde
- ▶ Ejes ciclistas, una red fragmentada
- ▶ Tranvías, fuera de escala
- ▶ Intermodalidad física pero no operativa
- ▶ Prioridad circulación autobuses, asignatura pendiente
- ▶ Carga y descarga, medidas insuficientes

## Medidas de eficacia Alta

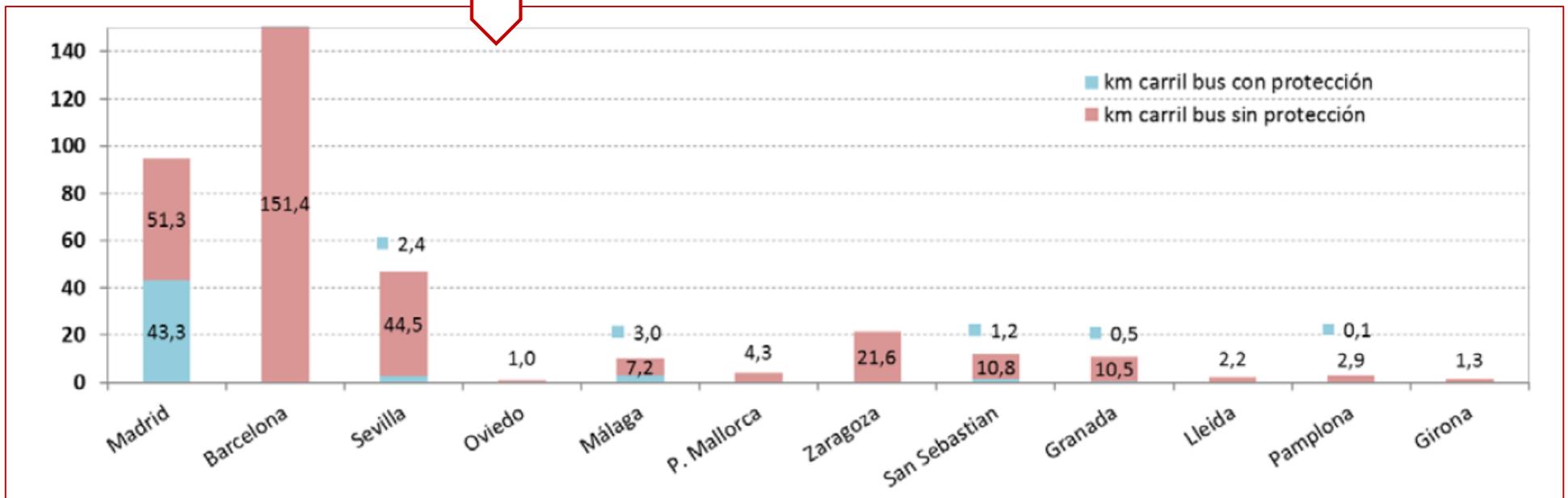


- ▶ Billete combinado
- ▶ Integración tarifaria
- ▶ Aparcamientos Park & Ride
- ▶ Sistemas urbanos de elevación
- ▶ Bicicleta pública
- ▶ Calles de coexistencia

## 1

## El transporte público en el contexto de las políticas de movilidad

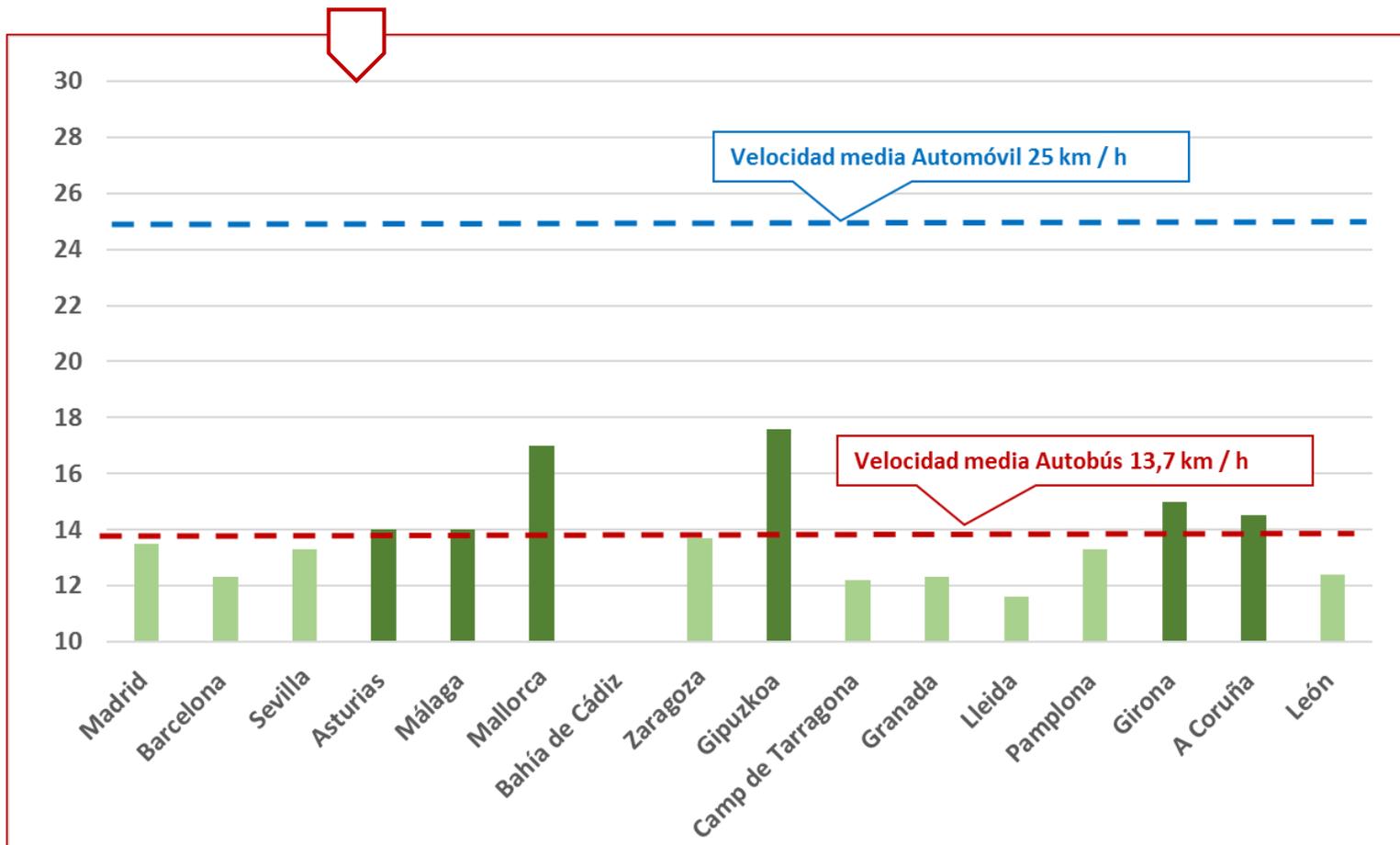
## Extensión del carril bus (km)



## 1

## El transporte público en el contexto de las políticas de movilidad

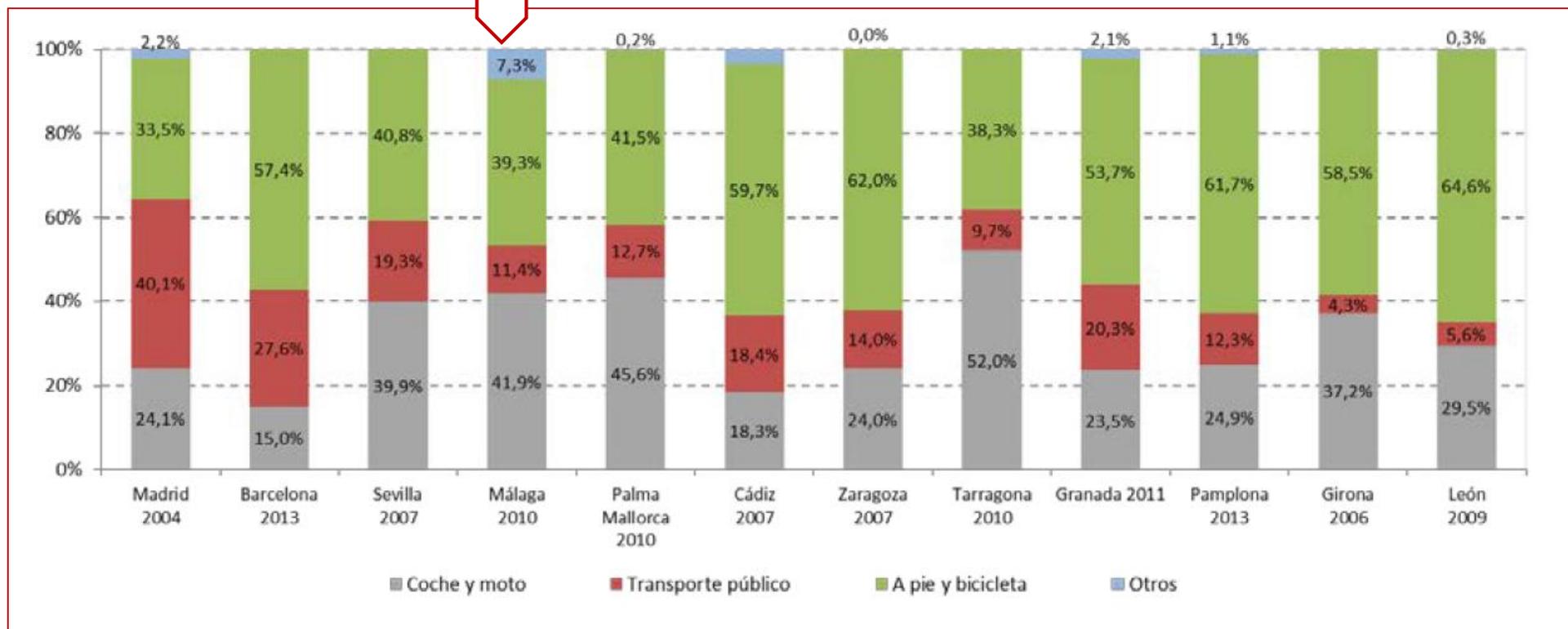
## Efectos en la velocidad comercial del autobús urbano (km/h)



## 1

## El transporte público en el contexto de las políticas de movilidad

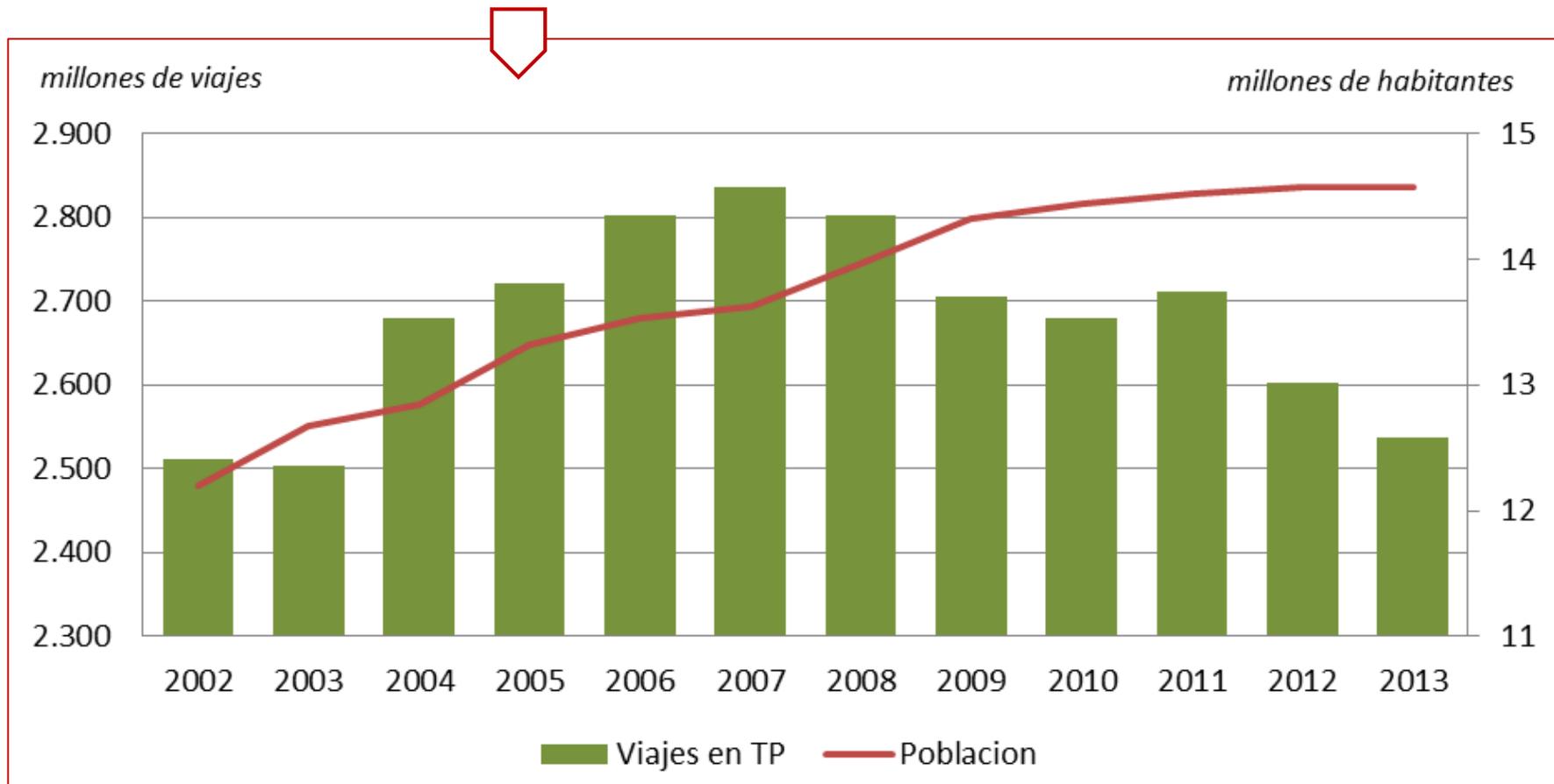
## Efectos en el reparto modal de la movilidad urbana (%)



## 1

## El transporte público en el contexto de las políticas de movilidad

## Efectos en la demanda de transporte público metropolitano



# 1 El transporte público en el contexto de las políticas de movilidad

## Ejes Política UE Movilidad Urbana

### 1 Co-mobility

Recuperar una visión global de la movilidad

### 2 Innovación

Relevancia de la colaboración público-privada

### 3 Aprendizaje acelerado

Cooperación entre ciudades

## Objetivos transversales UE

- ▶ Descarbonización de la economía y el transporte en particular
- ▶ Mejora de la calidad del aire
- ▶ Aumento de la seguridad vial

## Nuevo paradigma de la movilidad urbana 2020



### Contexto dinámico

- ▶ Crisis y modificación del modelo económico, esperando una moderada recuperación del empleo
- ▶ Evolución de la estructura demográfica (invierno demográfico)
- ▶ Tratamiento de los Centros Históricos
- ▶ Recuperación del espacio público
- ▶ Nuevos hábitos laborales y estilos de vida, revisión de horarios adaptados a las familias
- ▶ Nuevas modalidades de transporte basados sobre medios compartidos
- ▶ Las NNTT generadoras de nuevas demandas y determinantes en la elección modal
- ▶ Mayor racionalidad y eficiencia de los recursos públicos (limitados)

## 2

# El transporte público y su racionalidad económica

### Déficit sistémico



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 (58%)  
Subvención pública (42%)

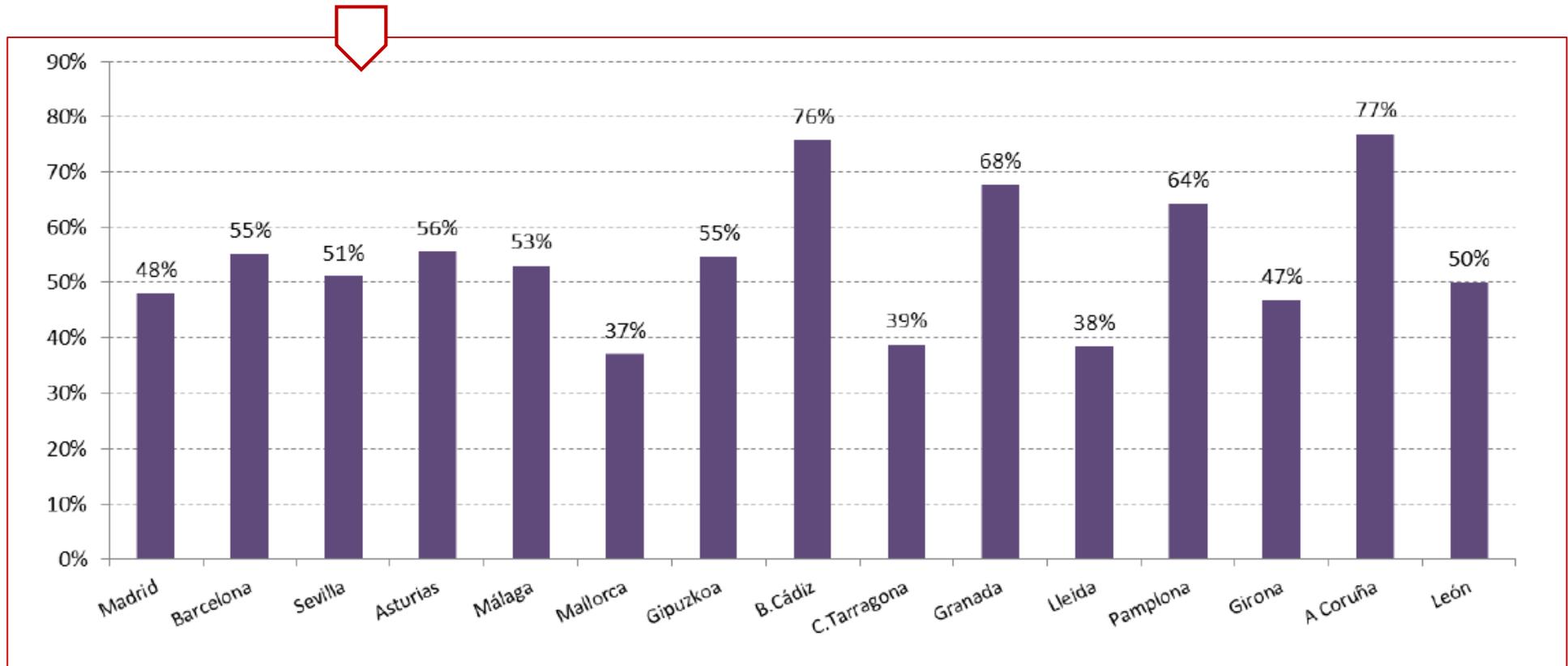
### Ingresos comerciales

Título multi-viaje (80%)  
Título ordinario  
Publicidad y otras actividades

### Gastos

Coste personal (66%)  
Consumibles  
Servicios  
Amortización  
Financiación  
Otros

### Cobertura de los costes de explotación del transporte en autobús urbano

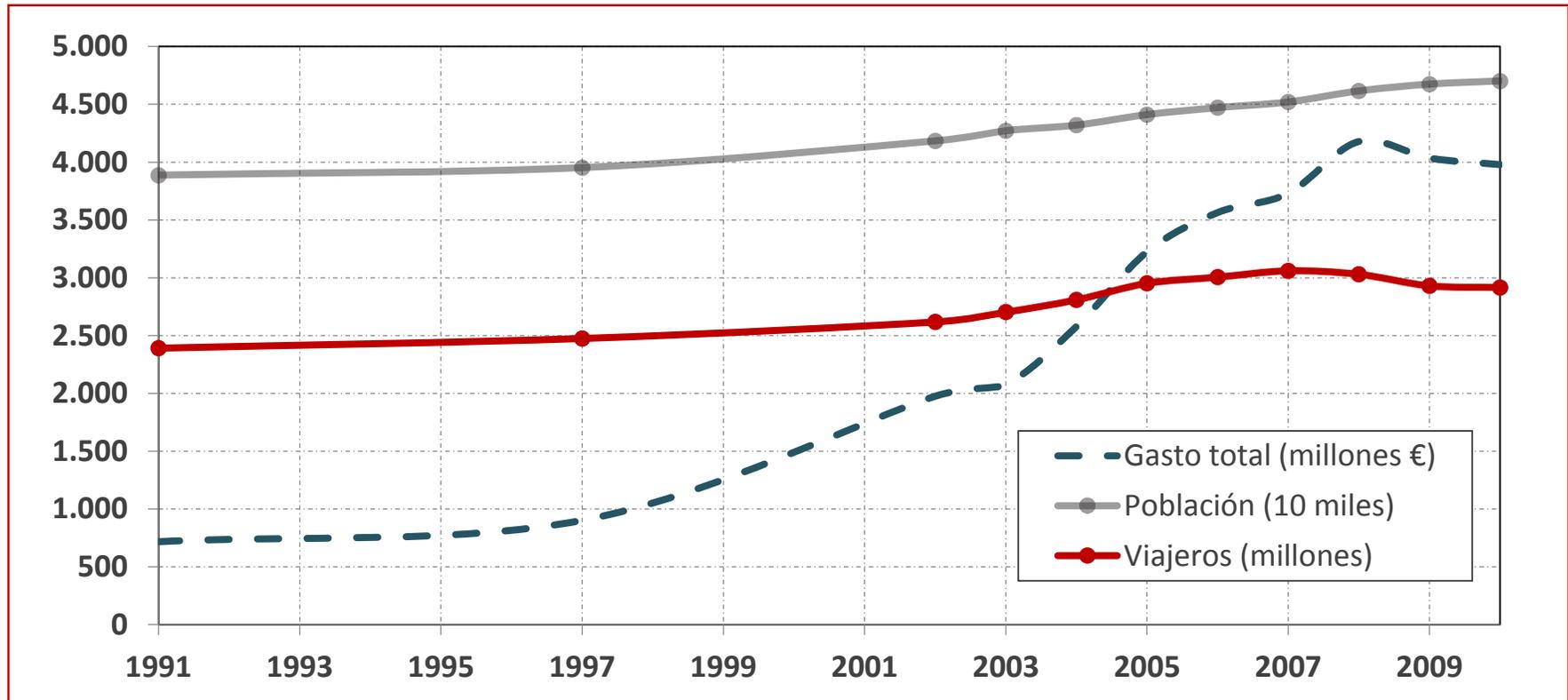


## 2

## El transporte público y su racionalidad económica

## El gasto

Evolución de la oferta y demanda de transporte público urbano en España

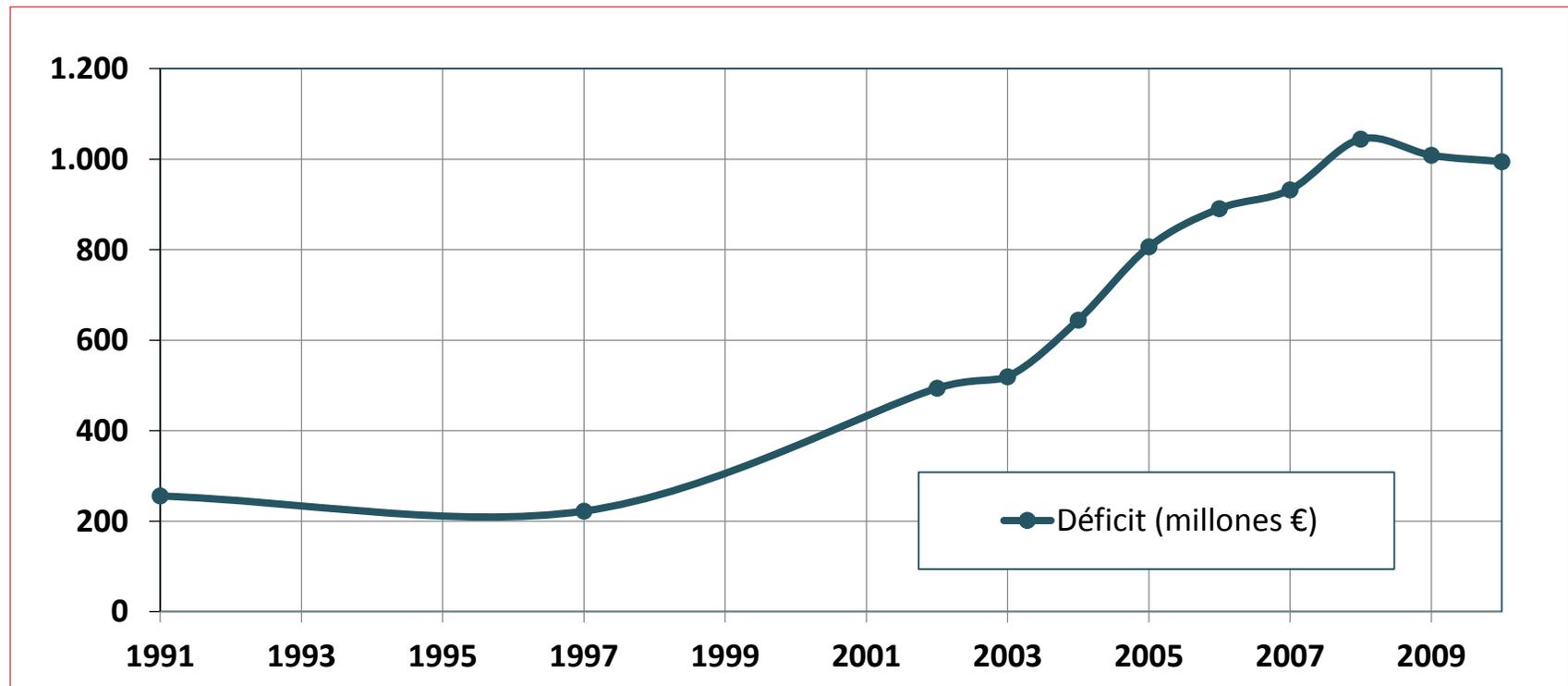


## 2

## El transporte público y su racionalidad económica

## El déficit

El déficit acumulado del transporte público urbano, sufragado vía fondos públicos, supera 10.000 M € (1991-2010)



### 3 Un nuevo catálogo de estrategias

#### Estrategias para la mejora del transporte público urbano

**1** **Visión integrada del transporte urbano**



- |           |   |
|-----------|---|
| <b>01</b> | Optimizar mapa, rutas y frecuencias             |
| <b>02</b> | Coordinación servicios urbanos y metropolitanos |
| <b>03</b> | Racionalización oferta autobús y otros TTPP     |

**2** **Visión orientada al cliente, no al operador**



- |           |  |
|-----------|--|
| <b>04</b> | Garantizar OSP y liberalizar servicios comerciales   |
| <b>05</b> | Incorporar otros servicios de movilidad              |
| <b>06</b> | Orientar diseño servicio hacia competencia automóvil |

**3** **Visión global de medios y resultados esperados**



- |           |   |
|-----------|---|
| <b>07</b> | Aproximar tarifa a coste                              |
| <b>08</b> | Encomendar servicios no rentables a empresas privadas |
| <b>09</b> | CPP para servicios de interés comercial y económico   |
| <b>10</b> | Moderar fijo, bonus y malus en concesiones            |

### 3

## Un nuevo catálogo de estrategias

### Aplicabilidad según tamaño ciudad

01	Optimizar mapa, rutas y frecuencias		
02	Coordinación servicios urbanos y periurbanos	50.000 - 100.000 hab	●
03	Racionalización oferta autobús y otros TTPP		
04	Garantizar OSP y liberalizar servicios comerciales		
05	Incorporar otros servicios de movilidad	100.000 – 300.000 hab	●
06	Orientar diseño servicio hacia competencia automóvil		
07	Aproximar tarifa a coste		
08	Encomendar servicios no rentables a empresas privadas	50.000 - 300.000 hab	●
09	CPP para servicios de interés comercial y económico		
10	Moderar fijo, bonus y malus en concesiones		

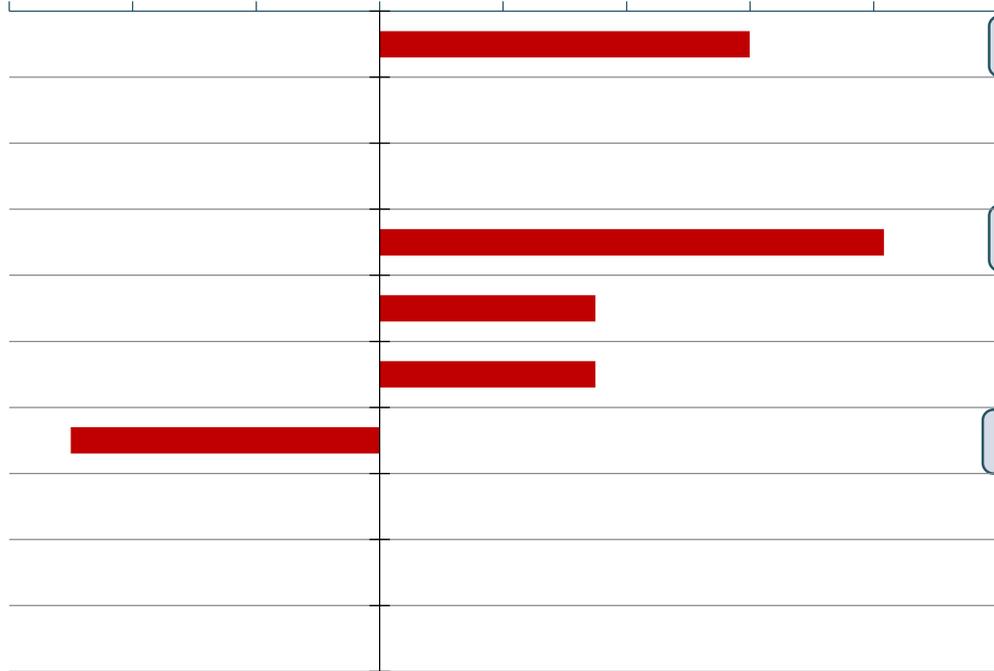
### 3

## Un nuevo catálogo de estrategias

### Efectos del lado de la demanda



-6,0% -4,0% -2,0% 0,0% 2,0% 4,0% 6,0% 8,0% 10,0%



01 Optimizar mapa

02

03

04 Mantener OSP y liberalizar servicios comerciales

05

06

07 Aproximar tarifa a costes

08

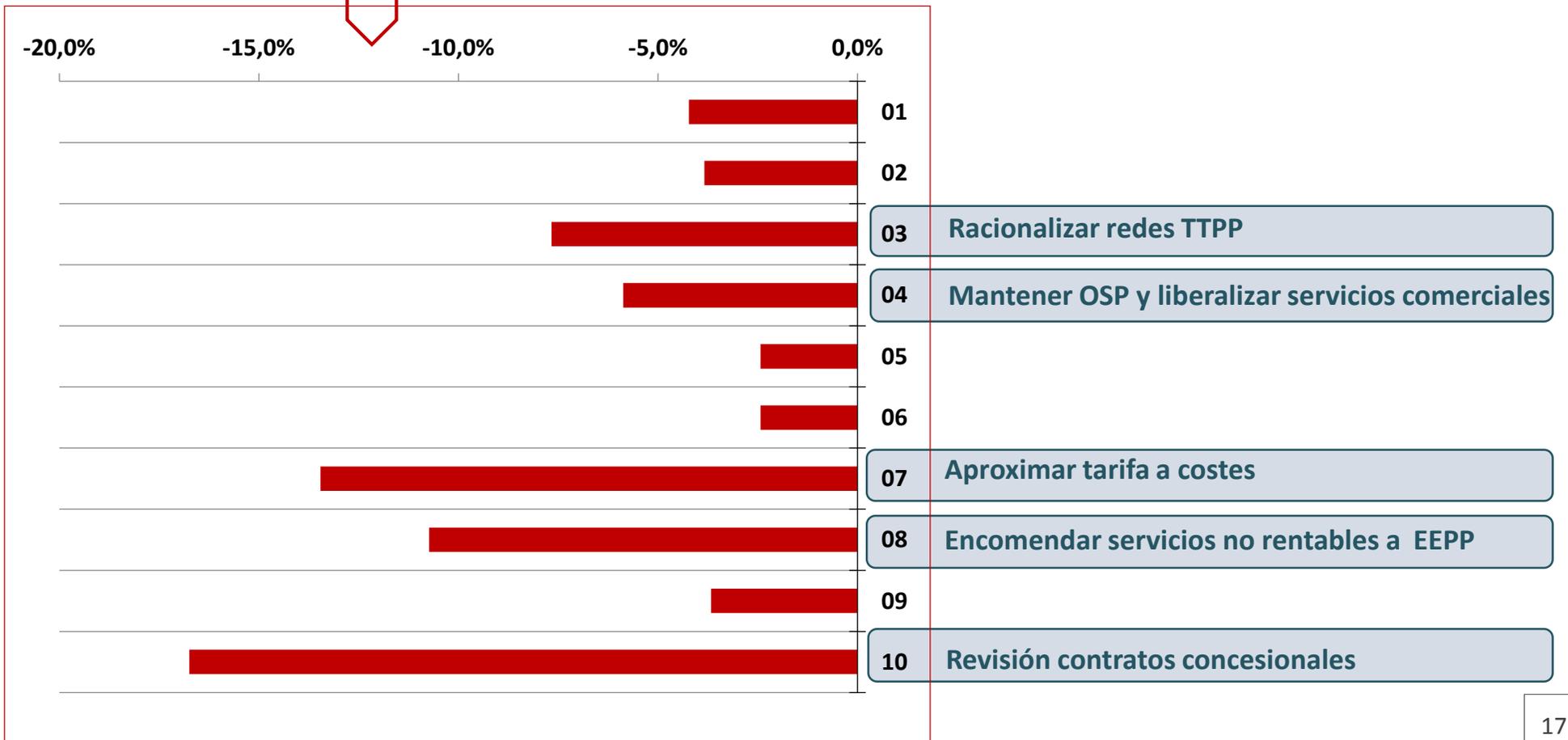
09

10

### 3

## Un nuevo catálogo de estrategias

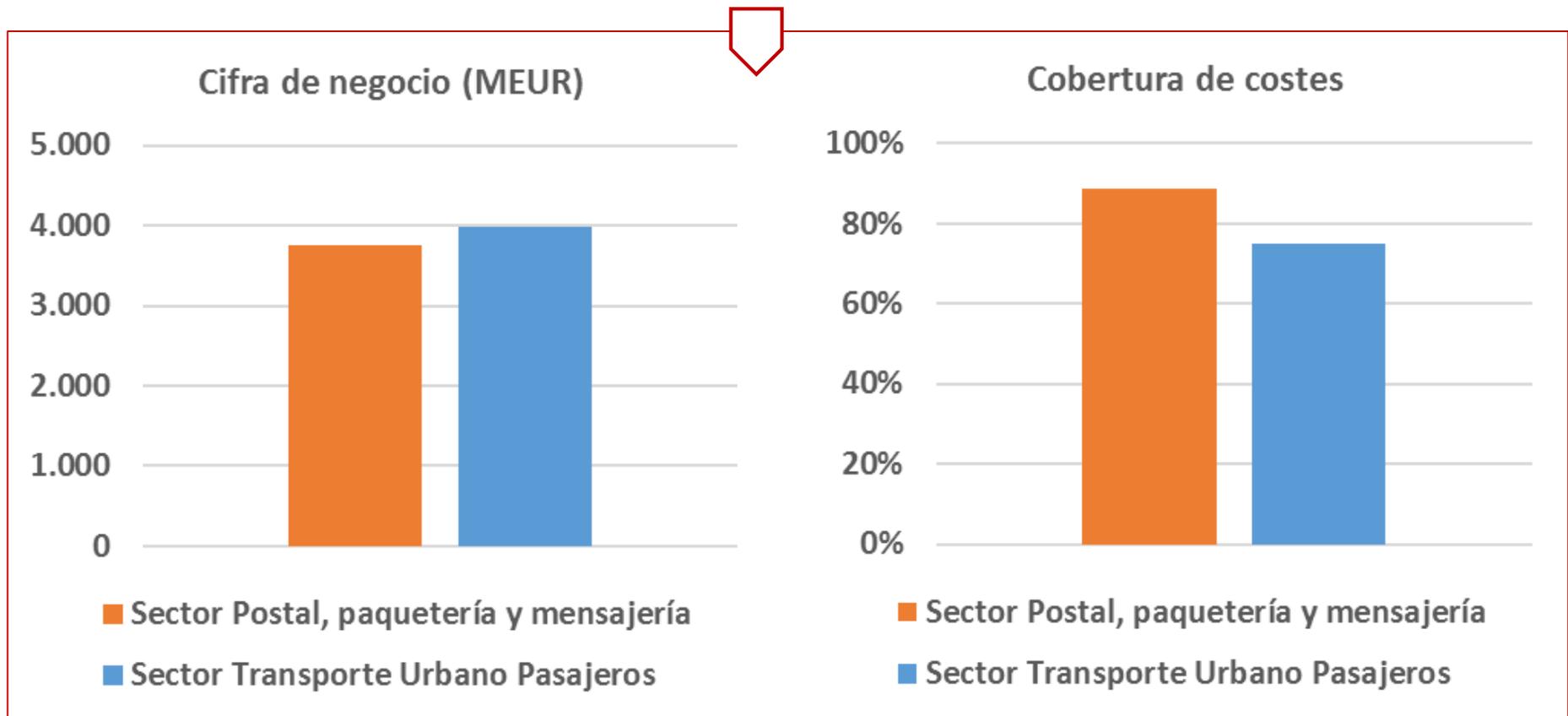
### Efectos del lado del déficit



### 3

## Un nuevo catálogo de estrategias

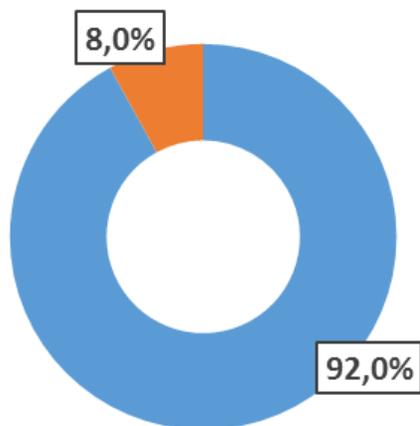
### El mercado del sector Postal, Mensajería y Paquetería



### 3 Un nuevo catálogo de estrategias

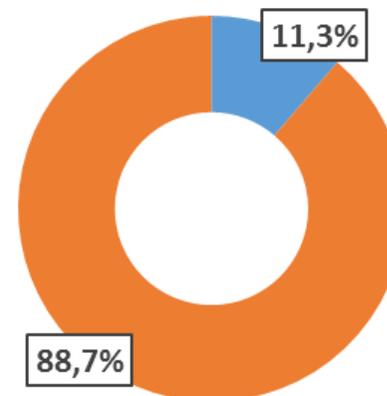
## Operadores en el sector Postal, Mensajería y Paquetería

Cuota mercado Servicio Postal Tradicional



■ Operador Público ■ Operador Privado

Cuota mercado Servicio Urgente y Paquetería



■ Operador Público ■ Operador Privado

### Red Obligaciones de Servicio Público

- ▶ Flota fija
- ▶ Modelo orientado a capilaridad
- ▶ Regularidad en horario y frecuencia
- ▶ Tarifa base
- ▶ Subvención a la explotación

### Red Servicios Comerciales

- ▶ Flota flexible
- ▶ Modelo orientado a focos
- ▶ Gama de servicios
- ▶ Tarifa de mercado
- ▶ Soporte políticas de movilidad

### Algunas conclusiones



#### El Transporte Público en las ciudades ha de ser:

- ▶ Columna vertebral de la movilidad urbana
- ▶ Eficiente en el uso de recursos públicos
- ▶ Eficaz en resultados

