



Jornada sobre remunicipalización de servicios públicos

Reflexiones sobre la remunicipalización de los servicios de transporte público colectivo urbana (TPU)

Cátedra Universidad – Empresa “ACAL – CIUDAD SOSTENIBLE”

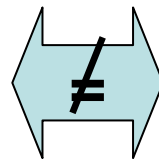
TRANSPORTE PUBLICO URBANO (TPU) ES COMPETENCIA MUNICIPAL

Artículo 86.2 LBRL

2.- Se declara la reserva en favor de las Entidades Locales de las siguientes actividades o **servicios esenciales**: abastecimiento domiciliario y depuración de aguas; recogida, tratamiento y aprovechamiento de residuos, y **transporte público de viajeros**, de conformidad con lo previsto en la legislación sectorial aplicable. El Estado y las Comunidades Autónomas, en el ámbito de sus respectivas competencias, podrán establecer, mediante Ley, idéntica reserva para otras actividades y servicios.

EL ÁMBITO TERRITORIAL DE LA MOVILIDAD SUPERA EL MUNICIPIO EN LAS A.M.

AMBITO TERRITORIAL MOVILIDAD:
INFRAESTRUCTURAS, REDES,
DESPLAZAMIENTOS ...



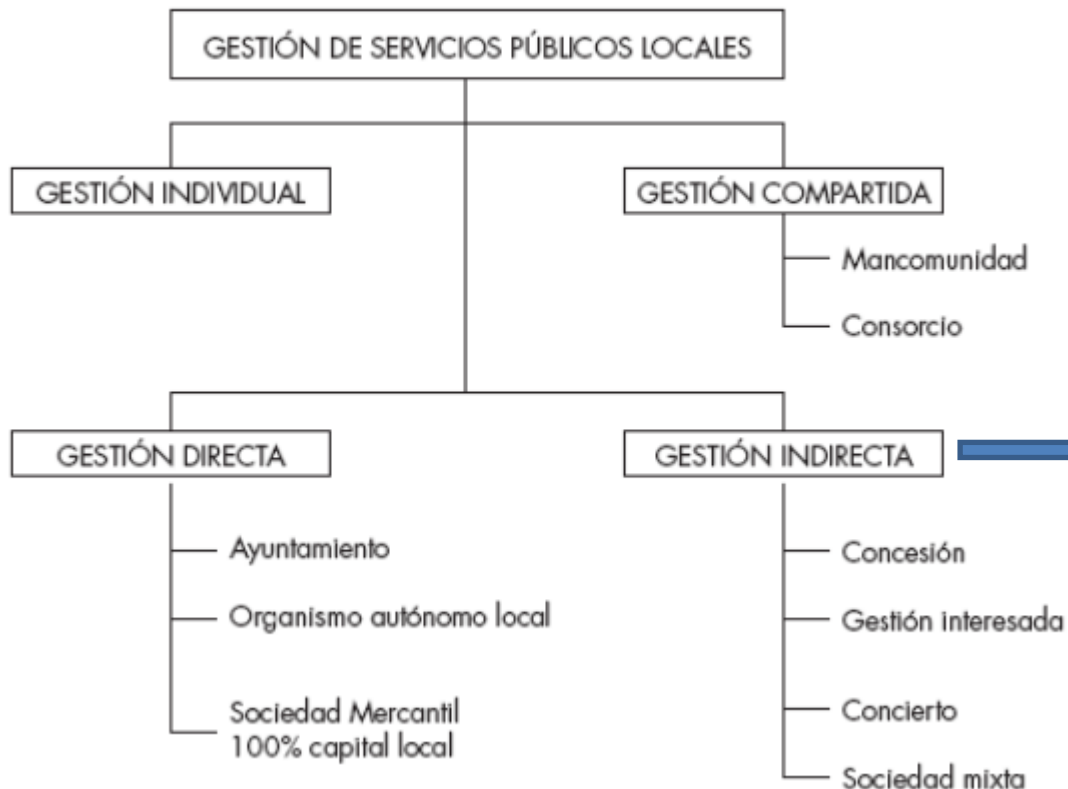
AMBITO DE LAS INSTITUCIONES CON
PODER DECISORIO EN MOVILIDAD



CONSORCIOS O ENTES DE COORDINACIÓN

LOS SERVICIOS DE T.P.U. SON TITULARIDAD MUNICIPAL Y LOS PRESTA...

Modalidades básicas de gestión de los servicios públicos locales



²⁷ SUÁREZ PANDIELLO J. y GARCÍA VALIÑAS M.A. (2006): El poder local. Modelos de gestión y de financiación de los servicios públicos locales. Madrid: Academia europea de ciencias y artes.

LOS MODOS PRESENTES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE T.P.U.

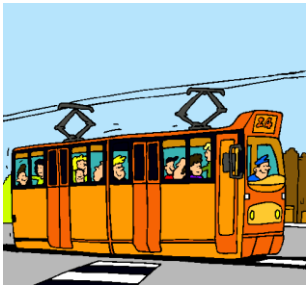
FUENTE DE DATOS



LOS MODOS PRESENTES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE T.P.U.



BUS: Siempre está presente en el TPU



Año 2012 . Características de los modos ferroviarios

	Nº de líneas			
	Metro	Tranvía/ Metro ligero	Cercanías Renfe*	FF.CC. autonóm. y FEVE
Madrid	12	4	9	-
Barcelona	11	6	6	8
Valencia	3	3	6	-
Sevilla	1	1	5	-
Asturias	-	-	3	5
Málaga	-	-	2	-
Mallorca	1	-	-	2
Zaragoza	-	1	1	-
Gipuzkoa	-	-	1	n.d.
B. Cádiz	-	-	2	-
Alicante	-	3	-	2

Operadores
PUBLICOS Y
PRIVADOS
(bus y tram)

Operadores
PUBLICOS



Operadores
PUBLICOS Y
PRIVADOS

Tabla 9 - Operadores de los servicios de autobús. Año 2012

	Nº operadores públicos			Nº operadores privados		
	Autobús urbano	Otros autobuses urbanos	Autobús metropolitano	Autobús urbano	Otros autobuses urbanos	Autobús metropolitano
Madrid	1	3	0	0	20	21
Barcelona	1	3	0	3	16	26
Valencia	1	0	0	0	1	8
Sevilla	1	0	0	2	4	8
Asturias	0	1	1	1	0	44
Málaga	1	-	0	0	-	10
Mallorca	1	-	1	0	-	14
Gran Canaria	1	-	0	0	-	5
Zaragoza	0	-	0	1	-	7
Gipuzkoa	1	-	1	0	-	8
B. Cádiz	0	0	0	1	8	5
C. Tarragona	1	1	0	0	0	7
Granada	0	n.d.	0	3	n.d.	14
Alicante	0	-	0	1	-	1

FUENTE DE DATOS



ACCIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE

FACTORES DETERMINANTES DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COLECTIVO EN ESPAÑA

UNIVERSO lo centramos en los casi cien gobiernos locales que reciben subvención por transporte público urbano del Gobierno Central, ya que no existe censo de este tipo de empresas y se considera que las que reciben esta subvención son las que tienen un porte significativo en su sector.

MUESTRA está compuesta por las siguientes ciudades: Albacete, Barcelona, Burgos, Castellón, Ciudad Real, San Sebastián/Donosti, Madrid, Mataró, Mérida, Mieres, Murcia, Parla, Ponferrada, Puertollano, Reus, Santiago de Compostela, Segovia y Tarragona.

LOS SERVICIOS DE T.P.U. (BUS) EN ESPAÑA



ACCIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE

CORRELACIONES ENTRE CINCO VARIABLES	Número de habitantes	Número anual de viajeros	Número de kilómetros anuales recorridos	Número de empleados	Número de autobuses
Número de habitantes		1,00	1,00	1,00	1,00
Número anual de viajeros			1,00	1,00	1,00
Número de kilómetros anuales recorridos				1,00	1,00
Número de empleados					1,00
Número de autobuses					

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta sobre la muestra de ciudades

Cuadro 1: Correlaciones entre cinco variables de la prestación de servicio de transporte público urbano.



La población determina:

el número de autobuses y empleados de la empresa requeridos para prestar un servicio a un determinado número de viajeros con una oferta (kilómetros recorridos) determinados



ACCIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE

VARIABLES DETERMINANTES EN LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO DE TRANSPORTE PÚBLICO URBANO COLECTIVO

Ciudades muestra	Número de habitantes	Km ² de superficie	Densidad de población	Número de edificios residenciales	Número anual de viajeros	Número de kilómetros anuales recorridos	Número de kilómetros de la red (ida y vuelta)	Número anual de plazas ofertadas	Número de empleados	Número de paradas	Número de autobuses	Ingreso por tarifas	Costes totales	Inversión neta	Deficit del servicio
Menos 100.000 habitantes	63.244	313	266	9.199	2.510.145	1.122.869	186	6.768.856	53	329	22	1.531.499	2.618.111	1.444.058	1.086.612
Más 100.000 y menos 500.000	178.963	272	2.330	16.973	9.318.106	2.709.206	280	96.867.419	160	483	59	6.061.255	10.927.751	2.587.584	4.108.838
Más 500.000 habitantes	2.414.590	352	10.879	104.848	332.951.541	70.593.557	2.737	2.212.344.584	5.758	6.280	1.560	268.046.170	337.429.763	35.365.715	69.393.599
Media ciudades	382.364	297	2.477	23.714	42.629.836	9.635.003	516	296.882.108	741	1.042	211	33.403.119	45.918.136	6.500.591	10.543.775

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta sobre la muestra de ciudades

Cuadro 2: Variables de la prestación del servicio de transporte público urbano



	viaj/habit	ing/viaje	def/hab	def/viaj
< 100000 hab	39.69	0.61	17.18	0.43
100000 a 500000	52.07	0.65	22.96	0.44
> 500.000 hab	137.90	0.81	28.74	0.21



ACCIÓN TERRITORIAL Y DESARROLLO SOSTENIBLE

CORRELACIONES ENTRE QUINCE VARIABLES	Número de habitantes	Km ² de superficie	Densidad de población	Número de edificios residenciales	Número anual de viajeros	Número de kilómetros anuales recorridos	Número de kilómetros de la red (ida y vuelta)	Número anual de plazas ofertadas	Número de empleados	Número de paradas	Número de autobuses	Ingreso por tarifas	Costes totales	Inversión neta	Deficit del servicio
Número de habitantes		0,18	0,56	0,95	1,00	1,00	0,99	0,61	1,00	0,97	1,00	0,99	0,99	0,98	0,41
Km ² de superficie			-0,28	0,32	0,15	0,17	0,19	-0,02	0,15	0,23	0,16	0,18	0,10	0,29	-0,18
Densidad de población				0,50	0,56	0,54	0,53	0,90	0,58	0,36	0,59	0,46	0,68	0,42	0,92
Número de edificios residenciales					0,92	0,93	0,96	0,63	0,93	0,93	0,94	0,92	0,92	0,92	0,93
Número anual de viajeros						1,00	0,98	0,58	1,00	0,97	1,00	0,99	0,99	0,97	0,93
Número de kilómetros anuales recorridos							0,99	0,58	1,00	0,97	1,00	1,00	0,98	0,98	0,98
Número de kilómetros de la red (ida y vuelta)								0,61	0,98	0,96	0,99	0,98	0,97	0,96	0,40
Número anual de plazas ofertadas									0,62	0,41	0,63	0,50	0,70	0,46	0,96
Número de empleados										0,96	1,00	0,99	0,99	0,97	0,43
Número de paradas											0,96	0,99	0,92	0,98	0,18
Número de autobuses												0,99	0,99	0,97	0,45
Ingreso por tarifas													0,96	0,98	0,25
Costes totales														0,94	0,54
Inversión neta															0,26
Deficit del servicio															

Fuente: Elaboración propia en base a la encuesta sobre la muestra de ciudades

Cuadro 3: Correlaciones entre quince variables de la prestación del servicio de transporte público urbano





TIPOLOGÍA DE LA PRESTACIÓN EN FUNCIÓN DE LA FORMA JURÍDICA DE EMPRESAS QUE LA REALIZA



< 100.000 HABITANTES: 29% empresa pública - 71% empresa privada

100.000 A 500.000 HAB.: 44% empresa pública – 56% empresa privada

> 500.000 HABITANTES: 100% empresa pública

**Gestión indirecta: 40% concesiones a riesgo y ventura
60% mediante gestión interesada**

Cobertura económica: 50% en 2007

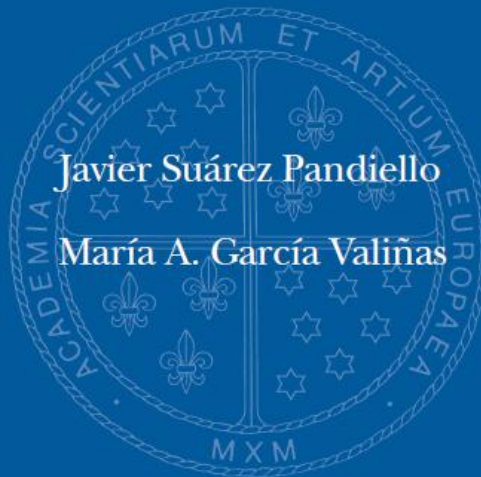
FUENTE PRINCIPAL

El poder local

Modelos de gestión y de financiación
de los servicios públicos locales

Javier Suárez Pandiello

María A. García Valiñas



GESTIÓN DIRECTA VERSUS GESTIÓN INDIRECTA



ARGUMENTOS GESTIÓN INDIRECTA: EMPRESA PRIVADA

POSIBLES VENTAJAS	POSIBLES INCONVENIENTES
Mayor especialización de las empresas privadas para prestar el servicio	Peores condiciones laborales del personal que presta el servicio
Mayor flexibilidad para llevar a cabo la gestión	Posible deterioro del servicio tras la privatización para lograr el objetivo de mejorar los beneficios
Menor coste para el municipio	Costes de transacción que pueden ser muy elevados
Mayor facilidad para implantar las innovaciones que vayan apareciendo	Contratos de larga duración y que dificultan "de facto" los cambios

GESTIÓN DIRECTA VERSUS GESTIÓN INDIRECTA

¿QUÉ CRITERIOS DEBEMOS SEGUIR PARA CONSIDERAR UNA POSIBLE REMUNICIPALIZACIÓN / PRIVATIZACIÓN?

•EFICIENCIA	•Menor coste total para un mismo nivel de prestación
•CALIDAD DEL SERVICIO	•"Carta de servicios públicos" y control de cumplimiento
•EQUIDAD	•Que ningún usuario quede excluido por renta o localización

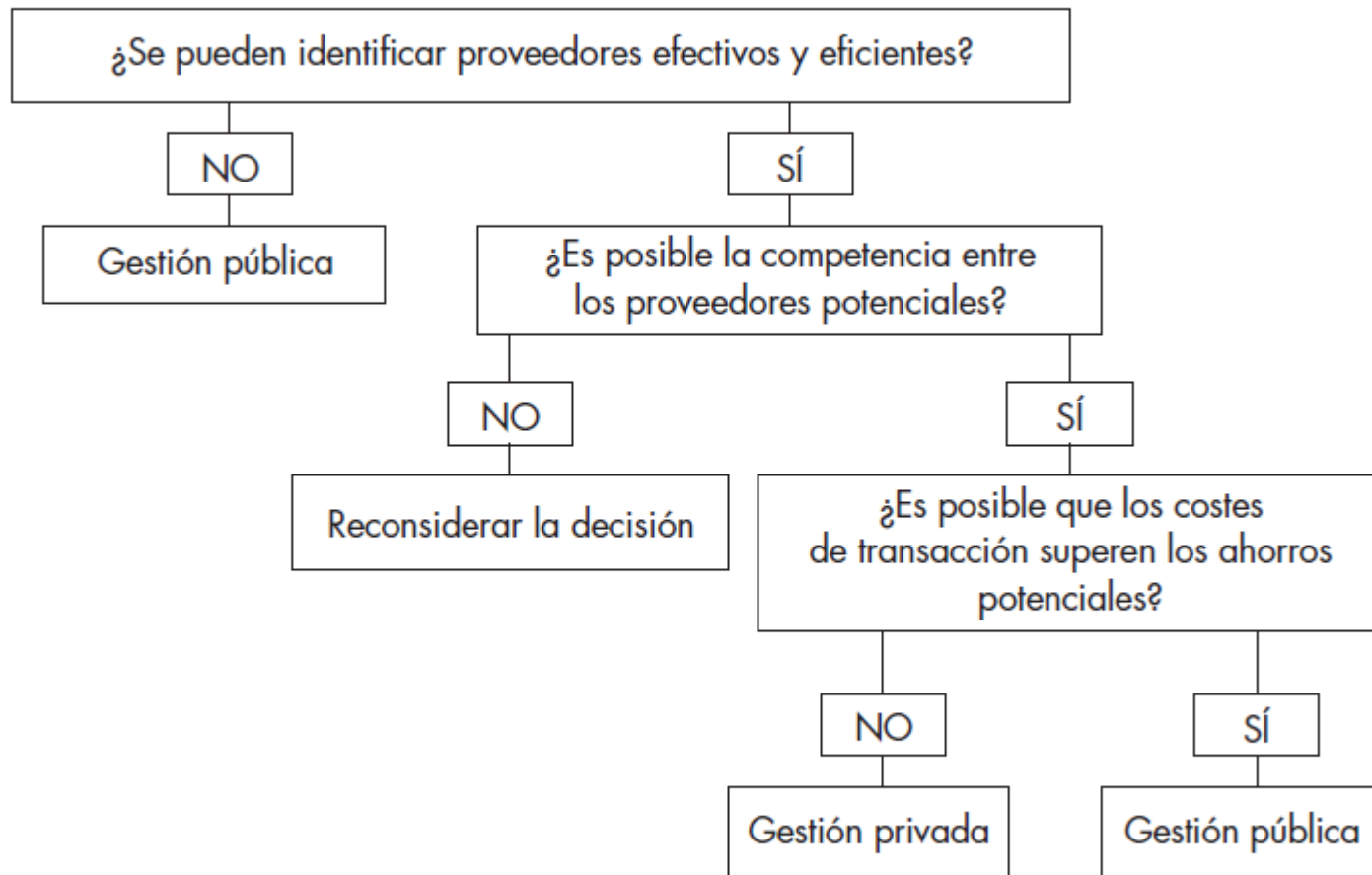
COSTES PARA EL MUNICIPIO

GESTIÓN INDIRECTA	GESTIÓN DIRECTA
COSTES INHERENTES AL CONTRATO CON LA EMPRESA PRIVADA + COSTES DE TRANSACCIÓN	COSTES DE LA GESTIÓN DIRECTA (TODOS LOS DEL SERVICIO)

GESTIÓN DIRECTA VERSUS GESTIÓN INDIRECTA

CRITERIOS PREVIOS A CONSIDERAR

Gestión privada/pública: competencia y costes de transacción



DATOS SEVILLA – VALENCIA – ZARAGOZA PARA 2013

Memoria Anual

TUSSAM

SEVILLA 2013

18.243.854
kilómetros
recorridos

331 autobuses

77,99 millones
de viajeros
transportados
4,28 viaj/km

13,25 km/h
velocidad
comercial

EMT
VALENCIA Memoria
2013

20.708.099
kilómetros
recorridos

480
autobuses

85.893.640
viajeros
4,14 viaj/km

12,78 km/k
velocidad
comercial

Zaragoza: Pliego de Condiciones y memoria Económica para la CONCESIÓN del TPU

Costes de Operación y Mantenimiento del servicio regular (importes

Item	Coste Eur / km	Total Coste O&M
Personal de Explotación	2,243	40.527.126
Personal, Otros de Mantenimiento	0,374	6.766.794
Consumos (combustibles, consumibles, neumáticos)	0,603	10.898.898
Conservación y Seguros	0,391	7.058.450
Generales	0,102	1.847.762
Asistencias Técnicas	--	300.000
Publicidad	--	200.000
Estudios DDA	--	50.000
Total Costes O&M		67.649.029
Total Costes O&M/km útiles = CPK		3,74 Eur/km
Margen (8%)		0,30 Eur/km
PPK = CPK x (1 + M%)		4,043 Eur/km

18.071.019
kilómetros
de
recorrido

90.000.000
viajeros
4,98 viaj/km

Viajeros 2013: 91.426.093
Viajeros 2014 : 88.349.347

DATOS SEVILLA – VALENCIA – ZARAGOZA PARA 2013

cifras en miles

	SEVILLA	VALENCIA	ZARAGOZA
Personal	60555	69270	51077
Aprovisionamiento y Otros gastos	29085	28678	26482
Total	89640	97948	77559 (-12 M r/Sevilla)
kms producidos	18244	20708	18071
Coste total por kilómetro	4.91 €	4.73 €	4.29 €
Coste por viajero	1.15 €	1.14 €	0.86 €
	SEVILLA	VALENCIA	ZARAGOZA

SEVILLA incluye también el tranvía

DATOS SEVILLA – VALENCIA – ZARAGOZA en 1997

Valencia Sevilla Zaragoza

1997

Modos:	BUS-metro-tranvía (bus > 90%)	BUS	BUS
Vehículos/hab-año	28,9	20,2	26,8
	(media en ciudades europeas 40)		
Viajes/hab-año	154	128	172
Cobertura (bus)	69%	61%	90,5%
kms-bus por em- pleado explotación	14.804	12.809	20.191



Hace 20 años las diferencias entre gestión pública y privada en cuanto a cobertura y otros ratios eran mucho mayores

GESTIÓN DIRECTA VERSUS GESTIÓN INDIRECTA

¿ES MEJOR LA GESTIÓN INDIRECTA CON EMPRESA PRIVADA QUE LA GESTIÓN DIRECTA?

En ejemplos analizados de diversos servicios se han encontrado tanto situaciones de gestión privada como pública buenas, regulares y malas. La respuesta dependerá del caso concreto de que se trate.

“La eficiencia, la calidad y la equidad de la prestación del servicio dependen más de las características del sector, de las condiciones previas a la externalización del servicio y del control o regulación que el ente público ejerce sobre la empresa privada que de la modalidad de gestión de la prestación del servicio”.



Muchas gracias