



AETIVA
ASOCIACION EMPRESARIAL DE TRANSPORTES INTERURBANOS
DE VIAJEROS EN AUTOBUSES DE ARAGON

C I N E S I
CONSULTORIA DE TRANSPORTE

LA SITUACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO POR CARRETERA EN ARAGÓN

Octubre 2009

PRESENTACIÓN AETIVA

AETIVA

La **Asociación Empresarial de Transportes Interurbanos de Viajeros en Autobuses de la Comunidad Autónoma de Aragón (AETIVA)**, es una asociación profesional de empresas que prestan servicios públicos de transporte interurbano de viajeros en autobús.

- La asociación es de **ámbito autonómico** y forman parte de ella 23 empresas.
- El entorno de la asociación cuenta con más de **1500 puestos de trabajo**.
- Dispone de **410 autobuses** para prestar los servicios en Aragón
- La empresas vinculadas a AETIVA desarrollan la explotación de 41 concesiones autonómicas de transportes de viajeros por carretera que constituyen **más de un 70% del total** de éstas en Aragón.
- En 2008 transportaron **más del 85% de los pasajeros en las concesiones autonómicas**.

23 empresas asociadas

1.500 trabajadores

410 autobuses

41 concesiones autonómicas

7.300.000 viajeros

AETIVA

- En su faceta de representante, AETIVA ha solicitado la comparecencia ante las Cortes de Aragón para presentar la **difícil coyuntura que afecta a la economía del sector de transporte de viajeros por carretera**, defendiendo los intereses profesionales del sector, y creemos del interés general.

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

Aragón se caracteriza por la **DESPOBLACIÓN**, **ENVEJECIMIENTO** y los **DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES** en su población.

Tiene una **GEOGRAFÍA MONTAÑOSA**, **CLIMAS EXTREMOS**, **EXCESIVA DISTANCIA DE LOS NÚCLEOS DE POBLACIÓN A LOS CENTROS DE SERVICIO** y la **ESCASA PRODUCCIÓN DEL SUELO AGRÍCOLA**

Todos estos factores han influido en el abandono del ámbito agrario aragonés creando un verdadero **DESIERTO DEMOGRÁFICO** en amplias zonas de la comunidad autónoma.

El autobús es un elemento de **INTERÉS ESTRATÉGICO PARA EVITAR LA DESPOBLACION**. La falta generalizada de servicios en el medio rural desincentiva el establecimiento de población.

INTRODUCCIÓN

El **autobús** se ha consolidado como el **modo de transporte de viajeros más adecuado** en la Comunidad Autónoma de Aragón:

1. Consigue una **vertebración efectiva del territorio** conectando localidades y enclaves rurales que son inaccesibles para otros modos de transporte

2. Debido a la voluntad de cobertura a las zonas más despobladas, las concesiones y contratos están actualmente correspondidos con un **débil tráfico de pasajeros** y la mayoría resultan **deficitarios**

3. Hasta la fecha se daba un **trasvase entre concesiones** que permitía que las líneas más rentables pudieran sufragar en la medida que les era posible a las no rentables. Esta situación **ha cambiado por el drástico descenso de viajeros**

EL PAPEL DEL TRANSPORTE EN AUTOBÚS DENTRO DE ARAGÓN

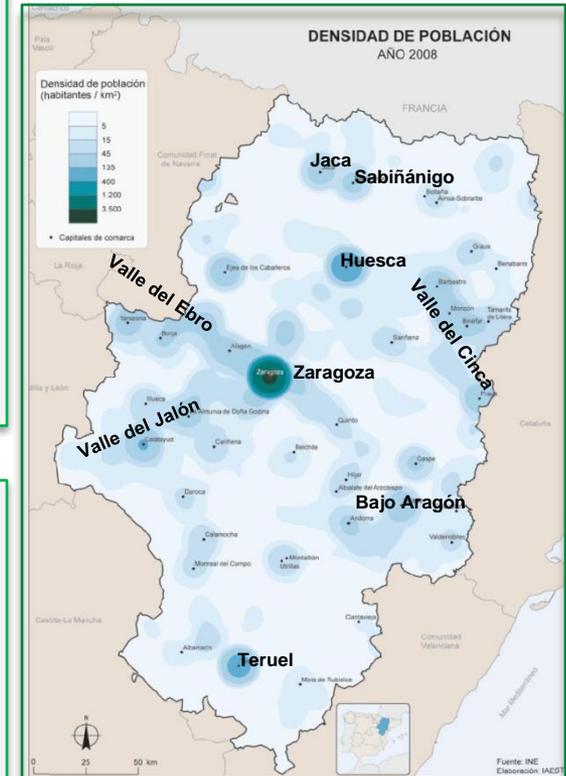
DEMOGRAFÍA

Baja densidad de población

- **Territorio amplio y escasa población** (1.326.918 habitantes en 2008)
- Densidad de población de **26,8 hab/km²**, mucho menor que la media española (88,4 hab/km²) y que la europea (116 hab/km²)
- La demanda de transporte es directamente proporcional a la población servida e inversamente proporcional a distancias a recorrer. **La baja densidad dificulta que la demanda sea lo suficientemente elevada para que este servicio sea económicamente rentable**

Desequilibrios demográficos

- Un **50,2%** de la población vive en la capital aragonesa
- **Zaragoza y su área de influencia** es la única zona que **supera los 100.000 habitantes** (753.990 en 2008)
- Otras zonas pobladas: ciudades de Huesca (51.117 hab.) y Teruel (35.037 hab.), zonas del valle del Ebro, el Jalón y el Cinca, Sabiñánigo, Jaca y el Bajo Aragón
- El **84%** de los municipios **tiene menos de 1.000 habitantes**



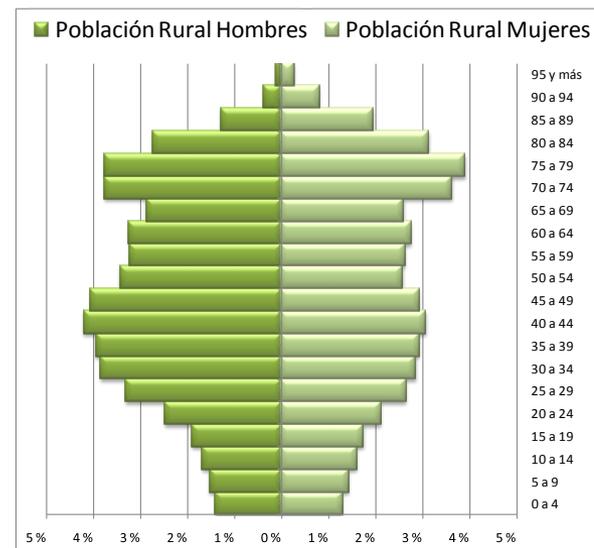
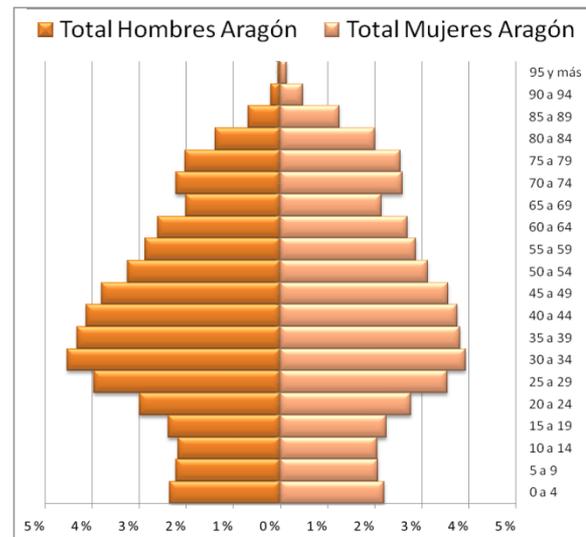
Fuente: IAEST

DEMOGRAFÍA

Desertización demográfica

- **Éxodo rural** de la población juvenil
- **Amplias zonas despobladas**
- La población se encuentra en **fase de envejecimiento**:
 - La **población menor de 20 años** constituye un 18% del total de Aragón mientras que en las **zonas rurales** estos estratos de población más jóvenes sólo **representan el 13%**
 - La población mayor de 64 años es de apenas el 20% en el conjunto de la Comunidad Autónoma pero asciende a un 31% en el ámbito rural

Las previsiones de descenso de población llevan a esperar una importante **caída del número de viajeros**



Fuente: IAEST

COBERTURA TERRITORIAL DEL AUTOBÚS

- En Aragón, el derecho a la movilidad de los ciudadanos está condicionado por su configuración territorial y demográfica:

La **macrocefalia zaragozana** sólo beneficia a la capital y a su área metropolitana que concentran en sí mismos la mayor parte de la actividad económica
(VAB Comarca Zaragoza es el 59% del VAB total Aragón)

Faltan **municipios y ciudades de tipo medio** por lo que las distancias habituales a los centros de servicios son relativamente elevadas

La **capilaridad en el territorio** requiere de una red de transporte de viajeros elástica que sea capaz de llegar a población dispersa asentada en **núcleos pequeños**

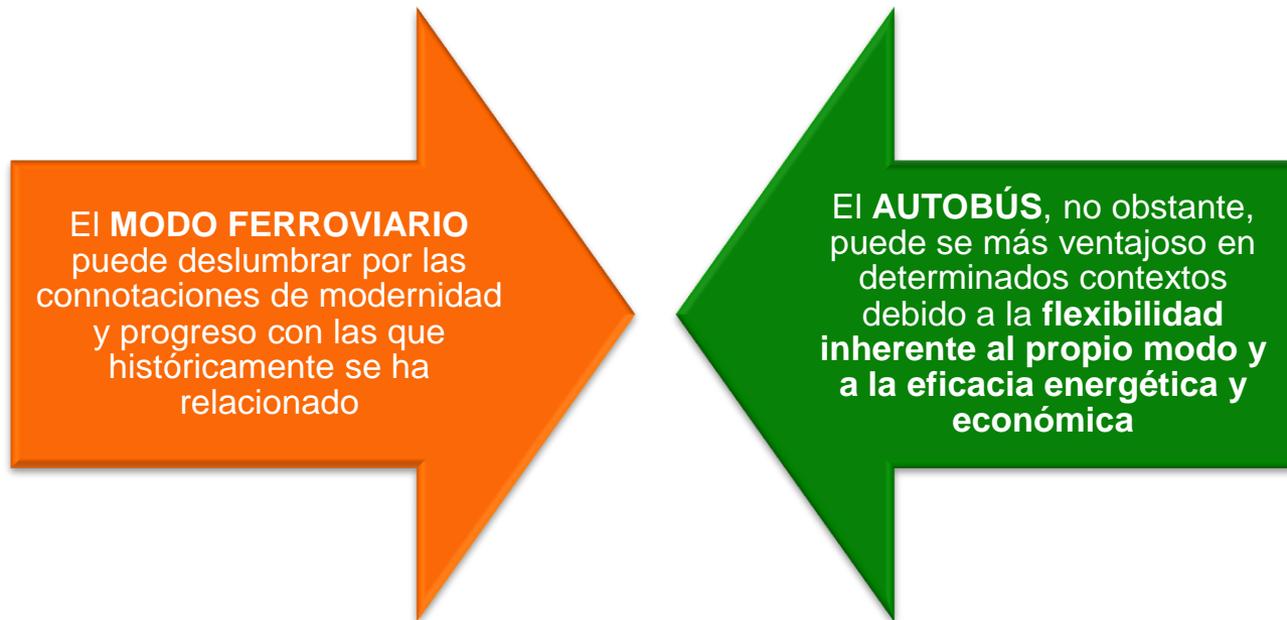
La **orografía** de algunas zonas de Aragón, como los Pirineos en el norte y el Sistema Ibérico en el sur, hace que el autobús sea el único medio económicamente viable para el transporte en esta región

- En este contexto, el **transporte de viajeros por carretera** tiene gran importancia por su **flexibilidad** para dar cobertura a toda la comunidad autónoma con un menor coste.

COMPARATIVA DEL AUTOBÚS FRENTE A OTROS MEDIOS

COMPARATIVA

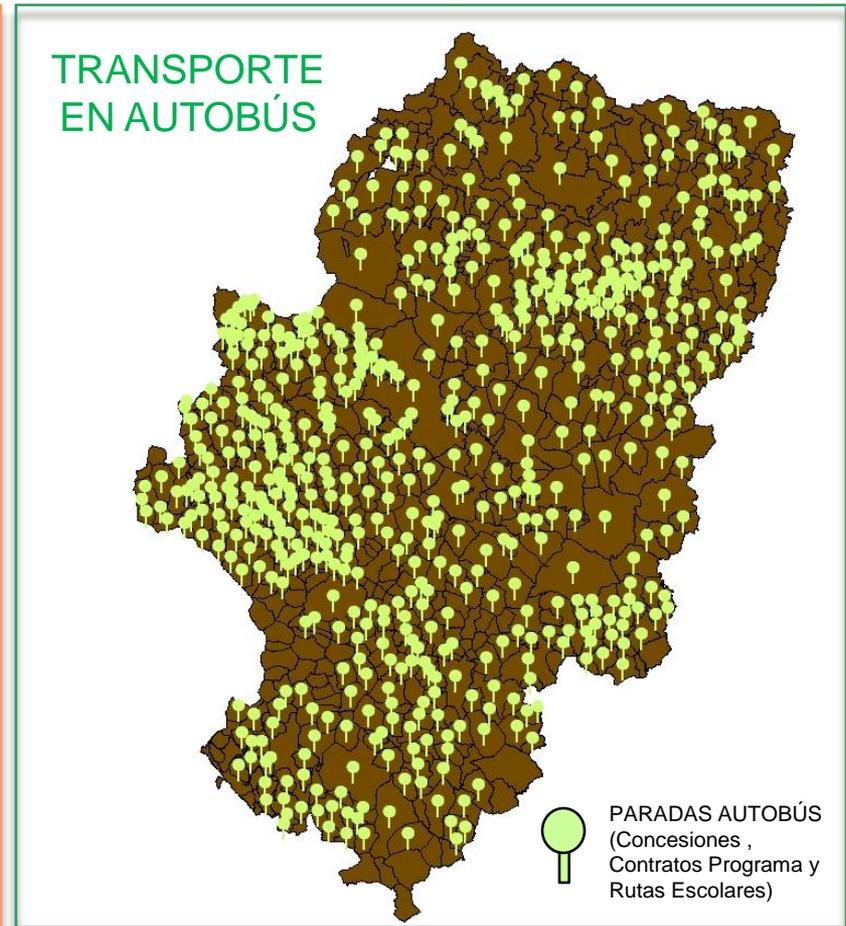
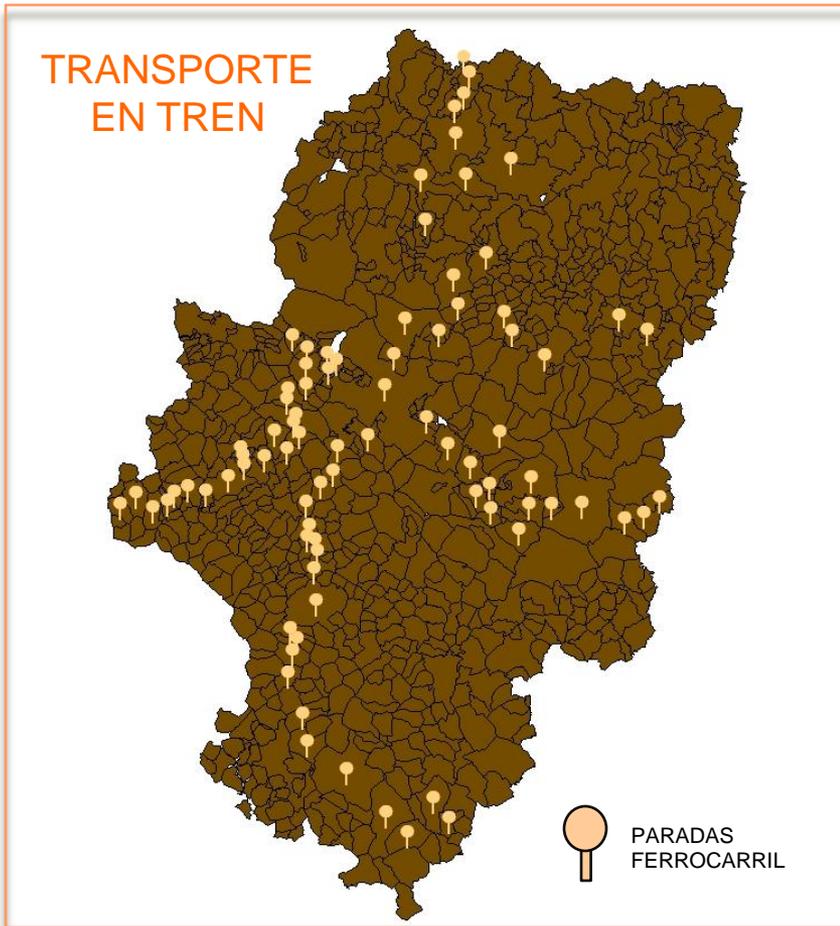
- Se considera el autobús en un plano secundario con respecto a otros medios de transporte.



- Los dos principales modos de transporte terrestre están sujetos a condicionantes económicos y técnicos que les han llevado a **desplegarse sobre el territorio en distinto modo y grado**.

COMPARATIVA

La cobertura territorial de cada uno de los dos principales modos de transporte terrestres pone de manifiesto el profundo contraste existente entre ellos:



COMPARATIVA

Las amplia cobertura territorial del transporte en autobús se transforma en cifras no menospreciables de población transportada y kilómetros recorridos que contrastan con la ajustada subvención recibida. Para **2008** estas son las cifras:



Media Distancia¹

- Viajeros = **180.000**
- Kilómetros recorridos = **805.000**
- Subvención DGA = **4.600.000 €**
- Subvención/viajero = **25 €**
- Subvención/kilómetro = **5,7 €**

T. RODADURA FIJA

AVANT

- Subv/km AVANT = **10 €?**



Concesiones Autonómicas²

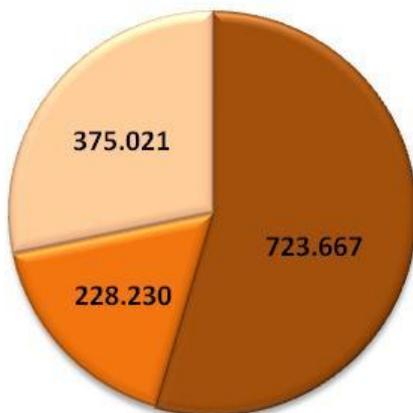
- Viajeros = **3.600.000**
- Kilómetros recorridos = **9.800.000**
- Subvención DGA= **3.100.000 €**
- Subvención/viajero = **0,86 €**
- Subvención/kilómetro = **0,32 €**

T. CARRETERA

COMPARATIVA

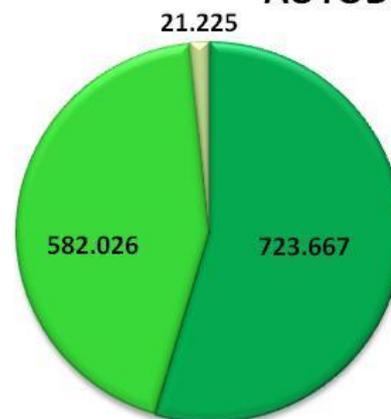
- El **ferrocarril** presenta una red radial y rígida con corredores ferroviarios que enlazan exclusivamente las zonas más pobladas
- El **autobús** dispone de más flexibilidad para la adaptación del servicio sobre el territorio. Las líneas regulares se complementan servicio de rutas escolares y de este modo dan cobertura aun mayor número de población:

FERROCARRIL



- Población atendida en CAPITALES DE PROVINCIA
- Población atendida en el RESTO DEL TERRITORIO
- SIN COBERTURA

AUTOBÚS



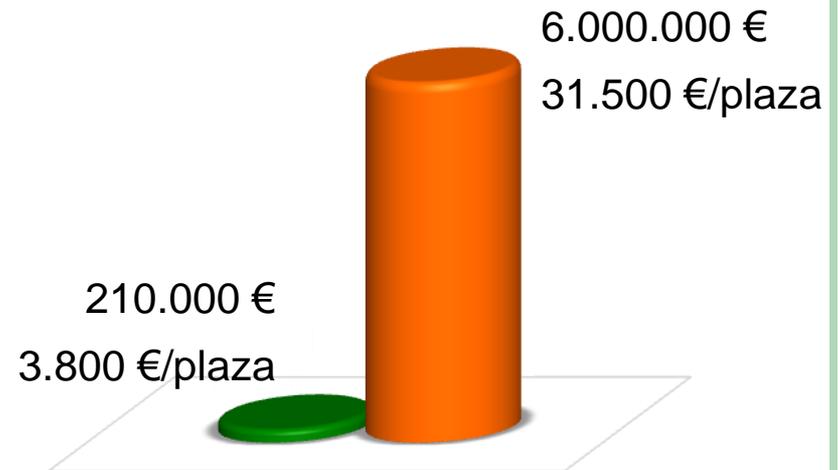
- Población atendida en CAPITALES DE PROVINCIA
- Población atendida en el RESTO DEL TERRITORIO
- SIN COBERTURA

SI SE PARA EL TREN, EN ARAGÓN SE SIGUE FUNCIONANDO
SI EL BUS SE PARA, ARAGÓN SE PARA

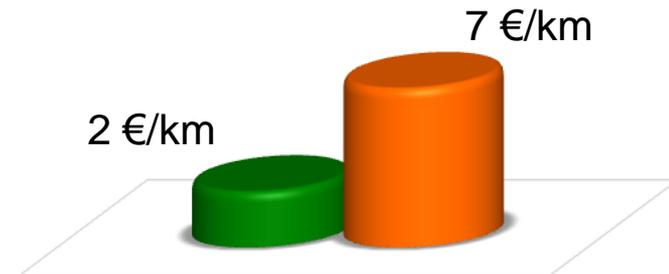
COMPARATIVA

- El ferrocarril y el autobús, debido a las diferencias en sus características técnicas y de gestión, presentan contrastes en sus costes de inversión y explotación
- La inversión necesaria para la adquisición de un vehículo ferroviario es muy superior que para la compra de un autobús:
 - El **coste de inversión** de un autobús es sólo un **4%** del de un tren
 - El **coste por plaza** de transporte por carretera es un **12%** del de ferrocarril
- El **coste de explotación** también contrasta entre ambos modos siendo el del autobús alrededor de **30%** del atribuido al tren

Coste de un vehículo



Coste de explotación

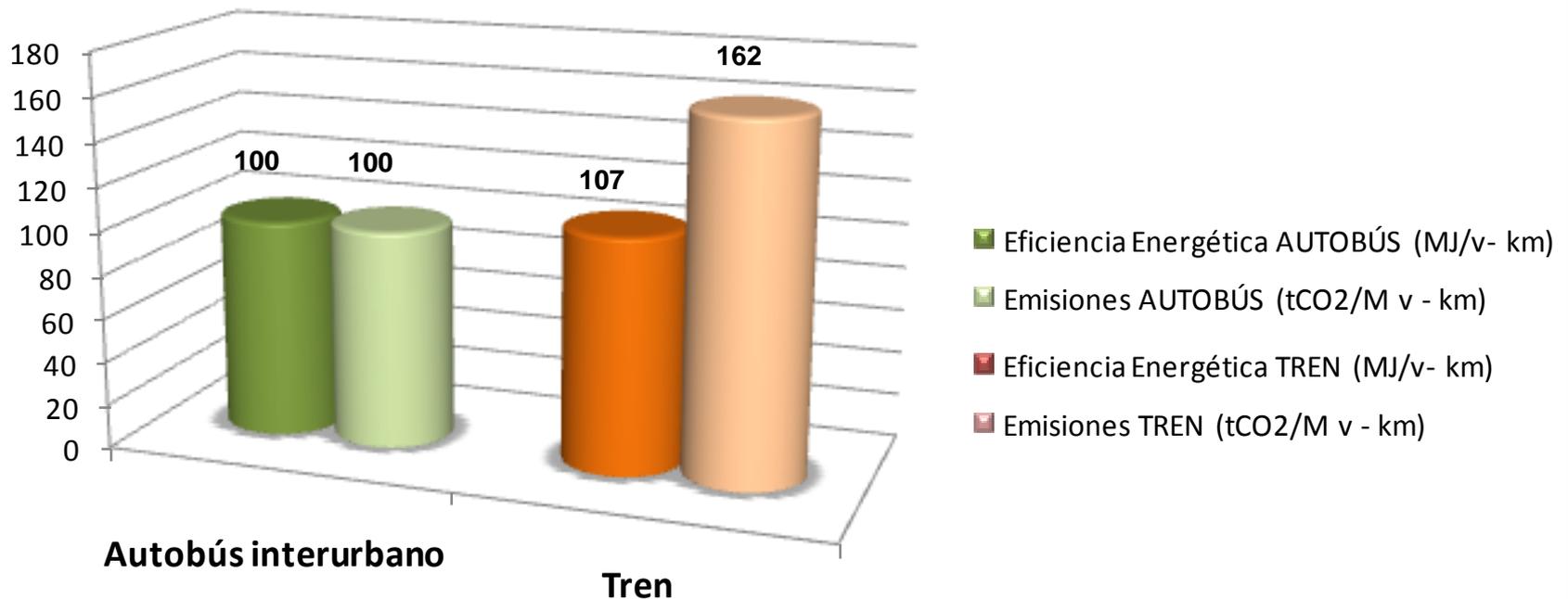


■ Autobús ■ Ferrocarril

Fuente: RENFE y Datos AETIVA

COMPARATIVA

- La comparativa energética del transporte de viajeros que **el autobús en trayectos interurbanos es menos contaminante.**
- En términos de eficiencia energética, el **consumo de energía del autobús es 7 MJ/v-km inferior** al del tren.
- Las **emisiones de CO2 del autobús** son un **60%** de las del modo ferroviario.

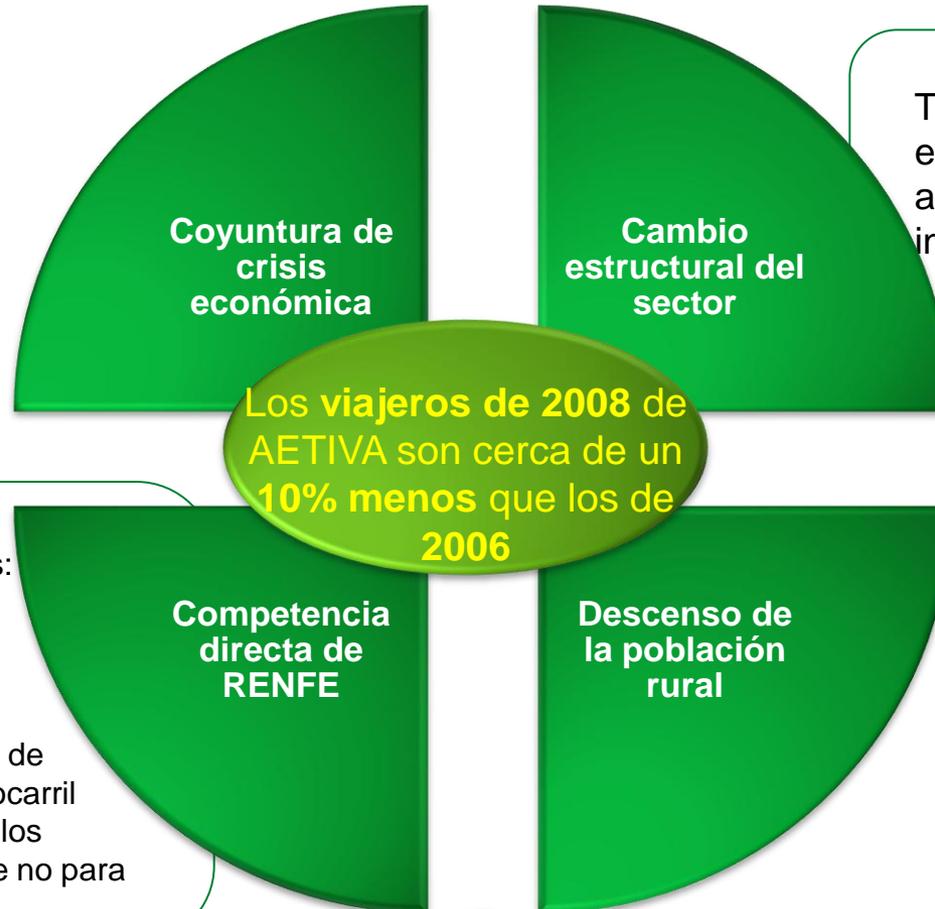


Fuente: IDAE

DÉFICIT ESTRUCTURAL DEL AUTOBÚS

EVOLUCIÓN DE PASAJEROS

- El transporte de viajeros por carretera está experimentando un descenso en su número de viajeros influido principalmente por cuatro factores:



Traslado de las anteriores estaciones de autobuses a la actual estación intermodal de Delicias

Servicios subvencionados paralelos a líneas de autobús:

Zaragoza – Calatayud,
Zaragoza – Huesca,
Zaragoza – Casetas,
Zaragoza – Lérida...

La desaparición de las líneas de autobús en beneficio del ferrocarril supondrá dejar sin servicio a los municipios intermedios donde no para este medio.

DIFICULTADES

En el contexto aragonés, los **condicionantes** a los que está sujeto el transporte de viajeros por carretera contribuyen, en la mayoría de casos a la **no rentabilidad de la explotación**.



EXIGENCIAS DE CALIDAD EN EL SERVICIO

• Expediciones mínimas en fin de semana:

- Dificultades para encontrar personal que preste el servicio el fin de semana en zonas rurales

• Dificultad de comercialización

• Dificultad para encontrar talleres especializados y recambios en el medio rural

• Elevados costes de estructura para hacer cada vez menos kilómetros

• Inseguridad en las inversiones de compra de autobuses:

- Los vehículos tienen un coste elevado que se amortiza a largo plazo
- Renovación de los contratos programa y revisión de los presupuestos para concesiones en plazos más cortos

• Estacionalidad y concentración de la demanda en unas pocas horas al día

• Utilización parcial del servicio:

- Servicio 5 días a la semana y unos 172 días al año
- Pocas expediciones al día, y son en horas punta
- Muchos km en vacío

• Pago exclusivamente para las horas y kilómetros útiles

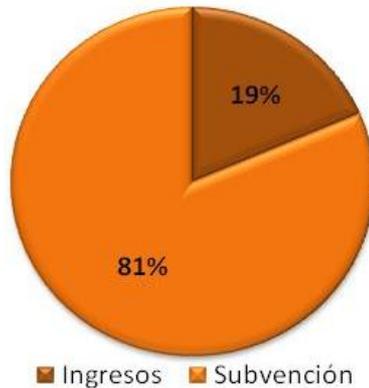
• Imposibilidad de aprovechar los vehículos para otros servicios (como el discrecional) en el ámbito rural

RUTAS ESCOLARES

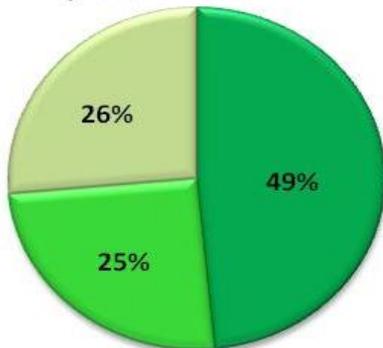
BALANCE

- Los resultados económicos del sector de transporte regular de viajeros por carretera en Aragón contrastan con los del ferrocarril:

Financiación Ferrocarril Media Distancia
2008



Financiación Líneas AETIVA por Déficit de Explotación 2008



■ Ingresos ■ Subvención ■ Déficit

Las políticas de transporte del **Ministerio de Fomento a favor del ferrocarril perjudican el equilibrio económico de las concesiones autonómicas**

La subvención por déficit a la explotación se ha incrementado en un **40%** entre 2007 y 2008. **Continúa siendo insuficiente**

Se necesita establecer una **coordinación más estrecha** entre el **Ministerio de Fomento y los Gobiernos Autonómicos** para dar una **solución más eficiente** a las **necesidades de movilidad del territorio**.

Fuente: Elaboración propia a partir datos DGA y empresas operadoras

SUBVENCIÓN CIUDADANO CAPITAL / RESTO ARAGÓN

- El transporte en autobús está desigualmente subvencionado en el ámbito de la comunidad autónoma:
 - **Zaragoza y su entorno metropolitano** financia su sistema de transportes mediante una importante **subvención de las administración local**.
 - El **resto del territorio** recibe la **subvención de la administración autonómica**
- Las concesiones del Ministerio de Fomento no reciben ayuda para este concepto.



Fuente: Presupuestos DGA y Ayuntamiento de Zaragoza

LÍNEAS DE ACTUACIÓN PROPUESTAS

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

- El mantenimiento de estos servicios públicos de transporte de viajeros por carretera en la Comunidad Autónoma de Aragón está actualmente en una situación crítica y requiere un **apoyo económico que compense el déficit económico**. Para ello propone seguir las siguientes líneas de actuación:

REVISIÓN DE LA AYUDA ECONÓMICA

- **Apoyo económico COMPLETO** de las Administraciones a empresas que llevan a cabo servicio de transporte por carretera con una baja ocupación
- **Coordinación entre administración Central y Autonómica para fomentar el autobús**, que se muestra como el medio más eficiente para prestar servicio en Aragón
- **Inversión en nuevas tecnologías** de mejora del servicio
- **Desarrollo de políticas de incentivación de uso del autobús**
- **Igualdad de trato** con ferrocarril y otros medios de transporte
- **Inversión y mejoras en infraestructuras preferentes para el autobús**: carril bus y Bus-VAO
- **Subvención del precio de los billetes** mediante bonos y desarrollo del **billete único**

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

PROMOCIÓN DE LAS CARACTERÍSTICAS MEDIO AMBIENTALES DEL AUTOBÚS

- Impulso de una campaña para difundir la imagen del autobús como **modo de transporte ecológico**
- La **eficiencia económica es ecológica**
- El autobús es un modo más ecológico para transporte interurbano

REESTRUCTURACIÓN DEL SERVICIO

- **Racionalización** de la oferta en función de la demanda
- **Revisión de los servicios de obligada prestación** en fines de semana
- **Facilidad supresión servicios deficitarios**
- **Evitar competencia desde otros modos**
- **Marco político y de regulación y estable a largo plazo**

DESARROLLO DE UN OBSERVATORIO DE COSTES

- **Objetivación de los costes** asociados a la actividad del sector
- **Aportación de información clara y precisa de la evolución de los costes con la participación del sector**

LÍNEAS DE ACTUACIÓN

El transporte de viajeros por carretera contribuye a que se establezcan las condiciones necesarias para que el territorio de Aragón sea apto y equitativo para todos sus ciudadanos

**EL AUTOBÚS HACE POSIBLE
EL ACCESO A UN DERECHO
BÁSICO DE LA POBLACIÓN:
LA MOVILIDAD**

Equiparable a otros servicios básicos como **sanidad, educación y asistencia social**