

ANÁLISIS Y PROPUESTAS PARA LA REMODELACIÓN DE LAS CONCESIONES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR CARRETERA EN LA COMUNIDAD AUTÓNOMA DE ARAGÓN



Departamento de
Geografía y
Ordenación del Territorio
Universidad Zaragoza

Índice

1. El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón
2. Propuesta de un sistema zonal
3. Valoración de la propuesta
4. Conclusiones



ANÁLISIS Y PROPUESTAS PARA LA REMODELACIÓN DE LAS CONCESIONES DEL TRANSPORTE DE VIAJEROS POR...

1. El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón

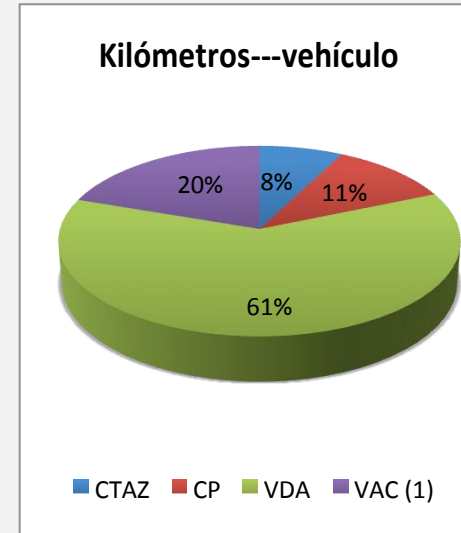
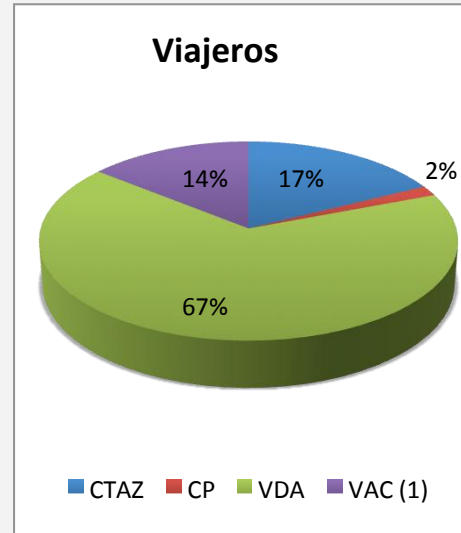
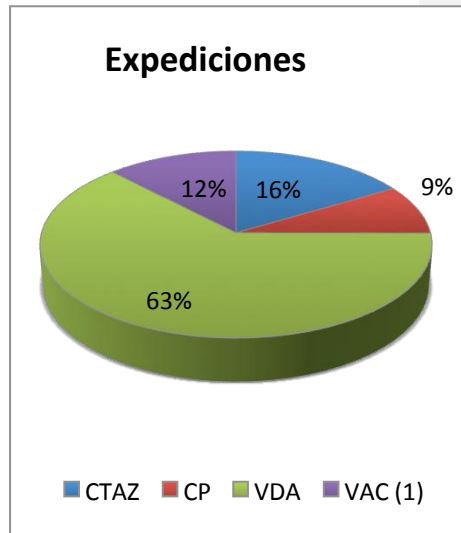
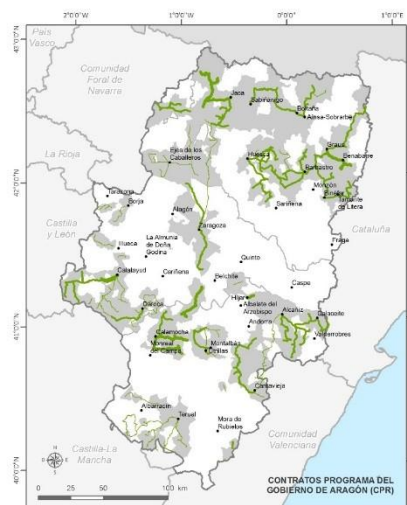
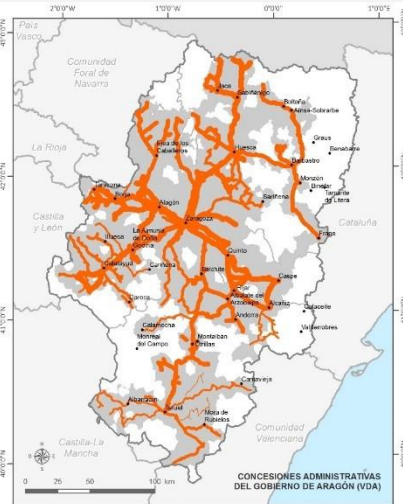
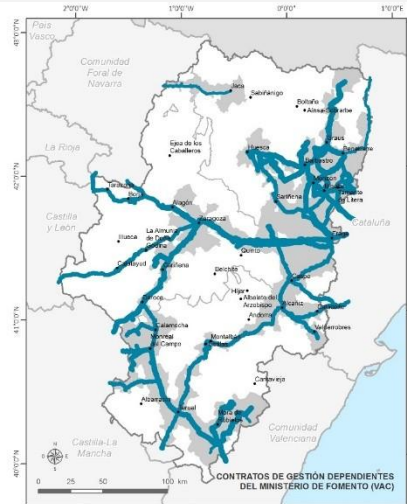
En la Comunidad Autónoma de Aragón existen actualmente 124 contratos para la gestión del TPVC, con orientaciones y finalidades distintas:

• Dependientes de la DGA:

- * Concesiones administrativas (VDA)
- * Contratos Programa
- * Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ)

• Dependientes del Ministerio de Fomento:

- * Concesiones para las rutas intercomunitarias (VAC)



SRS. ETRS 89 H30 N
Fuente de información: Ministerio de Fomento y Gobierno de Aragón.
Fecha de creación: Abril 2016.
Elaboración: Grupo de Estudios Territoriales de la Universidad de Zaragoza (GEDETUZ)

1. El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón

El sistema de transporte regular por carretera de Aragón se basa en concesiones lineales, según la ley 16/198 de Ordenación de los Transportes Terrestres de 1987, actualizada en 2013 (LOTT), art. 78: “Como regla general, las concesiones se otorgarán, únicamente, para servicios predeterminados de carácter lineal”

Este sistema, presenta limitaciones e ineficiencias

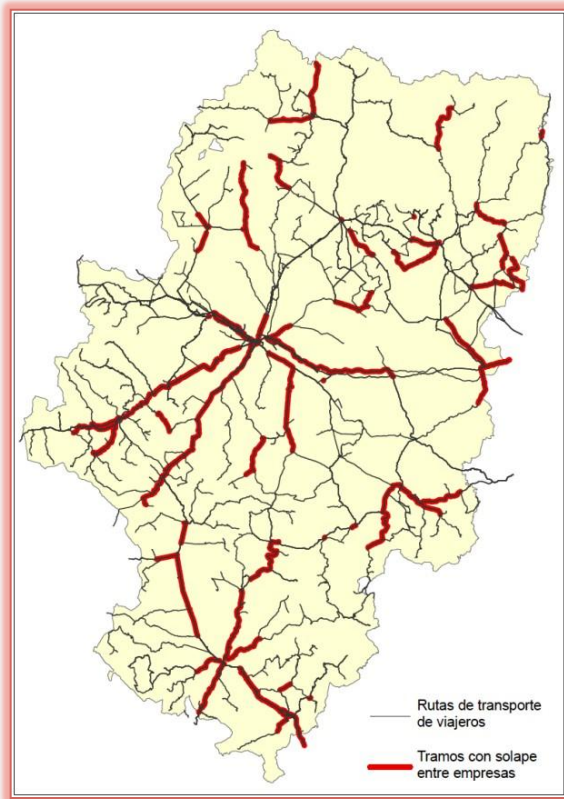
Duplicidades
en la red

Disfunciones con la
estructura administrativa
y de servicios

Ineficiente desde el
punto de vista
económico

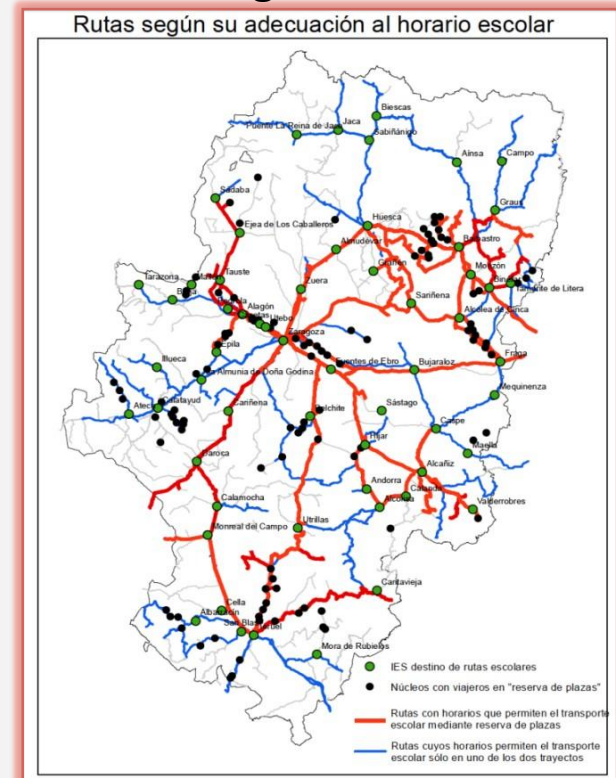
La calidad del servicio que recibe el ciudadano se resiente

Solapamiento de rutas de transporte regular



Afecta al 12,3% de los 13.965 km que suman la longitud total de las rutas existentes en Aragón

Coincidencia de rutas escolares con rutas regulares

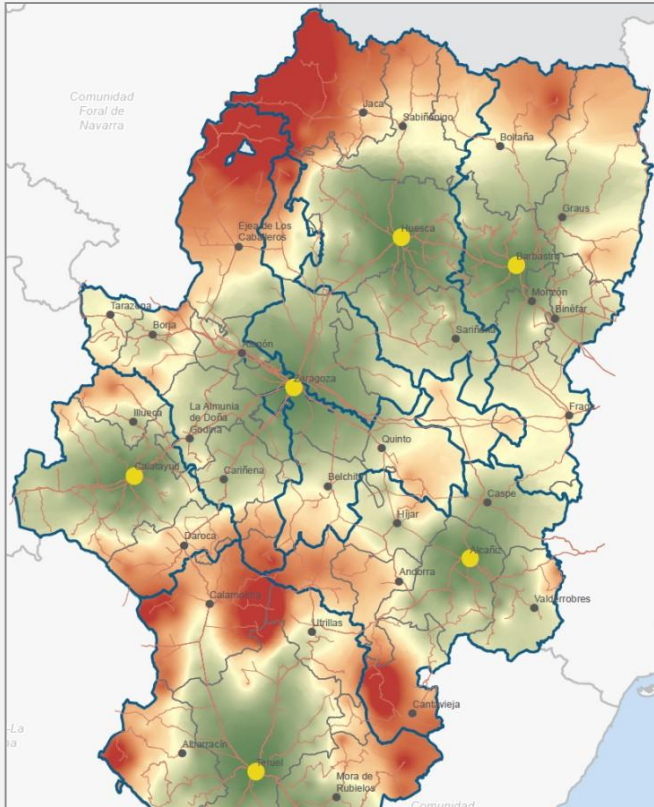


Sólo el 15% de los escolares de secundaria que utilizaban transporte escolar lo hace en la modalidad de reserva de plaza

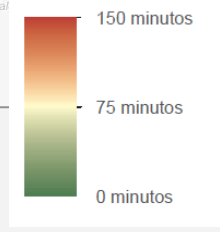
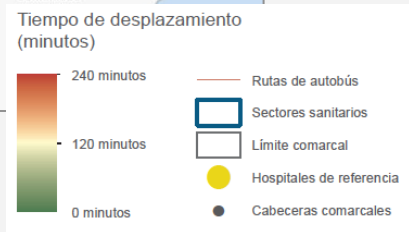
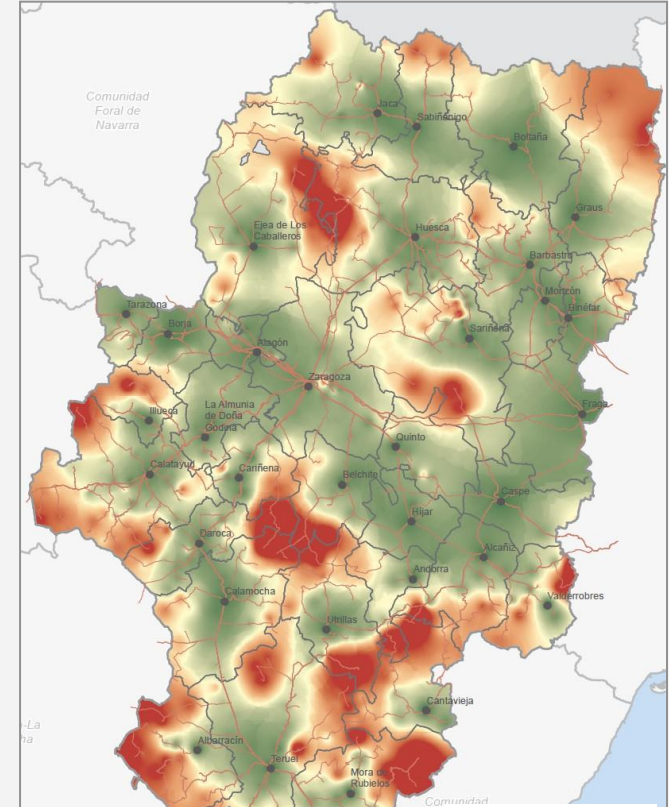
Este porcentaje podría llegar al 47% sin necesidad de excesivos ajustes horarios

Accesibilidad al hospital de referencia

Accesibilidad a la centralidad administrativa de referencia



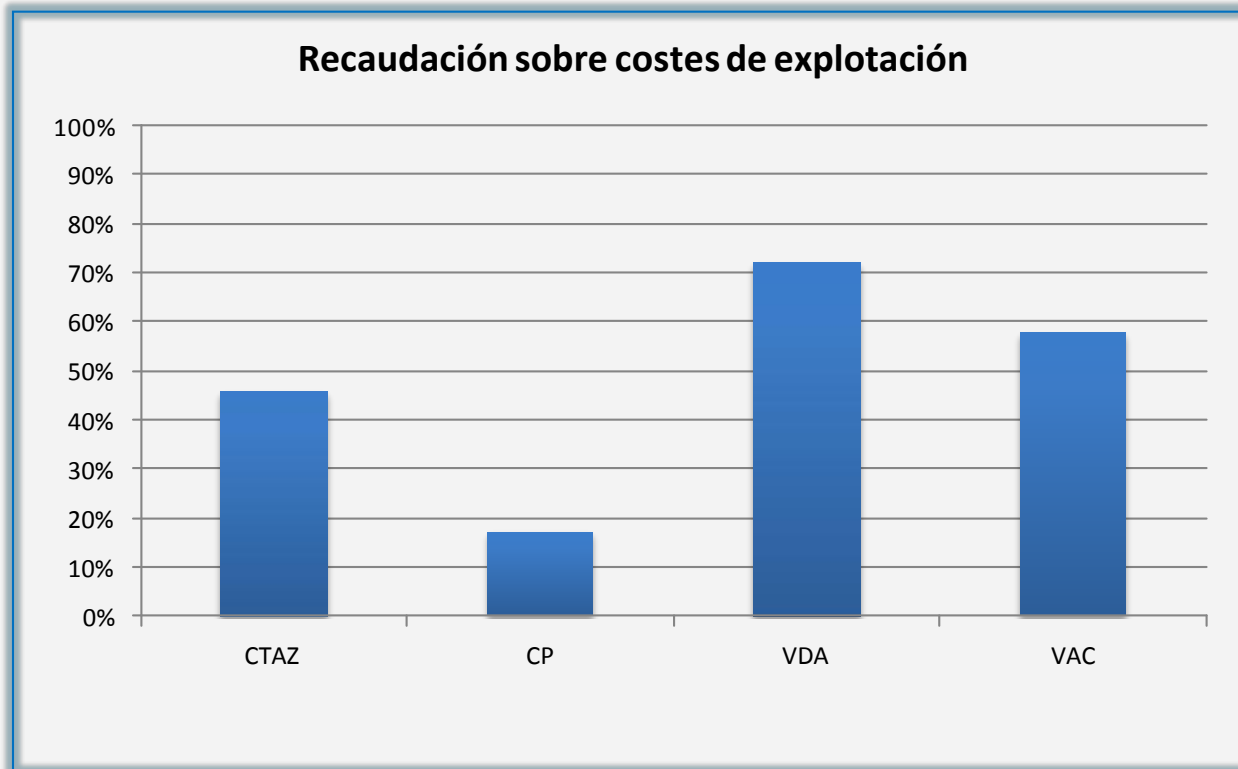
En muchas zonas de Aragón, la conexión con las centralidades administrativas y sanitarias, utilizando transporte público, es muy deficiente



1. El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón

El sistema de TPVC es deficitario: la recaudación por tarifas solo cubre el 63% de los costes de explotación

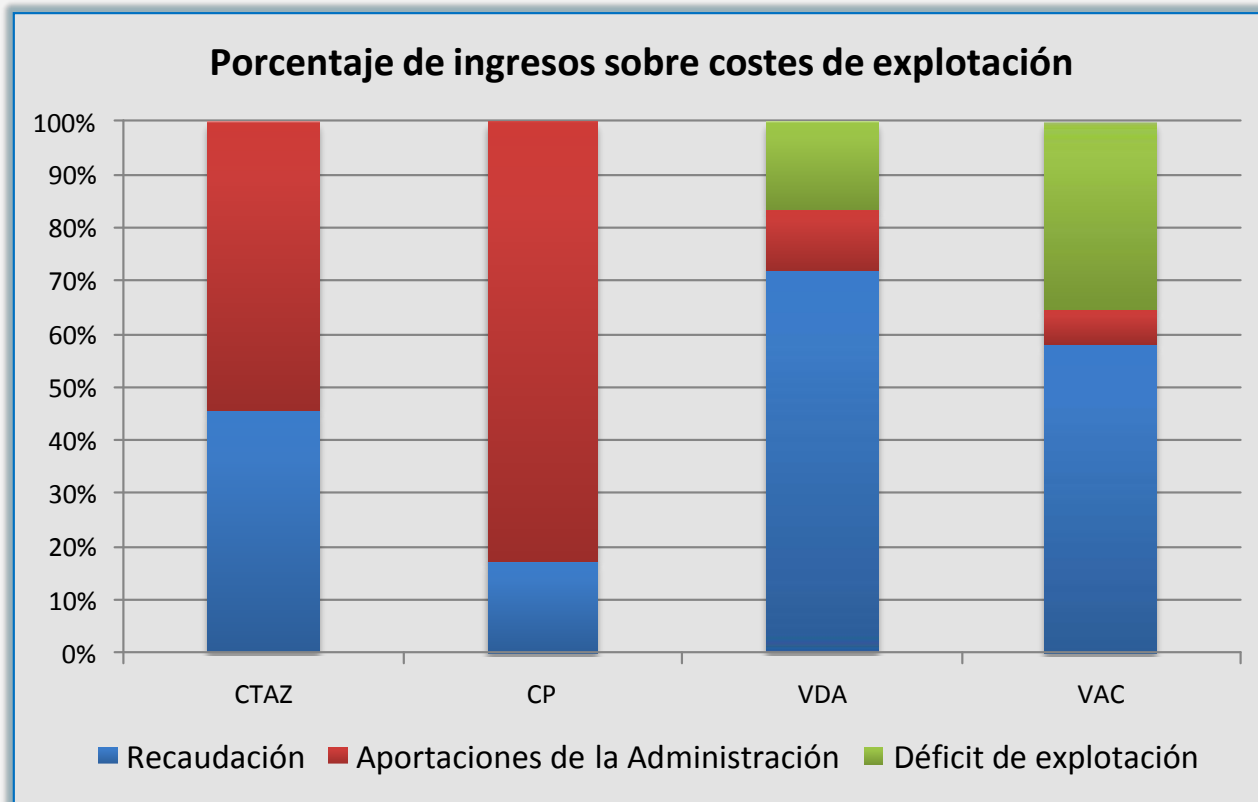
Por tipos de concesión, el déficit es un reflejo de las obligaciones de servicio y de las diferentes características del territorio, que condicionan la demanda

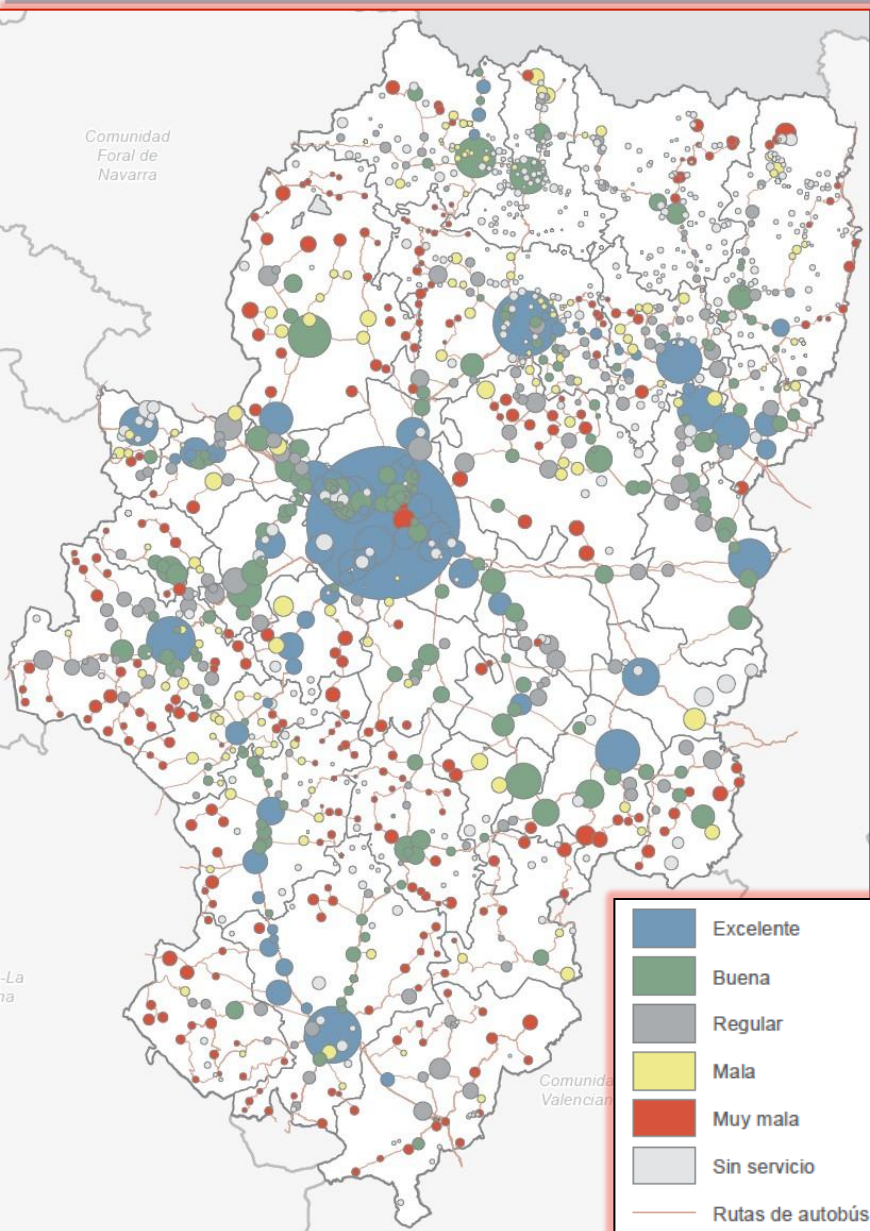


1. El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón

Las ayudas públicas representan el 20% de los costes de explotación

Estas ayudas minimizan pero no solucionan el problema. El sistema presenta un déficit del 17% sobre los costes de explotación, soportado por VDA y VAC





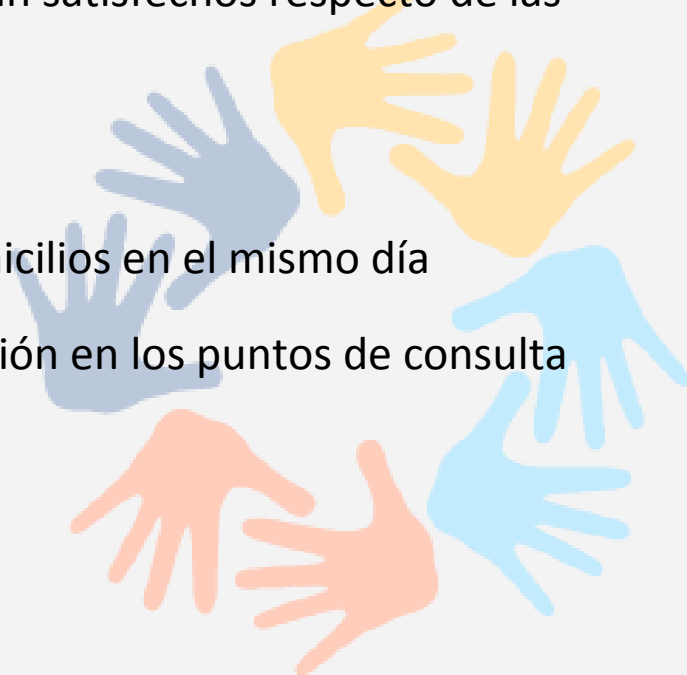
Clasificación de los núcleos según la calidad del servicio de autobús

La calidad del servicio, en términos de frecuencia y accesibilidad, presenta fuertes contrastes territoriales:

- El 28% de los núcleos dispone de un servicio de autobús de calidad excelente o buena
- En ellos reside el 86% de la población aragonesa
- El 3,2% de la población, 42.997 habitantes, no tienen servicio de transporte de viajeros, según los contratos de gestión

Principales conclusiones de las encuestas realizadas a los usuarios

1. Predomina el desplazamiento por motivos de trabajo o estudio y visitas a centros sanitarios.
2. Entre el 70 y el 80% de **los usuarios** se muestran satisfechos respecto de las frecuencias, los horarios y la duración del viaje
3. No obstante, solicitan:
 - Ajustes que faciliten el regreso a sus domicilios en el mismo día
 - Actualización permanente de la información en los puntos de consulta



Principales conclusiones de las entrevistas realizadas a responsables de la Administración Comarcal

1. Una de las quejas más generalizada se fundamenta en la deficiente o mala conexión de buena parte de los núcleos de población con las cabeceras comarcales o entre ellos
2. Las comarcas de montaña y con mayor despoblamiento son las que plantean más quejas: escasa periodicidad, débil número de frecuencias y falta de adecuación de los horarios, lo que dificulta el retorno en el día.
3. En diferentes comarcas reconocen que la demanda es escasa y que son necesarias políticas de subvenciones adecuadas para mantener el servicio de autobús, pues la movilidad es una necesidad básica de la población.
4. La fusión del transporte escolar y regular, ya sea mediante reserva de plaza o integración, se considera necesaria para optimizar los servicios.
5. Consideran también la necesidad de planificar el transporte hacia los Centros de Salud.

La opinión de los empresarios del sector

Les preocupa:

- La pérdida generalizada de usuarios, el intrusismo y la escasa rentabilidad del servicio.
- Las disfunciones del sistema: duplicidad o solapamiento de rutas, con las consiguientes restricciones de tráfico, horarios y frecuencias inadecuados.

Proponen

- Para ser más competitivos, dar satisfacción a la demanda siendo innovadores, mejorar frecuencias, horarios, número de expediciones y mejorar el servicio informatizando estaciones y creando plataformas *on line*.
- Mejorar la rentabilidad, combinando rutas deficitarias con otras que no lo sean.
- Que el transporte escolar se integre en las líneas regulares. Lo mismo afirman con respecto a otros tipos de transporte no regular (sanitario no medicalizado, laboral).

Índice

1. El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón
- 2. Propuesta de un sistema zonal**
3. Valoración de la propuesta
4. Conclusiones



2. Propuesta de un sistema zonal

HACIA UN MODELO CONCESIONAL ZONAL

“La Administración podrá otorgar concesiones zonales que comprenderán todos los servicios regulares permanentes o temporales y de uso general o especial que hayan de prestarse en una determinada zona, salvo los que expresamente se exceptúen” (LOTT, art 78)

La caducidad de todas las concesiones autonómicas en el año 2017, abre la puerta a la realización de un diseño zonal conjunto, con la excepción de las VAC

2. Propuesta de un sistema zonal

ZONA: Territorio articulado por un eje en torno al que se organiza la movilidad de la población

Las zonas de transporte se fundamentan en:

- Un **área** organizada y estructurada, con una disposición jerárquica de la red de transporte. Es la zona de demanda.
- Un **eje que conecta los nodos principales**. Es la columna vertebral que canaliza el flujo principal de viajeros hacia los núcleos de servicios especializados.
- **Unas rutas** que conectan las diferentes poblaciones con los nodos o con el eje principal de la zona. Se han denominado **rutas de centralidad**.
- **La unión** del transporte regular y de las diferentes modalidades del transporte escolar.
- **Gestión única**.

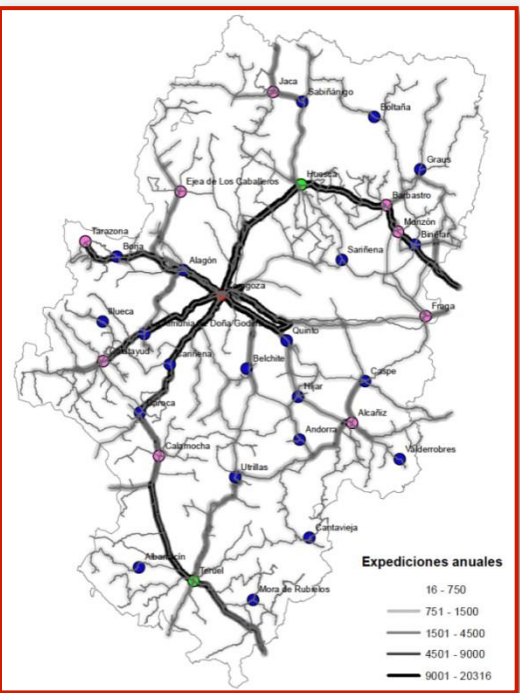
2. Propuesta de un sistema zonal

Ciertas características del sistema actual ya anticipan el modelo zonal del transporte

La función de las rutas en el territorio



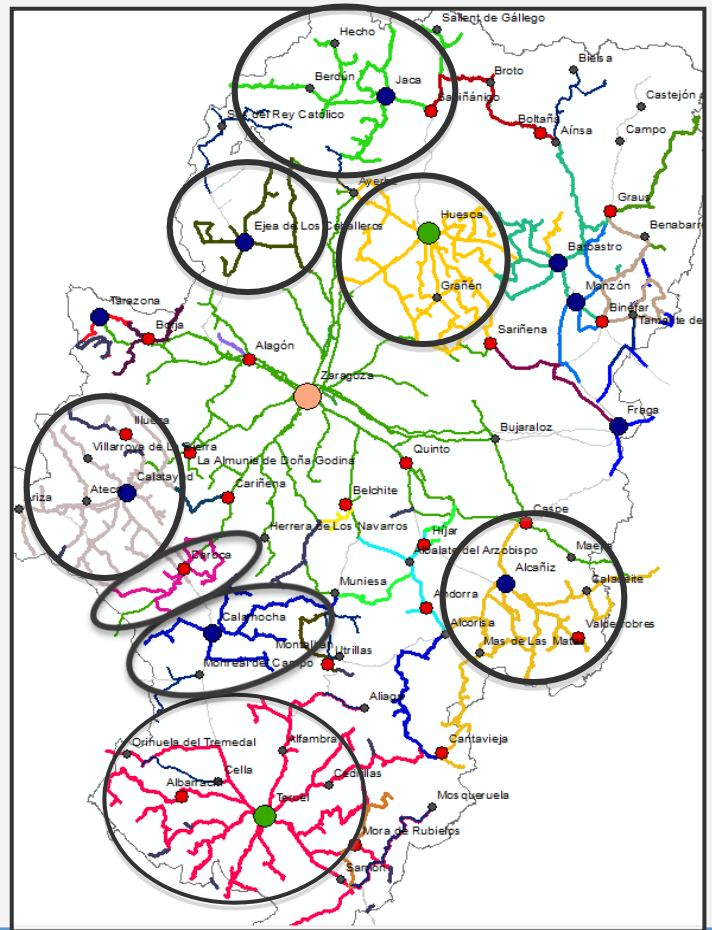
Unas definen ejes, que unen los nodos principales. Sobre ellos se organizan las zonas



Otras delimitan las áreas de influencia de los principales nodos



El 80% de los viajeros se desplazan por los ejes principales



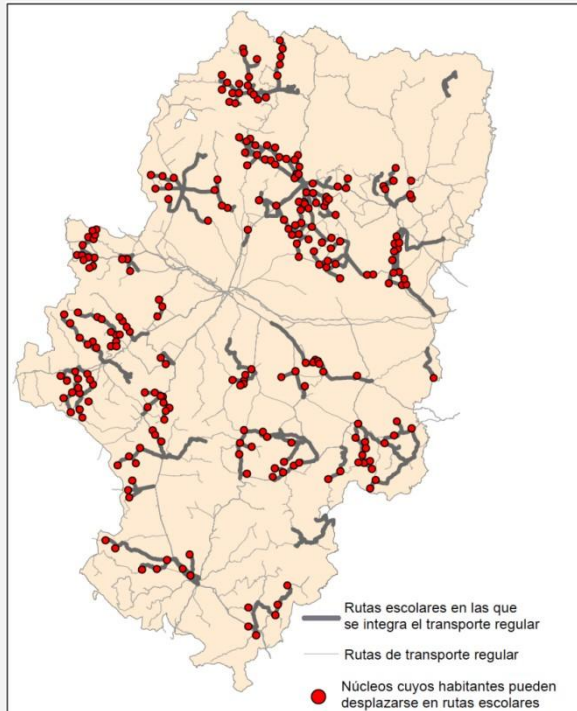
2. Propuesta de un sistema zonal

Ciertas características del sistema actual ya anticipan el modelo zonal del transporte

El Gobierno de Aragón, ya considera la fusión de diferentes modalidades de transporte



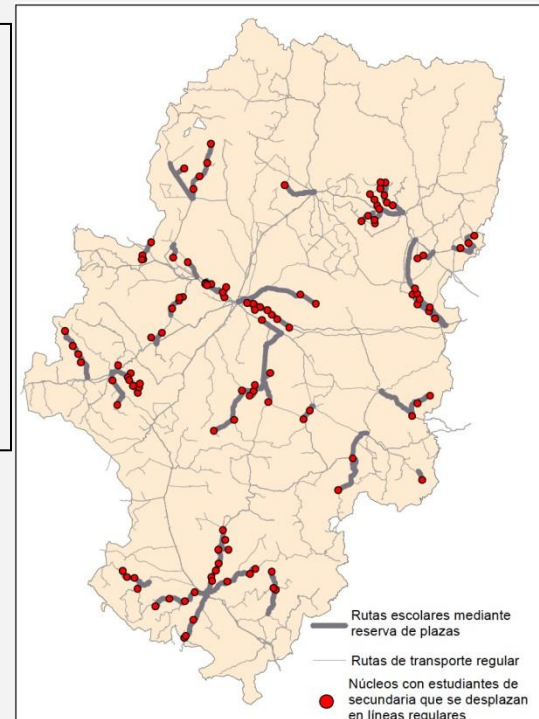
Mediante la integración de viajeros en rutas de transporte escolar



En 2013, los habitantes de 250 núcleos podían utilizar el transporte escolar

En la propuesta de zonas se incluyen el transporte regular y el escolar siempre que es posible.

Mediante la reserva de plazas para escolares en las rutas regulares



En 2013, los estudiantes de secundaria de 119 núcleos se desplazaban mediante reserva de plazas en rutas regulares

2. Propuesta de un sistema zonal



- Zona 1. Alto Ebro-Moncayo -Cinco Villas
- Zona 2: Calatayud -Valle de Jalón
- Zona 3. Teruel -Calamocha---Zaragoza
- Zona 4. Cuencas Mineras y Serranías Turolenses Orientales
- Zona 5. Bajo Aragón--Maestrazgo
- Zona 6. Monegros-Fraga
- Zona 7. Somontano-Pirineo Oriental
- Zona 8. Huesca---Pirineo Occidental

Zona	Km ²	Población (*)	Núcleos	Hab/ km ²	Núcleos/ 100 Km ²
Z1	5.064	124.142	127	24,5	2,5
Z2	3.920	74.154	109	18,9	2,8
Z3	6.847	96.280	178	14,1	2,6
Z4	5.163	53.148	110	10,3	2,1
Z5	8.429	99.453	122	11,8	1,4
Z6	4.742	112.494	91	23,7	1,9
Z7	7.882	143.551	358	18,2	4,5
Z8	5.685	117.973	248	20,8	4,4
Total	47.732	821.195	1.343	17,2	2,8

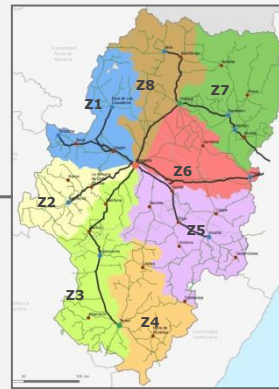
(*) Habitantes en 2013 excluida la ciudad de Zaragoza

2. Propuesta de un sistema zonal

En la propuesta, como consecuencia de la consideración zonal del transporte y manteniendo estable la demanda global:

Las expediciones totales disminuyen el 7,2%

Los kilómetros recorridos disminuyen el 12,7%



El transporte regular incrementa un 48% el número de viajeros gracias a la reserva de plaza del transporte escolar

Cerca de 60.000 personas, que residen en pequeños núcleos, mejoran sus oportunidades de viaje gracias a la integración del transporte escolar

3. Valoración de la propuesta

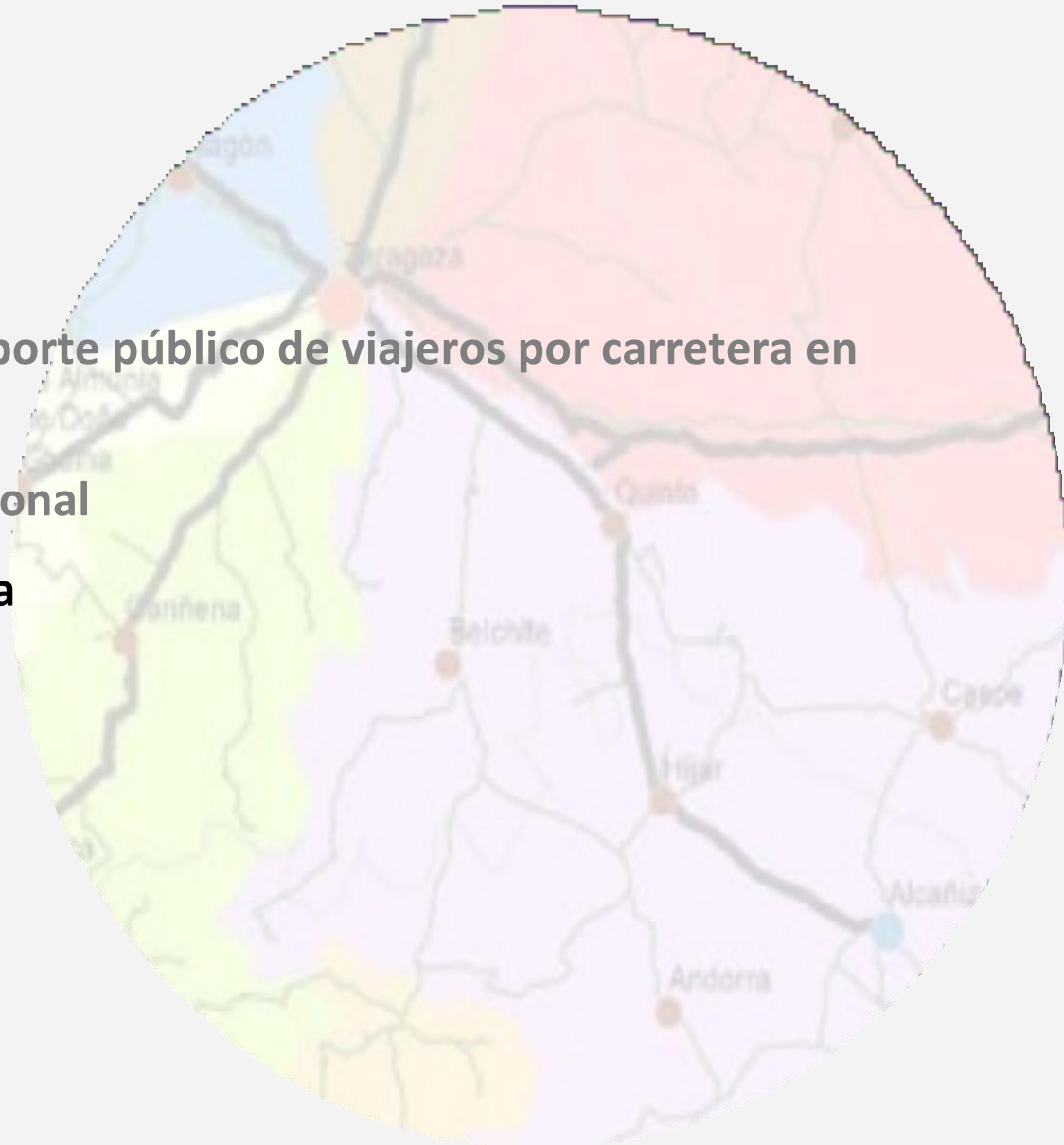
Índice

1.El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón

2.Propuesta de un sistema zonal

3.Valoración de la propuesta

4.Conclusiones

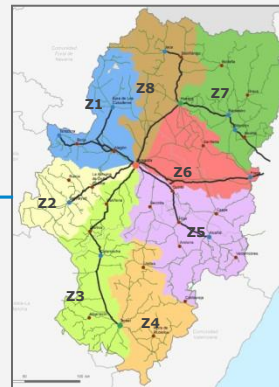


3. Valoración de la propuesta

En la propuesta, como consecuencia de la consideración zonal del transporte y manteniendo estable la demanda global:

La ratio recaudación/costes de explotación se incrementa un 7% con respecto a la situación actual y mejora en todas las zonas

El déficit disminuye un 39% con respecto a la situación actual



El coste de explotación medio es de 1,62€/km y se observan diferencias entre las zonas.

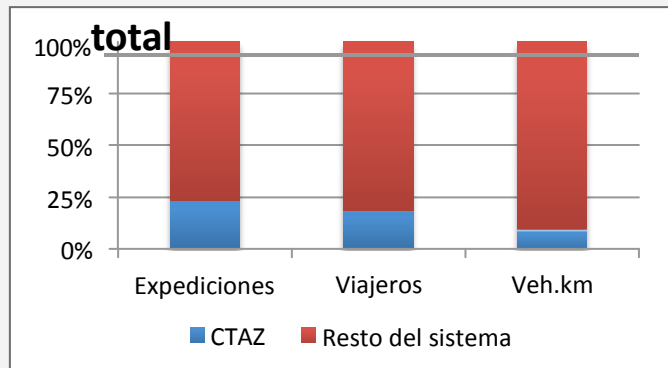
El coste unitario (€) por viajero se reduce un 14% y desciende en todas las zonas

No obstante, cabe esperar una reducción por las economías de escala derivadas del incremento del tamaño de las concesiones.

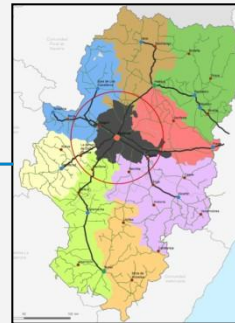
3. Valoración de la propuesta

En la zonificación propuesta se han incluido las líneas gestionadas actualmente por el Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza (CTAZ), que se localizan en seis de las ocho zonas delimitadas

Peso del CTAZ sobre el



Las líneas CTAZ tienen una tasa de cobertura (recaudación sobre costes) muy inferior al resto de líneas. En conjunto acumula un tercio del déficit total.



La consideración del CTAZ como zona independiente, al superponerse al resto de las zonas, crearía duplicidades de líneas, restricciones de tráfico y rigidez en el sistema

La exclusión de las líneas del CTAZ en las zonas afectadas disminuiría su potencial económico y obligaría a una reconsideración de las zonas propuestas.

3. Valoración de la propuesta

Ventajas de la concesión zonal:

- Desaparecen las restricciones de tráfico y las zonas de fricción entre empresas
- Mejora la conectividad del sistema gracias a la aplicación de transbordos coordinados que aumentan las oportunidades de viaje para el usuario.
- Facilita la organización y planificación del servicio,
- Mejora la eficiencia económica de la actividad y la utilización de los recursos
- Optimiza los recursos de la administración

Todo lo expuesto mejora la calidad del servicio y puede incentivar el uso del transporte público.

4. Conclusiones

1. El sistema actual de transporte público de viajeros por carretera en Aragón
2. Propuesta de un sistema zonal
3. Valoración de la propuesta
- 4. Conclusiones**



4. Conclusiones

- 1. Un sistema de concesiones zonales es el que mejor puede garantizar la vertebración territorial de Aragón.** (El Artº 78 de la LOTT proporciona el apoyo jurídico al mismo). Cada zona se estructura mediante la disposición jerárquica de la red de transporte en torno a un eje o una centralidad principal.
- 2. La gestión conjunta de los servicios de transporte** de una misma zona (regulares permanentes o temporales y de uso general o especial, muy particularmente del transporte escolar), **permitirá una utilización más racional y eficiente de los recursos disponibles, una mejor calidad del servicio y un ahorro de coste.**

4. Conclusiones

3. Del mismo modo, **es imprescindible que el Gobierno de Aragón centralice la gestión administrativa de los servicios de transporte público de viajeros por carretera en un único organismo**
4. **El traspaso a la Comunidad Autónoma de la gestión de los tramos de las VAC** que atienden al tráfico interior es una actuación fundamental para la organización de las concesiones zonales.
5. **El mantenimiento de las líneas del CTAZ dentro de las zonas** permitirá una mejor gestión de las flotas, de manera que podrían seguir conviviendo en el área del Consorcio, los servicios proporcionados por las líneas zonales, llamadas líneas pasantes, con los propios del consorcio.

4. Conclusiones

6. **El déficit estructural del sistema, aun cuando se reduzca sensiblemente, no desaparecerá con el nuevo sistema** de concesiones zonales, por lo que la administración pública deberá arbitrar las correspondientes medidas compensatorias.
7. **Es necesaria una ley de financiación del transporte** que garantice el acceso a este servicio público a todas las zonas del territorio y contemple un nuevo sistema tarifario, estableciendo con claridad las condiciones objetivas en las que el operador deba recibir, por parte de la administración regional, subvenciones acordes a los déficit de explotación generados por su condición de servicio público.

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN



Departamento de
Geografía y
Ordenación del Territorio
Universidad Zaragoza