



XUNTA
DE GALICIA



desourb
DESARROLLO SOSTENIBLE URBANO

Santiago de Compostela
7 novembro 2012

MOBILIDADE SOSTIBLE

Foro de intercambio de experiencias sostibles



Contido

- A necesidade dun cambio de rumbo
- Algunhas medidas postas en marcha en Galicia
- Crise económica e Transporte Público
- Claves para seguir mellorando a oferta de Transporte Público
- Algunhas ideas sobre fontes de financiamento



XUNTA
DE GALICIA

MOBILIDADE SOSTIBLE

Congreso DESOURB

Santiago de Compostela, 7 novembro 2012

A NECESIDADE DUN CAMBIO DE RUMBO

Definición

- Non existe unha definición universalmente aceptada de mobilidade sostible. Mesmo os especialistas utilizan definicións moi diferentes.
- O crecemento sen fin da mobilidade non é sostible, debido aos custos de conxestión, ambientais, de saúde e sociais





Xestión da demanda



- Non é posible seguir mantendo a construción de estradas para poder soportar o crecemento do tráfico → **é preciso xestionar a demanda.**

Accesibilidade vs. quilometraxe: a eficiencia nos desprazamentos

- A accesibilidade é unha variable máis importante que os quilómetros percorridos.

- **ACCESIBILIDADE**

“A habilidade da xente para alcanzar cousas que son importantes para eles”

(“Accessibility: The Rural Challenge”, Malcolm J. Moseley, 1979).

O acceso ás oportunidades, bens e servizos é unha mellor medida do beneficio social que os quilómetros percorridos.



Sostibilidade: un concepto simple que se converte nun tema complexo



Unha nova perspectiva dos custos

- **Segunda metade do século XX** → Punto de vista empresarial / financeiro.
- **Inicio do século XXI** → Punto de vista social / económico.
- **CUSTO EXTERNO**
 - Custo que ten un proceso produtivo sobre **outros axentes económicos alleos** ao que orixina o proceso.
 - O custo social é igual á suma dos custos externos e os custos internos é o **custo dun proceso produtivo sobre toda a sociedade.**



XUNTA
DE GALICIA

MOBILIDADE SOSTIBLE

Congreso DESOURB

Santiago de Compostela, 7 novembro 2012

ALGUNHAS MEDIDAS POSTAS EN MARCHA EN GALICIA

O Plan de Transporte Metropolitano de Galicia

- A idea de implantar un Plan de Transporte Metropolitano en Galicia orixinouse no ano 2003 e comezou a materializarse a partir do ano 2005.
- Actualmente, o **novo Plan de Transporte Metropolitano de Galicia está implantado** nas seguintes áreas:
 - Área da Coruña: dende o 24/01/2011.
 - A Área de Santiago: dende o 14/03/2011.
 - A Área de Ferrol: dende o 21/03/2011.
 - A Área de Lugo: dende o 05/11/2012.

Novo Plan TMG: Obxectivos

- O obxectivo fundamental era mellorar a competitividade e polo tanto aumentar o número de viaxes en transporte colectivo.
- A intervención por parte das Administracións Públicas queda xustificada pola existencia de importantes economías externas derivadas da promoción dos modos colectivos.



Novo Plan TMG: Ámbito de actuación

- Preténdese ampliar o Plan ás sete principais aglomeracións galegas o que beneficiaría a 1,59 millóns de cidadáns fronte aos 0,71 actuais.

Área de Transporte Metropolitano	Concellos que lo integrarían	Población Actualmente Beneficiada	Población Futura Beneficiada	Observaciones
Coruña	A Coruña, Abegondo, Arteixo, Bergondo, Betanzos, Cambre, Carral, Culleredo, Oleiros, Sada	388.379	394.201	Incorporación de Bergondo
Ferrol	Ares, Cabanas, Cedeira, Fene, Ferrol, Mugardos, Narón, Neda, Pontedeume, Valdoviño	161.985	169.496	Incorporación de Cedeira
Lugo	Castro de Rei, Castroverde, Friol, Guntín, Lugo, O Corgo, Outeiro de Rei		120.715	Nueva Área
Ourense	Amoeiro, Barbadás, Coles, O Pereiro de Aguiar, Ourense, Punxín, San Cibrao das Viñas, Toén		135.526	Nueva Área
Pontevedra	Cotobade, Marín, Poio, Ponte Caldelas, Pontevedra, Soutomayor, Vilaboa		138.638	Nueva Área
Santiago	Ames, Boqueixón, Brión, O Pino, Oroso, Santiago de Compostela, Teo, Touro, Trazo, Val do Dubra, Vedra	161.381	174.271	Incorporación de O Pino, Touro y Trazo
Vigo	Baiona, Cangas, Gondomar, Moaña, Mos, Nigrán, O Porriño, Redondela, Salceda de Caselas, Vigo		453.502	Nueva Área
Total		711.745	1.586.349	



Novo Plan TMG: Ámbito de actuación

- Preténdese actuar sobre **todos os modos colectivos** con presenza que contén con tráficos (autobús, ferrocarril e transporte de ría) afectando, sobre cifras de mobilidade actuais, a mais de 20 millóns de desprazamentos anuais.

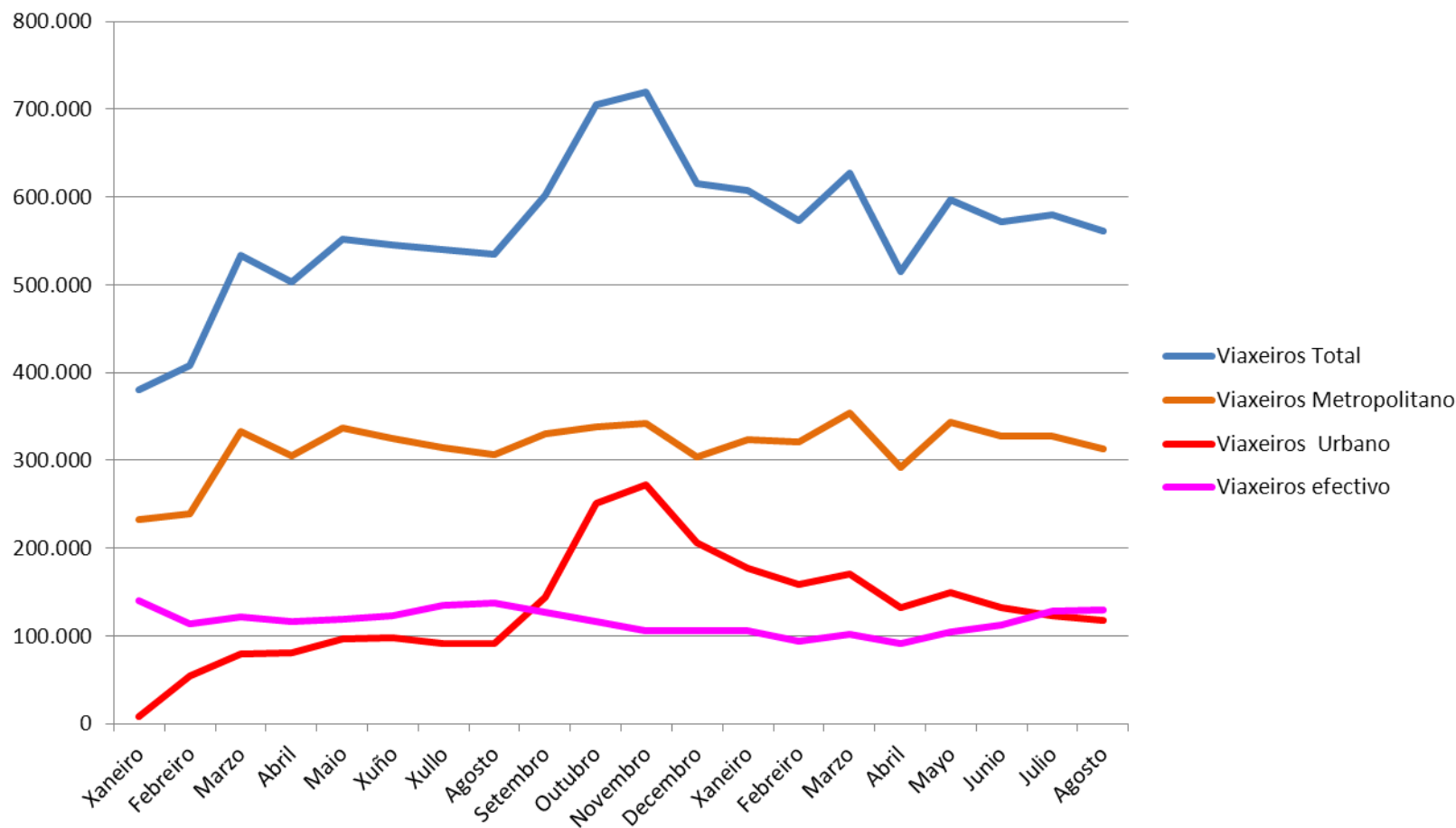


Novo Plan TMG: Contido

- **Programa de Integración Tarifaria:** Desenvólvese un sistema que permitirá unha política ordenada de prezos que incentive o uso do transporte público, mellore a coordinación entre modos e cree a información necesaria para o seu control e ordenación
- **Programa de Integración Física:** O obxectivo do programa é incrementar a competitividade do transporte público mellorando a coordinación das diferentes redes (urbana/metropolitana) mediante a implantación de novos percorridos, puntos de parada e intercambiadores. Aumentará a funcionalidade do sistema.
- **Programa de Incremento da Oferta:** Persegue a mellora da cobertura do sistema e a creación dun transporte máis competitivo a través da implantación de novos servizos e/ou intensificando outros xa existentes
- **Programa de Información e Infraestrutura:** pretende renovar e modernizar a infraestrutura e imaxe do sistema de transporte público así como tamén mellorar a información dispoñible para o usuario.

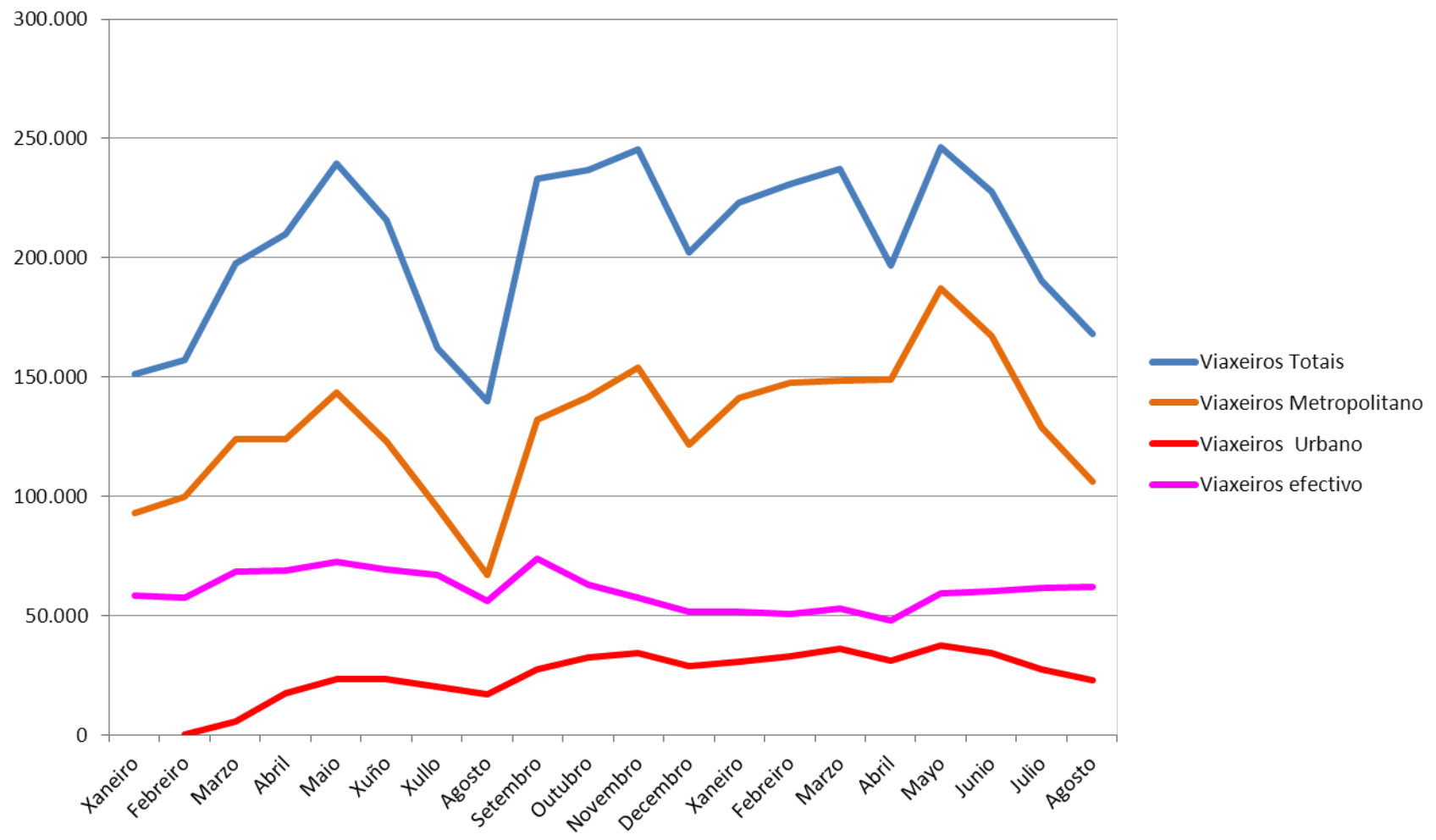


Novo Plan TMG: : Resultados ATM Coruña



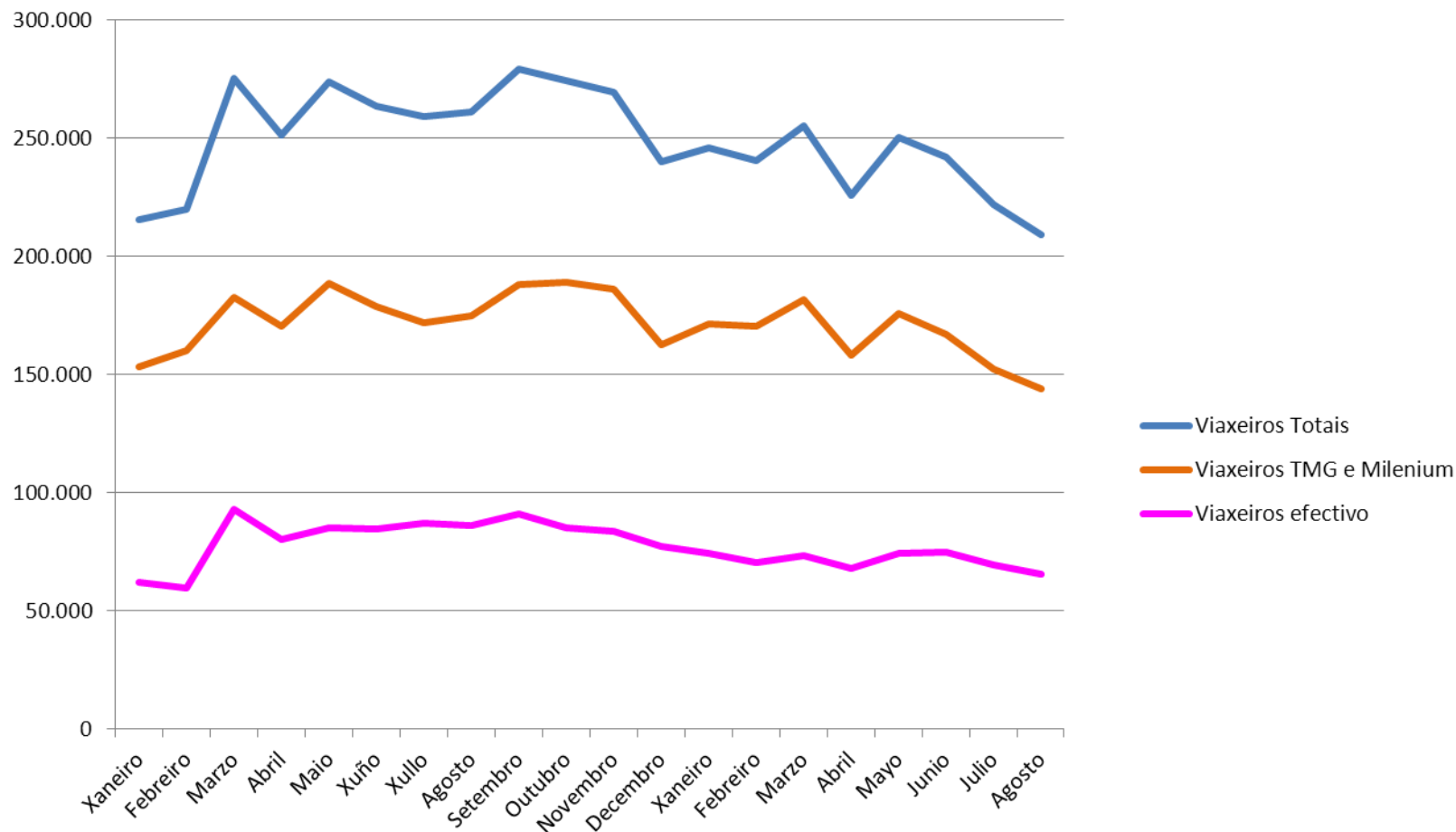


NOV Novo Plan TMG: : Resultados ATM Santiago





Novo Plan TMG: : Resultados ATM Ferrol



Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia

- Os modos de transporte non motorizados son os máis eficientes para distancias de **ata 7 quilómetros**, rango no que está unha gran parte das viaxes que facemos diariamente.



Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia

- En Galicia estanse a facer actualmente tan só **1 de cada 1.000 viaxes en bicicleta.**
- 20 veces menos que en cidades como San Sebastián ou Pamplona.
- 100 veces menos que en Berlín.

Trátase de cidades cunhas condicións climatolóxicas e de orografía non moito mellores que as que atópanse en moitas das cidades galegas.



Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia

OBXECTIVOS XERAIS DO PLAN

- **Fomentar o uso dos modos de transporte non motorizados** -moi especialmente a bicicleta, pero tamén a marcha a pé- incrementando a súa importancia na repartición modal con relación á dos modos motorizados privados, tanto no ámbito metropolitano coma no rural e para desprazamentos cotiáns como de carácter recreativo.
- Establecer o marco de referencia para o desenvolvemento de **iniciativas de promoción da mobilidade alternativa nos ámbitos metropolitanos e rurais de Galicia.**



Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia

OBXECTIVOS CONCRETOS DO PLAN

- A creación dunha rede de **infraestruturas ciclistas** de carácter interurbano e metropolitano no ámbito da Comunidade Autónoma de Galicia.
- A programación de **estratexias complementarias para que a bicicleta**, en solitario ou en combinación co transporte público colectivo, **substitúa o automóbil en determinados desprazamentos**.



Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia

POTENCIACIÓN DA INTERMODALIDADE

- Acordos con operadoras de transporte colectivo para facilitar o transporte das bicicletas nos vehículos.



Plan Director de Mobilidade Alternativa de Galicia

POTENCIACIÓN DA INTERMODALIDADE

- Medidas específicas tendentes á **potenciación e integración dos modos de transporte non motorizados nos plans de Transporte Metropolitano de Galicia** (por exemplo, o aluguer de bicicletas utilizando a Tarxeta de Transporte Metropolitano de Galicia).





XUNTA
DE GALICIA

MOBILIDADE SOSTIBLE

Congreso DESOURB

Santiago de Compostela, 7 novembro 2012

CRISE ECONÓMICA E TRANSPORTE PÚBLICO

Transporte público

Nas últimas décadas, a demanda de transporte público creceu de forma considerable.

Maior demanda de transporte público

Maiores esixencias de calidade



→ Maiores investimentos

A demanda de transporte público

A actual conxuntura económica formula evidentes dificultades para seguir aumentando e mellorando (mesmo en ocasións para manter) a oferta de transporte público.

Non obstante, a cidadanía demanda transporte público de calidade.

- **Crise económica e transporte público**

Aforros para os cidadáns → Maior uso do transporte público → Maior carga para as administracións públicas

- **Sensibilización da cidadanía**

Custos externos → Maior uso do transporte público → Maior carga para as administracións públicas

Crise económica e transporte público

- Con carácter xeral ao longo dos últimos anos produciuse un descenso na cobertura do sistema de transporte público. **Os ingresos procedentes dos usuarios son proporcionalmente menores segundo avanza o tempo.**
- Extensión e calidade do servizo mantivéronse por unha crecente achega das Administracións Públicas.
- A crise económica está a poñer en cuestión a sostibilidade deste modelo.

Libro Branco - Folla de ruta cara a un espazo único europeo de transporte: por unha política de transportes competitiva e sostible

“Uns beneficios económicos máis xenerais e as externalidades positivas xustifican certo nivel de financiamento público pero, no futuro, é probable que os usuarios dos transportes paguen unha parte dos custos maior que na actualidade. É importante que os usuarios, operadores e investidores reciban incentivos monetarios correctos e consecuentes.”

Preocupación polo financiamento do transporte público

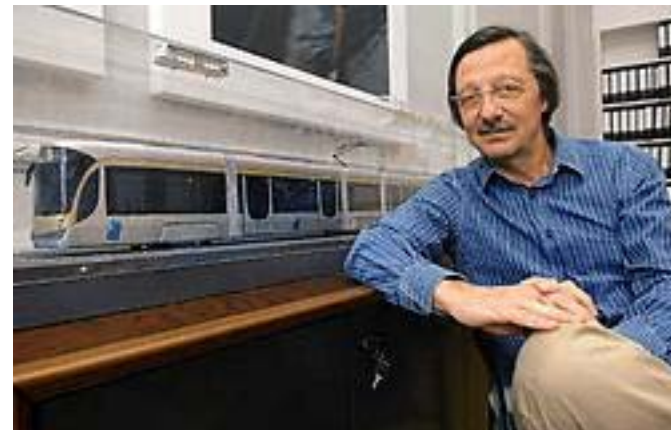
Union Internacional de Transporte Público (UITP)

“O transporte público necesita esquemas estables de financiamento baseados en obxectivos a longo prazo. Os Presupostos anuais non son adecuados para as empresas de transporte público, necesitamos ingresos públicos estables.”

Alain Flausch

Presidente

Acto de celebración do 125 aniversario da UITP



Estratexia PTx2 (UITP)

- Duplicar a cota de mercado do transporte público a nivel mundial para o 2025
→ Transporte público de calidade elevada e sostible economicamente.



XUNTA
DE GALICIA

MOBILIDADE SOSTIBLE

Congreso DESOURB

Santiago de Compostela, 7 novembro 2012

CLAVES PARA SEGUIR MELLORANDO A OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Claves para seguir mellorando a oferta de transporte público

Planificación territorial e deseño urbanístico favorable á mobilidade sostible

- Deseño do espazo habitado que favoreza os modos non motorizados.
- A mestura de usos urbanísticos que favoreza á proximidade dos servizos, reducindo as necesidades de medios mecánicos e, en especial, do uso do coche.
- Procura da eficiencia da oferta de transporte.

Marco fiscal axeitado

- Bélxica: Os modos de transporte público, bicicleta, coche compartido (car-pool y car-sharing), gozan de deducións fiscais.
- Os gravames sobre o uso do vehículo privado son unha ferramenta cun forte rexeitamento.

Claves para seguir mellorando a oferta de transporte público

Racionalización da oferta

- Ofrecer o servizo axeitado á demanda existente, no momento axeitado e co prezo adecuado.
- Buscando a eficiencia da oferta de transporte.

Mellora da calidade dos servizos

- Medidas tecnolóxicas.
- Novos modelos tarifarios no transporte público.
- Formación e introdución de novas prácticas empresariais.

Marco estable de financiamento

- Novos mecanismos de financiamento.
- Ingresos alternativos.



ALGUNHAS IDEAS SOBRE FONTES DE FINANCIAMENTO

Ingresos directos comerciais

Ingresos directos por aplicación das tarifas

Outras fontes de ingresos

- Publicidade.
- Servizos complementarios.
- Venda de produtos.
- Locais e instalacións.
- Transporte de mercadorías.



Publicidade

- Fonte principal complementaria de ingresos para os operadores de transporte na maioría de Europa.
- A pesar da importancia deste negocio varía en boa medida: París, o 11% do total dos ingresos; Dublín é só o 1% .



Servizos complementarios

- Bucarest

Os operadores de transporte público ofrecen os servizos dos seus talleres a outras empresas.



Locais e instalacións

Locais

- Locais comerciais e oficinas nas estacións.
- Espazos para máquinas expendedoras (por exemplo, nas paradas de autobús).
- Aparcadoiros

Instalacións

- Dereito de arrendamento das empresas de comunicación co fin de establecer calquera tipo de cables de transmisión

Exemplo: Metro lixeiro de Dublin - Os edificios están a recibir paus de telecomunicacións; os cables de fibra óptica están instalados nas vías e as liñas aéreas estanse utilizando para transportar sinais de voz e datos.

Transporte de mercadorías

- O Grupo Matkahuolto, en Finlandia, ofrece servizos de paquetería aproveitando súa rede de transporte público.
- Nos Estados Unidos, a empresa Greyhound desenvolve transporte de paquetería do mesmo xeito (Greyhound Package Xpress).



Ingresos indirectos non comerciais

Recursos orzamentarios xerais

- Compensacións por obrigacións de servizo público.
- Compensacións por política tarifaria.

Exencións de impostos

- Devolución parcial de impostos do combustible.
- Réxime fiscal específico para ás empresas de transporte.
- Bélxica: Os modos de transporte público, bicicleta, coche compartido (car-pool y car-sharing), gozan de deducións fiscais.



Ingresos indirectos non comerciais

Impostos e gravames específicos destinados ao Transporte Público

- Usuarios do coche
 - Imposto sobre os combustibles
 - Imposto de vehículos
 - Tarifas de estacionamento
 - Peaxes
- Donos de propiedades
 - Impostos xerais sobre o valor do solo o sobre o valor engadido do solo
- Comercio e outras industrias
 - Suplemento ao imposto de vendas
 - Imposto turístico

Forte reixetamento



XUNTA
DE GALICIA

MOBILIDADE SOSTIBLE

Congreso DESOURB

Santiago de Compostela, 7 novembro 2012

A XEITO DE CONCLUSIÓN

A xeito de conclusións

- É preciso analizar qué medidas poden contribuír, dunha forma máis eficiente, a dotar dun marco de financiamento estable ao transporte público.
- O potencial doutras fontes de financiamento é destacable e paga a pena traballar para conseguir un maior aproveitamento.
- As dificultades para financiar actualmente o Transporte Público deben transformarse nunha oportunidade para superar os modelos actuais e desenvolver outras fórmulas que permitan avanzar cara ao desenvolvemento de un Transporte Público de maior calidade.



XUNTA
DE GALICIA



desourb
DESARROLLO SOSTENIBLE URBANO

Santiago de Compostela
7 novembro 2012

MOBILIDADE SOSTIBLE

Foro de intercambio de experiencias sostibles

