



**El sistema
concessional dels
serveis de
transport públic
de viatgers
Reptes de futur**



L'estructura del sistema de transport públic a Catalunya



❑ Serveis de competència de la Generalitat de Catalunya:

Ferroviaris: Gestió directa: FGC

Gestió Indirecta: Rodalies Catalunya (Renfe)

Delegació gestió: Tramvia Barcelona-ATM de Barcelona

Carretera: Gestió Indirecta: Sistema concessionat interurbà. Serveis a la demanda

❑ Serveis de competència local:

AMB: Carretera: Gestió indirecta: gestió interessada, contracte de serveis

Metro: Art 37 Llei 4/2006, ferroviària

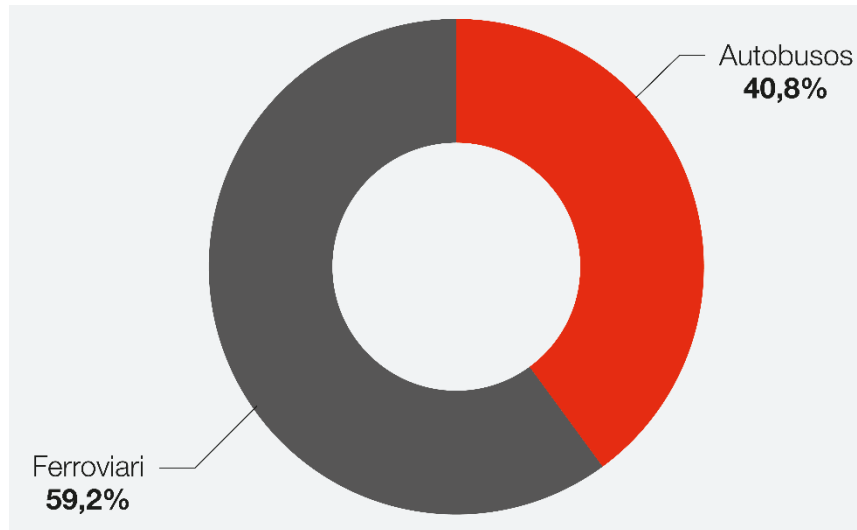
Ajuntaments: Carretera: Gestió directa, gestió indirecta, conveni

❑ Serveis de competència estatal:

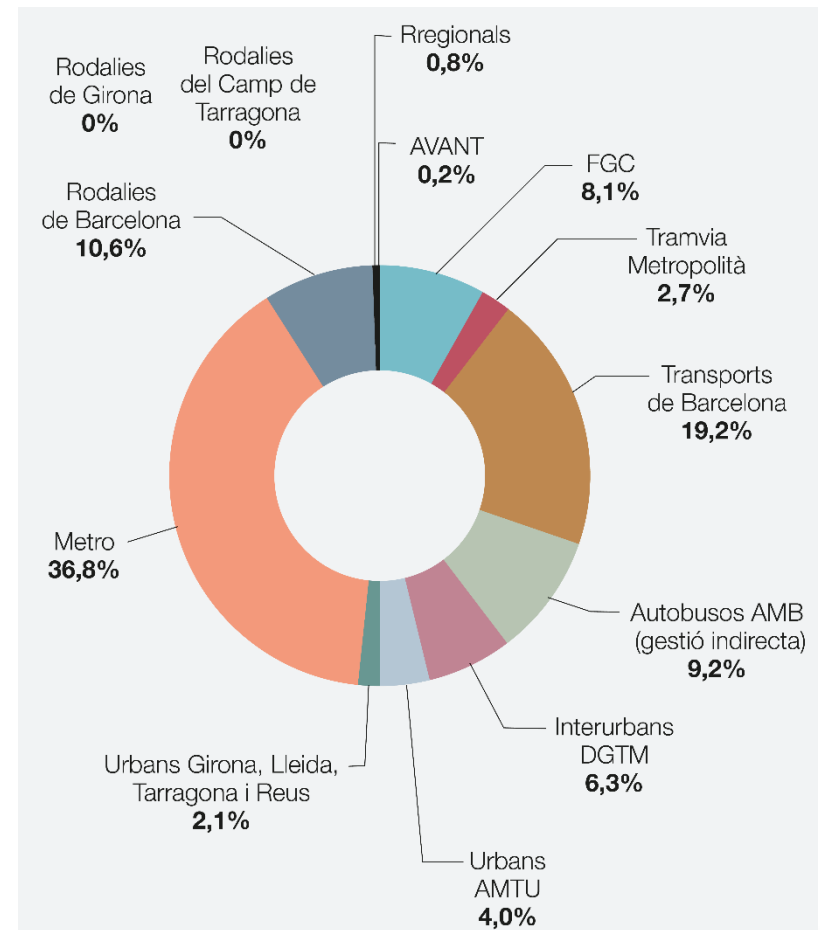
Carretera: Gestió indirecta: Serveis regulars entre CCAA

Ferrocarril: Gestió directa: serveis alta velocitat i llarga distància ferroviària. Obertura mercat

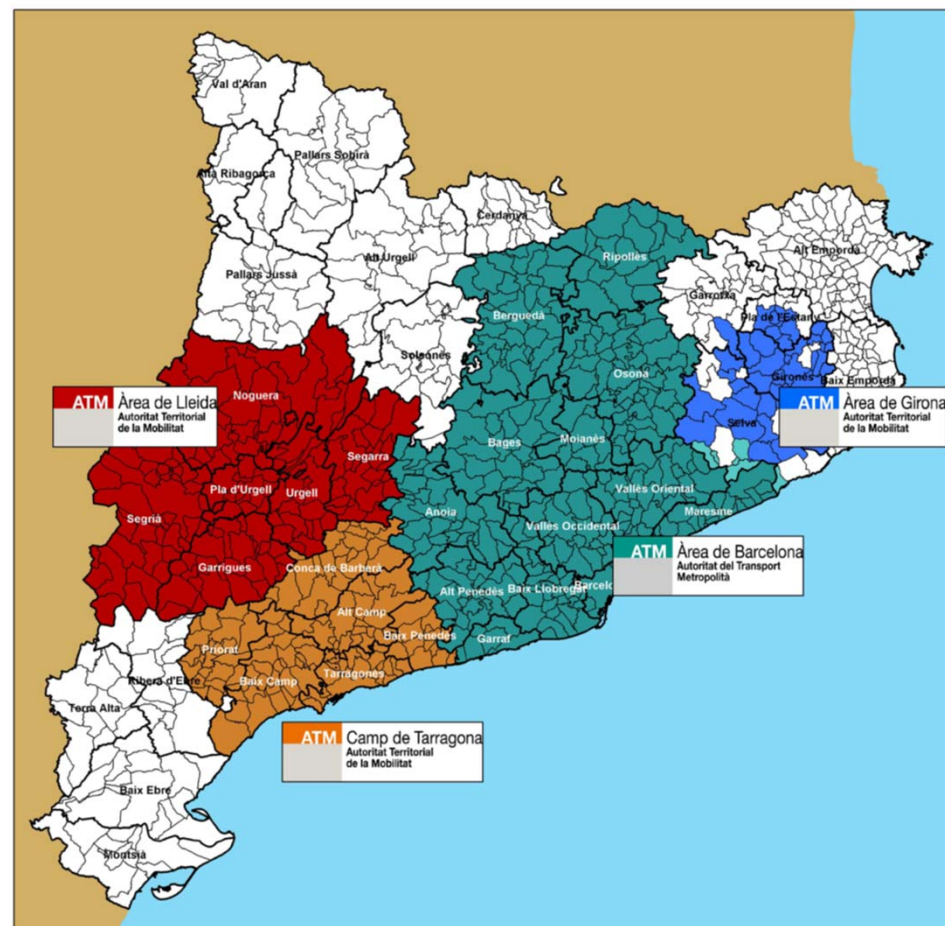
DISTRIBUCIÓ VIATGERS PER MODE DE TRANSPORT



DISTRIBUCIÓ VIATGERS PER OPERADOR



Sistema tarifari integrat



Marc normatiu transport per carretera

- Llei 12/1987, de 28 de maig de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor. El Reglament aprovat pel Decret 319/1990.
- Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat.
- Decret 128/2003, de 13 de maig, sobre mesures d'innovació i foment de la qualitat a la xarxa de transport regular de transport de viatgers a Catalunya.
- Decret 363/2006, de 3 d'octubre, de serveis de transport urbà de viatgers en autobús amb finalitat cultural i turística.
- Llei 21/2015, de 29 de juliol, de finançament del transport públic de Catalunya
- Reglament 1370/2007 del Parlament Europeu sobre els serveis públics de transport de viatgers per ferrocarril i carretera.

Origen del sistema

- El 4 de juliol de 1924 es promulga la primera norma que configura els serveis de transport com a un servei públic: atribució de la competència a l'administració de l'Estat.
- Suposa el naixement del sistema concessional. Licitació pública i exclusivitat de tràfics.
- Llei de coordinació dels transports terrestres de 1947 i Reglament de 1949.
- Llei 16/1987 d'ordenació dels transports terrestres, i a Catalunya Llei 12/1987 de regulació del transport de viatgers per carretera mitjançant vehicles de motor.

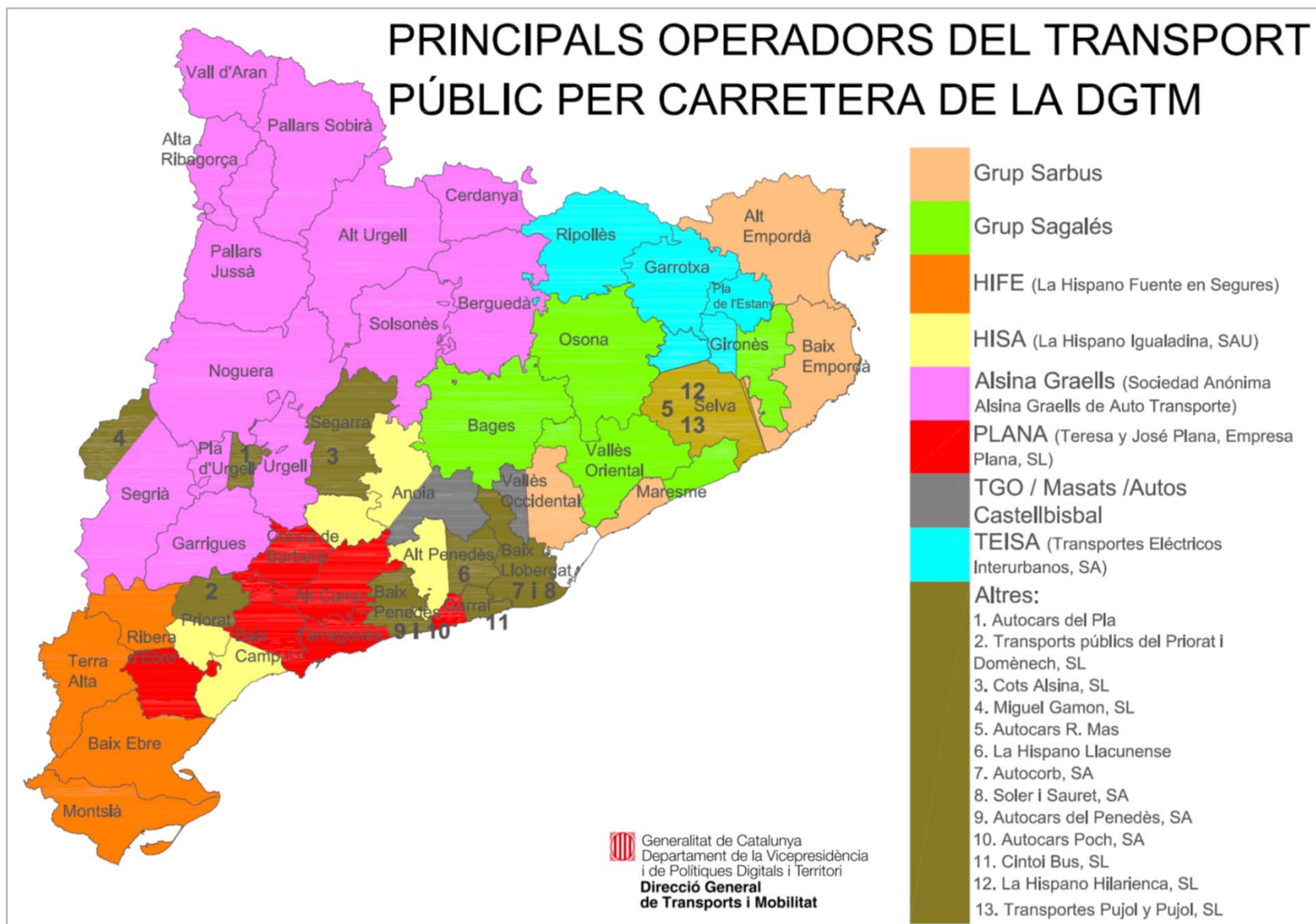


Serveis interurbans titularitat de la Generalitat

ANY	EMPRESSES	CONCESSIONS
1986	114	212
2021	58	153



PRINCIPALS OPERADORS DEL TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA DE LA DGTM




 Generalitat de Catalunya
 Departament de la Vicepresidència
 i de Polítiques Digitals i Territori
**Direcció General
 de Transports i Mobilitat**

El marc concessional

- ❑ **El règim jurídic del sistema concessional en el transport interurbà en els àmbits estatal i autonòmic.**
- ✓ Mercat i concurrència. La competència regulada.
- ✓ “Pròrrogues” i concursos. Posicionament UE i competència

Principis generals del sistema concessional

- **Atorgament mitjançant procediment equitatiu:** Norma general concurs gestió a risc i ventura del concessionari. Nova normativa contractes
- **Fixació de les condicions de servei per part de l'administració:** itinerari, freqüència, horaris, preus, material mòbil.
- **Règim d'exclusivitat en la prestació dels serveis:** no preferència discrecionals
- **Gran intervenció administració:** Adhesió sistemes tarifaris integrats i imposició noves obligacions de servei públic.

Modificació del risc i ventura concessional

- **Convenis d'adhesió als sistemes tarifaris integrats.** Compensació per la rebaixa de tarifa. Es compensen els viatgers transportats per l'empresa en el moment de l'adhesió al sistema
- **Adhesió al sistema T Mobilitat.** Canvi en les obligacions concessionals: centre informació al client i centre informació transport públic. Subministrament i manteniment d'equipaments

Aprovacions de plans d'innovació i millora de la qualitat a canvi de modificació del termini concessional, ampliació de fins a 25 anys.

Contingut del pla:

- Renovació i ampliació flota material mòbil accessible a PMR.
- Antiguitat mitjana flota sota els 7 anys.
- Incorporació SVV,SAE i registrador accidents.
- Estructura tarifària completa. (sistemes tarifaris integrats)
- Formació de personal .
- Certificació qualitat dels serveis.



La compensació de les obligacions de servei públic

- **Formalització de contractes programa** complementaris de compensació per manteniment serveis deficitaris o incorporació de nous serveis.
- **Aplicació principis Reglament UE 1370/2007.** Unitat model de costos, determinació del benefici raonable i obligació auditoria i comptabilitat diferenciada.
- **Les compensacions deriven de dos tipus de compensació: Incorporació de nous serveis i per modificacions en els ingressos:** adhesions als sistemes tarifaris integrats i noves polítiques tarifàries.
- **Procediment de modificació:** audiència del concessionari i dels ens locals afectats

Relació entre serveis urbans i interurbans

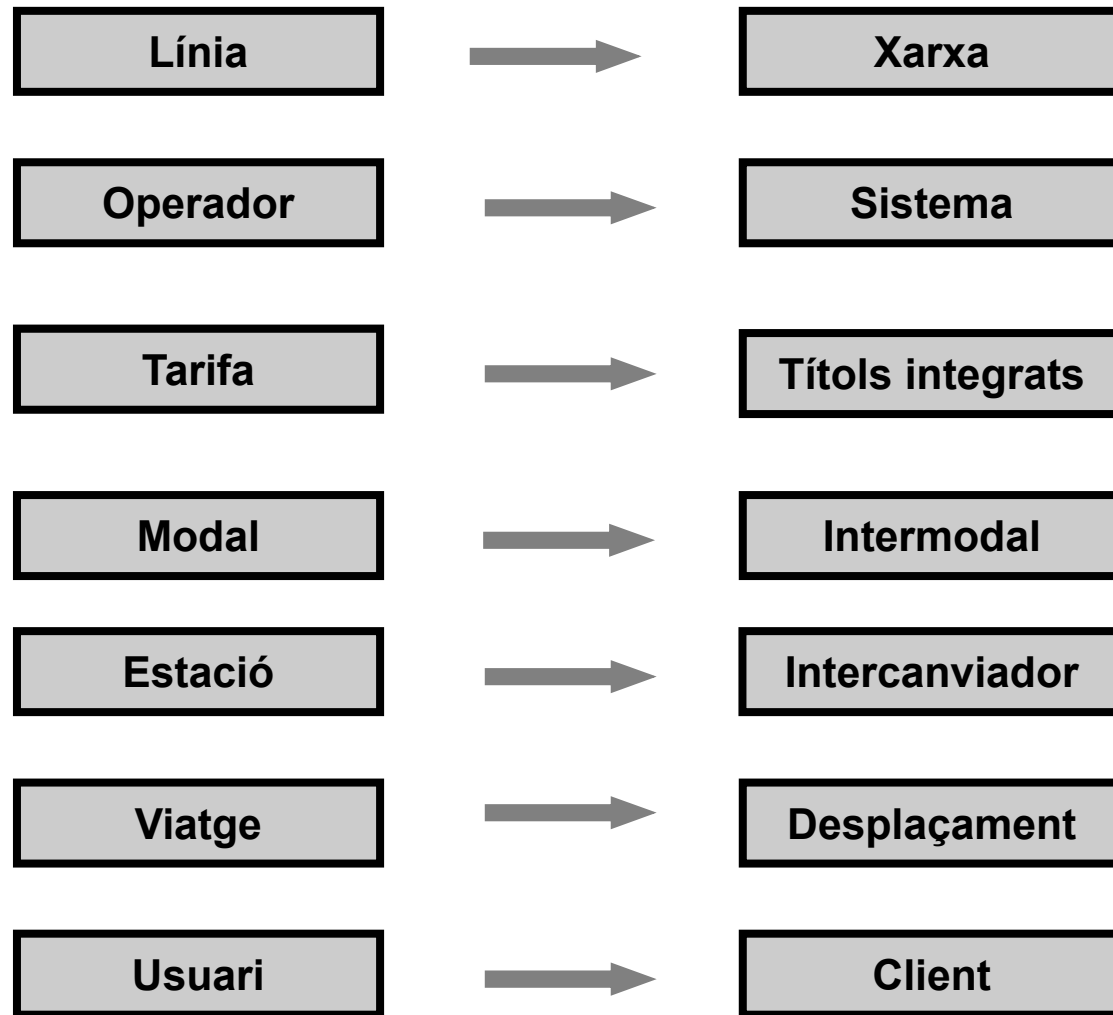
- Relació amb els serveis urbans: **protecció dels tràfics urbans en línies interurbanes.**
Art 109 Decret 319/1990
- **Convenis amb les administracions locals.** Art. 30.1 de la Llei 12/1987 de 28 de maig.
Possibilita la coordinació i la combinació dels serveis interurbans i urbans:
- els acords amb les administracions locals és un dels eixos de treball del PTVC.
- economia de mitjans, intermodalitat, evitar duplicitats ineficients.



Conclusions situació actual

- ❑ El sistema concessional ha permès mantenir una xarxa potent en tot el territori amb una important capil.laritat i a un cost baix per a l'administració.
- ❑ La realitat de la integració tarifària i les obligacions de servei públic redueixen el risc operacional.
- ❑ El marc legal actual no preveu les necessitats reals de l'explotació: contractes programa i convenis d'adhesió.
- ❑ A Catalunya, el manteniment del sistema fins el 2028 condiona la gestió i fa necessari treballar en el nou marc de relació entre empreses i administració per a garantir el manteniment en la qualitat dels serveis.
- ❑ Cal afrontar el procés de descarbonització de la flota.
- ❑ Cal incorporar els sistemes de gestió flexible i garantir una coordinació adequada de les necessitats de mobilitat urbana i interurbana més enllà dels títols competencials. L'usuari és un client de mobilitat.
- ❑ Cal millorar la informació de l'usuari tant en la planificació dels recorreguts com durant la prestació del servei

Evolució en el disseny del sistema



Definició del nou model

- ❑ Determinació del nou mapa de serveis: compatibilitat tractament altres serveis com urbans, escolars
- ❑ Definició dels nivells de qualitat i serveis a oferir als usuaris
- ❑ Elecció del material mòbil. Descarbonització de la flota en funció dels serveis i règim de titularitat. Flexibilitat en la tipologia de vehicles
- ❑ Concreció de la forma contractual ajustada al Reglament 1370/2007 de la UE
- ❑ Determinació del sistema de licitació.
- ❑ Garantir la viabilitat econòmica del sistema i la seva evolució

Definició nou model

- ❑ El nou sistema ha d'atendre de la forma més eficient les necessitats dels ciutadans. Cobertura territorial, preu assequible, velocitat comercial, qualitat, intermodalitat i sostenibilitat.
- ❑ El nou model ha de garantir la competència.
- ❑ Exclusivitat de tràfics?
- ❑ Descarbonització del sistema. Vehicles i equipaments
- ❑ Model tarifari integrat i intermodal
- ❑ Flexibilitat del sistema. Modificació, adaptació a les necessitats de mobilitat i a les noves demandes durant la vigència des contractes
- ❑ Incorporació formes de gestió a la demanda
- ❑ Incorporació d'altres elements de mobilitat ?
- ❑ Cal valorar l'impacte social i laboral del canvi de sistema i garantir una transició correcte al nou model