

Necesidades



Capacidad

Es necesario encaminarse hacia un cambio en la cultura de los desplazamientos urbanos, con actuaciones en infraestructuras y tecnología. Para facilitar el transporte urbano es necesario dotar a los núcleos urbanos con la adecuada capacidad adaptada a las necesidades reales de transporte, con un plan riguroso de financiación.



Prestaciones

Las prestaciones en la red de transporte público española son muy heterogéneas, con ciudades con muy buena gestión y prestaciones y otras con gestión deficiente y malas prestaciones. Una gestión dinámica, con prioridad de circulación al transporte público es clave para la satisfacción de los usuarios. Es necesario que la gestión del transporte público se base en el establecimiento de programas específicos y adaptados a la dotación de infraestructura y a las necesidades de los usuarios.



Financiación

La financiación del transporte público urbano está, en la mayoría de los casos, subvencionado en una cantidad cercana al 50% del coste real. En algunos casos, el transporte público interurbano suele estar concesionado a empresas privadas y sin subvenciones, por lo que es necesario si se desea ofrecer un servicio de calidad, analizar los costes reales y apoyar financieramente a las empresas concesionarias. Se requiere una ley de financiación del Transporte Público. Los expertos estiman unas necesidades de inversión media anual para los próximos 10 años de 1.000 millones €/año.



Adaptación al futuro

En términos generales, se minusvalora la demanda futura del transporte colectivo. Existe retraso en la aplicación de las nuevas tecnologías. Es necesario consensuar entre las distintas fuerzas políticas la planificación del TPU a medio y largo plazo. Hay que incentivar el uso de vehículos de baja o nula emisión para disminuir la contaminación en las grandes ciudades.



Operación y mantenimiento

La inversión en conservación, mantenimiento y gran reposición del TPU es escasa.



Seguridad

La seguridad puede favorecerse cuando se transfieren los viajes realizados en vehículos privados al transporte público. Se debe implantar criterios de seguridad en las licitaciones públicas de las concesiones de transporte Público.



Resiliencia

Hay que desarrollar planes de contingencia resilientes frente a catástrofes provocadas por causas naturales, ataques terroristas, ciberataques y bioterrorismo. El estudio y la implantación de medidas para potenciar la interconexión entre los modos de transporte debe considerarse una prioridad. Hay que desarrollar e implantar protocolos de actuación en caso de incidencias.



Innovación

Para facilitar la I+D+i en los TPU resulta imprescindible la introducción de criterios de compra pública innovadora en la contratación pública.



LAS OBRAS Y SERVICIOS PÚBLICOS
A EXAMEN. ESPAÑA, INFORME 2019

Evaluación Transporte Público Urbano

El transporte público es básico para el funcionamiento, la sostenibilidad y la modernización de nuestras ciudades. Cuenta con una elevada concentración de población en las ciudades. España cuenta con una población de 47 millones habitantes, de los cuales 37 millones (un 79%) residen en poblaciones de más de 10.000 habitantes y 18,7 millones (40%) en poblaciones con más de 100.000 habitantes.



Asociación de Ingenieros
de Caminos, Canales y
Puertos y de la Ingeniería Civil

Inversión anual
necesaria en los
prox 10 años

1.000
M€





LEYENDA
 Evaluación conjunta ← X,Y X,Y → Evaluación por indicadores objetivos
 X,Y X,Y → Evaluación por expertos

CAPACIDAD
 Mediocre
5,2 4,6
5,9



PRESTACIONES
 Bien
7,2 8,2
6,2



FINANCIACIÓN
 Mediocre
5,8 7,4
4,2



ADAPTACIÓN AL FUTURO
 Suficiente
6,5 7,9
5,1



OPERACIÓN Y MANTENIMIENTO
 Mediocre
5,9 6,4
5,4



SEGURIDAD
 Suficiente
6,9 7,4
6,5



RESILIENCIA
 Mediocre
5,7 6,3
5,2



INNOVACIÓN
 Precaria
4,8 5,1
4,5



EN ESPAÑA

- 46 LÍNEAS de cercanía
- +400M DE VIAJEROS en cercanías
- 38 LÍNEAS de metro
- 23 LÍNEAS de tranvía
- 0,4 VIAJES DIARIOS por habitante

Evaluación por los expertos

Los sistemas de transporte público son componentes fundamentales de los núcleos urbanos, articulándolos y facilitando los desplazamientos de sus habitantes, ya sean estos viajes por motivo laboral, de estudios, de ocio o personales. La complejidad de los Transportes Públicos Urbanos depende, en gran medida, de la forma y tamaño del correspondiente núcleo, así como de la demanda de viajeros, industrias, centros de trabajo, etc. Generalmente, cuanto mayor es la población, más complejo suele ser su sistema de transporte público, contando con distintos modos. Autobuses, tranvías, metro y trenes de cercanías suelen ser los más habituales.

CALIFICACIÓN FINAL
6,1 6,7
5,6
SUFICIENTE



Evaluación objetiva comparativa

Se han analizado en un contexto internacional los grandes núcleos de población, estudiando factores como el número de viajeros al año, el número de líneas y su longitud, los medios de transporte disponibles y el número de vehículos. En comparación con los países analizados por indicadores objetivos, España obtiene una calificación media-alta (6,7), por debajo Francia (7,4) y Japón (7,1). Con calificación similar a España se encuentran Alemania y Reino Unido. No obstante, las prestaciones son muy dispares entre nuestras ciudades, con diferentes niveles de equipamiento y calidad.

“ El necesario cambio hacia la movilidad sostenible es papel de la ingeniería. ”

Comparativa internacional



EVALUACIÓN COMPARATIVA INTERNACIONAL POR INDICADORES OBJETIVOS

| | PESOS | 2 | 2 | 1 | 1 | 1 | 2 | 1 | 1 |
|---------------------------|-------|-----------|--------------|--------------|----------------------|-------------------|-----------|-------------|------------|
| Transporte público urbano | TOTAL | Capacidad | Prestaciones | Financiación | Adaptación al futuro | Operac. y manten. | Seguridad | Resiliencia | Innovación |
| España | 6,7 | 4,6 | 8,2 | 7,4 | 7,9 | 6,4 | 7,4 | 6,3 | 5,1 |
| Italia | 4,9 | 4,9 | 3,9 | 6,2 | 7,7 | 3,6 | 3,9 | 5,6 | 5,4 |
| Francia | 7,4 | 7,6 | 7,6 | 9,3 | 9,4 | 5,0 | 7,5 | 6,6 | 5,7 |
| Alemania | 6,5 | 6,5 | 6,4 | 5,0 | 8,5 | 3,9 | 8,0 | 5,0 | 7,6 |
| Reino Unido | 6,3 | 7,1 | 5,0 | 6,6 | 5,0 | 6,4 | 7,2 | 4,3 | 8,1 |
| China | 4,9 | 5,5 | 7,1 | 7,4 | 5,1 | 6,1 | 2,2 | 2,8 | 2,6 |
| India | 3,4 | 2,3 | 7,1 | 5,3 | 3,5 | 3,3 | 1,2 | 1,7 | 2,8 |
| Japón | 7,1 | 8,8 | 8,7 | 9,7 | 9,9 | 3,0 | 4,7 | 4,6 | 7,0 |
| Corea del Sur | 6,4 | 5,9 | 8,9 | 6,8 | 7,6 | 2,2 | | 6,2 | 4,7 |
| Australia | 4,6 | 6,0 | 2,3 | 4,1 | 8,7 | 2,9 | 6,0 | 2,5 | 4,3 |
| Sudáfrica | 3,8 | 6,8 | 3,3 | | 1,3 | 4,4 | | 0,8 | |
| Egipto | 3,8 | 2,7 | 5,0 | | 6,9 | 2,8 | | 1,5 | |
| Canadá | 5,1 | 4,3 | 3,8 | 6,6 | 8,9 | 3,5 | 3,8 | 4,9 | 8,2 |
| EE.UU. | 5,8 | 6,9 | 4,4 | 5,1 | 8,0 | 5,8 | 4,9 | 4,5 | 7,7 |
| Brasil | 4,8 | 5,2 | 7,1 | 8,1 | 6,0 | 7,4 | 0,8 | 2,7 | 3,0 |
| Colombia | 5,3 | 4,2 | 7,6 | 6,0 | 8,4 | 8,0 | 3,1 | 3,6 | 2,4 |