



CGLU
Comisión

Inclusión Social,
Democracia Participativa
y Derechos Humanos

Observatorio
Ciudades Inclusivas

«TRANSPORTE PÚBLICO GRATUITO»

Aubagne y región de l'Etoile, Francia

Período de implementación: 2009 (lanzamiento) | Estudio de caso escrito en 2010

El 15 de mayo de 2009, se implantaron los transportes públicos gratuitos en la región de Aubagne y de l'Etoile. Este dispositivo gratuito está abierto a aquellas personas que viven y/ o trabajan en Aubagne, y al conjunto de la población que, de una u otra manera, se desplaza dentro de un territorio comunitario, compuesto por 12 comunas, en las que viven 101.000 personas. La red de transportes está constituida actualmente por líneas de autobuses, pero a partir del 2014, también se contará con una línea de tranvía y, más adelante, se le agregará un tren-tranvía que circulará por una línea de ferrocarril rehabilitada. A partir del momento de su elaboración, la política de transportes gratuitos se ha apoyado en una línea de encuentro entre los instantes de participación ciudadana y los proyectos que llevaban a cabo los políticos que habían sido elegidos. En total, durante el año 2010, se duplicaron (+100%) el número de viajes realizados en la red local de líneas regulares y escolares (a excepción de los transportes realizados por encargo), y en la actualidad, se han realizado más de 3,8 millones de viajes frente a los 1,9 millones del año 2008, antes de la implantación de los transportes públicos gratuitos. Como recordatorio, en el momento del lanzamiento de los transportes públicos gratuitos, en las previsiones realizadas se había calculado que la afluencia aumentaría un 58% en dos años



El **Observatorio Ciudades Inclusivas** fue lanzado en 2008 de parte de la Comisión Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos con el objetivo de crear un espacio de análisis y reflexión sobre políticas locales de inclusión social. La iniciativa fue desarrollada con el apoyo científico del profesor Yves Cabannes (University College de Londres) y el Centro de Estudios Sociales (CES) de la Universidad de Coimbra. En el presente, el Observatorio contiene más de sesenta estudios de caso desarrollados principalmente entre 2008 y 2010. A pesar de que muchos de estos estudios se refieren a políticas ya finalizadas, estos aún tienen mucho que ofrecer: desde capitalizar los conocimientos realizados por otros gobiernos locales hasta conocer formas alternativas sugerentes desde las cuales abordar retos de inclusión social de forma local.

Contexto

Contexto local y social

Las 12 comunas de la aglomeración se dividen en 13 zonas de actividad económica en las que se encuentran presentes 7.600 empresas que ofrecían empleo a 25.700 personas en 2009. De entre todos los puestos de trabajo, uno de cada cuatro empleos estaba dedicado al comercio. La región de Aubagne y de l'Étoile muestra una gran interdependencia con las zonas metropolitanas d'Aix en Provence y de Marseille. La mitad de los puestos de trabajo de la zona están ocupados por personas de fuera, y el 60% de los activos que viven dentro de la aglomeración trabajan fuera de ésta. La proporción de unidades familiares en propiedad y los ingresos de la población son superiores a los de las metrópolis vecinas y la tasa de desempleo es más baja.

Sin embargo, en el 2009, había 3.000 personas que vivían por debajo del umbral de pobreza en el municipio de Aubagne (871 euros por una persona sola y sin hijos, 1.829 euros por una pareja con dos hijos menores de catorce años, 1.568 euros por familia monoparental con dos hijos menores de catorce años). El 15 de octubre de 2009, había 1.076 hogares beneficiarios que percibían una prestación de ingresos de solidaridad activa (*Revenu de solidarité active*). (Ésta prestación se corresponde a la cantidad de 454 euros por una persona sola sin hijos, 681 euros por una persona sola con un hijo, 818 euros por una persona sola con dos hijos, etc.; 681 euros por una pareja sin hijos, 818 euros por una pareja con un hijo, 954 euros por una pareja con dos hijos, etc.).

En enero de 2009, había 2.061 personas que se encontraban desempleadas y poco más de la mitad de las unidades familiares fiscales (51,3%) no estaban sujetas a impuestos. En el año 2004, la cifra ascendía a un 46,8% a nivel de la aglomeración. Cabe destacar, que en Francia, hablamos hoy en día de "trabajadores pobres", los cuales son hombres y mujeres que disponen de un empleo y de un salario, y que a pesar de ello, no tienen suficientes ingresos para cubrir sus necesidades básicas (alimentación, vivienda). Durante el año 2006, en Aubagne, la proporción de personas ancianas de más de 60 años era del 23,63 %, lo cual se corresponde aproximadamente a la tasa correspondiente a toda la aglomeración. En 2007, la aglomeración contaba con 46.837 activos, de entre los cuales, 5.196 se encontraban sin empleo.

Nivel de gobierno en el que se ha desarrollado la política: Municipal y Mancomunal

Contexto de gobierno y descentralización

A nivel de colectividades territoriales el sistema político-administrativo francés se divide en Regiones, Departamentos, Mancomunidades y Comunas (equivalentes a los municipios), cada cual a escala de sus prerrogativas y responsabilidades a la hora de ofrecer garantías y de gestionar los servicios públicos. En vista de que las Comunas, es decir, la unidad más pequeña de las colectividades territoriales, disponen de medios bastante limitados, éstas tienen la posibilidad de agruparse en Mancomunidades, para poder proporcionar los servicios necesarios a sus ciudadanos/as (Francia cuenta con alrededor de 36.700 comunas y a día 1 de enero de 2011, había 2.599 EPCI – *établissements publics de Coopération Intercommunale* – establecimientos públicos de cooperación mancomunal). La comunidad de aglomeración (*la Communauté d'agglomération*) sobre la que vamos a hablar aquí, representa un tipo de Mancomunidad que agrupa unos cuantos municipios de tamaño medio.

A partir de su creación, la mancomunidad adopta un Presidente que ha sido elegido a través de los delegados de las comunas, de una asamblea de deliberación denominada Consejo

Comunitario, el cual reúne a los delegados de las comunas, que han sido elegidos a través de los consejeros municipales, y que se reúnen como mínimo una vez por trimestre y cada vez que el (la) presidente(a) lo considere necesario y en el marco de un consejo de administración.

Nacida en el 2007, la aglomeración de la región de Aubagne y de l'Étoile es la culminación de un proceso de asociación mancomunal cuyos orígenes se remontan al año 1992. En 2006, la aglomeración fue objeto de una movilización política que logró evitar su integración a la comunidad urbana de Marsella, una gran ciudad situada aproximadamente a unos 17 km de Aubagne. Ésta última ciudad, Aubagne, con sus 46.000 habitantes, representa la comuna más grande de la aglomeración, que está constituida por 12 comunas y cuenta con un total de poco más de 100.000 habitantes.

Desarrollo de la política

El 15 de mayo del 2009 se implantaron los transportes públicos gratuitos en la región de Aubagne y de l'Étoile. Este dispositivo gratuito está abierto a aquellas personas que viven y/ o trabajan en Aubagne, y al conjunto de la población que, de una u otra manera, se desplaza dentro de un territorio comunitario, compuesto por 12 comunas, en las que viven 101.000 personas. La red de transportes está constituida actualmente por líneas de autobuses, pero a partir del 2014, también se contará con una línea de tranvía gratuita (que unirá los barrios trabajadores con el centro del municipio y con las zonas industriales y comerciales de Aubagne) y más adelante, se le agregará un tren-tranvía que circulará por una línea de ferrocarril rehabilitada (que unirá los diferentes municipios con el centro de la ciudad y con la plataforma de transporte multimodal de Aubagne). A partir del momento de su elaboración, la política de transportes gratuitos se ha apoyado en una línea de encuentro entre los instantes de participación ciudadana y los proyectos que llevaban a cabo los políticos que habían sido elegidos.

Antecedentes y trayectoria

El proyecto de los transportes públicos gratuitos nació en Aubagne durante la campaña de las elecciones municipales del 2008. Fue aportado por una "Lista de unión de izquierdas" que agrupaba a los comunistas, a los verdes, a los socialistas, y a personalidades de la "Sociedad Civil". La idea se puso a debate dentro del marco de un proceso que tenía relación con alrededor de 800 personas denominadas "los militantes de la ciudad" y que implicaba la celebración de asambleas públicas y la libre circulación de documentos. En el curso de este proceso, la gratuidad de los transportes públicos se convirtió en un compromiso clave del programa electoral de la lista antes mencionada. La "lista de la unión de izquierdas" (que, por aquel entonces, pasó a llamarse "arco iris" gracias al apoyo del moDem – Mouvement Démocrate – Movimiento Demócrata, el partido centrista local) consiguió ganar las elecciones y el alcalde de Aubagne propuso la idea de los transportes públicos gratuitos a los otros alcaldes de la aglomeración. Tras haber debatido el tema en el Consejo Comunitario, el 4 de febrero de 2009, se votó y se aprobó una ley local que implantaba el principio de los transportes públicos gratuitos en el conjunto del territorio de la aglomeración a partir del 15 de mayo de ese mismo año.

Esta decisión llegó acompañada por la votación y aprobación de otras dos opciones estratégicas: Por un lado, pasar de pagar el 0,6% a pagar el 1,05%, aumentando el Impuesto de Transportes (Versement Transport –VT), un impuesto que están obligadas a pagar las empresas de la aglomeración que tengan más de nueve empleados; y por otro lado, los proyectos que pretenden mejorar los transportes públicos y reducir el tráfico de automóviles, tales como: la construcción de una línea de tranvía, la rehabilitación de una antigua línea de ferrocarril, un "plan de bicicletas públicas" (préstamo de bicicletas a los/ as residentes y a los/ as trabajadores/ as

durante un período de 9 meses), la operación “vayamos andando a la escuela” y los planes de desplazamiento interempresas e interadministraciones. Estos proyectos han superado con creces los objetivos que se fijaron inicialmente, por lo que, los transportes públicos gratuitos, gozan hoy en día de un amplio consenso.

Objetivos de la política

Aumentar el empleo de los transportes públicos y reducir el empleo de los automóviles en las ciudades y en los pueblos; promover el acceso al derecho de movilidad y fomentar la (re)asignación ciudadana a los espacios públicos; mejorar sustancialmente el poder adquisitivo de las familias; y reducir las emisiones de gases que provocan el efecto invernadero. Los objetivos cuantitativos iniciales fueron: aumentar en un 50% el uso de transportes públicos entre 2009 y 2011, y alcanzar el 80% al llegar al 2017.

Desarrollo cronológico e implementación

Tras haber sido votada y aprobada por el Consejo Comunitario, la implementación de los transportes públicos gratuitos precisaba de la renegociación de la Concesión sobre la Gestión de los Servicios Públicos (*Délégations de Service Public – DSP*, por su denominación en francés), que constituye el marco legal a partir del cual un operador privado (VEOLIA) se encargó de proporcionar los servicios de transporte que se requerían en el conjunto del territorio de la aglomeración. El nuevo contrato todavía no ha sido aprobado por la autoridad supervisora del Estado, el prefecto del departamento (le *préfet du département*), el cual ha argumentado, que no es cierto que los transportes públicos gratuitos actúen conforme a la ley que regula la Concesión de la Gestión de los Servicios Públicos (*Délégations de Service Public – DSP*). En una situación en la que el texto reglamentario es extremadamente impreciso, el caso de los transportes gratuitos, afectados por la Concesión de la Gestión de los Servicios Públicos (DSP) de la aglomeración, ha sido sometido a la valoración de los jueces.

A pesar del hecho de que otras ciudades como Manosque ya han podido modificar su DSP, hasta este momento, el caso todavía sigue pendiente de resolución. Sin embargo, la política de transportes gratuitos ha podido iniciar sus servicios en la fecha prevista, es decir, el 15 de mayo de 2009. Este hecho ha sido posible debido a la recuperación de los Impuestos de Transporte (*Versement Transport – VT*) que han pagado las empresas de más de 9 empleados y que ha permitido compensar los ingresos antes obtenidos por la venta de los títulos de transportes. Los transportes gratuitos se inauguraron en una importante fiesta que se celebra cada año, la fiesta del sol, lo cual le ha dado una amplia difusión. En este contexto, los responsables de la aglomeración también divulgaron esta política a través de la creación de un anuncio publicitario, a través de la información proporcionada en la página web de la aglomeración y en su boletín informativo. Desde la apertura de las líneas, ha sido necesario llevar a cabo una observación regular y un año después del lanzamiento, se ha presentado al público un balance en forma de dos estudios – un trabajo cualitativo sobre su impacto social y una encuesta para conocer la opinión de los pasajeros.

Actores, beneficiarios y metodologías participativas

Agentes implicados

La implantación de los transportes públicos gratuitos ha implicado tanto a los alcaldes y a los consejos comunitarios que forman parte de la aglomeración, como al consejo comunitario de la misma aglomeración. Sus orígenes están estrechamente ligados a la interacción política entre una lista de los partidos de izquierdas y un amplio grupo de “militantes de la ciudad”. La política

también ha supuesto tener que llevar a cabo una consulta para con las empresas y mantener una estrecha colaboración y coordinación con los consejos de los barrios, y con un comité de viajeros como representación de un pequeño colectivo de usuarios.

La evaluación de la práctica se llevó a cabo gracias a un gabinete de estudios sociológicos y a un instituto que realiza sondeos de opinión. También es preciso mencionar el Consejo de Desarrollo, una instancia ciudadana a nivel de la aglomeración, que sigue la organización y la evolución de los servicios públicos, y que, desde el principio, ha sido enormemente favorable a la implementación de los transportes públicos gratuitos. Este consejo está compuesto por 78 personas del movimiento asociativo (*mouvement associatif*), por los servicios públicos, por los sindicatos de trabajadores, por el mundo de las empresas y de la economía, y por ciudadanos comprometidos en la vida de sus municipios.

Beneficiarios

En principio, los transportes públicos gratuitos se han dirigido al conjunto de la población que reside, trabaja o se desplaza hasta Aubagne o hasta las once ciudades y poblaciones de sus alrededores. Los transportes públicos gratuitos han sido particularmente apropiados para los jóvenes, para las personas ancianas y para las poblaciones que viven en los barrios o los municipios que se encuentran alejados, pero también lo han sido para aquellas personas que proceden de las comunidades vecinas.

Procesos participativos desarrollados

El proceso de implementación de los transportes públicos gratuitos fue, en primer lugar, el resultado de un proceso participativo que se llevó a cabo, mientras estaban preparando el programa electoral de la lista de los movimientos de izquierdas, para las elecciones municipales de 2008. Este proceso comprendía e involucraba alrededor de 800 personas a las que llamaban “los militantes de la ciudad”, las cuales se reunían en las asambleas públicas o intercambiaban sus ideas a través de documentos que ponían en circulación o realizando comentarios sobre los citados documentos. El proceso participativo también ha estado estrechamente ligado a los debates con los líderes empresariales y con el comité de usuarios de los transportes en común de la aglomeración. Este proceso participativo se ha completado mediante el intercambio de información, a través de un foro de internet alojado en la página web de la aglomeración, y también, mediante los intercambios llevados a cabo en el seno de los consejos de barrio, los cuales se reúnen dos veces al año, para efectuar debates en torno a los servicios de Aubagne.

Cabe mencionar, por ejemplo, uno de los grupos implicados, el grupo de los líderes empresariales, pues los empresarios han mostrado un gran interés por la política de los transportes gratuitos, ya que esta política está relacionada con dos de sus mayores preocupaciones: las condiciones de desplazamiento de sus empleados y la disminución de su poder adquisitivo. Para el observador exterior, es sorprendente que el órgano representativo de la sociedad civil, es decir, el consejo de desarrollo de la aglomeración, parezca haber tenido un papel bastante marginal dentro de la elaboración y del acompañamiento de la política. Este hecho se puede explicar por dos factores: (1) la presencia de los transportes gratuitos como resultado de un proceso político, llevado a cabo en última instancia por los políticos elegidos, es decir, por el sistema político representativo y (2) el acompañamiento del proceso llevado a cabo en los foros participativos, tales como el comité de usuarios, los comités de barrio o el foro de la web, en los que las necesidades concretas de los usuarios de transportes son objeto de especial atención.

Una vez que el consejo de desarrollo pase a representar a la mayor parte de las organizaciones de la sociedad civil, los datos que recoja serán ciertamente un medio adecuado para enriquecer

el debate sobre el sistema de transportes. Al mismo tiempo, existe una voluntad de replantear la actividad del comité de usuarios de transportes en el sentido de beneficiarse de la proximidad creada entre los transportes y los usuarios. El delegado de los servicios públicos está considerando el hecho de crear un "club de usuarios privilegiados" y la comunidad de aglomeración tiene previsto descentralizar el comité de usuarios en cada comuna, puesto que, en la actualidad, éste se encuentra centralizado a escala comunitaria.

Proceso de institucionalización y financiación

Proceso de institucionalización de la política

La política de los transportes públicos gratuitos se formalizó a través de una ley local *aprobada* por el *Consejo Comunitario* tras haber sido sometida a deliberación el 4 de febrero de 2009. Para poder llevar a cabo su implementación, fue preciso llevar a cabo la votación y aprobación de la modificación del porcentaje de los Impuestos de Transportes (*Versement Transport –VT*) que las empresas deben pagar. Y por último, el proceso de institucionalización de esta política estaba vinculado a un proyecto de modificación del contrato sobre la Concesión de la Gestión de los Servicios Públicos (*Délégations de Service Public – DSP*) que regula la relación entre la colectividad territorial y el proveedor de los servicios, en este caso, la empresa de servicios VEOLIA. A principios del 2011, este último episodio relativo a la institucionalización todavía no había llegado a buen término.

Financiamiento

Los transportes públicos gratuitos han sido financiados a través de los Impuestos de Transportes (VT), que han pagado las empresas con más de nueve empleados que se encuentran ubicadas en el territorio de la aglomeración. Gracias al incremento de las tasas impositivas, cuyo aumento pasó del 0,6 % al 1,05 por ciento, la cantidad de ingresos ha pasado de ser una suma de alrededor de 700.000 Euros a la suma de 2.000.000 Euros. Antes de la introducción de los transportes públicos gratuitos, los ingresos obtenidos de las ventas de los títulos de transporte constituían alrededor del 7% del presupuesto de transportes. Entre el 30% y el 40% del total de los gastos ya quedan cubiertos mediante los Impuestos de Transportes (VT), y aproximadamente el 60% se acaba cubriendo mediante el presupuesto de la comunidad. La línea presupuestaria de transportes se alimenta del Impuesto sobre las Actividades Profesionales (*Taxe Professionnelle*), el cual, durante el año 2010, ha recibido un nuevo nombre y ha pasado a llamarse la Contribución Económica Territorial (*Contribution Économique Territoriale*). El incremento en los gastos de explotación provocado por el gran crecimiento en la afluencia de pasajeros desde la implantación de los Transportes Públicos Gratuitos ha sido de alrededor del 15%. Este incremento queda cubierto por el aumento correspondiente de los Impuestos de Transportes (VT).

Resultados y reflexiones

Resultados, obstáculos y logros

Principales resultados y logros

A finales del año 2010, 20 meses después de haber llevado a cabo la implementación de los Autobuses gratuitos, se ha registrado un aumento en la afluencia de usuarios, la cual se ha ido incrementando y seguirá creciendo cada vez más. En total, durante el año 2010, se ha registrado un gran crecimiento, es decir, se ha duplicado (+100%) el número de viajes realizados en la red local de líneas regulares y escolares (a excepción de los transportes realizados por encargo), y

en la actualidad, se han realizado más de 3,8 millones de viajes frente a los 1,9 millones del año 2008, antes de la implantación de los transportes públicos gratuitos.

Como recordatorio, en el momento del lanzamiento de los transportes públicos gratuitos, en las previsiones realizadas se había calculado que la afluencia de usuarios aumentaría un 58% en dos años. Esta última cifra ya se había superado con creces durante el primer año en el que se llevó a cabo esta experiencia: entre diciembre del 2008 y diciembre del 2009, la afluencia de viajeros en los transportes públicos ya se había incrementado un 68% en las líneas regulares (12.800 viajeros por día frente a los 6.008 viajeros por día en el pasado).

Según los estudios llevados a cabo a principios del año 2010, la política de los transportes públicos gratuitos ha contribuido notablemente a la expansión de los municipios (+7% de usuarios que residen en otras comunas de la aglomeración fuera de la comuna de Aubagne); ha facilitado los desplazamientos a los jóvenes, a la hora de ir de un pueblo a otro o para moverse dentro de Aubagne (+10% de usuarios que tienen de 11 a 18 años entre los nuevos usuarios); ha intensificado la presencia de peatones (en el centro de la ciudad, en el mercado, en el cine); y las personas de edad avanzada, han ido modificando progresivamente sus costumbres y han pasado a formar parte de la población económicamente activa (+10% de personas en activo entre los nuevos usuarios); y asimismo ha estimulado la creciente presencia de usuarios que residen en Marseille o en otras comunas fuera de la aglomeración (+19% de visitantes foráneos entre los nuevos usuarios).

La gratuidad de los transportes públicos ha beneficiado especialmente a las personas mayores, a las madres de familia sin empleo y a los jóvenes, tanto si están escolarizados como si no lo están. Ahora estas personas tienen más predisposición a desplazarse hasta el centro de la ciudad y por todo el territorio, y de esta forma, visitan más a sus familiares. Por lo tanto, los transportes públicos gratuitos favorecen la diversidad social, las relaciones intergeneracionales, la aparición de espacios informales de información y debate, y acercan a los individuos entre sí.

Por lo tanto, no tan sólo se puede establecer una relación directa entre los transportes públicos gratuitos y la creación de dinámicas de inclusión social, sino que también se puede demostrar que la ecuación entre la movilidad generada por el transporte y la movilidad social se traduce en una forma de desarrollo económico, social y cultural. Así pues, tal y como sugiere el comunicado de prensa que se elaboró tras la presentación de los estudios de evaluación en el año 2010, esta ecuación se perfila como una relación directa entre la creación de valores económicos y el enriquecimiento de las relaciones sociales.

Principales obstáculos y limitaciones

Según los responsables de la implementación de la política de los transportes públicos gratuitos el principal obstáculo hallado en su implementación no está asociado al universo de los socios ubicados en el territorio de la comunidad, sino que tiene que ver con la indefinición de una ley que todavía no ha incorporado el principio de la gratuidad. Esta falta de definición ha dejado abierto un espacio de ponderación y análisis en el que la tutela del Estado ha intervenido para aplazar la modificación del contrato de la Concesión de la Gestión de los Servicios Públicos (DSP) y la ha mandado ante la justicia.

Tal y como sugiere el caso de Manosque, ciudad en la que los transportes públicos gratuitos también fueron introducidos en el año 2009, la intervención de la administración parece seguir razonamientos variables, por lo que, es muy difícil saber a ciencia cierta cuales son las motivaciones subyacentes. Otra problemática que ya había sido planteada tras las deliberaciones del Consejo Comunitario, es la inserción de los transportes públicos gratuitos dentro de un sistema de transportes a nivel departamental adoptando la forma de un sindicato de transportes.

Y, en última instancia, este sindicato tiene como objetivo crear títulos de transportes únicos y establecer una estructura tarifaria asociada a las distintas zonas.

En este caso, la lógica de la gratuidad de los transportes dentro de la aglomeración entraría en contradicción con las prácticas de otros territorios. Sin embargo, para el actual responsable de los transportes públicos, esta contradicción no solamente se podría resolver a un nivel práctico (por ejemplo, creando zonas gratuitas en el seno del esquema de la división en zonas), sino que también se correspondería fundamentalmente con la diversidad de enfoques y estrategias suscitadas por la autonomía de las colectividades territoriales.

Balance final y potencial replicabilidad

La experiencia de la gratuidad de los transportes públicos de la aglomeración en la región de Aubagne y l'Étoile ha demostrado que la gratuidad y la validez económica no son ideas opuestas, y que las políticas de movilidad ejercen un impacto determinante sobre los procesos de inclusión social. Y, por otra parte, su concepción política y la implementación práctica pueden estar estrechamente vinculadas con las diversas formas de participación política. Al atravesar un período de democracia representativa y participativa, el caso de la región de Aubagne ilustra cómo las colectividades territoriales pueden superar las yuxtaposiciones simplistas y estériles que existen entre la representación (que se presupone alejada de los ciudadanos) y la participación (que se presupone próxima a los ciudadanos).

La replicabilidad de la experiencia de Aubagne se encuentra esencialmente condicionada por dos factores: El primer factor tiene que ver con el momento de la implementación de los transportes públicos gratuitos, los cuales se situarán en su momento ideal cuando expire el contrato de Concesión de la Gestión de los Servicios Públicos (DSP). Este hecho permitirá a las colectividades territoriales negociar libremente las condiciones de la prestación de un servicio de transporte, por ejemplo, bajo la forma legal de la adjudicación de un contrato público, sin estar obligadas a preocuparse por las modificaciones de un contrato ya existente.

Aunque, cabe decir, que son precisamente las modificaciones de un contrato llevadas a cabo dentro de una Concesión de Gestión de los Servicios Públicos (DSP), las que acaban siendo especialmente problemáticas en el seno de un régimen legal que no reconoce la gratuidad de los transportes. El segundo factor tiene que ver con la viabilidad económica, en la que las variables determinantes son las variables demográficas y técnicas. En ciertos casos, en los que la densidad de población requiere de una considerable inversión y entraña unos gastos de explotación elevados, es posible que sea más difícil sustituir los ingresos obtenidos de la venta de títulos de transporte por otras fuentes de financiamiento. Sin embargo, si tenemos en cuenta los efectos sociales, económicos y ecológicos de los transportes públicos gratuitos, los beneficios que se pueden obtener siempre serán mayores que los costes adicionales que se han generado.

Para más información

Este caso ha sido escrito por el Dr. Clemens Zobel en el Centro de Estudios Sociales de la Universidad de Coímbra, Portugal, con la preciada ayuda de Slimane Toudert (gabinete del Alcalde de Aubagne) y de Nathalie Castan (directora de los Transportes en Común de la aglomeración – *directrice des Transports en Commun de l'agglomération*).

Para más información:

Nathalie Castan

Directora de Transportes de la comunidad de aglomeración de la Región de Aubagne y de l'Étoile

E-mail: nathalie.castan@agglo-paysdaubagne.fr

Tel: +33442628549

Páginas Web:

El municipio de Aubagne: <http://www.aubagne.fr/>

La comunidad de aglomeración: <http://www.agglo-paysdaubagne.com>

Comisión de Inclusión Social, Democracia Participativa y Derechos Humanos de CGLU

Sitio web: <https://www.uclg-cisdp.org/>

Información de contacto: cisdp1@uclg.org | +34 933 42 87 70

Referencias documentales

Cités et Gouvernements Locaux Unis, 2009, *Agenda 21 for Urban Mobility*, City of Stuttgart.

Communiqué de Presse de l'Agglomération du Pays d'Aubagne et de l'Étoile, 2010, « L'Agglomération du pays d'Aubagne et de l'Étoile présente le bilan de l'impact relatif à la gratuité des transports en commun ».

INSEE, 2007, *Résultats du recensement de 2007*, CA du Pays d'Aubagne. <http://www.recensement.insee.fr/searchResults.action?codeMessage=5&zoneSearchField=PAYS+D+AUBAGNE&codeZone=241300268-GFP&idTheme=0&rechercher=Rechercher> [25 Mars 2011]

Institut Wei, 2010, « Pays d'Aubagne et de l'étoile. Un an de gratuité des transports publics. Note de synthèse de l'étude qualitative ».

Institut Carniel, 2010, « Synthèse de l'étude quantitative Carniel ».

Sagot-Duvauroux, Jean-Louis, 2010-11, « La gratuité, le chemin d'émancipation », *Revue du MAUSS*, 2010/1, n°35 : 123-134.