

CONCLUSIONES CURSO DE VERANO

“El futuro de la movilidad colectiva”

*11 y 12 de septiembre de 2017
Palacio de la Magdalena, Santander*

La garantía de una movilidad eficiente de las personas en el desempeño de sus diferentes funciones personales, productivas y relacionales es un requisito fundamental en cualquier sociedad moderna. Dicho compromiso pasa por articular una buena red de transportes en la que se preserven los principios de acceso universal y la plena capacidad para la movilidad de sus habitantes por el todo territorio.

El transporte de viajeros por carretera es el eje fundamental que garantiza dicha movilidad en el territorio español. Actualmente, el grueso de la movilidad interurbana en transporte colectivo sigue estando asegurada por el autobús, cuya actividad se encuentra sometida a estrictas regulaciones en cuanto a la calidad de los servicios y bajo tarifas asequibles para los usuarios, resultando, además, muy poco oneroso para las Administraciones Públicas. Igualmente, es la solución más sostenible desde el punto de vista medioambiental, cohesiva en los planos social y territorial, muy favorable en los de seguridad y siniestralidad y, finalmente, pero no menos importante, requiere infraestructuras específicas poco costosas para los contribuyentes. Un servicio que, por otra parte, contribuye de manera relevante al desempeño de sus sectores auxiliares y la competitividad de las actividades a los que suministra sus servicios como, por ejemplo, el sector turístico.

Políticas de movilidad

Sin perjuicio de la decidida apuesta que debe hacer el sector por tratar de adaptarse a los nuevos retos, lo cierto es que las Administraciones Públicas también deben hacerse eco de esta realidad, puesto que las políticas seguidas en la última década no han logrado configurar un equilibrio intermodal sostenible.

Las políticas de movilidad han cedido importantes parcelas de expansión al predominio del vehículo privado en el pasado y tan sólo más recientemente se han emprendido políticas decididas de apoyo al transporte colectivo en las diferentes relaciones de tráfico y distancias, eso sí, mediante una ingente inversión en infraestructuras de transporte ferroviario de las máximas prestaciones, que nuestro país debe amortizar y rentabilizar en el futuro.

Para atender la creciente necesidad de demanda de movilidad de la población es necesario articular medidas encaminadas a potenciar los modos de transporte colectivo a través de una verdadera política integral de transporte que contemple a todos los modos de manera conjunta y

equilibrada, para ello sería necesario la creación de una **Secretaría de Estado de Movilidad**.

El sector de transporte de viajeros por carretera está muy atomizado, formado por 3.367 operadores y 41.264 vehículos, siendo la estructura empresarial media de 12,25 vehículos por empresa. Se hace necesario impulsar políticas que aceleren el proceso de **concentración empresarial**, para dotar de mayor robustez a las empresas a la hora de enfrentarse a un entorno cada vez más competitivo. Este proceso permitirá alcanzar una serie de beneficios organizativos, y mayores garantías para la apertura hacia nuevos mercados, especialmente foráneos, y a la posibilidad de afrontar inversiones en innovación.

La ausencia de un marco normativo de **financiación de los servicios de transporte de viajeros por carretera**, como los rurales, cercanías o urbanos debe ser una prioridad de la política de transporte, de forma que asegure a autoridades, operadores y usuarios los medios necesarios para prestar un servicio que adquiere una dimensión social, integrando a colectivos y territorios.

La citada norma debería atender por un lado la homogenización de los criterios de financiación de todos los servicios deficitarios de transporte de viajeros sometidos a Obligaciones de Servicio Público, como existe en la mayoría de los países de nuestro entorno, e incrementar la financiación procedente de otros agentes que se benefician de la existencia de los servicios de transporte público.

Un modo para la sociedad

En el plano social, el autobús es el modo más flexible y capilar, además de poco consumidor de infraestructura dedicada, y permite garantizar el **acceso universal al transporte** y, por tanto, el derecho a la movilidad en todo el territorio y para colectivos que no pueden acceder a otro modo de transporte por diversas razones (escolares, jóvenes, personas mayores y otros colectivos no motorizados).

Elementos y tendencias de competitividad

Cuanto más competitivo sea el autobús en términos de tiempo invertido en el viaje con respecto al vehículo privado, menor será el incentivo al uso de este último. En este sentido, es prioritario avanzar hacia una gestión de las infraestructuras de transporte que primen la facilidad de acceso del transporte de viajeros por carretera a las entradas en las principales ciudades españolas mediante, **carriles dedicados o gestión inteligente de la infraestructura**, como el carril recientemente anunciado por el Ministro de Fomento en la A2 de entrada y salida de Madrid.

En lo referente a las infraestructuras, se hace patente la necesidad de emprender la rehabilitación integral de las **estaciones de autobuses** en los centros de todas las ciudades de cierta entidad. Debe dotarse a estos

espacios de multifuncionalidad para facilitar la interacción de los agentes económicos en los ámbitos comerciales y relacionales y, desde luego, de movilidad eficiente mediante el desarrollo de la intermodalidad. En este sentido, el Plan emprendido por la Junta de Castilla y León supondrá, sin duda, una importante mejora de la calidad del servicio y de la imagen del autobús.

Las posibilidades que las **tecnologías de la información y comunicación** ofrecen para potenciar el uso del autobús en todas sus modalidades son inimaginables, seis de cada diez españoles compran sus viajes en internet, siendo éste uno de los productos que mayor demanda tiene en la red. Por lo que el desarrollo de aplicaciones de información y venta, a través de cualquier dispositivo, así como la presencia en las redes sociales debe ser una prioridad para el sector de cara a promocionarlo, fomentar su uso y mejorar su imagen. Qué duda cabe que la unión del sector en sola **una central de reservas** sería una herramienta clave para potenciar el autobús, porque permitiría un fácil acceso a los servicios de transporte y la creación de nuevos productos como tarjetas de fidelización o un bono mensual joven para viajar por toda la red.

El uso generalizado de las TIC en el sector traerá una mejora de la calidad del servicio de transporte, porque permitirá disponer de un sistema completo de información y reserva previo al viaje, la posibilidad de acceder a bordo de los vehículos a servicios avanzados de comunicaciones, información y ocio, la presencia del transporte público en redes sociales y nuevas formas de comunicación interpersonal, la conectividad con otros servicios y otros modos de transporte público, así como la mejora de la información y la transparencia en las relaciones entre operadores y, a su vez, entre éstos y las Administraciones.

La **sostenibilidad** es un asunto crucial, por su impacto en el negocio en términos de eficiencia, así como en términos comerciales y de responsabilidad compartida como agentes económicos. Trabajar por el ahorro energético, la reducción de las emisiones o el uso de fuentes de energías limpias, tanto en las flotas como en las instalaciones es más necesario que nunca. Recordar que los clientes también están preocupados por los comportamientos empresariales y juzgan estos elementos a la hora de tomar sus decisiones de con quién viajan.

El transporte de viajeros por carretera pese a ser seguro, cómodo, económico, sostenible y capilar, no goza de la **imagen de modernidad** que realmente tiene, ni para usuarios ni para la Administración. Por tanto, es necesario concentrar esfuerzos para trasladar una imagen renovada del autobús, positiva y atractiva para que los viajeros quieran utilizarlo.

Contratación Pública

Las licitaciones llevadas a cabo por todas las AAPP de cualquier tipo de servicio de transporte de viajeros, ya sean de uso especial o de uso general,

urbano e interurbano, deben ser concurrentes, transparentes, equitativas y equilibradas. Pero los actuales modelos de licitación no logran el objetivo de conseguir la mejor relación entre los atributos que componen el servicio de transporte, la calidad, la seguridad, la innovación y el precio; generan importantes riesgos de incumplimientos a futuro en los contratos adjudicados y, por ende, la insatisfacción de los usuarios, administraciones, y empresas.

El futuro del transporte de viajeros, y máxime cuando estamos contemplando la gestión de un servicio público, no debe estar condicionado únicamente por el precio. Hay multitud de atributos que deben tener un mayor peso en los criterios de valoración de cara a la adjudicación de los contratos. Los servicios de transporte en autobús son ya de por sí muy económicos, por lo que en las licitaciones debe **primarse la sostenibilidad** desde el punto de vista social, medioambiental y económico, destacando siempre la seguridad, la innovación y la calidad. En este sentido, se hace necesario poner fin a la dictadura del mejor postor y habrán de ser la seguridad y la calidad cuestiones fundamentales en las contrataciones de servicios de transporte de viajeros por carretera de todo tipo.

Es necesario que el **sistema de exclusión de bajas temerarias** funcione correctamente mediante la inclusión en las licitaciones de los correspondientes anteproyectos técnico-económicos y la obligación de presentar por parte de los licitadores los estudios de demanda y costes que soportan las ofertas presentadas, como elementos fundamentales para determinar las temerarias y establecer los criterios objetivos de exclusión de las mismas.

Los sistemas de **revisión de las tarifas** de los contratos de transporte regular de viajeros por carretera deben ser acordes con la evolución de los costes del servicio, con el fin de preservar el equilibrio económico del contrato, evitando las indexaciones al sector público que pretende la Ley de Desindexación y las normas que la desarrollan.

Por otra parte, debe existir un control riguroso en el **cumplimiento de los contratos** una vez adjudicados por parte de las AAPP, solo de esta forma se permitirá restablecer el escenario de sostenibilidad económica que se desea en este mercado tan competitivo.

Mercados y oportunidades en Europa

Se prevé un importante **crecimiento del mercado** de transporte de viajeros por carretera en la UE en los próximos años. En este sentido, podemos hablar de un auge en el mercado del transporte en autocar en toda Europa, como ponen de manifiesto los recientes cambios normativos en países donde antes apenas existían oportunidades, ni opción alguna de competencia intermodal. Así lo acreditan hechos como que importantes empresas estatales ferroviarias dominantes se hayan aventurado a crear sus propias empresas de autobuses, que otras grandes multinacionales

hayan expandido sus mercados y creado nuevas divisiones y marcas específicas o que haya entrado importante capital proveniente de fondos de inversiones para crear nuevas empresas o adquirir otras ya existentes.

Esta tendencia, que se observa a lo largo del continente europeo, no solo abarca la entrada en nuevos mercados o la operación de nuevos servicios, sino que se extiende a la cooperación con otros modos para desarrollar cadenas de movilidad ininterrumpidas o completas **ofertas multimodales** y a la creación de redes y alianzas entre modos diferentes y entre empresas del mismo ámbito modal, que refuerzan su competitividad y las posicionan con mayor fuerza en el mercado.

En este sentido, la **experiencia que el mercado español** ha dado a las empresas de autobuses que en él operan y los altos niveles de profesionalidad, calidad y seguridad que aquí se exigen les coloca en una buena posición para aprovechar esta corriente favorable al transporte en autobús que viene auspiciándose en los últimos años en Europa. Conviene no olvidar que los servicios de transporte en autocar en España cuentan con una de las mejores valoraciones de los usuarios en la UE, la flota más moderna de autobuses y autocares de Europa, como así recogen los estudios de la Comisión Europea, y eso es fruto de los más de 500 millones de euros anuales que el sector invierte en su renovación. No en vano el transporte en autobús y en autocar en España lleva anualmente a más de 1.750 millones de viajeros, representando una cuota del 52% del transporte colectivo de viajeros en nuestro país.

El **modelo español** del sistema del transporte por autocar, basado en contratos de servicio público gestionados por medio de concesiones, ha permitido disponer de un sistema de movilidad sumamente capilarizado con más de 1.500 líneas y unos precios muy económicos que aseguran la movilidad de toda la población y contribuyen a la cohesión y vertebración territorial. Se trata de un modelo plenamente ajustado al Derecho de la Unión Europea, por cuanto que ha servido de base para regular los servicios de transporte de viajeros por carretera y por ferrocarril en la UE.

Pero los **mayores retos de este crecimiento y perspectivas de auge**, los constituyen por un lado, los cambios regulatorios que se puedan realizar por la UE en la segunda parte del paquete carretera, que se está elaborando, y la actual calidad de muchos de los puntos de parada y de las estaciones de autobuses, que no se han adaptado a la rápida evolución del mercado de los servicios de transporte en autocar y cuya adaptación a las necesidades de los viajeros debe convertirse en una prioridad, resultando necesario que las ciudades pasen a considerarlas como un factor de atracción y que se diseñen verdaderos centros de intercambios multimodales con alto nivel de servicios.