

# ¿Cuál es el futuro del mapa concesional?

Por Joaquín Juan-Dalac Fernández

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos. Socio Director de THINK & MOVE



## El papel del autobús, hoy

La concesión es el título administrativo por el cual el Autobús presta servicios regulares de media y larga distancia por carretera. No entraremos en este artículo a comentar las denominaciones y requerimientos de la reglamentación europea sobre las fórmulas de prestación de estos servicios de transporte.

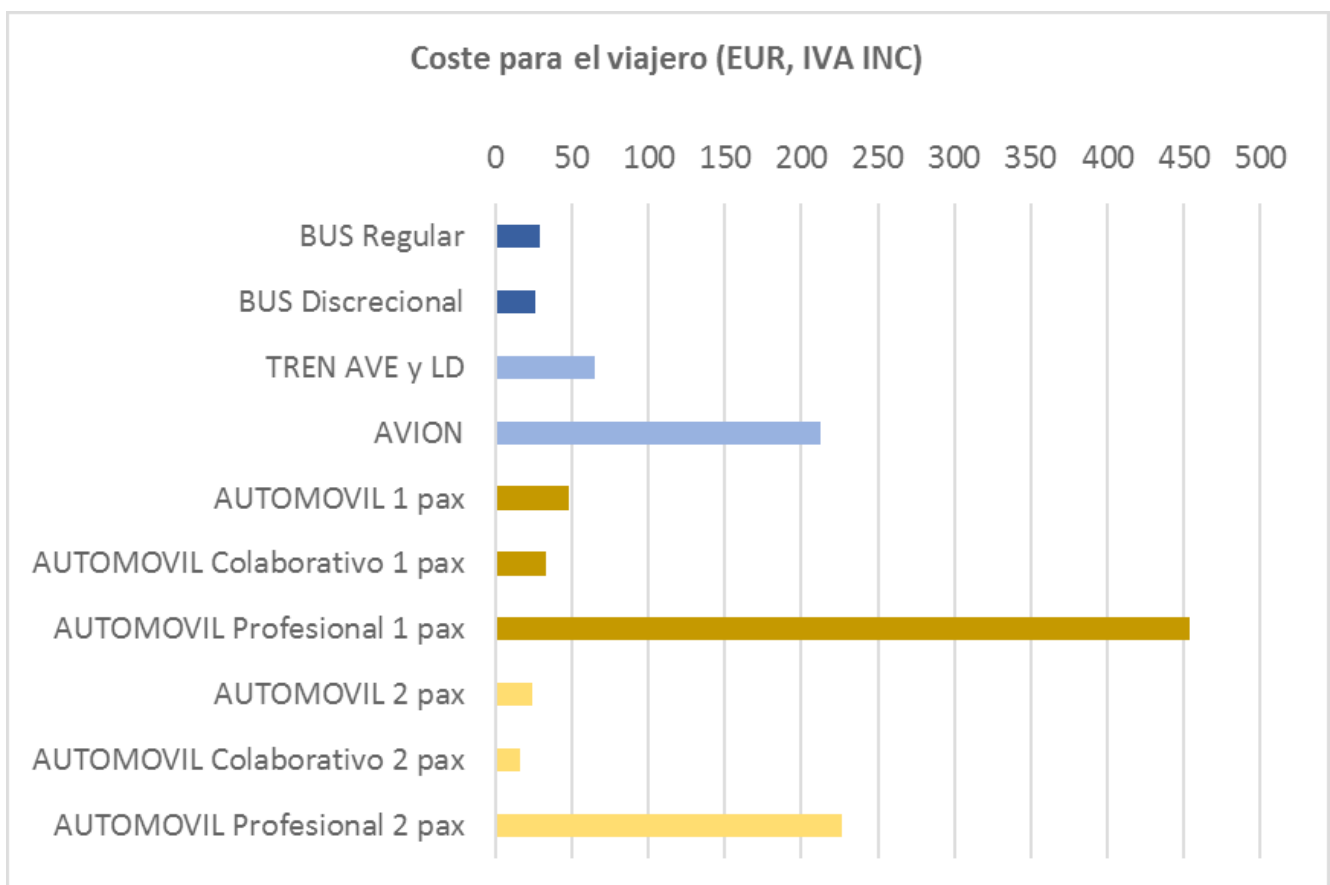
En todo caso, el transporte en autobús forma parte de un **mercado imperfecto** y parcialmente intervenido. Podemos destacar algunas singularidades:

- Opera en régimen de **exclusividad**, con rutas, horarios y precios pre-fijados, pero otras compañías de transporte de viajeros por carretera pueden ofrecer servicios **discrecionales** (no regulares), a precio libre
- Asume tráficos **regionales** que todavía no han sido cedido a todas las CCAA, incluso presta servicios **urbanos** mediante convenios con algunas AALL
- Los horarios, frecuencias y tarifas no obedecen a un patrón o baremo, produciéndose desequilibrios entre áreas geográficas, dado que cada concesión es, en la práctica, un **mercado independiente**
- Opera en ejes y corredores donde el **Tren** está prestando servicios de alta velocidad, cuya oferta y precios los establece un operador público (RENFE) y, evidentemente, se produce una disfunción ya que se convierte de facto en juez y parte
- En este mercado, existen otros modos, privados, que operan con mayor grado de libertad: **Avión** y **Automóvil** (propio, colaborativo, alquilado con conductor)

Modo	Tiempo trayecto (min.)	Coste viajero (€, IVA inc.)	Plazas/ expedición
BUS Regular	5:05	29,05	53
BUS Discrecional	5:05	26,46	53
TREN AVE y LD	2:16	65,60	316
AVIÓN	1:05	213,00	90
AUTOMÓVIL Propio, 1 pax	4:00	48,60	5
AUTOMÓVIL Colaborativo, 1 pax	4:00	33,00	3
AUTOMÓVIL Alquilado c/ cond., 1 pax	4:00	453,65	4
AUTOMÓVIL Propio, 2 pax	4:00	24,30	5
AUTOMÓVIL Colaborativo, 2 pax	4:00	16,50	3
AUTOMÓVIL Alquilado c/ cond., 2 pax	4:00	226,83	4

**Tabla 1. Características de los distintos modos de transporte. Relación Madrid > Alicante**

Fuente: Datos consultados en sitio web de operadores. Para Automóvil propio solo se incluyen gastos directos (combustible y peajes) (Día laborable, Mayo 2017)



**Figura 1. Coste para el viajero de los distintos modos de transporte. Relación Madrid > Alicante**

Es evidente que el sistema de transporte de viajeros de media y larga distancia, tal y como hoy lo conocemos, no es eficiente ni estimula la competencia:

- Las **infraestructuras** ferroviarias y aéreas de numerosos corredores están infrautilizadas. Su déficit financiero se traslada al erario público.
- Los operadores de cada modo soportan de manera distinta los **costes de mantenimiento de dichas infraestructuras**, con su efecto en el precio de venta del servicio de transporte.
- El **precio final** de un modo depende de si lo establece la Administración de Transporte (bus regular y tren) o no (bus discrecional, avión y automóvil).
- No se aprovecha la capacidad de hacer funcionar el conjunto de los modos de transporte como una verdadera **red**.

### Nuevos modelos de ordenación del transporte de viajeros por carretera

Desde nuestro punto de vista, la clave para lograr una ordenación **eficiente, sostenible y atractiva para el viajero** es precisar:

- Cuáles son las relaciones OSP (obligaciones de servicio público) y quién debe prestarlas (nos referimos a qué modo de transporte).
- Por exclusión, cuáles son las relaciones abiertas a cualquier operador (*Open Access*).

Responder a esta pregunta nos abre el camino para dibujar un nuevo modelo de ordenación del

transporte de viajeros, en el que el autobús sería un actor integrado en un sistema de transporte global.

Tengamos en cuenta que el Ministerio de Fomento ya ha establecido las OSP en los servicios ferroviarios (básicamente Cercanías y Media Distancia), contratados a RENFE-Operadora, quedando el resto de relaciones (básicamente Larga Distancia) como una actividad comercial.

Además, el IV paquete ferroviario de la UE señala 2019 como la fecha de inicio para la liberalización del transporte ferroviario de pasajeros en relaciones no sujetas a OSP.

Por lo tanto, nos parece que es posible plantear nuevos modelos de ordenación del transporte de viajeros, como podrían ser los siguientes:

- **Modelo A.** Modelo en el que los servicios OSP se establecen solo en los extremos (Cercanías y Media Distancia), asumidos por tren y autobús, dejando el pasillo de Larga Distancia como un mercado abierto (Open Access) para operadores terrestres. En este modelo, oferta y demanda de Larga Distancia terminan encontrando su punto de equilibrio y desaparecen, o reducen, las ineficiencias.
- **Modelo B.** Modelo en el que los servicios OSP se establecen en todas las relaciones para formar una red nacional homogénea, en la que habría que articular y segregar los servicios encomendados a los modos de mayor capacidad y capilaridad (bus y tren). En relaciones de Larga Distancia se abriría el mercado a la libre competencia, cuya oferta se orientaría a servicios más rápidos, multimodales, muy orientados a cliente, integrados en otras actividades comerciales (turismo, negocio, aventura, ...).



## Mobile ticketing by SMS

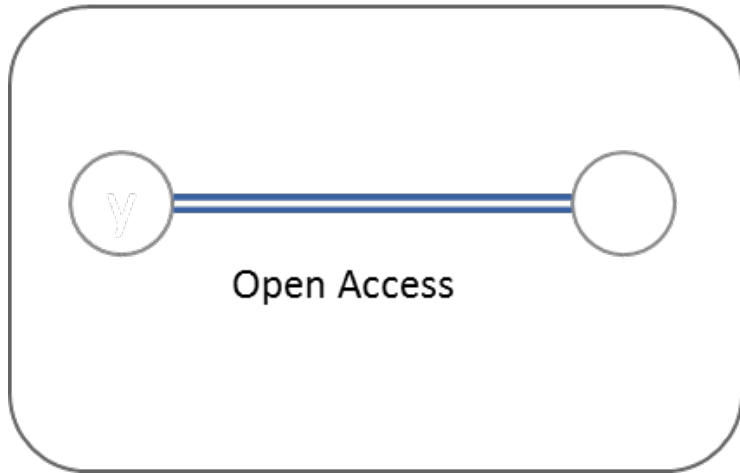
Netsize has developed a mobile ticketing solution designed to improve revenues for public transit network operators that works on every mobile phone in use today. The Netsize approach is to use SMS to handle ticket ordering, user authentication, payment, and ticket delivery. SMS remains a standard feature on all mobile phones, meaning the service can be used by any mobile customer regardless of whether they live in a developed or developing region, or have a bank account and credit card.

Netsize's solution is compatible with any mobile app-based m-ticketing solution that can be deployed in parallel with its SMS system. This means that transit operators can target a wider base of mobile users for ticket purchases. On average, in systems where both solutions are deployed concurrently, 85% of mobile consumers opt for SMS payment.

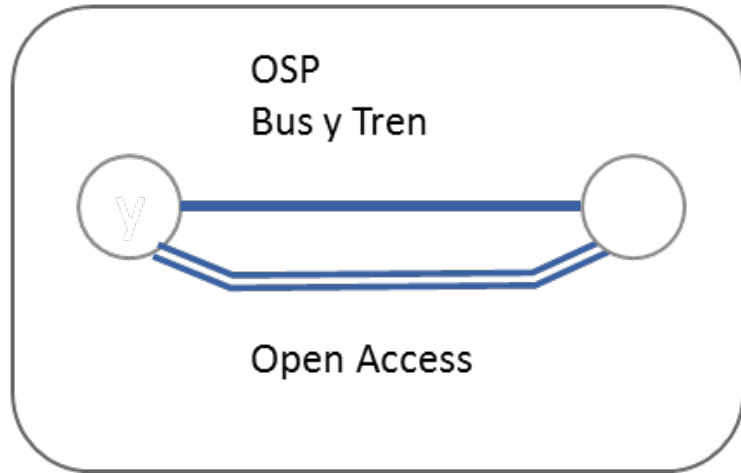
### Netsize mTicketing features

- Ticket ordering system compatible with SMS, online and applications
- Real time monitoring of traffic flows
- Direct operator payment offering (with or without registration) and
- Compatible with most other payment solutions available
- Complete CMS for all available ticket types with online access
- Support tools for ticket inspectors
- Compatible with a range of validation solutions including NFC
- Online support tools for customer care staff

A



B



**Conclusiones**

La transformación del modelo actual de ordenación del transporte de viajeros (carretera y ferrocarril) hacia un esquema en el que se clarifique las relaciones OSP y aquéllas que pueden ser prestadas en régimen puramente comercial, pensamos que es una tarea ineludible que debe afrontar el sector.

No en vano, la liberalización ferroviaria, por un lado, y la progresiva penetración en el mercado de nuevos actores (operadores de rutas internacionales de autobús y conexiones con rutas nacionales, plataformas de promoción del viaje compartido en coche así como de alquiler con conductor, entre otras), irán modificando la estructura del propio mercado.

Tenemos por delante un apasionante reto: reordenar el sistema de transporte para que cada

modo responda mejor a la demanda según sus capacidades. El riesgo de la operación de las concesiones tal y como actualmente se operan, con fuertes reducciones de la tarifa y notables incrementos de la oferta durante el proceso de licitación, se amortiguaría con un nuevo modelo ya que:

- En relaciones OSP, la Administración Pública asumiría el riesgo de demanda y el operador el riesgo de disponibilidad.
- En relaciones Open Access, el empresario asumiría el riesgo de demanda, pero siendo soberano de fijar la oferta y los precios para competir por el cliente e inducir nuevas demandas.

Revisar el mapa concesional para facilitar esta evolución es, sin duda, una acción que debemos iniciar para anticiparnos a este futuro inmediato. ■