

T

Transporte

elEconomista

Revista mensual

11 de junio de 2014 | N° 21



Juan José Hidalgo,
presidente del grupo Globalia

“Air Europa comienza a percibirse como la única aerolínea española”

Entrevista | P16

Los camiones con depósitos ilegales ponen en peligro la carretera

Logística | P24

El tráfico de mercancías repunta en los Puertos españoles hasta marzo

Marítimo y Portuario | P28

GUERRA ABIERTA DE LAS NAVIERAS EN LA OPERACIÓN DEL PASO DEL ESTRECHO

El cruce de denuncias entre rivales por la liquidación de la venta de billetes augura otro verano ‘caliente’ Actualidad | P6



Massimo Brancaleoni Director general de Costa Cruceros P14



Francesc Sibina Presidente de Ccies P32



**Francesc
Sibina Burón**

Presidente de Ccies

Parece lógico que el Gobierno quiera reducir tarifas en determinados servicios de Renfe para estimular el uso de una red ferroviaria con el deseo de que el aumento de viajeros esperado se traduzca en una mayor facturación

La necesidad de regular el sector de movilidad correctamente

Hace meses que en el seno de Ccies, Cámara de Concesionarios y Empresas vinculadas a las Administraciones públicas en el ámbito de las Infraestructuras, los Equipamientos y Servicios Públicos, estamos analizando las posibles consecuencias, negativas, que para los usuarios del transporte público puede suponer la aplicación de políticas inconexas en materia de movilidad interurbana.

La mezcla de necesidades de reducción del déficit en las empresas públicas estatales, de cumplimiento de requerimientos normativos de la Unión Europea, de la propia producción legislativa española y de la judicialización del mercado de servicios por carretera, puede conducir a una progresiva degradación de la oferta que reciban los ciudadanos, con un impacto muy negativo sobre el peso de los desplazamientos en transporte colectivo, y el consecuente incremento, en las necesidades de desplazamiento en vehículo privado, si realmente son consistentes los signos de

reactivación económica que se apuntan. Analizadas aisladamente pueden resultar incluso comprensibles algunas de las medidas que se están tomando o anunciando. Parece lógico que el Gobierno quiera reducir tarifas en determinados servicios de Renfe Operadora para estimular el uso de una red ferroviaria, quizás sobredimensionada, con el deseo de que el aumento de viajeros esperado se traduzca en una mayor facturación. En este escenario de mayor demanda y mayores ingresos, también parece lógico que se dé entrada a operadores privados, en aquellos corredores que no resulten deficitarios.

También es comprensible que Adif intente reducir las aportaciones estatales por la vía de la actualización de cánones, al menos en aquel rango que resulte soportable para los operadores -sean públicos o privados-. Sin embargo, ya no es tan aceptable que se apliquen estos cánones para cubrir costes financieros de inversiones diferidas en infraestructuras ejecutadas sin criterios de viabilidad económica o social. Los

errores de concepción y diseño de la red ferroviaria, que cometimos entre todos -unos pecando por acción y otros por omisión-, no deberían pagarlos los usuarios actuales y futuros de estas líneas.

Por otra parte, existen mandatos legislativos que obligan a licitar las concesiones vencidas y aquellas nuevas, que se requieran para mantener una oferta adecuada de servicios interurbanos e intercomunitarios de transporte regular de viajeros por carretera.

Pero que deban licitarse estos servicios, en un contexto de competencia, competitividad, transparencia y publicidad, no implica que el criterio dominante deba ser el *economicista*. Son concesiones de servicios públicos, y como tales deben ser analizadas desde una óptica más amplia, en la que la continuidad, la calidad del servicio, la experiencia contrastada, la interrelación con otros servicios de movilidad, tienen tanta importancia como el precio que acaben pagando los usuarios por sus desplazamientos.

Pliegos estrictamente o mayoritariamente vinculados al precio final repercutido al usuario, aunque *populistamente* puedan parecer atractivos, tras un análisis más profundo, acarrear consecuencias de futuro que, sin duda, contribuirán al deterioro de un sector cuya modernización ha costado muchos años y esfuerzos -también compromisos económicos de las empresas que en él intervienen-.

En un entorno de competencia entre modos, también entre sector público y sector privado, es aún más necesaria la existencia de un regulador -que a nuestro entender debería tener la condición de máxima imparcialidad y, por tanto, con presencia de las organizaciones representativas del sector-.

Resulta evidente que este papel no puede jugarlo la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia (CNMC) pues carece del conocimiento detallado suficiente y de una visión a medio y largo plazo de las posibles consecuencias de sus decisiones, como se ha comprobado con el contenido de las recomendaciones emitidas en relación a los Pliegos remitidos por el Ministerio de Fomento.

Conseguir reforzar el segmento de la movilidad en transporte colectivo y reducir así el peso del uso del vehículo privado, debería ser el objetivo fundamental de la política del Gobierno en este sector, por razones ambientales, de seguridad vial, de modelo de desarrollo sostenible, y también por razones económicas. Sinceramente, es aquí donde el Gobierno debería intentar ayudar a todos los españoles, estimulando un uso del vehículo privado más racional y sólo sustitutivo de otros modos preferentes.

El camino iniciado, tanto por lo que se refiere a la reestructuración ferroviaria, como ahora, en el modelo de recomposición del marco concesional del transporte por carretera, no parece que vaya en esa dirección.

Francesc Sibina Burón

Presidente de Ccies

Conseguir reforzar el segmento de la movilidad en transporte colectivo y reducir el peso del uso del vehículo privado, debería ser el objetivo fundamental de la política del Gobierno por varios motivos como el económico