

Joaquin Juan-Dalac Fernández

Socio Director

es.linkedin.com/in/jjdalac/
jjdalac@thinkandmove.net

¿Hay mercado para más operadores ferroviario de pasajeros?

Actualmente, los operadores públicos mueven más de 500 millones de viajeros/año y generan un negocio cercano a 2.000 M€. Numerosas empresas privadas de transporte de viajeros poseen o están tramitando los permisos para operar en este mercado en cuanto la liberalización sea efectiva. ¿Es viable? ¿Será rentable?

1. El modelo ferroviario actual, camino de la liberalización

De modo esquemático, podemos decir que nuestro modelo ferroviario se organiza sobre infraestructuras, servicios y regulación.

Nuestra **red de infraestructuras** de interés general es titularidad de las administraciones públicas, gestionada de forma directa o mediante sociedades públicas, salvo excepciones en las que se concede la gestión de la infraestructura a un tercero (pe: Figueras – Frontera Francesa). El grueso de la red pertenece al Estado y una parte menor, pero de relevante función territorial, se corresponde con vías de ancho métrico cedidas por el Estado a diferentes CCAA y redes de metro y tranvía de alcance urbano-metropolitano.

Los **servicios de transporte de viajeros** se prestan en régimen de exclusividad por empresas públicas, salvo excepciones en ámbitos metropolitanos donde existen concesiones a empresas privadas para gestión de servicios (metros, tranvías y metros ligeros en diferentes ciudades).

En 2003, el **marco jurídico** nacional introduce la liberalización de acceso y operación de servicios en el transporte ferroviario, tanto de personas como mercancías, por medio de la Ley 39/2003, trasponiendo diversas directivas comunitarias enfocadas a mejorar el transporte ferroviario, para conformar una red europea única (Red TEN-T) y eliminar las barreras al libre establecimiento de actividades económicas en la UE.

Dentro de las competencias propias del Ministerio de Fomento, se ejercen las funciones de inspección, seguridad y otorgamiento de permisos, licencias y títulos habilitantes, claves para el proceso de liberalización, y en especial la facultad de asignación de surcos (*s/ots*).

De modo particular, la legislación nacional establece los plazos y condiciones de acceso al mercado del transporte ferroviario de pasajeros en dos decretos legislativos, que a fecha de hoy no se han concretado en procesos de concesión o autorización de servicios a operadores privados.

- RDL 22 / 2012, el cual fija la fecha 31 Julio 2013 para iniciar la prestación de servicios por operadores privados y

- RDL 4 / 2013, que limita al transporte prioritariamente turístico la liberalización, dejando sin fecha los servicios de interés público (metropolitanos y media distancia) y otros servicios (larga distancia).

Desde el **punto de vista comercial** no debemos olvidar que la política de servicios y precios de los todos los operadores públicos, o privados en régimen de concesión, están actualmente determinados por la administración pública titular del servicio, lo que implica no estar sujeta a criterios estrictos de rentabilidad debido a la prevalencia de criterios de cobertura y/o accesibilidad.

En este contexto, los posibles operadores privados han de hacer frente a dos grandes **condicionantes**: (a) indefinición en los plazos y pasos para la liberalización efectiva y (b) operadores públicos ostentando una posición dominante. Tendrán que prepararse para diferentes escenarios en cuanto a plazos, corredores, competidores, reacción del operador de referencia, etc.

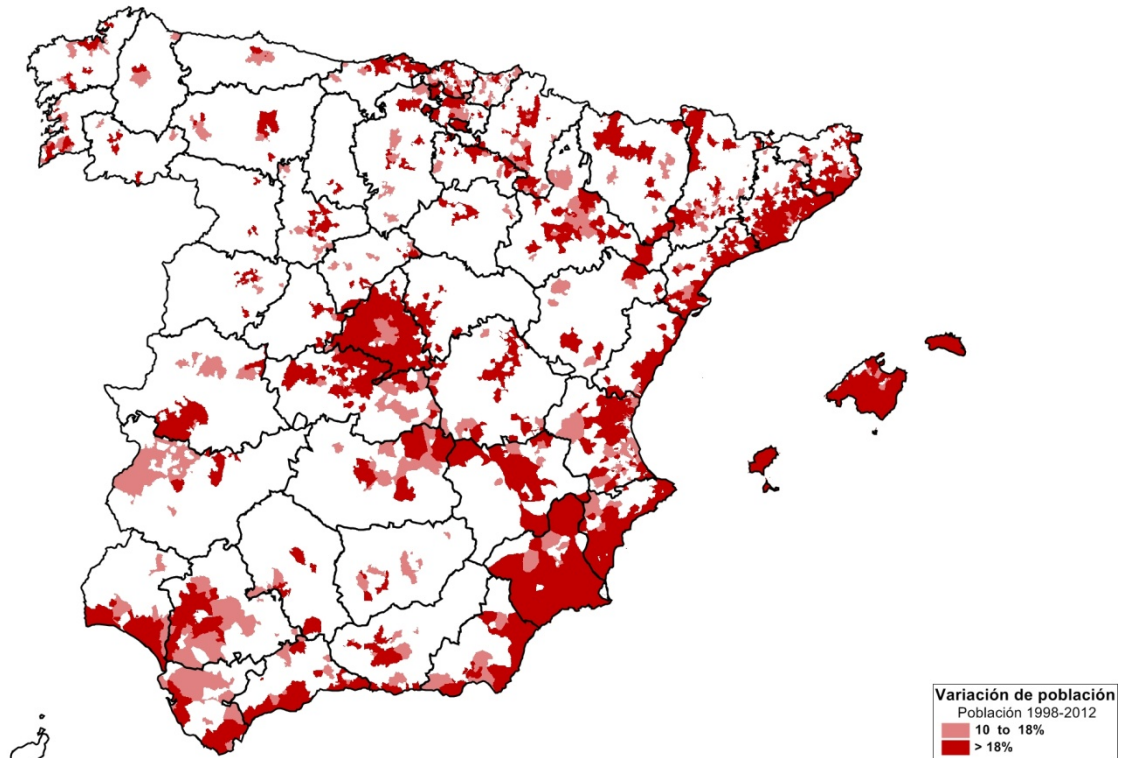
2. ¿Dónde hay mercado para varios operadores?

Nos debemos preguntar ahora en qué territorios y corredores podrán los operadores privados encontrar mercados atractivos y rentables en un escenario más o menos próximo de liberalización efectiva. Repasemos para ello los principales **datos y tendencias sobre la población y el territorio**.

Durante los últimos 15 años, numerosos municipios han experimentado un fuerte crecimiento de población, principalmente causado por el aumento del flujo migratorio como respuesta a las fuertes demandas de mano de obra. Han experimentado, por otro lado, procesos de expansión y dispersión de la población debido a la relocalización de la primera residencia en áreas metropolitanas hacia localizaciones más periféricas.

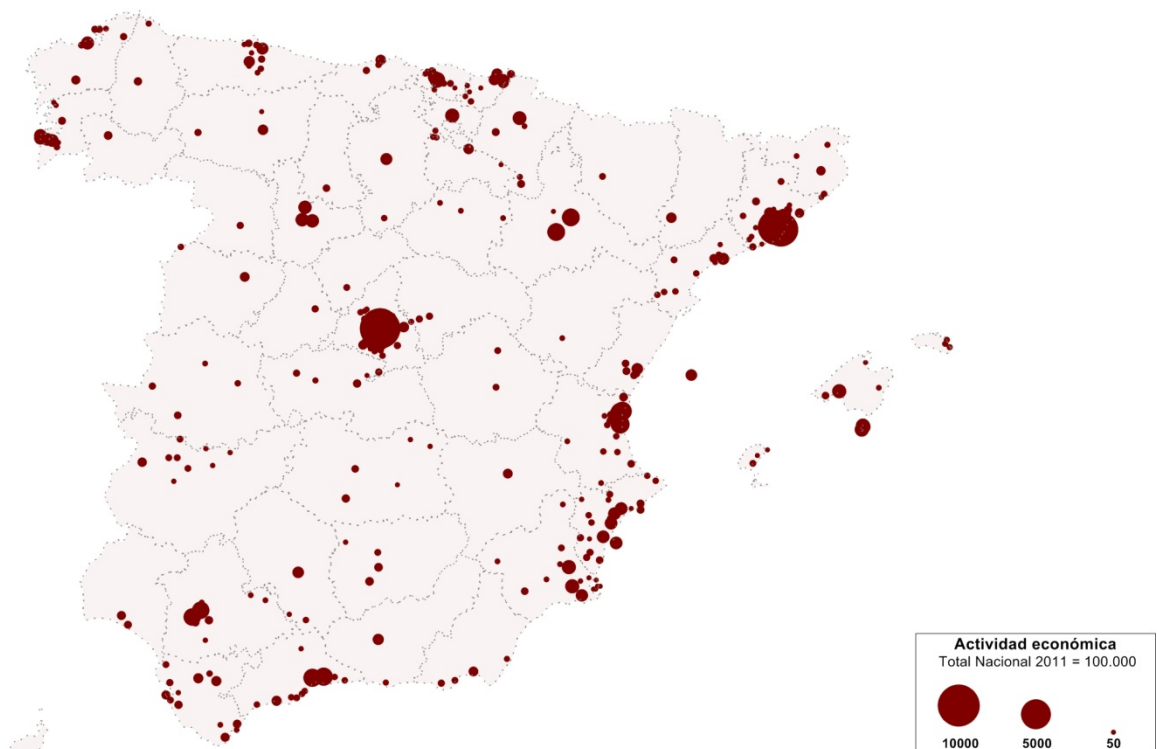
En el conjunto nacional la población ha crecido 18% entre 1998 y 2013, concentrándose los mayores crecimientos en determinados espacios territoriales que han derivado en un aumento de la movilidad metropolitana y de media distancia (*inter-city*).

- Madrid Región y Barcelona Región
- Arco Cantabria- Euskadi
- Arco Rioja - Zaragoza
- Arco Gerona – Valencia
- Arco Alicante - Murcia
- Arco Almería – Cádiz
- Arco Sevilla - Huelva
- Arco A Coruña – Pontevedra
- Otros territorios menos concentrados como Toledo, Albacete, Valladolid, entre otros



En cuanto a la actividad económica, generadora de movilidad laboral, comercial y empresarial, la pauta dominante observada en los últimos años es una acentuada concentración de centros productivos en las grandes urbes y espacios metropolitanos.

Este modelo, muy consolidado, de alguna manera jerarquiza la movilidad de larga distancia en relaciones intensas entre polos de actividad muy activos y relaciones de menor intensidad.



Esta configuración del territorio nos señala, por tanto dos mercados de movilidad muy singulares por su dimensión:

- Movilidad metropolitana y de media distancia en determinados arcos (~ 200 km)
- Movilidad entre grandes urbes, principalmente relaciones con Madrid y los grandes de ejes del Ebro y Mediterráneo

3. El efecto de la crisis económica sobre la movilidad en transporte público

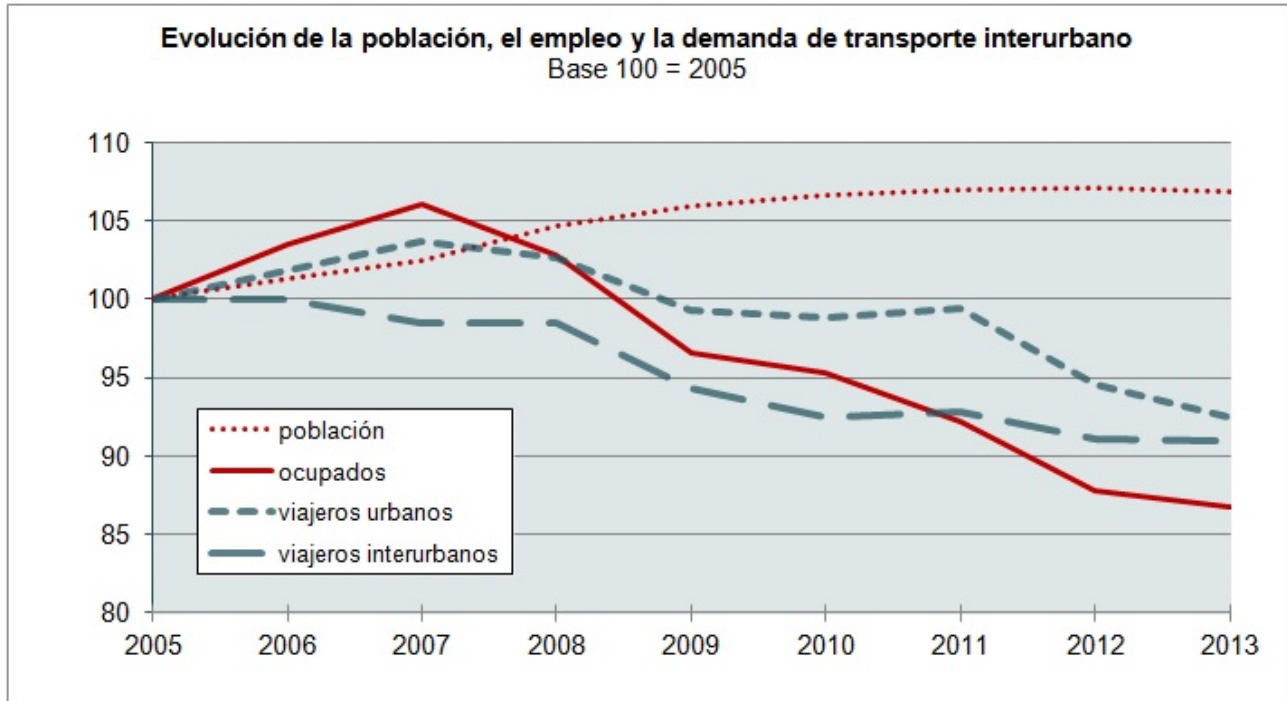
La existencia de algunos mercados singulares, como acabamos de señalar, no debe de alejarnos de una realidad de gran calado pensando en el corto plazo: la crisis económica 2008-2013 y su lenta recuperación.

La crisis económica ha afectado directamente al **ritmo de crecimiento de la población, el empleo y el nivel de renta**. Sus efectos son: (a) una reducción de la movilidad laboral y (b) menor capacidad de gasto.

Entre 2005 y 2007, el crecimiento económico y del empleo explica, en gran medida, el aumento de la demanda de transporte público, tanto en ámbito urbano como interurbano (todos los modos).

Sin embargo, desde 2008 hasta 2013, el empleo ha caído de forma acusada (-16 puntos) y la población ha registrado un crecimiento suave (+2 puntos), mientras que la demanda de transporte público se ha comportado cayendo 10 puntos, caída menor que el empleo, lo que podemos explicar por:

- Deslizamiento de demanda en automóvil a medios de transporte público debido al coste
- Menor efecto de la crisis económica sobre la movilidad no relacionada con el puesto de trabajo (estudio, ocio, salud, administración)
- Atractivo creciente del transporte público gracias a las acciones de mejora y modernización desplegadas tanto en ámbitos urbanos como interurbanos.

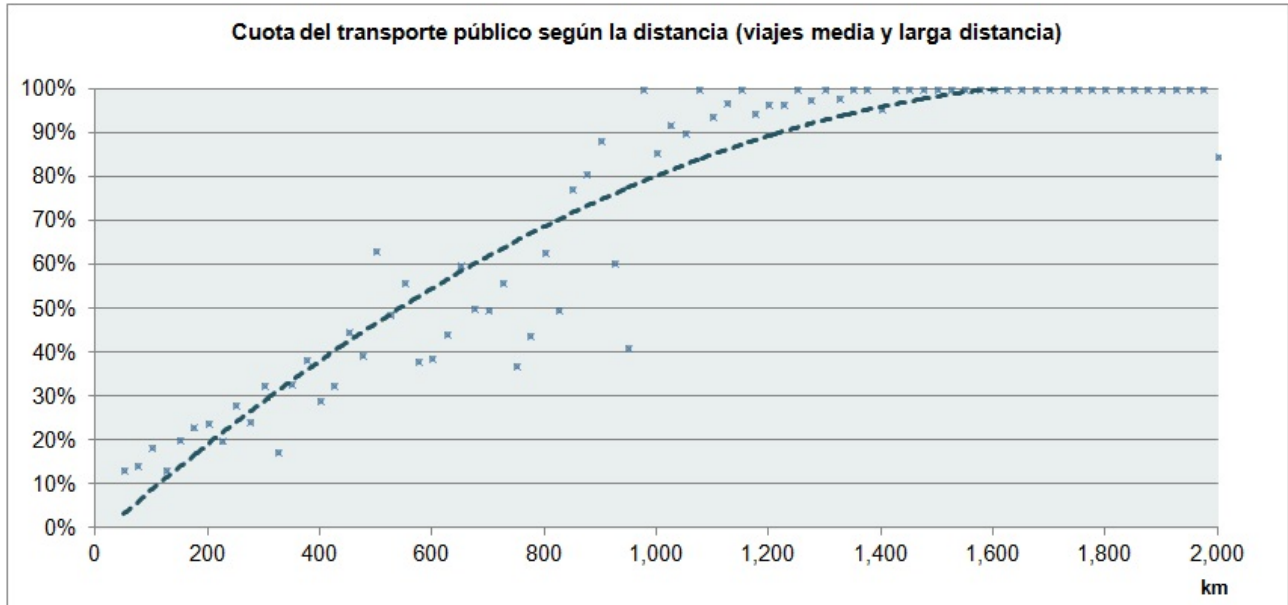


4. La participación de los distintos modos de transporte público

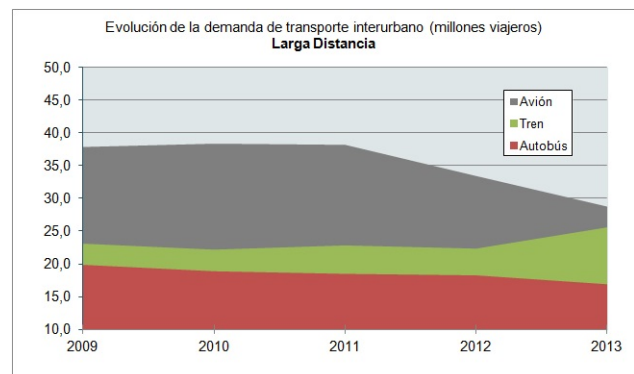
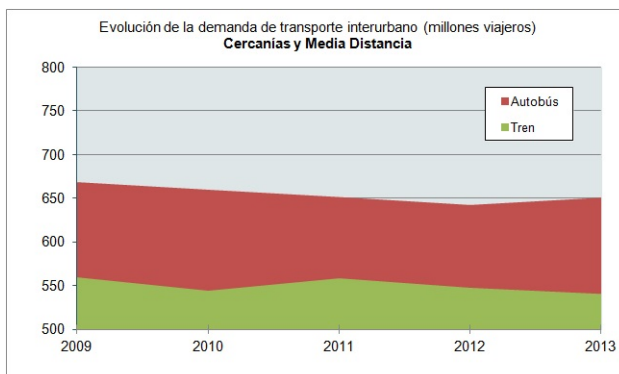
Para centrar la importancia del transporte público en la movilidad, debemos señalar que alcanza mayores cuotas modales en relaciones de media y larga distancia que en ámbitos urbanos, aunque la movilidad es 20 veces menor. En efecto, las estadísticas más fiables a escala nacional indican la siguiente participación modal.

	Urbano y metropolitano	Media Distancia (50- 200 km)	Larga Distancia (201 - 1000 km)
Andando y en bici	45,6%	0,0%	0,0%
Transporte público	12,1%	15,4%	35,9%
Transporte privado	42,3%	84,6%	64,1%
Total	100,0%	100,0%	100,0%

En los rangos de media y larga distancia, se observa una cuota del transporte público creciente con la distancia al mejorar la oferta en calidad y precio (trenes AVE, avión de bajo coste, etc.).



Observando las cifras de los últimos años, podemos destacar que la posición de los distintos modos de transporte público está cambiando, produciéndose una caída sostenida del tren en distancias cortas frente a un crecimiento positivo en distancias largas, acentuada en 2013 por la política de descuentos sobre trenes de largo recorrido operados por RENFE.



En el medio y largo plazo, hemos de tener en cuenta que la red ferroviaria de alta velocidad crecerá, lentamente pero de forma continuada hasta 2020, alcanzando una extensión de 4.000 km, con capacidad para mover 50 millones de viajeros en trenes de alta velocidad.

5. Conclusiones

Podemos apuntar algunas conclusiones que nos parecen relevantes para enfocar adecuadamente la entrada de nuevos operadores privados que busquen generar negocio.

- **Evaluar y comparar antes de entrar.** La ausencia de una agenda precisa sobre las fechas de liberalización del mercado, tanto para concesiones OSP como autorizaciones en régimen de libre competencia, así como el desconocimiento sobre cómo reaccionarán los operadores públicos ante nuevos competidores, debería conducir a los empresarios

privados a evaluar y comparar diferentes opciones y corredores mediante estudios sólidos de mercado que recojan diferentes escenarios.

- **Prudencia en los precios.** La política de descuentos aplicada por RENFE durante 2013 ha propiciado, *grosso modo*, un aumento de los viajeros globales de larga distancia cercano a 14% respecto 2012, mientras que los ingresos han crecido 2,4%, lo que evidencia una baja elasticidad al precio. Continuar con esta política agresiva es factible si los gastos totales, no solo los directos, descienden en proporciones similares.
- **Mercados fuertes.** Posiblemente los mercados que hemos señalado en este artículo (metrópolis, arcos de media distancia y determinadas relaciones de larga distancia) conformen los mercados más atractivos.
- **Mercados futuros.** Aquéllos derivados de la extensión de la red ferroviaria de alta velocidad en el medio plazo, pensando en relaciones de media distancia (*inter-city*) y relaciones entre grandes ejes.

En próximos artículos trataremos de analizar las posibilidades que presentan para futuros operadores privados determinados corredores ferroviarios por el que existe cierto interés como podrían ser Madrid-Barcelona, Madrid-Valencia, Madrid-Alicante, etc.

Fuentes y referencias bibliográficas

LEY 39/2003

RDL 22 / 2012

RDL 4 / 2013

Estadística de población, empleo y viajeros transporte público interurbano, INE (Varios años)

Estadística de movilidad, Ministerio de Fomento (2007)

Anuario, La Caixa (2013)

Varias noticias de prensa sobre transporte ferroviario