

¿Gestión privada o pública de los contratos de servicio público?

José A. Herce
Director asociado de Afi
jherce@afi.es

JORNADA SOBRE GESTIÓN DEL TRANSPORTE URBANO
La Coruña, 15 de marzo de 2017

Contenido

1. Gestión privada de un servicio publico
2. Hacia un sistema de movilidad inteligente
3. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

1. Gestión privada de un servicio público

Las funciones del SP y la creación de valor

- **Función asignativa:** fallos de mercado y bienes públicos. El Sector Público Empresarial
- **Función de estabilización:** el ciclo económico y los estabilizadores automáticos.
- **Función redistributiva:** los impuestos y las transferencias
- El sector público genera valor tangible e intangible, directo e indirecto, mediante el ejercicio “productivo” de estas funciones
- Pero no debe pensarse que este ejercicio implica siempre, necesariamente, una gestión directa de la Administración (gestión administrativa)

1. Gestión privada de un servicio público

¿Cuándo debe intervenir el Sector Público?			
		Rentabilidad Privada	
		SI	NO
Rentabilidad Pública	SI	Regular la actividad privada	Acometer el proyecto
	NO	No acometer el proyecto	El proyecto no se hará de ningún modo

1. Gestión privada de un servicio público

El debate sobre la privatización-externalización

- **Los mercados públicos (*public procurement*) y la participación privada**
 - Suministros de bienes y servicios a las AA. PP.
 - Efectos de arrastre sobre la economía, la I+D, etc.
 - El papel de las AA. PP. En la “adopción temprana” de tecnología
 - Cuestiones relativas a la competencia
- **El debate sobre la privatización y la externalización de los servicios públicos**
 - Un debate aparentemente ideológico que ignora algunas cuestiones básicas
 - ¿Quién es el dueño del proyecto?
 - ¿Cuán importante es la opinión del usuario final de los servicios públicos?
 - ¿Cuáles son los servicios públicos esenciales que no deben externalizarse/privatizarse?
- **El núcleo: la externalización y las Colaboraciones Público Privadas (CPP)**
 - Limpieza de los procedimientos concursales
 - Innovación en materia de remuneración de los concesionarios
 - Incompatibilidades en el desempeño de cargos en las empresas adjudicatarias (*revolving doors*)

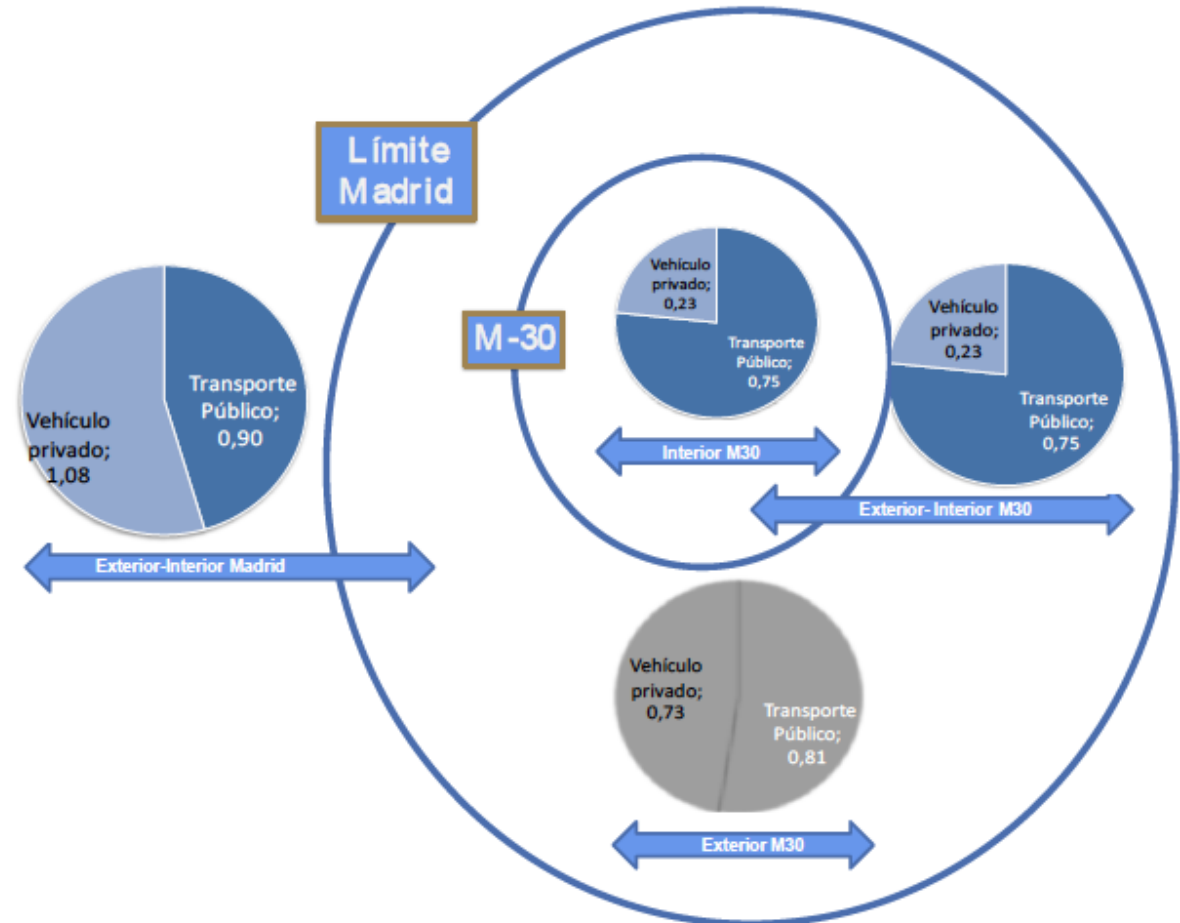
2. Hacia un sistema de movilidad inteligente

- **Las ciudades del futuro:**
 - Las habitarán (o transitarán por ellas) usuarios avanzados,
 - Que reclamarán una gestión eficiente y sostenible de las mismas.
 - Y una oferta atractiva de servicios municipales (titularidad y provisión)
- **Una movilidad inteligente**
 - Que acomode un mayor volumen de desplazamientos intra e inter urbanos
 - En áreas metropolitanas multipolares
 - Uno de cuyos drivers será (deberá ser) algún tipo de trasvase masivo de tráfico del transporte particular al transporte colectivo
 - Pero en la que exista un continuo entre el transporte individual y el transporte colectivo
 - ¿Qué papel para el transporte compartido/colaborativo?

2. Hacia un sistema de movilidad inteligente

- La movilidad urbana (y periurbana) requiere de la multimodalidad
- Las “almendras centrales” deben ser servidas preferentemente por el transporte colectivo (público, consorciado o concesionado)
- Las infraestructuras dedicadas de transporte colectivo no pueden extenderse en las periferias sin incurrir en costes crecientes y rentabilidades negativas
- La capilaridad extrema solo es accesible al vehículo privado, de ahí la necesidad del *pooling* y los aparcamientos disuasorios.

Figura 14: Distribución de los desplazamientos motorizados por zona de la ciudad en el año 2012 (millones de desplazamientos/día)



Fuente: Área de gobierno de Medio Ambiente y Movilidad

2. Hacia un sistema de movilidad inteligente

- **El Sistema de Movilidad** implica a los usuarios, los gestores y los operadores
- **Los usuarios:** buscan satisfacer sus necesidades de movilidad, en el límite les da igual con qué modo hacerlo (salvo a los “adictos” al vehículo particular)
- **Los operadores:** compiten entre sí, se benefician / hacen frente a la disrupción tecnológica, son conscientes de que la movilidad cambia constantemente y adaptan sus recursos y estructuras corporativas
- **Los Gestores/Reguladores:** introducen los incentivos que regulan el sistema en su conjunto y los adaptan en el tiempo (lentamente y de forma incompleta o equivocada, a veces)



Fuente: Afi

3. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- **Gestión directa versus concesiones**

- La gestión privada es predominante en la virtual totalidad de los municipios (exceptuando Madrid y Barcelona)
- Si bien opera fundamentalmente en el ámbito urbano

Tabla 72. Descripción general según régimen concesional

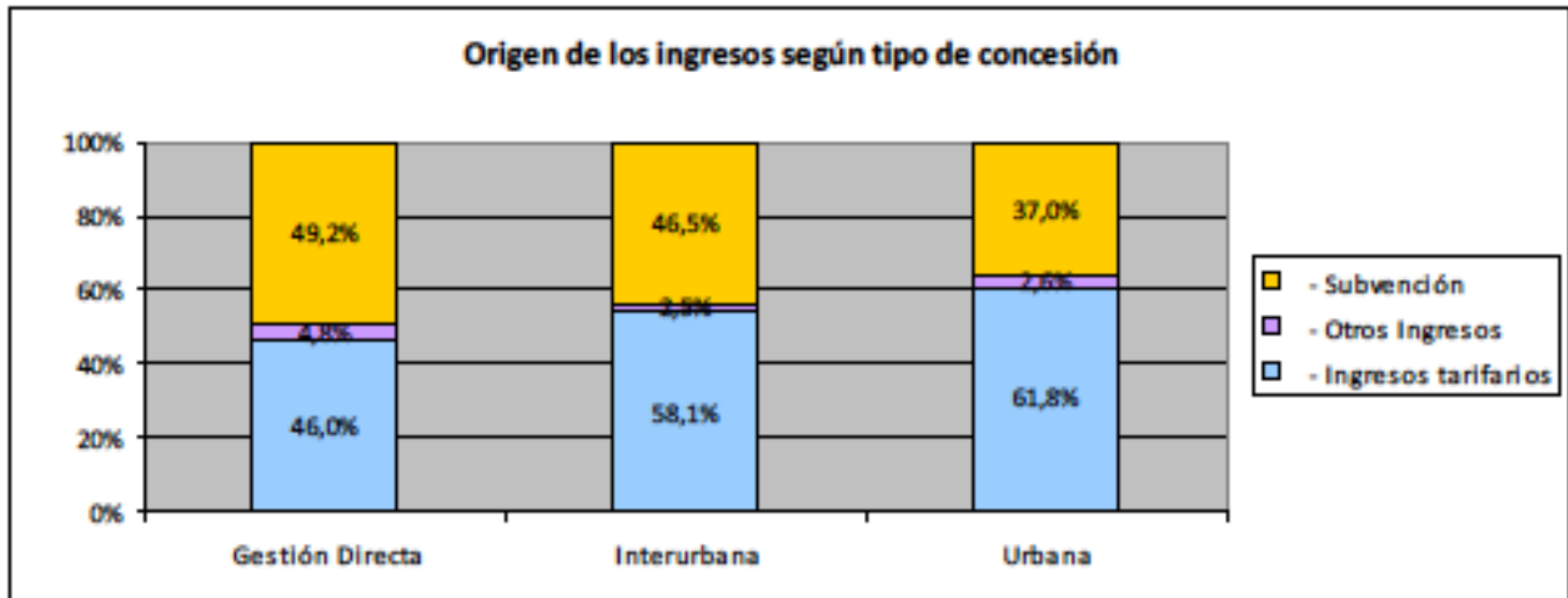
I. Descripción general	Gestión Directa	Interurbana	Urbana	TOTAL
Tipo de Empresa				
Privada	0%	92%	87%	79%
Pública	100%	8%	13%	21%
Tamaño de municipio				
De 20.000 a 50.000	0%	20%	80%	100%
De 50.001 a 100.000	10%	29%	60%	100%
De 100.001 a 250.000	9%	26%	65%	100%
De 250.001 a 500.000	10%	10%	80%	100%
De 500.001 a 1.000.000	25%	0%	75%	100%
Más de 1.000.000	100%	0%	0%	100%
¿Pertenece a un Grupo Empresarial?				
Si		74%	61%	58%
No	100%	26%	39%	42%
Densidad Urbana 2012	15.845,9	13.948,8	11.668,1	12.698,4

Fuente: Estudio sobre el Transporte Colectivo Urbano en Autobús de las ciudades españolas (Referido a 2012).TU, 2014

3. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- Estructura de los ingresos por tipo de agente

Gráfico 38

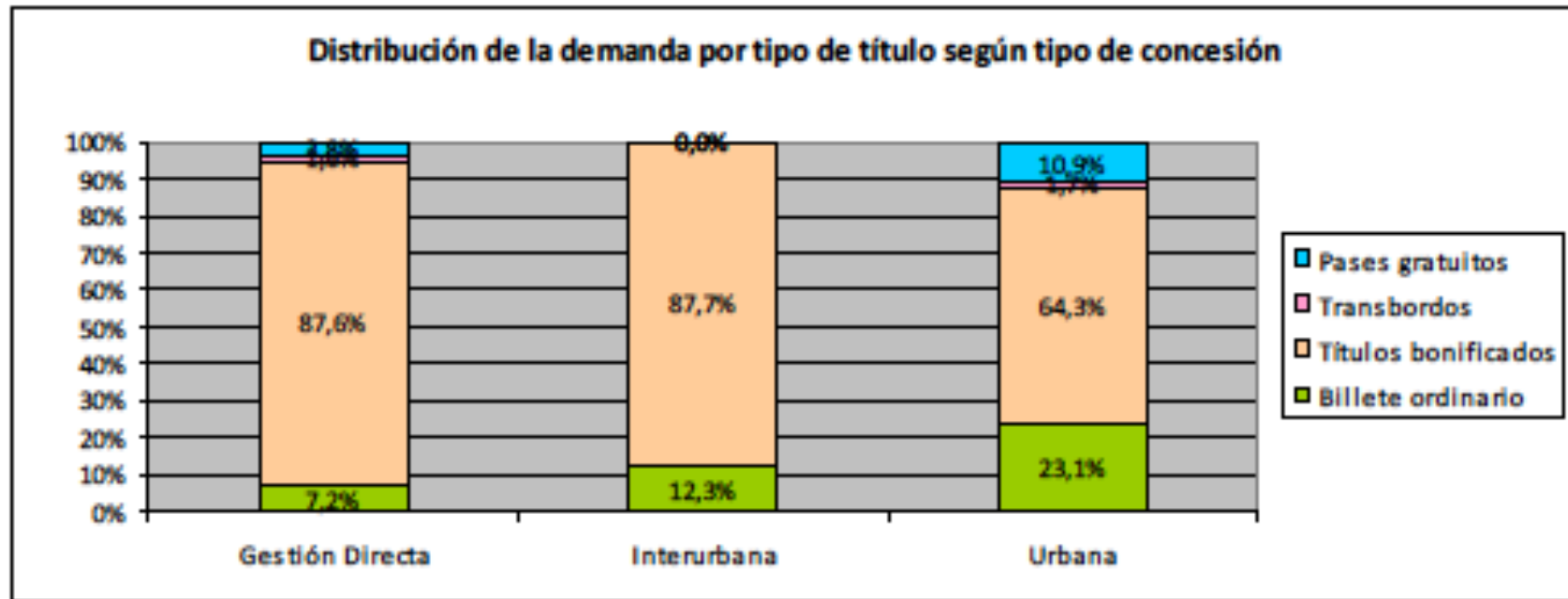


Fuente: Estudio sobre el Transporte Colectivo Urbano en Autobús de las ciudades españolas (Referido a 2012).TU, 2014

3. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- El grueso de la movilidad en TC se realiza con títulos bonificados

Gráfico 39

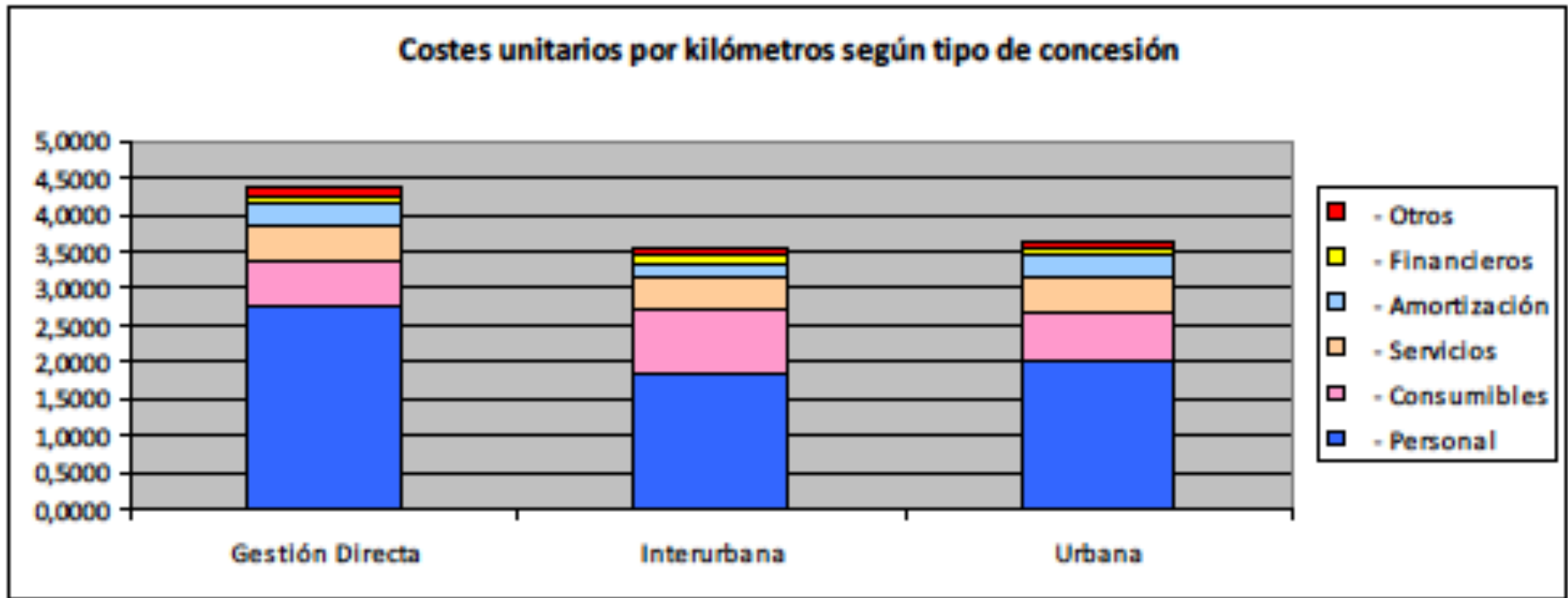


Fuente: Estudio sobre el Transporte Colectivo Urbano en Autobús de las ciudades españolas (Referido a 2012).TU, 2014

3. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- Estructura de los costes unitarios (€/km)

Gráfico 37

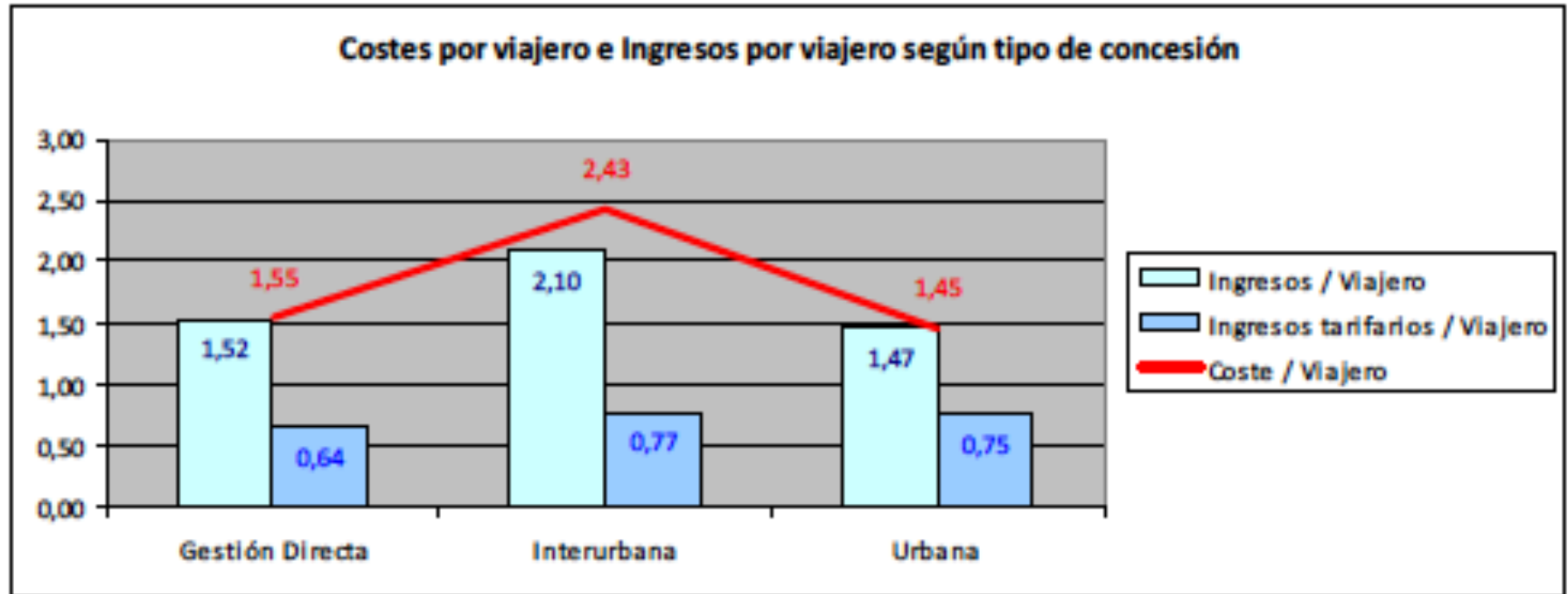


Fuente: Estudio sobre el Transporte Colectivo Urbano en Autobús de las ciudades españolas (Referido a 2012).TU, 2014

4. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- Solo las concesiones urbanas privadas cubren costes (€/Viajero)

Gráfico 41



Fuente: Estudio sobre el Transporte Colectivo Urbano en Autobús de las ciudades españolas (Referido a 2012).TU, 2014

4. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- **Modelos de gestión**
 - Los consorcios de transporte están relativamente desarrollados, pero infrautilizados en su capacidad para instrumentar fórmulas de financiación en las que tengan entrada las CC AA
 - Los Contratos-Programa: horizonte de planificación, estabilidad de los recursos, implicación de todas las administraciones. Pero son muy escasos (Madrid, Barcelona y Canarias)
 - Las concesiones son muy frecuentes en ciudades intermedias, liberando a los municipios de estructuras costosas y que requieren flexibilidad en la operación
- **Las tarifas no cubren los costes**
 - La tarifa debería ser el recurso medular de las compañías municipales, los concesionarios y los consorcios
 - La tasa de cobertura (ingresos de explotación / costes) solo es algo superior al 50%

4. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- **Las subvenciones son la norma**
 - Texto Refundido de la Ley Reguladora de las Haciendas Locales: los PGE contemplan un crédito a favor de las entidades locales (más de 50.000 habitantes) que tengan a su cargo el servicio de transporte colectivo urbano, excepto en los casos donde haya Contrato-Programa.
 - De los 26,6 €/habitante en el caso de Madrid o los 30,9 €/habitante en el de Barcelona, a los 10,3 €/habitante de media para los municipios mayores de 500.000 habitantes y los 1,8 €/habitante de los municipios más pequeños (Libro Blanco de la Financiación del Transporte Urbano Colectivo en España, ATUC, 2012).
- **Infraestructuras dedicadas para el acceso y salida de las ciudades**
 - El caso del Autobús interurbano: las infraestructuras que el sector necesita figuran en los últimos lugares de la agenda inversora
 - Carriles BUS, Estaciones e Intercambiadores urbanos

4. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- La oferta:
 - Inter-modalidad y modularidad del material rodante
 - Ocupación óptima de los vehículos y las infraestructuras
 - Inserción de la movilidad en la economía digital: vehículos autónomos
- La demanda
 - Estilos de vida: usuarios sofisticados que valoren los atributos de cada modo de transporte en términos de la sostenibilidad que se pide hoy a toda la cadena de la movilidad
 - “Envejecimiento” de la población
 - Nuevos patrones de poblamiento: urbanización, la “España Vacía”
 - Transporte colaborativo, compartido, alquiler por horas, etc.
 - ¿Adiós al vehículo particular?

4. Los retos de la gestión y financiación del transporte colectivo

- Las instituciones:
 - Puesta al día e innovación institucional en materia de modelos concesionales, consorcios metropolitanos de transportes y contratos-programa
 - Sostenibilidad (impuesto al carbono, premios a eficiencia energética, peajes por congestión, tarifas flexibles)
 - ¿Vuelta a la “remunicipalización” de los servicios de transporte público urbano?

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN



© 2017 Afi. Todos los derechos reservados.