

# Crear una nueva cultura empresarial



**Un marco regulador y empresarial favorable permite al transporte público prosperar y resultar atractivo para usuarios, inversores y personal.**

El transporte público es un contribuyente neto en materia de desarrollo económico, social y ambiental, tanto a nivel local como global. En un momento en el que se cuestionan seriamente nuestras pautas de consumo, el sector se encuentra en primera línea para llevar a cabo la revolución sostenible requerida por nuestros centros urbanos. Ahora más que nunca, el transporte público es una fuente importante de puestos de trabajo locales, verdes y sostenibles y un respaldo importante para la economía local.

Además del enfoque tradicional del transporte público, que incluye los requisitos de servicio público y una función social, la puesta en práctica de modelos empresariales innovadores, rentables y diversificados atraerá espíritu emprendedor, capital y talento al sector.

El sector necesita un marco regulador justo y transparente para ofrecer soluciones de movilidad de calidad a los distintos segmentos del mercado. La producción de servicios ha de definirse, controlarse y remunerarse de forma adecuada, con independencia del servicio de que se trate, tanto si consiste en un "servicio público clásico" como en servicios de movilidad más novedosos.

## Llamamiento a la acción

- > Ofrecer a los operadores libertad para desarrollar sus competencias y dar cabida a la innovación y el espíritu empresarial.
- > Cambiar la cultura empresarial para pasar de la mera actividad de producción y gestión de flotas a convertirse en una industria de servicios totalmente centrada en los usuarios. Para ello:
  - Introducir nuevos modelos, procesos y herramientas de gestión que permitan alcanzar un rendimiento elevado.
  - Desarrollar prácticas de recursos humanos innovadoras, que atraigan talentos, motiven y promuevan la lealtad del personal.
  - Usar modelos de gestión, mapas de estrategia y valores integrados, que garanticen la alineación de objetivos y acciones, la transparencia, y la motivación y rendimiento del personal.
- > Usar contratos de gestión para especificar y equilibrar las responsabilidades, competencias y riesgos de las distintas partes.
- > Definir un nivel de calidad deseado y asequible e introducir en los contratos un sistema de gratificación/penalización recíproca.
- > Emplear códigos de ética para concienciar sobre responsabilidad social y transparencia.

## Bogotá (Colombia)

Sobre la base de políticas anteriores en favor del desarrollo y la organización del transporte público de Bogotá, el Plan Maestro de Movilidad, que sienta la línea de los próximos 20 años, considera el transporte público como la columna vertebral del sistema de movilidad.

Entre sus prioridades se incluyen la plena integración de los sistemas de transporte público tradicionales y de gran capacidad, la creación de nuevas rutas para el sistema de autobuses de tránsito rápido (BRT en sus siglas en inglés) y la construcción de intercambiadores de transporte público para mejorar la conectividad. Está previsto que, **para 2020, el 85% de la ciudad se encuentre a una distancia máxima de 500 metros del sistema de transporte público troncal** y que el resto esté atendido por líneas alimentadoras. El Plan Maestro de Movilidad también incluye la mejora de las condiciones de desplazamiento para los peatones, así como medidas para la gestión del aparcamiento.

## Lagos (Nigeria)

La Autoridad de Transporte del Área Metropolitana de Lagos (LAMATA), creada en 2003, ha puesto en marcha un Plan Maestro Estratégico de Transporte con metas ambiciosas para la promoción del transporte público. **Tiene previsto disponer para 2020 de siete corredores ferroviarios, siete líneas de BRT y ocho conexiones acuáticas.** Con el fin de reunir los fondos necesarios para ello, se ha creado un fondo específico de transporte. Se espera que la implantación de estos proyectos reduzca drásticamente la congestión y aumente la velocidad de circulación. El primer corredor de BRT (22 km), que se inauguró en 2008, transporta actualmente a unos 200.000 pasajeros diarios. La duración de los desplazamientos se ha reducido a la mitad desde la apertura del mismo.

## Beijing (China)

El enorme crecimiento económico y de población de Beijing ha dado lugar a un rápido aumento de la tasa de motorización (400.000 automóviles nuevos al año desde 2002) y un deterioro de las condiciones del tráfico. Las autoridades de la ciudad han desarrollado una política de movilidad urbana a largo plazo muy ambiciosa para Beijing, que se basa en la promoción del transporte público y de medidas innovadoras para la gestión del tráfico, aprovechando el impulso generado como ciudad anfitriona de los Juegos Olímpicos de 2008. El desarrollo de la red de transporte público hizo **que su cuota modal pasara del 26% en 2000** (64% bicicleta, 5% automóvil) **al 34% en 2008** (23% bicicleta, 33% automóvil) **y las autoridades se han fijado de objetivo un 45%** (24% bicicleta, 18% automóvil) para el futuro. Está previsto construir una nueva línea de metro por año entre 2009 y 2015. Para entonces, la red contará con un trazado de 560 km.