



Entrevista a **Massimo Roncucci**,  
Presidente de ASSTRA, la asociación italiana de transporte público

## El encarrilamiento del transporte público

### La UITP ha elegido Milán/Italia para la celebración de su Congreso y Exposición de 2015. ¿Qué convierte a este país en un buen escaparate para el transporte público?

Creo que son dos los factores principales por los que la balanza se ha inclinado a favor de Milán e Italia. El primero es la celebración de la Exposición Universal de 2015 durante ese mismo periodo, algo tentador para el congreso de transporte de carácter más global del mundo, y que la UITP no podía ignorar. El segundo factor es la propia naturaleza de una ciudad tan extraordinaria como Milán, así como de toda la región de Lombardía. La ciudad y su amplio territorio son unos impresionantes motores de la actividad empresarial y de la elegancia, y tienen el arte de mostrar cualquier producto de la manera más favorecedora, encontrando la manera de combinar un sentido empresarial práctico con la inspiración cultural y regional. Este último talento es el ejemplo más llamativo de una actitud que, si se me permite decirlo, es exquisitamente italiana, y muestra que, afortunadamente, el «Made in Italy» sigue valiendo algo, a pesar de la globalización y de la crisis económica. La decisión de la UITP nos complace enormemente, no sólo por premiar a la industria italiana del transporte eligiendo por segunda vez en 10 años una ciudad italiana (el Congreso de 2005 fue en Roma), sino también porque consideramos esa decisión como todo un estímulo, que alimenta nuestro deseo de dejar atrás una situación económica difícil y hacer que nuestro país y su sistema de transporte vuelvan a ponerse en marcha. Para resumir: ¡el próximo evento de Milán nos da una verdadera razón para mirar hacia adelante y volver a sonreír con SMILE!

### ¿A qué retos de movilidad se enfrentan las ciudades, las regiones y el país?

Los retos que hay que abordar en materia de movilidad están muy relacionados con la presión que hay en Italia por encontrar una salida a una crisis económica que ha hecho necesario mantener todo en funcionamiento y con la mayor eficacia posible, aunque con una financiación cada vez menor. El objetivo general es la optimización, que, para el sector del transporte, consiste en hacer que los sistemas locales de movilidad sean sostenibles de la única manera posible: asegurando la máxima planificación y previsión, además de la integración modal. Italia ya posee una herramienta administrativa para cumplir esto, el «Plan de Movilidad Urbana», pero las administraciones locales llevan mucho atraso en la adaptación de este plan a sus situaciones. No hay excusas para esa falta de eficiencia, especialmente si tenemos en cuenta

### Visión general del sector del transporte público italiano:

- › **1.009** operadores de transporte público local, incluyendo **160 compañías** de propiedad semi-pública
- › **5.300 millones** de pasajeros anuales (**14,5 millones** de pasajeros diarios)
- › **2.000 millones** de km de transporte producidos anualmente
- › **9.000 millones** de euros de facturación total
- › **110.000** empleados
- › **50.000** equipos de transporte

las difíciles condiciones ya mencionadas. El hecho es que la congestión urbana (generada en gran parte por la ineficaz gestión de la movilidad local en un territorio que, en el caso de Italia, incluye zonas urbanas con características muy particulares, ya que la mayoría de los centros de las ciudades son de gran valor histórico) tiene unos costes sumamente gravosos para Italia: más de 1.000 millones de euros, según estimaciones del Ministerio de Transporte.

## ¿Cuáles son los retos mayores para sus miembros?

Si analizamos los sectores de mayor importancia económica, el TP es uno de los que está experimentando actualmente las mayores dificultades, dada su dependencia estructural de la financiación pública. Lo que es más, la mayoría de nuestros miembros son compañías semi-públicas, lo que les sitúa en el ojo del huracán en este momento, visto que una de las principales respuestas a la crisis (que, aunque comenzó en 2008, está teniendo ahora repercusiones en la economía real) es la «revisión del gasto», un plan para reducir el gasto público y racionalizar la estructura del Estado mediante recortes en las empresas semi-públicas. Al ser ése el problema, a diferencia del gran número de empresas semi-públicas utilizadas por los gobiernos locales y regionales para llevar a cabo su misión, las compañías de transporte no sólo ofrecen un servicio público vital, sino que también tienen una gran influencia y dimensión industrial. No cabe duda de que nuestras compañías necesitan y luchan por dejar atrás el periodo de estancamiento económico y de dificultades en que se han visto inmersas antes y después de la crisis económica. A pesar de los importantes recortes de financiación, se han mantenido en pie bastante bien. Pero para cumplir sus objetivos generales y aumentar también sus niveles internos de eficacia, lo más importante es que dispongan de unas directrices normativas firmes y una estrategia que no sólo aborde problemas inmediatos, sino también el crecimiento y desarrollo continuo del sector. Creo que muchos de los problemas del transporte público local italiano tienen su origen en una tendencia sistemática de los responsables políticos, tanto locales como nacionales, de infravalorar el potencial del sector a la hora de generar actividad empresarial

## Estadísticas sobre compañías de propiedad semi-pública (miembros de ASSTRA)

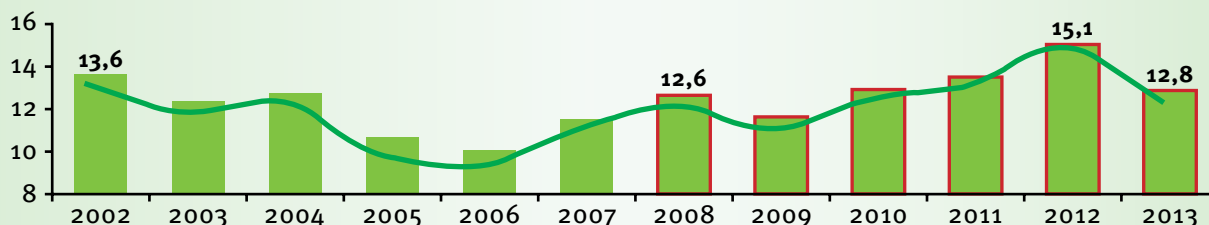
- › **127** compañías de propiedad semi-pública que suministran servicios de transporte local (por carretera, ferrocarril, metro, tranvía y barco)
- › **32** compañías semi-públicas que suministran servicios relacionados con el transporte público local (agencias, holdings, cuestiones de mantenimiento)
- › Unas **150** compañías semi-públicas de **nivel II**
- › **85.000** empleados
- › Incidencia del coste laboral en los costes de producción: **48%** (año 2012)
- › Procesos de **concentración**: de 2010 a 2014, el número de dichas compañías pasó de **160 a 127**
- › Índices de análisis económico (ejercicio 2012):
  - % de compañías con EBITDA positivo (90%)
  - % de compañías que reflejan beneficios (63%)
  - pérdidas generales de unos 300 millones de euros, de los cuales 182 millones corresponden a la región del Lacio (ejercicio 2012).

y estimular la economía en su conjunto. Lo que hace falta es una estrategia englobadora que, en lugar de considerar el TP local como una mera fuente de costes y gasto, vea al sector por lo que en realidad es: una oportunidad para el desarrollo del territorio y de la estructura urbana, así como un catalizador para la recuperación económica de todo el país.

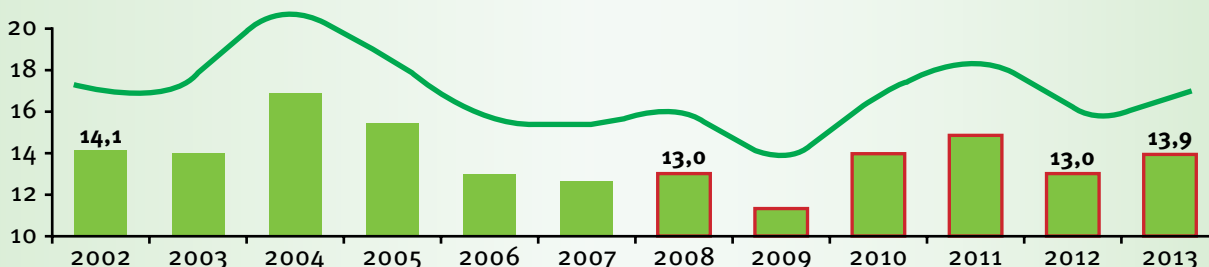
## Por lo que se refiere a la estrategia para el sector, ¿cuál es el punto principal de enfoque en este momento?

De forma muy sencilla, el objetivo consiste en crear un mercado real que se encuentre regulado y sea justo pero, por encima de todo, que sea competitivo. Por lo que se refiere a las compañías interesadas, el objetivo principal es llegar a un marco estable en el que puedan operar, lo que significa contar con reglas y recursos definidos para establecer, sin más dilaciones, un proceso gradual de competencia en el mercado. La competencia regulada libera energías y, allá donde se

### % de movilidad con el transporte público (del total de la movilidad motorizada)



### % de movilidad con el transporte público extra-urbano (del total de la movilidad motorizada)



ha introducido, ha conseguido mejorar la calidad de los servicios. Para que esto se dé, hay que revisar los reglamentos que rigen el TP local y eliminar las medidas contradictorias y superpuestas que hicieron que las regulaciones actuales estuvieran desfasadas incluso antes de entrar en vigor, para alinearlas con las normas y los reglamentos de la Unión Europea.

Por lo que se refiere a la financiación, es vital establecer un sistema claramente definido de financiación y distribución de los recursos mediante la aplicación de un modelo de costes estándar, que podría servir para limitar los recortes unilaterales e inesperados en la compensación recibida por los contratos de servicio. Como asociación, estamos trabajando mucho para llegar a un modelo de costes flexible y eficaz que se use en conjunción con la estructura financiera global del TP local, siendo deseable que incluya también inversiones. En nuestra opinión, es una excelente idea introducir un coste estándar que se use como forma precisa y transparente de confirmar unos niveles adecuados de compensación para los contratos adjudicados por concurso y las asignaciones internas, así como para estimar el valor apropiado cuando esas compañías pasan a cotizar en bolsa. Por último, nos oponemos firmemente a la práctica,

muy en boga en Italia, de imponer desde arriba (por legislación) la fusión y concentración de empresas, tal y como ha sucedido en una serie de regiones italianas. No hay duda de que nuestro mercado se encuentra sumamente fragmentado (ver el primer cuadro), pero los esfuerzos por «juntarse» deberían dejarse a discreción total e indiscutible de las compañías interesadas, para que puedan decidir la mejor manera de unir sus actividades (creación de grupos). El hecho es que las características económico-productivas del sector no justifican los procesos de concentración forzada.

Las pruebas empíricas muestran que las economías de escala son moderadas y que se dan cuando las compañías implicadas tienen una diversificación y un tamaño reducidos.