

¿Quién gobernará el modelo MaaS?

El modelo de la movilidad como servicio no ofrece dudas. La tecnología seguro que estará. El mercado ya pide soluciones integrales. Pero ¿quién va a gobernar la movilidad? ¿Serán capaces de colaborar a fondo los agentes públicos y privados? ¿Estarán dispuestas las compañías a renunciar a su marca y a su estatus para favorecer el desarrollo del modelo? Son sólo algunas de las reflexiones que han aflorado en la tercera edición de los Diálogos de Movilidad impulsados por Railgrup que ha contado con la opinión de todos los agentes implicados en este sector estratégico.

Casi un centenar de representantes de diferentes organizaciones han participado en la tercera edición de los Diálogos de Movilidad, un foro de reflexión promovido por Railgrup y que en esta ocasión ha podido ofrecer una perspectiva de 360º sobre los entornos ferroviarios del futuro gracias a la aportación de operadores públicos y privados, reguladores, fabricantes, proveedores de servicios y expertos en movilidad. Y la conclusión ha sido clara: el modelo de la movilidad como servicio es indiscutible, pero la lucha por liderarlo puede ser un freno.

Después de varias aportaciones de los ponentes, quién ha puesto el tema encima de la mesa ha sido **Sara Puignau, responsable de innovación de la consultora Ingartek**. Para Puignau, **“el modelo está por delante de la empresa, y si hablamos de integración significa servicio global, no individual de cada empresa”**. Partiendo de esta premisa Puignau se pregunta **“¿Quién va a liderar este ecosistema de la movilidad?”** y ha advertido que **“la regulación entre agentes con intereses particulares será extraordinariamente compleja”**.

Manel Villalante, director general de Estrategia y Desarrollo de RENFE, lo tiene claro: **“RENFE no quiere ser una *utility* más, sino un operador integral de movilidad, una plataforma que integre a terceros y que nos obligará a tener una relación entre agentes públicos y privados tan fuerte como transparente”**. Pero Villalante también ha compartido la reflexión sobre la gobernanza, asegurando que **“el debate sobre el liderazgo es preocupante, porque entre todos tenemos que estar a la altura de las circunstancias para prestar el servicio que se nos exige”**.

En la misma línea se han manifestado otros responsables de operadores. Enrique Diego, director de tecnología de EMT, ha afirmado con rotundidad que **“El futuro es más la capacidad de llegar a acuerdos entre nosotros que no la tecnología, que llegará por descontado”**. Algo que comparte **Albert Tortajada, director de operadora de FGC**. **“En un contexto de inminente liberalización del mercado es imprescindible que cada uno aporte sus valores para desarrollar el modelo con éxito”** ha apuntado Tortajada, que también ha subrayado que **“la estrategia de nuestra compañía pasa por convertirnos en un magnífico local gracias a nuestro conocimiento de mercado, implantación territorial y proximidad con el usuario”**.

Precisamente **Javier Ibañez, representante de Shift To Rail**, ha ofrecido su organización como punto de encuentro entre los diferentes agentes que deben colaborar para afrontar los nuevos retos del mercado. Ibañez ha destacado que Shift To Rail **“es un facilitador de entornos colaborativos entre organizaciones públicas y privadas para mejorar la competitividad global”**.

El impacto de la liberalización

Otro de los ejes de los Diálogos de Movilidad ha sido el impacto de la inminente liberalización del mercado ferroviario, fijada para el próximo 14 de diciembre de 2020. **Ivan Santos, representante de la Comisión Nacional de los Mercados de Valores**, ha advertido que **“en los procesos de liberalización previos en Europa, sólo un operador ha entrado a competir con el que dominaba el mercado, y en España puede ser distinto, porque hay varios operadores interesados en un mercado de más de 30 millones de viajeros”**. Santos también ha señalado que **“si el mercado y el modelo se dirige abiertamente hacia la multimodalidad, la regulación y la normativa también debería ser multimodal, es decir, homogénea entre los distintos modos de transporte”**.

Los proveedores de servicios se fijan más en las oportunidades de esta apertura del mercado. Javier Hinojal, director de desarrollo de negocio de Bombardier, ha asegurado que en el caso de su compañía, **“la liberalización ha acelerado productos en cartera, de manera que los clientes piden nuevos proyectos y servicios con una urgencia hasta ahora desconocida”**. Por su parte, el **director de ventas de Siemens Mobility, Enrique Torres**, ha añadido que **“la demanda ha cambiado radicalmente en muy poco tiempo, y hoy todo debe estar conectado e integrado para ofrecer un servicio seguro y de calidad”**. En este sentido, ha apuntado la necesidad de **“contar con la tecnología para asegurar que los trenes puedan hacer muchos kilómetros y, así, ser rentables”**.

Finalmente, **Juan Diego Pedrero, presidente de la Asociación de Empresas Ferroviarias Privadas**, ha aportado la perspectiva del sector de las mercancías, un sector que ya está liberalizado y que **“no ofrece buenos resultados, ya que sólo el 5% de los productos se desplazan en tren”**. Pedrero ha explicado que sólo Irlanda, Grecia o Macedonia mueven menos mercancías en tren que España. Según el presidente de la AEF, **“el ferrocarril de mercancías solo tiene sentido si es negocio, y ahora mismo está compitiendo con la carretera en inferioridad de condiciones”**.

El debate ha sido conducido por Àlex Santos, responsable de transportes y movilidad de Altran y coordinador del grupo de trabajo de Smart Mobility de Railgrup.

Asamblea General

Como ya es habitual, también se ha aprovechado la ocasión para celebrar la asamblea general anual del clúster. Se han aprobado la gestión de la Junta Directiva que preside **Enric Ticó**, las cuentas anuales de 2018 y el presupuesto para este 2019.

Por su parte, el **Clúster Manager, Ignasi Gómez-Belinchón**, ha detallado el plan de acción para este año 2019, que ha definido como **“un año de reposicionamiento alrededor de la movilidad y de refuerzo de la cadena de valor”**. Durante el balance de gestión, el responsable de Railgrup ha informado que ya se han superado el centenar de asociados, que se han catalizado 19 proyectos y que se ha promovido el primer proyecto Shift To Rail en España.