EL ECONOMISTA (TRANSPORTE)
MADRID
13/02/13
Prensa: Otra
Tirada: 32.274 Ejemplares
Difusión: 20.959 Ejemplares
Cód: 67027598
Página: 16
Sección: OTROS Valor: 8.728,00 € Área (cm2): 515,0 Ocupación: 89,06 % Documento: 1/2 Autor: POR MIGUEL ÁNGEL GAVIRA Núm. Lectores: 82000

Cuando los ayuntamientos revisan los procesos tras un primer fracaso, relajan demasiado las condiciones de la licitación

LOS CONCURSOS DE LOS AUTOBUSES URBANOS SE QUEDAN DESIERTOS



Autobuses de Alcalá en el centro histórico de la localidad madrileña. ALBERTO MARTÍN

Las licitaciones comienzan a quedarse sin candidatos por los duros requisitos exigidos a las empresas de autobuses, pese al menor presupuesto

POR MIGUEL ÁNGEL GAVIRA

La crisis económica ha tenido en los ayuntamientos una de sus principales víctimas. Han visto diezmado sus ingresos y presupuestos en la mayoría de los casos, pero no quieren renunciar a los servicios que dan a sus ciudadanos. Cuando esta situación se extrapola al negocio del transporte de autobuses aparece un grave problema. "Las ciudades que tienen que renovar los contratos de transporte urbano están exigiendo unas condiciones leoninas a los participantes, a cambio de menos dinero, una situación que acaba en muchos casos con el concurso desierto", según explican fuentes del sector. En muchas ocasiones nadie se presenta a la licitación porque no salen los números (ni siquiera a lo largo de los diez años que suelen prolongarse este tipo de licitaciones) y es en ese momento, cuando los ayuntamientos revisan a la baja los contratos, se relajan mucho más las condiciones, sobre

EL ECONOMISTA (TRANSPORTE)
MADRID
13/02/13
Prensa: Otra
Tirada: 32.274 Ejemplares
Difusión: 20.959 Ejemplares
Cód: 67027598
Página: 17
Sección: OTROS Valor: 9.790,00 € Área (cm2): 577,6 Ocupación: 99,89 % Documento: 2/2 Autor: POR MIGUEL ÁNGEL GAVIRA Núm. Lectores: 82000

todo las relacionadas con la experiencia previa de algunas empresas de autobuses en el negocio. La primera consecuencia de ello es que se están adjudicando algunas explotaciones a grupos cuya viabilidad económica y de gestión empresarial se podría poner en serias dudas.

Este fenómeno supone que algunas de las grandes empresas con experiencia probada en este terreno recurren los concursos por incumplimiento de pliegos. Es algo que está ocurriendo en estos días, por ejemplo, en Zamora. El Ayuntamiento de la ciudad castellano-leonesa comenzó en 2012 el proceso de licitación para renovar sus concesiones de autobús, pero quedaron desiertas en una primera convocatoria. Posteriormente, tras relajar las condiciones, adjudicó el contrato a la empresa vasca Cuadrabús, que tenía que haber comenzado el servicio el pasado 1 de febrero. No ha podido ponerse en marcha porque Adventum 2000 (UTE formada por la empresa zamorana Adventum, Salamanca de Transportes y Grupo Ruiz) presentó un recurso, cuestionando la valoración de las propuestas técnicas y de las económicas, además de poner en duda la solvencia del ganador del concurso. Hay otros procesos similares que se han ido detectando a lo largo de la geografía española en los últimos años, como es el caso de Pamplona, que quedó desierto en un primer momento y tuvo que adjudicarse en una segunda convocatoria, también con unas condiciones más laxas. Para este año se celebran otras tres licitaciones estratégicas (Salamanca, Badajoz y Cáceres), que deberían ser seguidas con lupa en su proceso de renovación de concesiones.

Desde el sector se cree que es necesario que se apruebe una Ley de Financiación del Transporte Urbano, como ya existe en el resto de países europeos. A juicio de Fidel



EE

En este ejercicio se prevén tres renovaciones de los servicios en Salamanca, Cáceres y Badajoz que habrá que seguir muy de cerca

Angulo, secretario general de Atuc (Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos), "esta regulación permitiría unas tarifas y unos servicios homogéneos en todo el territorio nacional". El transporte urbano, hasta ahora, está financiado hasta el 10 por ciento por la Administración central, un 50 por ciento por la tarifa y el 60 por ciento restante lo pagan los municipios. Pero el Estado ha ido reduciendo su aportación. Si en 2011 el presupuesto era de 70 millones, al año siguiente se redujo a 51 millones, una cifra que se repetirá en 2013 y que no se incrementará en los siguientes.

51
son los millones que el Estado destina en 2013 a financiar parte de los servicios urbanos

Fidel Angulo describe la fórmula que, a su juicio, debe seguir el sector. "El transporte hay que hacerlo sostenible y sólo se sostiene con dinero. La ecuación de equilibrio del sistema de transportes es que los costes de explotación más la modernización de la flota se cubren con tarifas, que sufragan entre el 50 y el 55 por ciento del coste. El resto deben ser las aportaciones públicas de los ayuntamientos". El problema del transporte colectivo es que además de ser un servicio esencial se convierte en muchas ocasiones en una herramienta electoral. Pese a la crisis, los ayuntamientos quieren seguir teniendo los mismos servicios, con autobuses modernos, ruta nocturna, etc. Pero todo eso tiene un coste. Los ayuntamientos ante la escasez económica siguen pidiendo la misma calidad y la solución más coherente, según el secretario general de Atuc, sería implicar a todas las administraciones para que el transporte colectivo urbano estuviera al margen del debate político y sólo con una nueva ley de financiación se aseguraría la calidad y el servicio.