HERALDO DE ARAGON (ECONOMIA Y NEGOCIOS) 12/05/13
ZARAGOZA

Prensa: Semanal (Domingo)
Tirada: 51.732 Ejemplares
Difusión: 42.834 Ejemplares

Cód: 70451598

Página: 8

Sección: EMPRESAS Valor: 5.721,00 € Área (cm2): 769,9 Ocupación: 79,15 % Documento: 1/1 Autor: Núm. Lectores: 326000

Firma invitada

Transporte público y subvenciones

Fernando J. Cascales
Abogado especialista en transportes.
Académico.
Exdirector general de Ferrocarriles y Transportes por Carretera

Que el transporte es un sector altamente politizado es una realidad incontestable, lo que en sí mismo no es negativo, habida cuenta su carácter estratégico y social. Lo que es claramente perjudicial es la toma de decisiones por razones eminentemente políticas que no se sustentan en un mínimo análisis económico, esto es, costes de la inversión en función del volumen de oferta a la que ha de servir.

Muchos son los ejemplos de esta aciaga «politizada gestión del transporte», como así nos han llamado la atención desde las instituciones de la UE; aeropuertos sin tráfico, servicios de alta velocidad de altísimo coste sin la debida demanda, etc.

Pues bien, es dentro de este contexto que el actual equipo del Ministerio de Fomento, muy acertadamente, ha decidido implantar una nueva política no solo más austera, sino que ponga coto al despilfarro y a las inversiones improductivas, y consecuentemente con ello eliminar un importante número de servicios o expediciones ferroviarias que, con arreglo a parámetros económicos y de rentabilidad social, no se sustentan.

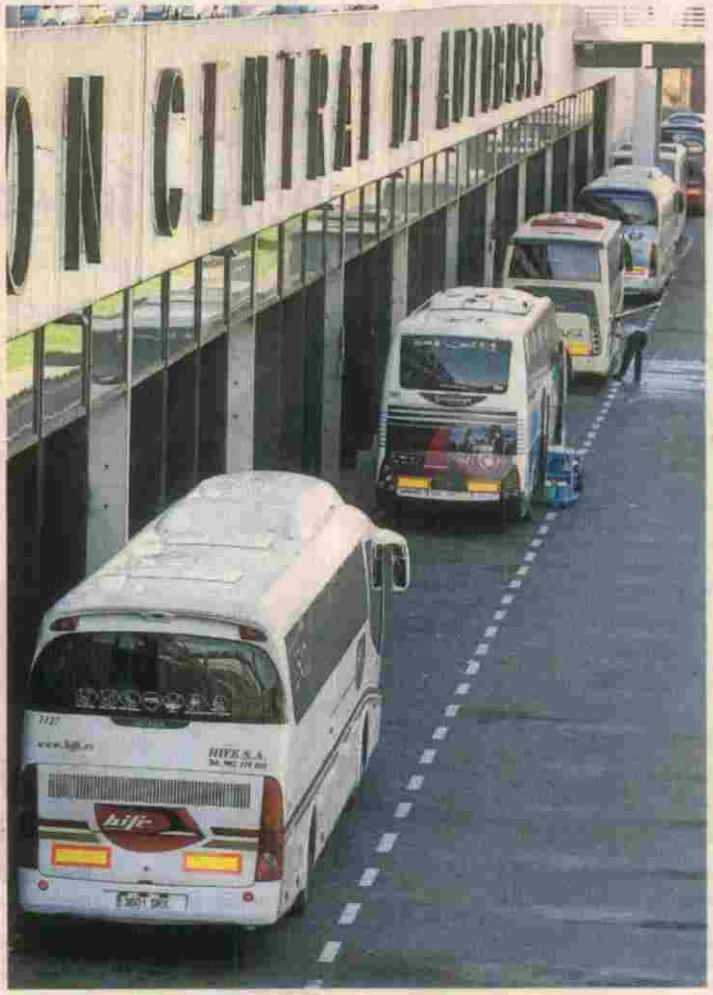
Ha de recordarse que esta medida no es nueva, ya que en el último Consejo de Ministros de la etapa del Gobierno socialista de Felipe González, se acordó el cierre de un ingente número de líneas y servicios deficitarios ferroviarios.

Esta medida, sin embargo, tuvo un efecto muy limitado, ya que muchas comunidades autónomas, por razones estrictamente políticas o electorales, paralizaron esta supresión de servicios ferroviarios mediante subvenciones a la empresa operadora (Renfe), a cuyo amparo continuaron realizándose.

Pues bien, todo apunta a que la historia, desgraciadamente, puede volver a repetirse, ya que ciertas comunidades ya han anunciado la intención de impedir la supresión de un gran número de esta clase de servicios ferroviarios ruinosos social y económicamente, mediante la aportación a Renfe-Operadora de subvenciones millonarias, y ello no solo para cierta clase de servicios indebidamente (conforme a lo así establecido en la normativa comunitaria) denominados «regionales», sino que incluso de alta velocidad.

Independientemente de que con arreglo a la normativa comunitaria (política común de transportes), gran parte de estos servicios indebidamente calificados como regionales, así como la alta velocidad, no pueden ser objeto de ayudas públicas, a mi juicio esta clase de subvenciones no solo empobrecen al Estado globalmente considerado, sino que perjudican la gestión y explotación de Renfe-Operadora.

Si bien es indubitado que por pequeño que este sea, no puede dejarse un núcleo de población sin transporte que le una a los destinos necesarios, ha de procurarse que esta movilidad sea atendida por aquellos servicios que tengan un menor coste, como por regla general puede constatarse con referencia al transporte público en autobús, cuya calidad y precio es altamente satisfactorio.



Servicios de autobuses en la estación de Delicias de Zaragoza. OLIVER DUCH

«Hay servicios de autobús totalmente capaces de cubrir la necesidad pública de transporte con alta calidad y seguridad, a un coste infinitamente menor que el ferrocarril»

Es dentro de esta alternativa que cabe significar la existencia de un sinfín de servicios de transporte público regular de viajeros por carretera, de débil tráfico y por ende deficitarios, que en cambio no son objeto del nivel de subvención necesario para que puedan tener el debido equilibrio económico, no pudiéndose olvidar que este equilibrio es obligatorio sea mantenido por las administraciones públicas titulares de esta clase de servicios regulares concesionales, conforme a la normativa sectorial reguladora del transporte por carretera, así como con arreglo a la normativa ordenadora de la contratación pública (contratos de gestión de servicios públicos).

Llama, pues, la atención, que frente a tales subvenciones millonarias a servicios ferroviarios de altísimo coste con una exigua o casi nula demanda, se pueda seguir manteniendo una política de gestión y planificación pública para el transporte en autobús de línea regular cuyas aportaciones públicas ni siquiera cubren el equilibrio económico de esta clase de servicios.

Los servicios regulares de transporte en autobús, en tanto que los más aptos en función de su coste para atender esta clase de demanda muy minoritaria, han de ser objeto de ayudas públicas que los equilibren en su explotación económica, no debiéndose de cargar este déficit en el debe de las empresas operadoras del transporte por carretera, como así sucede en multitud de casos.

De otro lado, la clase de servicios o expediciones ferroviarias de que se trata, no deben ser mantenidos, sino que muy por el contrario, deben ser eliminados y sustituidos por servicios de autobús, que son totalmente capaces de cubrir esta necesidad pública con alta calidad y seguridad, a un coste infinitamente menor. Es por todo ello que frente a ciertas políticas de transporte exacerbadamente politizadas, se reclama el seguimiento de una política tendente a la optimización de los medios disponibles, en la que los presupuestos públicos atiendan las necesidades de los usuarios con arreglo a criterios objetivos de volumen de demanda versus modos de transporte menos costosos. Si ello, a mi entender, constituye siempre la mejor medida, en época de grave crisis económica, esta política es la que debería primar en todas las administraciones públicas.

Es por todo ello que, a mi juicio, el Ministerio de Fomento no debería consentir que Renfe-Operadora suscriba con las comunidades autónomas esta clase de convenios de subvención, respecto de servicios ferroviarios que el Departamento, acertadamente, ha programado suprimir. En otro, se perpetuaría una política más de aquellas que han sumido a España en la actual crisis económica de déficit generalizado.