el Periódico de Aragón

La recaudación del tranvía y el bus cubre el 51,4% del coste

El servicio vale más de 110 millones, 36 más que hace ocho años. La línea de Parque Goya a Valdespartera y la nueva contrata disparan los ingresos



D. L. G. – 23/02/2015

La apuesta del Ayuntamiento de Zaragoza por el tranvía de alta capacidad, la renovación de la contrata del autobús urbano y la congelación durante dos años consecutivos del precio han dado como resultado, en lo económico, que la recaudación cubra en estos momentos el 51,4% de los costes del servicio.

Es decir, que los 110,75 millones de euros al año que ahora cuesta tener a ambos sistemas funcionando se contrarrestan con una venta de billetes que proporciona 56,98 millones, de manera que la aportación municipal ahora es de 53,77 millones anuales.

Estos son los datos que arroja el primer balance oficial que se dispone en el consistorio zaragozano y que, puestos en relación con según qué años del pasado dan una lectura u otra.

Por ejemplo, comparándolos con los que dejaba el transporte en el 2006, la recaudación de entonces cubría el 60,8% de los costes. Aunque las cifras totales ni se aproximan a la actual. Mantener el servicio costaba 74,27 millones, los billetes proporcionaban 45,18 y el consistorio tenía que desembolsar de las arcas públicas 29,09 millones.

Así, visto de esa manera, se puede concluir que los gastos de explotación en ocho años se han encarecido en un 49% mientras que los ingresos procedentes de los usuarios solo un 26%. En dinero, ahora cuesta mantenerlo 36,5 millones más que entonces, se recaudan solo 11,8 más y los zaragozanos pagan de sus impuestos 24,7 millones más.

EFECTO EXPO

Aunque sería una conclusión engañosa. Porque fue para la Expo cuando se dio el salto cualitativo, y cuantitativo en el coste, más importante para el transporte público en Zaragoza. El 2008 se cerró con 95,2 millones de coste (21 más que dos años antes), los ingresos por los viajeros aumentaron hasta los 52,71 (7,6 más) y la subvención municipal ya fue de 42,58 (13,5 más). Más vehículos, más frecuencias, pero no tantos pasajeros.

Desde entonces, lo cierto es que los costes y la aportación municipal no han dejado de crecer, mientras que la recaudación tuvo que esperar al estreno del tranvía a alcanzar cifras similares a las del año de la muestra internacional. De hecho, la cobertura que daba la venta de billetes a financiar los costes fue bajando desde el 55,3% del año Expo hasta el 47,75% que se alcanzó en el 2012, ya con la primera fase del tranvía (Valdespartera-Gran Vía) funcionando.

Pero fue conquistar el centro de la ciudad y volver a elevar el coste cubierto por encima del 50%. En el 2013, con el citado 51,4%. Así que el tranvía, en este sentido, ha significado un aumento de los costes del transporte. Estos pasaron de 97 millones anuales a 104,1 el primer año, 111,03 el segundo y 110,75 ya con el eje norte sur funcionando en su totalidad.

Y también con la entrada en vigor de la nueva contrata del bus, cuyo ahorro, cercano al 30% como se anunciaba, ha amortiguado la subida espectacular que se habría producido en la factura para el consistorio. No en vano, los 45,36 millones anuales de déficit a cubrir se han tornado en 53,77 en el 2013, 8,4 anuales más en solo tres ejercicios.

La segunda consecuencia está relacionada con el uso del transporte. Manteniendo la crisis del sector en cuanto a usuarios, el tranvía ha relanzado la utilización del transporte público y también la recaudación. Los 51,6 millones que se recaudaron en el 2010 ya fueron 56,98 en el 2013, 5,3 millones más para costear el servicio.

Así que la ecuación se despeja con facilidad: si el transporte, con bus y tranvía, cuesta 13,7 millones más y solo se ha aumentado la recaudación en 5,3, las arcas tienen que hacer frente a los 8,4 restantes.

Así que ese es el resultado de la acción política de esta legislatura, con decisiones que se han tomado sobre la congelación tarifaria, la renovación de la contrata, las bonificaciones que llegan a un sector más amplio de la población (sobre todo a colectivos más desfavorecidos) y una complementariedad entre ambos modos de transporte para dar una oferta más amplia o, como mínimo, de más capacidad.