

COMENTARIOS SOBRE ARTICULOS PUBLICADOS EN MESES ANTERIORES

Comentarios al artículo "Algunas consideraciones sobre el transporte urbano", de Eduardo Nuez Cañibano, publicado en septiembre de 1977.

Por ANTONIO RUIZ REQUENA, Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos.

Después de felicitar al autor del artículo por abordar un tema poco tratado en esta revista quisiera exponer algunas ideas sobre el mismo, que en ocasiones son simples matizaciones de las ideas expuestas por el autor, y en otros casos, claras discrepancias.

El tema central, la financiación del transporte público, es desde luego un tema capital; no obstante, el desarrollo del trabajo está influido, a mi juicio, por el problema candente de la posible desprivatización del Metro madrileño, lo que le resta algo de generalidad.

Comienza el articulista preguntándose sobre *quién debe* pagar el transporte urbano, que lógicamente es una de las preguntas claves sobre este tema; sin embargo, lo que se nos dice en la respuesta es *quién puede* pagar dicho transporte. Así nos dice, por ejemplo, que la infraestructura tiene que pagarla el Estado porque es el único que puede hacer frente a esos costes.

Por mi parte creo que es interesante profundizar en la pregunta original: *¿quién debe* pagar el transporte urbano? La respuesta es, en principio, sencilla e inmediata: deben pagar los que se benefician de dicho servicio. Ahora bien, la discusión se centra en determinar quiénes son esos beneficiarios.

En primer lugar tenemos a los beneficiarios directos del servicio, es decir, a los usuarios del mismo, que deberán costear la parte que les corresponda mediante el abono de la correspondiente tarifa. Pero estos usuarios no son los únicos beneficiarios, sino que también lo son los automovilistas privados, ya que, gracias a la existencia de los transportes públicos, que son usados por la mayoría de sus conciudadanos, pueden ellos acceder a la vía pública con sus vehículos. Sin detenernos, por abreviar, en otros sectores de la comunidad urbana debemos considerar como último beneficiario, a la misma comunidad urbana en su conjunto que, independientemente de que los use o no, tiene estos servicios a su disposición. Y como tanto esta colectividad en su conjunto, como algunos de sus sectores, reciben un beneficio de carácter indivisible deben contribuir mediante impuestos de carácter específico o general, según los casos.

En resumen, lo que he tratado de demostrar es que el transporte urbano tiene y *debe tener* precios políticos. Ahora bien, el concepto de precio político está claramente delimitado en el derecho tributario. Cuando se trata de satisfacer una necesidad pública en parte divisible y en parte indivisible, la primera se sufraga mediante precios, que se denominan políticos, y la segunda por impuestos. Concepto este que no tiene nada que ver con el normalmente usado, en forma peyorativa, de precio impuesto por el Estado por razones políticas.

Puede, por otra parte, llegar un momento en que los beneficios que un sistema de transporte público reporte a la sociedad en su conjunto sean tan grandes, en relación con los que reporta el usuario directo, que deba implantarse el transporte gratuito. Por lo que, si bien es cierto, como señala el autor del artículo, que las experiencias realizadas hasta ahora han sido decepcionantes, es una solución que de cara al futuro no debe rechazarse de forma sistemática.

Para no quedarse en una formulación teórica estéril hay que examinar paralelamente *quién* puede pagar el transporte, como se hace en el artículo que comento. Pueden ser el Estado, el Municipio, el usuario, las industrias de la zona según sea su localización, etc.

El paso siguiente sería estudiar el *cómo* se debe pagar el transporte. La gama de posibilidades es enorme. Así tenemos subvenciones a la empresa para infraestructura, para material móvil, por servicios de carácter social de baja rentabilidad, subvenciones al usuario tarifas combinadas, binomias, etc. El sistema debe elegirse en cada caso concreto, sin apriorismos, en base a criterios de eficacia y de control de dichas subvenciones.

Por último, se plantea en el artículo otro problema importante que es a *quién* se paga el transporte. Me parece ocioso, por absurdo, entrar en una discusión de carácter general sobre las ventajas y desventajas de la empresa pública en contraposición con la privada. Creo, sin embargo, que deben sentarse algunas premisas, sin entrar en juicios de valor de carácter ideológico. En primer lugar, que el lucro es el motor y la finalidad de la empresa privada, y que los beneficios son el mejor indicador de su buena gestión. En segundo lugar que, como señala el autor del artículo, la rentabilidad económica del transporte urbano es escasa o nula en el mundo entero. La consecuencia puede sacarla el lector. Por mi parte añadiría que el grado de socialización de la empresa gestora o explotadora de un sistema de transporte público debe estar en relación directa con el grado de subvenciones que necesite para la prestación de dicho servicio. Como ejemplo, podemos ver que nadie se ha planteado seriamente la nacionalización del transporte interurbano de viajeros por carretera por la sencilla razón de que, aun teniendo tarifas impuestas por el Estado como los transportes urbanos, aquél es *todavía* rentable.

Quisiera añadir por último, que quien crea que los gravísimos problemas de toda índole que padecen los transportes públicos pueden solucionarse con una política de alza de tarifas está, a mi juicio, en un camino totalmente equivocado.