



**Fundación Corell**  
Think Tank de Movilidad

## El transporte público de personas: un derecho esencial pendiente de su nueva regulación estable

**E**stos días ha cobrado actualidad el transporte público colectivo de personas porque el Gobierno, para facilitar su uso como alternativa al vehículo privado, ha decidido su abaratamiento, al menos coyuntural, dado el alto coste de los carburantes y su contribución a la contaminación medioambiental.

La decisión de canalizar la movilidad individual en vehículo privado hacia los modos de transporte colectivos es una medida oportuna y que hay que valorar positivamente.

En Europa hay antecedentes similares como el aprobado con el mismo objetivo en Alemania para el periodo de junio a agosto. Allí se aprobó una tarifa o bono mensual de 9 euros al mes y viajes ilimitados para todos los transportes de personas y todos los modos: tren, autocar, autobús, tranvía, metro, etc., que están considerados como servicio público esencial. Claro, sencillo y global, es decir para todos los modos de transporte.

En España, sin embargo, la decisión gubernamental adoptada en el Consejo de Ministros del pasado 25 de junio de este año, se orienta sorprendentemente a dar gratuidad a los ciudadanos en un solo modo el ferroviario, el tren, y a través de un solo grupo empresarial Renfe, y adicionalmente algunos descuentos en algunos trenes y servicios de autocar que se prestan en concesiones de su ámbito administrativo, dejando fuera a otras empresas ferroviarias y a otras muchas empresas de autocar que por prestar servicios esenciales de ámbito urbano y regional ven su economía perjudicada y a sus usuarios habituales discriminados en cuanto a su derecho a la igualdad de acceso a servicios esenciales.

Se puede entender que el MITMA no pueda tomar decisiones sobre servicios que no son de su ámbito de competencia, pero la descentralización administrativa no justifica de ninguna manera la falta de coordinación y de definición de una medida única e igual para todo el territorio y el mercado nacional. No hay excusa, por cuanto la ya citada descentralización administrativa se completa en nuestro ordenamiento jurídico con la lógica concurrencia de una serie de instituciones, organismos y principios legales de coordinación interadministrativa (con las Comunida-



des Autónomas, las Corporaciones Locales, etc.) precisamente para evitar que la pluralidad burocrática acabe en dispersión, ineficacia o pura inaplicación de unas medidas que están justificadas, bien orientadas y son necesarias, entre otras razones, por una coyuntura económica apremiante. Si ello es así con carácter general, mucho más cuando hablamos de servicios esenciales para la movilidad.

Ello ha ensombrecido una medida interesante para los ciudadanos como es la de hacer visible que una de las formas más eficaces en la lucha contra el cambio climático, a la que los mismos ciudadanos pueden contribuir directamente, es algo tan sencillo como dejar su coche aparcado y tomar un transporte público de calidad a precios razonables en términos de copago.

El tiempo transcurrido desde el anuncio y su entrada en funcionamiento el 1 de septiembre, ha facilitado corregir en la mayoría de los casos esa discriminación negativa para empresarios y ciudadanos. Pero este parche de acuerdos diferentes en cada ámbito administrativo, ininteligible y amenazante para los ciudadanos por su complicación y de pocas luces largas para el futuro de las empresas, no ha resuelto un aspecto primordial, como es, cuál es la igualdad de todos en el acceso al transporte público con independencia de su lugar de residencia y condición.



■

## La descentralización administrativa no justifica de ninguna manera la falta de coordinación en todo el territorio nacional

■

El Anteproyecto de Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte (LMS) que se espera elevar a consejo de Ministros para su aprobación definitiva antes de fin de 2022, con el fin de remitir a las Cortes el Proyecto de Ley para su tramitación parlamentaria, por lo que conocemos, no resuelve este problema de gobernanza y coordinación entre administraciones, para la planificación de los servicios esenciales y los de interés general, ni en el régimen de subvenciones al viajero que generen un copago justo para los ciudadanos que utilizan los servicios públicos de transporte y una retribución razonable al empresario que atiende servicios esenciales con Obligaciones de Servicio Público.

La Fundación Corell ya hizo pública y emitió en la tramitación del anteproyecto de ley su posición, reclamando que se incluyera una gobernanza adecuada al mandato constitucional de competencias, pero también que se crearan organismos de coordinación y decisión con competencias delegadas donde las distintas administraciones planifiquen los servicios de transporte de una forma integral, con igualdad de condiciones en la financiación pública de los contratos concesionales o de servicio que se elija que iguale en primer lugar la competencia intermodal y por otro el coste final para el ciudadano que realiza el copago del servicio.

Además de nuestra propuesta de equidad en la oferta de servicios, propusimos también que se regule la financiación de todos los servicios públicos esenciales y de interés general de transporte a través de un modelo de planificación, global y con importes adecuados y presupuestados, teniendo presente las ingentes inversiones que se realizan actualmente y será necesario seguir haciendo en el futuro próximo para mantener una alta calidad de servicio, junto con un indubitable compromiso con la mejora medioambiental.

Desde la Fundación Corell y el Think Tank de Movilidad, solicitamos que en el trámite parlamentario se trabaje para lograr un modelo de movilidad regulado, que defina una gobernanza eficaz con órganos de coordinación entre los reguladores de los distintos ámbitos administrativos con competencias delegadas que permita un modelo de movilidad integrado eficaz y con una financiación estable y prevista presupuestariamente. Todo ello supondría disponer de un patrón de movilidad colectiva de máxima calidad y eficaz en la lucha contra el cambio climático, que concrete un modelo de copago no discriminatorio, como lo es el actual y que facilite en el futuro la adopción de medidas como la que nos ocupan, cuando sea necesario, pero sobre una base sólida, coherente y clara, es decir, que el ciudadano pueda entender y respaldar.