

Presentación del Estudio “Análisis del sistema de financiación del transporte público terrestre en España”.

LA INVERSIÓN TOTAL EN TRANSPORTE PÚBLICO EN ESPAÑA ES LA TERCERA MÁS BAJA DE EUROPA

- Solamente Irlanda y Chipre invierten menos en transporte público respecto al PIB.
- El tren recibe la mayor parte de la financiación del Estado pese a que el autobús transporta al 60 % de los viajeros.
- El reparto de las subvenciones depende de la residencia de los viajeros: las subvenciones por viajero en la Comunidad de Madrid, País Vasco y Cataluña llegan a ser hasta seis veces superiores a las de otras Comunidades Autónomas.

Madrid, 10 de noviembre de 2022. Fundación Corell y la consultora IDOM han elaborado para CONFEBUS un análisis del sistema de financiación del transporte público terrestre, que concluye que la inversión total en transporte público en España respecto al PIB (menos del 2 %) es la tercera más baja de Europa, solo por detrás de Irlanda y Chipre. Dentro de esta financiación, el tren es el gran beneficiado pues obtiene la mayor parte de la financiación del Estado pese a no estar acorde a la cantidad de viajeros que transporta cada modo de transporte, ya que el autobús lo utiliza casi el 60 % de los viajeros.

El estudio, que ha presentado esta mañana el economista **José Carlos Díaz**, presta especial interés a la diferencia de financiación pública existente en nuestro país entre el tren y el autobús y señala asimetrías importantes y falta de equidad entre



los distintos medios de transporte público terrestre y también respecto a los distintos territorios. Destaca además que el próximo proceso legislativo para la aprobación de la nueva ley de movilidad sostenible es una gran oportunidad para profundizar y generalizar las ayudas públicas a la movilidad (las compensatorias de las obligaciones de servicio público atendidas y las que minoran los precios para el ciudadano), de forma que se cumpla

con el principio de garantizar una movilidad de calidad, inclusiva y universal en todo el territorio.

La organización autonómica de España ha permitido que cada territorio adecúe los servicios prestados a su propia realidad demográfica y física, pero de forma simultánea provoca, según se revela en este trabajo, que la administración central actúe de forma no uniforme originando desigualdades evidentes entre ciudadanos de diferentes regiones. El reparto de las subvenciones depende de la residencia de los viajeros (las subvenciones por viajero en la Comunidad de Madrid, País Vasco y Cataluña llegan a ser hasta seis veces superiores a las de otras Comunidades Autónomas).

El desigual reparto de las subvenciones públicas al transporte terrestre que otorga España en todos los ámbitos, favorece al ferrocarril frente al autobús y a los principales núcleos metropolitanos frente al resto del territorio. La tramitación de la futura Ley de Movilidad sostenible se presenta así, como una oportunidad única para desarrollar un modelo equitativo, económicamente racional y de funcionamiento predecible en el tiempo.

Las ingentes inversiones derivadas del proceso de transformación energética que demanda la descarbonización, necesitan de un modelo económicamente sostenible y sobre todo consensuado para evitar las perturbaciones de una política cambiante sobre el ejercicio de un derecho como es el de la movilidad, que es imprescindible para garantizar la igualdad ciudadana.

Según **Rafael Barbadillo, presidente de CONFEBUS**: *“Se pone de manifiesto la necesidad de una política integral y sostenible de movilidad que contemple a todos los modos del transporte colectivo de personas de manera conjunta y equilibrada. En este sentido, la futura Ley de Movilidad debe ampliar el ámbito de la financiación del sistema de transporte público a todo el territorio”*.

Según **José Carlos Díez**, *“La colaboración público-privada es imprescindible en momentos como el actual, con un déficit público creciente y una deuda pública cada vez más cara. Debe concienciarse a la ciudadanía de la imposibilidad de mantener compromisos de gasto público cada vez más altos sin incrementar los ingresos o mejorar la gestión del gasto”*.

“El sistema de transporte público concesional garantiza la prestación de los servicios de Movilidad en condiciones de equidad y debería ser una garantía más de la igualdad de derechos del ciudadano con independencia del territorio en el que habita. Autobús y ferrocarril se complementan por cuanto el volumen de transporte que es capaz de mover el tren se refuerza con la capilaridad, a precio razonable, que ofrece el autobús”



Fundación Corell
Movilidad, Medioambiente y Seguridad

Según **Miguel Ángel Ochoa, presidente del Patronato de la Fundación Corell**: *“La competencia entre Ferrocarril y carretera es sana y necesaria, pero lamentablemente el ferrocarril siempre resulta beneficiado frente las concesiones de transporte de viajeros por carretera porque se considera que sólo los servicios prestados por empresas de titularidad pública son verdaderos servicios públicos”.*

Pueden acceder al video de la presentación en [este enlace](#)

Sobre Fundación Corell

La Fundación Corell es una entidad sin ánimo de lucro, fundada en 1997. Su principal objetivo es la defensa de la seguridad, el medio ambiente y la movilidad en el ámbito del transporte internacional, fomentando el prestigio y la imagen de este amplio sector.

Para ello, la Fundación apoya y da soporte a todos los actores intervinientes en esta actividad, mediante acciones formativas, investigación y relaciones institucionales. Con esta finalidad, la Fundación Corell mantiene contactos permanentes con profesionales, empresas e instituciones vinculadas con el sector y acuerdos de colaboración con diversas Universidades españolas. Participa en Foros Internacionales y edita estudios y trabajos de investigación, vinculados a los temas de máxima actualidad para el transporte internacional.