El Estado penaliza a Málaga con ayudas más bajas al bus urbano porque tiene menos déficit

El sistema, que reparte el 85% de la subvención en función de las pérdidas, sitúa a la capital como la gran ciudad que menos recibe por habitante

FRANCISCO JIMÉNEZ

MÁLAGA. Málaga es la gran ciudad española que menos dinero por habitante recibe del Estado para mantener su red de autobuses urbanos a pesar de que ostenta la cuarta mejor ratio de viajeros en función de su población. Y si está a la cola es porque desde hace tres décadas el principal criterio de reparto de las subvenciones que cada año concede el Gobierno es el déficit del servicio, que pesa un 85% a la hora de fijar la cuantía a percibir frente al 5% que representan otros conceptos más objetivos como la longitud de la red, la demanda de viajeros o las mejoras medioambientales incorporadas a la flota, en las que Málaga sí despunta.

El resultado de este sistema diseñado para paliar los números rojos que arrastran todos los transportes públicos del país para asumir el coste del servicio y las inversiones es que cuanto más dinero se pierde, más dinero se recibe del Estado. O dicho de otro modo, las ciudades que mejor hacen sus deberes son las que salen perjudicadas. Y en este sentido, Málaga no sale precisamente bien parada a pesar de que la Empresa Malagueña de Transportes (EMT) es una de las más eficientes del país al cubrir con recursos propios el 57% de sus gastos. Aun así, necesita cada ejercicio unos 28 millones del Ayuntamiento para cuadrar cuentas, de los que 3,5 son transferidos por el Ministerio de Hacienda. A modo de referencia, los autobuses de Sevilla alcanzan técnicamente el 52,7%, aunque en la práctica se queda en el 42% porque a la inyección de 56,5 millones consignados por el Consistorio como subvención de explotación (incluidos los 6,1 del Estado) se suman otros 12,8 que contablemente se computan como ingresos por venta de billetes cuando realmente también los pone la ciudad para costear las bonificaciones a jubilados o jóvenes.

En el programa de 2019, recientemente aprobado, a Málaga le corresponden 3,5 millones de euros, lo que equivale a 6,1 euros por cada uno de sus 574.654 vecinos, una ratio que la sitúa a la cola de las principales capitales. Muy por delante se sitúan otras dos urbes similares como Sevilla con 8,8 euros por habitante (6,1 millones en total) y Zaragoza, con 10,3 (6,98 millones). Pero también otras de menor tamaño y población como Cádiz (7,7 euros por habitante), Coruña (6,2), Granada (8,6), Palma (7), Salamanca (6,5) o Santander (6,3), según la relación publicada por el Ministerio de Hacienda en la que figuran los 92 municipios de más de 50.000 habitantes (o con más de 36.000 inmuebles) a los que les ha sido concedida esta ayuda que en su conjunto suma 50,9 millones de euros.

Un listado en el que no están Madrid, Barcelona ni Valencia porque juegan en otra liga, ya que se les aplica un régimen distinto para financiar los autobuses de todo el área metropolitana con su partida específica en los Presupuestos del Estado. ¿En qué se traduce? En que el Consorcio Regional de Transportes de Madrid percibe 126,8 millones (19,8 euros por habitante); la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, 109 millones (20,4 euros); y la de Valencia, que se acaba de incorporar, otros 10 millones (6,3) aunque con la previsión de que en próximos ejercicios suba a 30.

Ratio por viajeros

Extrapolando estos datos en función del número de viajeros, mientras Málaga recibe al año 0,074 euros por usuario, en Madrid se embolsan 0,25; en Barcelona 0,48 y en Valencia 0,10. Más parecidas son las cuantías con Sevilla, Zaragoza o Palma. Junto a estos tres entes metropolitanos, la Comunidad Autónoma de Canarias también tiene concedidos 47,5 millones (22,3 euros por cada residente en el archipiélago). Con los datos sobre la mesa, el Estado destina 293,7 millones a financiar los buses urbanos en estas cuatro regiones y apenas 50,9 para el resto.

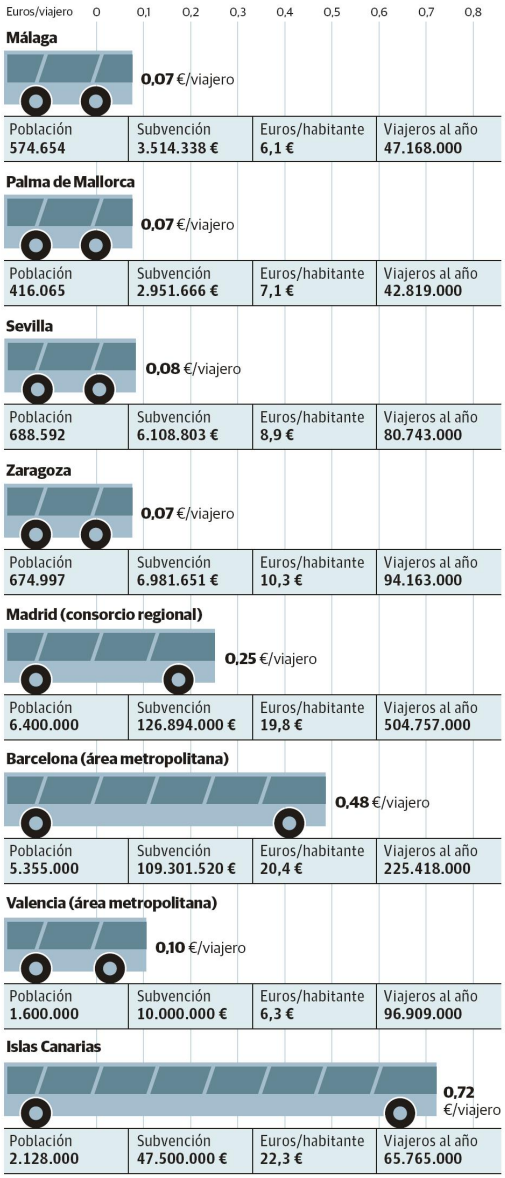
Ante esta disparidad en el reparto de subvenciones, la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), que preside el gerente de la EMT, Miguel Ruiz, lleva años reclamando una Ley de Financiación del Transporte Público para garantizar que los municipios reciban los fondos «con criterios de equidad y eficiencia, en lugar de subvencionar con arreglo al déficit del billete».

«El sistema se diseñó con la intención de cubrir la diferencia entre el coste del servicio y el precio del billete, pero al final el resultado está siendo perverso porque esa diferencia puede ser muy grande porque eres muy generoso con tus usuarios rebajando tarifas o bonificando o porque eres muy ineficiente, así que se premia el déficit», advierte el secretario general de la patronal del transporte urbano, Jesús Herrero, quien considera que además de acabar «con esa incoherencia y esa asimetría» entre ciudades, el establecimiento de un marco regulatorio a nivel estatal como el que tienen la mayoría de países europeos también facilitaría una mayor planificación a la hora de programar inversiones que mejoren el servicio.

«Ahora mismo estamos sometidos a los vaivenes económicos del momento. Es un sistema que no tiene ningún sentido», remarcan desde la ATUC, donde abogan por una fórmula en la que el reparto se haga en función de los habitantes. Un discurso que el colectivo ha llevado incluso al Congreso de los Diputados y que, ahora sí, parece que puede cobrar forma, ya que en el acuerdo de gobierno de PSOE y Unidas Podemos figura la elaboración de una Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte Público.

Financiación de autobuses urbanos

Grandes ciudades españolas



Fuente: INE y Ministerio de Hacienda GRÁFICO E. HINOJOSA

Marbella se queda sin subvención por el conflicto con Hacienda

Las subvenciones que el Estado concede a los municipios para financiar el transporte público urbano benefician a siete ayuntamientos de la provincia. Además de los 3,5 millones aprobados para la capital, también han sido aceptadas las solicitudes de Benalmádena (40.215 euros), Estepona (48.713), Fuengirola (98.151), Rincón de la Victoria (43.873), Torremolinos (34.448) y Vélez (87.033).

No así la de Marbella, donde el servicio resulta ahora más deficitario que nunca para las arcas públicas debido a que desde el pasado mayo el bus es gratis para los empadronados (el Ayuntamiento sufraga ese coste a la concesionaria). Técnicamente, su solicitud fue denegada porque no ha justificado «estar al corriente en el cumplimiento de sus obligaciones con la Agencia Tributaria». Y así lo entienden en Hacienda a raíz del conflicto que ambas administraciones mantienen desde que el año pasado saltara por los aires el acuerdo de 2012 para refinanciar la deuda heredada de la etapa del GIL.

La patronal nacional del transporte urbano lleva años pidiendo una nueva fórmula que deje de «premiar el déficit»

La EMT cubre con recursos propios el 57% de su presupuesto, mientras en Sevilla alcanza el 42%