

Asturias cuenta con una nueva ley de transportes y movilidad sostenible

El pasado día 4 de diciembre se publicó en el Boletín Oficial del Principado de Asturias la Ley 12/2018 de Transportes y Movilidad Sostenible del Principado de Asturias, tras más de dos años de tramitación. Entre los objetivos que establece la Ley se encuentra el incremento del uso del transporte público de viajeros mediante la promoción e impulso de la intermodalidad, potenciar la mejora de las condiciones de prestación del servicio y promover un uso más racional del vehículo privado motorizado.



Desde la Corporación Asturiana de Transporte (CAR) se valora positivamente y se considera pertinente que se haya acometido una regulación específica que atienda a las peculiaridades propias que tiene esta Comunidad Autónoma en materia de transportes, que son muchas, como la dispersión geográfica, la necesidad de atención a los núcleos rurales o el progresivo envejecimiento de la población. También felicita a los diferentes Grupos Parlamentarios por el trabajo realizado para conseguir el consenso necesario para la aprobación de esta Ley, que conocemos ha sido complicado.

Una vez publicada la Ley, la preocupación de CAR se centra en cómo se va a materializar la aplicación de la misma, debiendo para ello contar con una adecuada dotación económica capaz de implementar las medidas previstas en la Ley referidas al incremento de la oferta del transporte público, el establecimiento de plataformas reservadas y de sistemas de prioridad semafórica para el mismo, así como la mejora de las infraestructuras del transporte y la regulación, control de acceso, circulación y estacionamiento de los vehículos privados motorizados en los centros urbanos y zonas especialmente sensibles desde el punto de vista de la movilidad o del medio ambiente, teniendo para ello una especial consideración el Área Metropolitana Central de Asturias para llevar a cabo la coordinación y cooperación del transporte público entre las distintas administraciones competentes.

La Ley de Transportes y Movilidad Sostenible hace referencia también a la adopción de medidas tendentes a la prestación de servicios de transporte público con vehículos menos contaminantes y medioambientalmente más eficientes en términos de emisiones, con el objeto de poder cumplir con estos objetivos que el sector comparte y está cada vez más comprometido, desde CAR plantean la necesidad de incluir ayudas para la renovación de la flota de autocares y para la adquisición de vehículos híbridos, eléctricos y de gas, para que las

empresas puedan apostar por vehículos cada vez menos contaminantes sin que ello suponga un mayor agravio para las mismas.

En cuanto al régimen económico-financiero, la nueva Ley dispone que el abono de las tarifas establecidas debe tener como objetivo, además de la prestación del servicio, asegurar su calidad, continuidad y seguridad y el equilibrio financiero del mismo, asegurando un razonable margen de beneficio empresarial atendiendo a circunstancias normales de productividad y organización. En este sentido, desde CAR considera que es el momento de hacer frente sin mayor dilación a una serie de problemas coyunturales que vienen padeciendo las empresas concesionarias en Asturias que son los siguientes:

1. Por un lado, las compensaciones que el Consorcio de Transportes abona a las empresas concesionarias por cada billete, son absolutamente insuficientes para garantizar la cobertura de los servicios,
2. La puesta en marcha de estos descuentos consideraba unos datos de previsión de crecimiento de viajeros vinculados a la reducción de tarifas introducidas con la creación de los bonos del CTA respecto al precio del billete, lo que no ha tenido lugar, por lo que en realidad las empresas están transportando un número de viajeros incluso inferior al de años anteriores y, por tanto, se ha producido una reducción de los ingresos a percibir por las empresas.
3. Como consecuencia de lo anterior, considera que se debería regular la obligatoriedad de pagar a cada operador el número de viajeros transportados según las tarifas máximas vigentes en cada momento, incluyéndose esta particularidad dentro del régimen económico-financiero.
4. Por otro lado, que el Consorcio no cuente con la aportación económica adecuada pone en riesgo el equilibrio económico de las concesiones, al no poder abonar debidamente las compensaciones por obligaciones de servicio público a las empresas concesionarias, lo que provoca un incremento del déficit de las concesiones que debería ser abonado íntegramente por el Consorcio, lo que no sucede en la actualidad, al existir concesiones deficitarias que no tienen reconocido el déficit al estimarse para el cálculo los ingresos que las empresas perciben por otro tipo de servicios.

A modo de conclusión cabe decir que esta Ley constituye un marco jurídico general que repercutirá de manera positiva en el sector de transporte de viajeros por carretera de conformidad con la aplicación práctica que se lleve a cabo de la misma, en opinión de la asociación asturiana.

Por Mayte Rodríguez López