

DICTAMEN 1/2007, SOBRE “LA VALORACIÓN DE LA FÓRMULA POLINÓMICA DE ACTUALIZACIÓN DE LAS TARIFAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO URBANO”

Conforme a las funciones atribuidas al Consejo Económico y Social de la Ciudad Autónoma de Ceuta en su Reglamento, aprobado por el Pleno de la Asamblea de la Ciudad Autónoma de Ceuta el 17 de abril de 1996 (B.O.C.CE. núm. 6, de 23 de abril), la Comisión Permanente en sesión ordinaria celebrada en el día de hoy, por el procedimiento de urgencia previsto en el artículo 49 del Reglamento, ha aprobado por unanimidad de sus miembros el siguiente:

D I C T A M E N

I.- ANTECEDENTES

El pasado día 15 de diciembre de 2006 tuvo entrada en la secretaría de este Consejo un escrito de la Consejería de Presidencia, en el que solicitaba opinión sobre el incremento automático de las tarifas del transporte público urbano de viajeros en autobús, mediante la aplicación de una fórmula polinómica.

La citada propuesta fue trasladada a la Comisión de Trabajo de Economía y Fiscalidad, por acuerdo de la Comisión Permanente, tomado en su reunión del día 19 de diciembre de 2006.

Con relación al tema existen varios dictámenes del CES:

- Dictamen 2/2002 sobre la revisión de las tarifas del transporte público de viajeros en autobús, emitido el 22 de noviembre de 2002, en el que se daban una serie de recomendaciones a una propuesta de subida de los precios por parte de la compañía de autobuses.
- Dictamen 5/2004, sobre la implantación del bonobús en el transporte urbano de viajeros, emitido el 28 de julio de 2004, en el que se realizaban una serie de recomendaciones a la propuesta de modificación de las tarifas como consecuencia de la implantación del bonobús.
- Dictamen 7/2004 sobre la nueva propuesta tarifaria de la compañía de autobuses Hadu Almadraba SL, emitido el 16 de diciembre de 2004, en el que se aceptaba la subida en base al incremento de los costes de explotación y que, si fuera posible, en épocas de mejora de la economía revisar las tarifas a la baja.

El 11 de enero de 2007 tuvo entrada en la secretaría de este Consejo un escrito de la compañía de Autobuses Hadú Almadraba SL en el que hacía referencia a que según ellos:

- Las subidas de las tarifas aplicando el IPC no reflejan la realidad de la subida de costes de la empresa. Adjuntan una fórmula de actualización de tarifas.
- Existe una discriminación frente al gremio del taxi, puesto que a éstos se le aplica el 2% de IPSI frente al 3% de los viajes en autobús urbano. Además los taxistas gozan de un 40% de subvención para la inversión en renovación de flota, de la que carece la compañía de autobuses.
- Que los gastos provocados por las reducciones de carácter social de tarifas a determinados colectivos (pensionistas, jubilados, trabajadores y estudiantes, etc.) y de la implantación del bono-bus, no han conllevado subvenciones públicas de tipo alguno.

La Comisión de Trabajo de Economía y Fiscalidad aprobó el presente dictamen en la sesión celebrada el día 17 de enero de 2007.

II.- CONSIDERACIONES

Antes de valorar la fórmula planteada por la Consejería, hay que recordar que en el año 2002 y en el escrito anteriormente citado, la empresa de Autobuses Hadú Almadraba SL presentó una fórmula polinómica de actualización de tarifas, que relacionaba las subidas con el incremento del precio de la mano de obra (MO), el incremento del precio del combustible (PC), el incremento del precio de los vehículos (PV) y el IPC.

$$T = \frac{55 \times MO + 12 \times PC + 10 \times PV + 0,80 \times IPC}{85} \times 100$$

La fórmula polinómica elegida por la Consejería de Presidencia para la determinación automática de las tarifas es la siguiente:

$$\Delta TTPUA \ t/t-1 = (IEG \ t/t-1 / 2,3B \ t/t-1) \times (TTPUA \ t-1 / 1,03)$$

Siendo:

- $\Delta TTPUA \ t/t-1$: el incremento de las tarifas del transporte público urbano en autobús en el año t.
- $IEG \ t/t-1$: índice de evolución de los gastos en el año t. A su vez esta magnitud es la adicción ponderada del IPC, masa salarial y consumibles según la fórmula

$$IEG \ t/t-1 = (0,3 \times IEIPC \ t/t-1) + (0,6 \times IEMS \ t/t-1) + (0,1 \times IEC \ t/t-1)$$

Donde

$IEIPC \ t/t-1$: índice de evolución del IPC en el año t (según INE), dándole un peso ponderado sobre el total del 30%, según el balance de la empresa.

$IEMS \ t/t-1$: índice de evolución de la masa salarial en el año t, dándole un peso ponderado sobre el total del 60%, según el balance de la empresa.

$IEC \ t/t-1$: índice de evolución de los consumibles en el año t, dándole un peso ponderado sobre el total del 10%, según el balance de la empresa.

- $B \ t/t-1$: proporción de la evolución ingresos-gastos en el año t. A su vez esta magnitud es

$$B \ t/t-1 = IEI \ t/t-1 / IEG \ t/t-1$$

Donde

$IEI \ t/t-1$: índice de evolución de los ingresos en el año t.

$IEG \ t/t-1$: índice de evolución de los gastos en el año t.

- $TTPUA \ t-1$: tarifas del transporte público urbano en autobús en el año t-1.

Los diferentes dictámenes del CES han considerado que la compañía de autobuses debe tener la posibilidad de actualizar sus tarifas al IPC acumulado, aunque dado que los costes de explotación se incrementan año tras año se dio el visto bueno a subidas puntuales de tarifas por encima de ese IPC acumulado.

Antes de entrar a analizar los efectos económicos de la fórmula planteada por la Consejería, se hace necesario estudiar la evolución de las diferentes magnitudes a las que hace referencia dicha ecuación.

Magnitudes

Datos contables	2001	2002	2003	2004
Consumos explotación	177.280 €	164.688 €	157.500 €	232.002 €
Masa salarial	1.235.393 €	1.268.473 €	1.341.012 €	1.630.158 €
GASTOS TOTALES	2.037.667 €	2.011.058 €	2.202.484 €	2.515.076 €
INGRESOS TOTALES	2.415.254 €	2.334.192 €	2.536.603 €	2.874.618 €
BENEFICIOS	377.586 €	323.134 €	334.118 €	357.542 €
Datos estadísticos				
IPC	2,7	4,0	2,6	3,2

Fuentes: Registro Mercantil e INE

Los consumos de explotación han experimentado un fuerte crecimiento entre los años 2003 y 2004, puesto que han aumentado un 47,30%, principalmente por el incremento de los precios de los combustibles. La masa salarial también ha aumentado de forma importante entre esos años, dado que el crecimiento interanual fue del 21,56%.

La partida más importante de los gastos de la empresa Autobuses Hadu Almadraba SL corresponde a la masa salarial (62% de media sobre el total gastos). Los consumibles representan el 8,30% de media del total de gastos.

Peso sobre el total de gastos

	2001	2002	2003	2004	MEDIA
Consumos explotación	8,70 %	8,19 %	7,15 %	9,20 %	8,30 %
Masa salarial	60,60 %	63,08 %	60,88 %	64,8 %	62 %

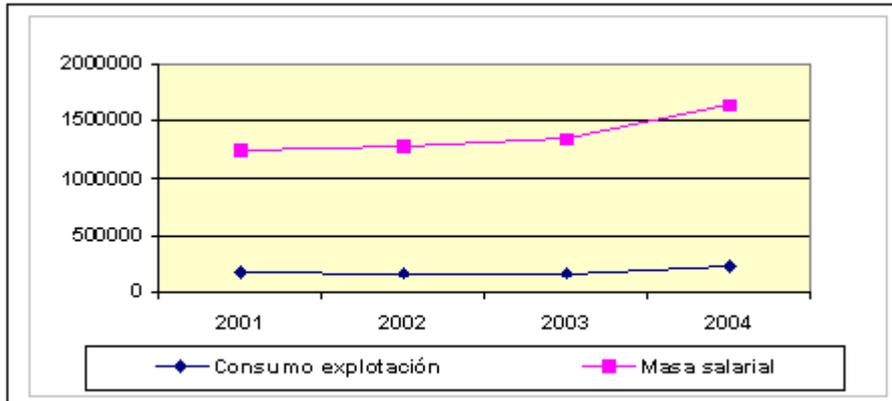
Fuentes: Registro Mercantil e INE

Incrementos consumo y masa salarial

	Consumo	Incremento	Masa	Incremento
--	---------	------------	------	------------

	explotación		salarial	
2001	177.280 €	-	1.235.393 €	-
2002	164.688 €	-7,10 %	1.268.473 €	2,68 %
2003	157.500 €	-4,36 %	1.341.012 €	5,72 %
2004	232.002 €	47,30 %	1.630.158 €	21,56 %

Fuentes: Registro Mercantil e INE

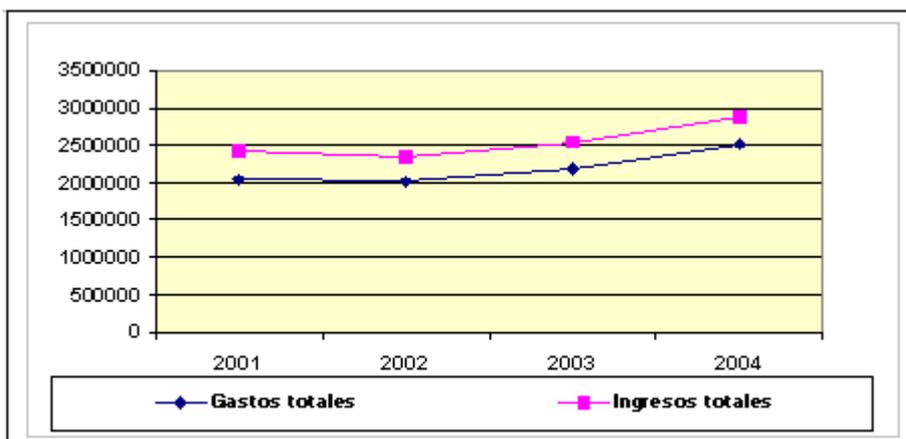


Fuentes: Registro Mercantil e INE

Incrementos gastos e ingresos totales

	Gastostotales	Incremento	Ingresostotales	Incremento
2001	2.037.667 €	-	2.415.254 €	-
2002	2.011.058 €	-1,30 %	2.334.192 €	-3,35 %
2003	2.202.484 €	9,51 %	2.536.603 €	8,67 %
2004	2.515.076 €	14,19 %	2.874.618 €	13,32 %

Fuentes: Registro Mercantil e INE

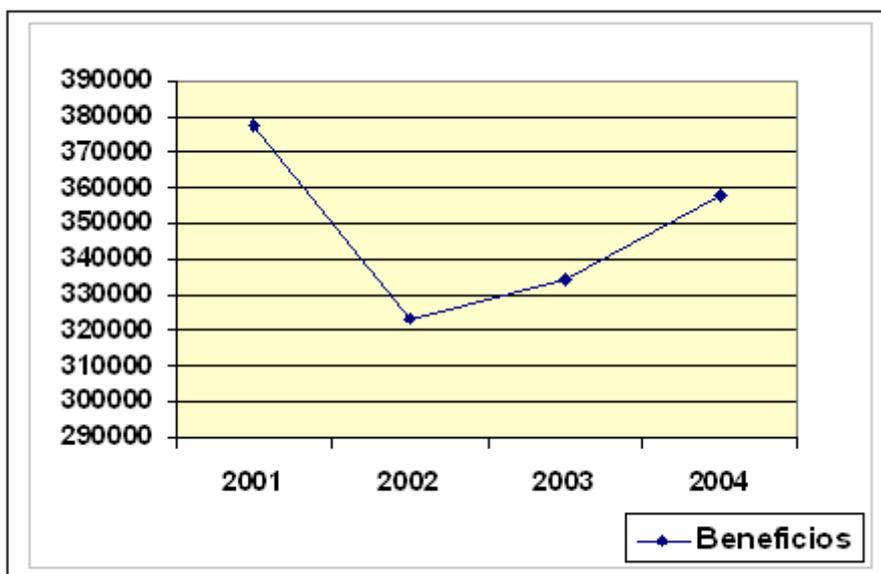


Fuentes: Registro Mercantil e INE

Evolución beneficios

	Beneficios	Incremento
2001	377.586 €	-
2002	323.134 €	-14,42 %
2003	334.118 €	3,40 %
2004	357.542 €	7,01 %

Fuentes: Registro Mercantil e INE



Fuentes: Registro Mercantil e INE

Para el análisis de la repercusión de la fórmula en las tarifas se va a comparar la evolución real de los precios de los billetes sencillos, la correspondiente a la actualización al IPC y la resultante de aplicar la fórmula.

Evolución tarifa

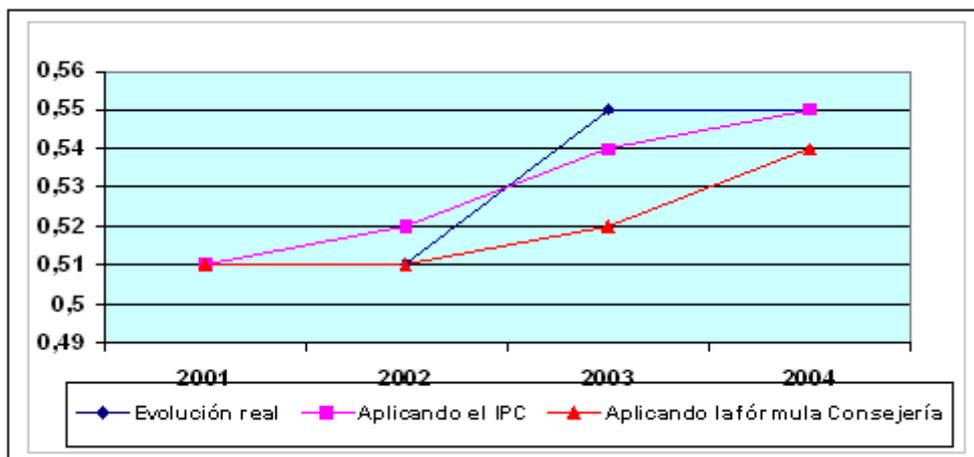
Modalidad	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Evolución real	0,51	0,51	0,55	0,55	0,60	0,62	0,64
Aplicando el IPC	0,51	0,52	0,54	0,55	0,57	0,59	0,61
Aplicando la fórmula Consejería	0,51	0,51	0,52	0,54	(1)	(1)	(1)

Fuentes: Registro Mercantil e INE

(1) No se disponen de datos mercantiles.

De la comparativa se deduce que los resultados son muy parejos, puesto que en definitiva estamos analizando cantidades muy pequeñas, variaciones de uno o dos céntimos, que en ningún caso son precios superiores a un euro. Los resultados obtenidos de aplicar la fórmula de la Consejería son prácticamente iguales o

incluso inferiores a los resultantes de aplicar simplemente el IPC y en ambos casos son iguales o inferiores a las tarifas reales aprobadas por la Consejería y aplicadas por la empresa en el periodo de referencia.



Fuentes: Registro Mercantil, INE y Consejería

Por último se deben recordar las recomendaciones emitidas por el CES en los dictámenes referidos:

- Dictamen 2/2002 sobre la revisión de las tarifas del transporte público de viajeros en autobús, emitido el 22 de noviembre de 2002 recoge que:

- (1) Las reducciones que se introduzcan en las tarifas destinadas a determinados colectivos (pensionistas, trabajadores, estudiantes, etc.) se han de llevar a cabo de manera que no afecten al equilibrio económico-financiero de la concesión.
- (2) No debe admitirse el redondeo como fórmula de cálculo en las subidas.
- (3) Estudiar la posibilidad de implantar la fórmula del bono-bus en el transporte público de viajeros.

Además el Consejo Económico y Social autorizaba un incremento de las tarifas vigentes para el transporte público de viajeros en autobús en nuestra Ciudad siempre y cuando dicho aumento se ajuste a los siguientes criterios:

El incremento medio de dichas tarifas no debe superar los IPC acumulados en los periodos comprendidos entre diciembre de 2000-diciembre de 2001 y diciembre de 2001-diciembre de 2002.

En todo caso dicho incremento deberá distribuirse entre los diferentes tramos tarifarios manteniendo la proporcionalidad de la estructura de subidas en la forma propuesta por la propia empresa.

- Dictamen 5/2004, sobre la implantación del bonobús en el transporte urbano de viajeros, emitido el 28 de julio de 2004:

- (1) Que el precio final al usuario no se vea afectado por la subida tarifaria por encima de lo que suponga el IPC acumulado en el período de revisión.
- (2) Que la implantación del bonobús no suponga la eliminación de las bonificaciones que en la actualidad disfrutaban colectivos como: trabajadores, extensión Benzú, etc.
- (3) Que la implantación del bonobús suponga un aliciente para el usuario en términos de ahorro ya que con la propuesta actual la reducción es mínima.
- (4) En cuanto a la modificación de los porcentajes de subvención de los billetes de determinados colectivos, debe ser tal que el precio final para esos usuarios no suponga un incremento mayor del IPC.

(5) Por otro lado, teniendo en cuenta el esfuerzo inversor que la empresa tiene que acometer para la implantación del bonobús así como la mejora del servicio en general, y las limitaciones en cuanto a la subida tarifarias establecidas en este dictamen, las referidas subvenciones tendrán como fin último lograr el equilibrio económico-financiero de la concesión.

IV.- CONCLUSION

El Consejo Económico y Social de la Ciudad Autónoma de Ceuta considera, a la vista de los cálculos y análisis realizados, que a pesar de ser la fórmula presentada por la Consejería muy elaborada y precisa, su aplicación conlleva una serie de inconvenientes que pueden provocar una falta de operatividad y adecuación, puesto que para actualizar las tarifas de un año requiere datos mercantiles que en el mejor de los casos serán de dos años anteriores, lo que incluso puede provocar desequilibrios económicos-financieros de la compañía de autobuses, al no casar la realidad económica del año de aplicación con el año de estudio, todo ello sin olvidar que la utilización compleja de la fórmula y la aplicación simple del IPC dan resultados prácticamente idénticos..

Finalmente el CES recomienda:

1. Mantener, con carácter general, como criterio para la revisión anual de las tarifas de autobús, el del incremento del I.P.C., por ser éste un dato objetivo, imparcial, de conocimiento inmediato al finalizar el periodo de contraste y de aplicación directa, aunque con la posibilidad de introducir un factor de corrección que permita, a la hora de fijar el precio final, mantener el equilibrio económico financiero de la concesión y compaginar la operatividad de la empresa aplicando, tanto al alza como a la baja, el redondeo comercial.
2. Que la Administración estudie la posibilidad de equiparar el IPSI aplicado a los autobuses con el aplicado al gremio del taxi, puesto que ambos son servicios públicos sujetos a concesión.
3. Que la Administración analice la posibilidad de que la compañía de autobuses pueda beneficiarse de las subvenciones para la inversión en renovación de flota.

Ceuta, a 24 de enero de 2007.

VICEPRESIDENTE 1º
EN FUNCIONES DE
PRESIDENTE DEL CES

LA SECRETARIA GENERAL

Antonio Gil Mellado

María Dolores Pastilla Gómez