

**Fernando Cascales**

Abogado. Académico. Exdirector de FFCC Transportes

Proyecto de Ley de Movilidad Sostenible y su desarrollo reglamentario

En anteriores números de esta revista abordamos la cuestión de la eliminación del principio de explotación en exclusiva de los tráficos del régimen concesional de prestación de los servicios regulares de transporte público de viajeros por carretera (que está liberalizado, en tanto que los servicios se adjudican por concurso/competencia por el mercado), a la luz de los distintos Informes de la CNMC y del proyecto de Ley de Movilidad Sostenible (PLMS).

También se dejó constancia de la imperiosa necesidad de crear un "mapa concesional en red" (que conexas los servicios estatales con los de las CCAA y los de éstas entre sí), medida fundamental que ha sido ignorada por las Administraciones públicas (a pesar de estar prevista en los arts.3 y 4 de la LOTT).

Una vez que sea aprobado el PLMS, en un plazo máximo de tres años, una vez aprobado el nuevo mapa concesional (plazo de un año), habrán de licitarse las nuevas concesiones estatales.

Aunque resta tiempo para iniciar esta actuación de licitación de los nuevos servicios estatales, según los proyecte el mapa concesional actualmente en estudio por INECO, y teniendo en cuenta que el plazo de tres años es máximo, pero no mínimo, pondero que la acción normativa, y medidas de gestión (nuevo mapa concesional y pliego de bases-tipo regulador de las licitaciones), deben de estar coordinadas en el tiempo y consensuadas con el sector, especialmente con la gran patronal Confibus.

Por seguridad jurídica, a la vez que se apruebe el mapa concesional estatal, sería pertinente que se aprobaran unos pliegos-tipo reguladores de los concursos. Actuaciones que han de estar culminadas al menos un año antes de que se inicie el proceso concursal, como modo de que las empresas puedan planificarse y estar preparadas para ofertar, fomentándose así la inexistencia de discriminaciones y la competencia.



El contenido de estos pliegos-tipo debe de consensuarse con el sector y tender a una mayor sencillez, primando en la valoración de las ofertas el plan de negocio integral que se proponga por las empresas, así como todas aquellas cuestiones o conceptos que fomenten la descarbonización, debiéndose de exigir, para poder licitar, una elevada solvencia técnico-profesional y económico-financiera, con la exigencia de certificaciones de calidad y seguridad, medio ambientales, de *compliance* y otras, siendo también de interés cuanto se refiera a los planes de formación y conciliación laboral del personal.

Un pliego de bases adecuado a los actuales avances tecnológicos y exigencias sociales, pero que también optimice los recursos disponibles Y, además, tres cuestiones esenciales: la capacidad del empresario de adecuar la oferta a la demanda cambiante, la adecuación tarifaria automática según se incrementen o disminuyan conceptos tales como los convenios colectivos y el precio de los carburantes y posibles peajes y la expresión clara y completa de los criterios en los que ha de basarse el rechazo de las justificaciones de ofertas temerarias o desproporcionadas, intentando, en la medida de lo posible, que prospere la perniciosa regla de que "el papel lo aguanta todo".



■
**La normativa PLMS
 son cuestiones que
 han de estar planificadas
 coordinadamente
 en el tiempo**
 ■

Especial atención merece que, a tenor de los proyectos, los servicios sean rentables, en un entorno en el que el ferrocarril en alta velocidad compite con precios que no cubren los gastos de explotación ("low cost ferroviario"), e incluso de gratuidad para los usuarios (abonos).

Pero también, por fortalecimiento de la unidad de mercado e impedir discriminaciones de unos territorios, frente a otros, sería muy oportuno que el MITMA llevara a cabo una labor de coordinación con las CCAA y Corporaciones Locales, a efectos de que, en la medida de lo posible (pues claramente cada Comunidad y servicio tiene especialidades), se establezca un pliego de bases regulador de los concursos lo más común y uniforme que sea posible, al menos en sus parámetros esenciales.

Por todo ello, se pondera que debe de iniciarse en cuanto el PLMS sea aprobado, en coordinación con su desarrollo reglamentario, un proceso de estudio, en colaboración con el sector, para la redacción de tales pliegos-tipo reguladores de los concursos, de forma que estén aprobados y publicados en el BOE con una antelación tal, que permita a las empresas prepararse, con la suficiente antelación, para poder competir en las licitaciones.

Finalmente, resaltar la importancia de los pliegos de bases reguladores de los concursos, pues son los que, en definitiva, junto con unos proyectos de servicios rentables, constituyen el medio para una mejor estructuración y rentabilidad del sector, así como para la puesta en explotación de unos servicios sostenibles económica y medioambientalmente, esto es, para el fomento de una movilidad que tenga en cuenta todos los elementos a proteger y promocionar.

La normativa y la gestión (mapa concesional – proyectos de servicios rentables y pliegos reguladores) son cuestiones que han de estar planificadas en el tiempo, de forma que las empresas puedan, a su vez, prepararse con la debida antelación para ofertar en los concursos.