

COLABORACION PROFESIONAL

EL SERVICIO DE TRANSPORTES DE LA DIPUTACION DE ASTURIAS

La explotación del servicio de transportes por la Diputación de Oviedo constituye un feliz ensayo de industrialismo provincial. Organizado durante la guerra sin ánimo de lucro y exclusivamente en interés de la parte liberada de Asturias, principalmente de la capital, sometida a estrecho asedio y sin comunicación ferroviaria con la zona nacional, no sólo prestó un gran servicio al Estado, cifrado por la autoridad militar en más del millón de pesetas, sino que su resultado económico se tradujo en estimable ingreso para la Hacienda local.

No es ninguna novedad la industrialización provincial de los transportes. Si entre los servicios municipalizables destaca el abastecimiento de aguas, en los industrializables por las Diputaciones, parece adecuado el de transportes: tranvías y ferrocarriles intermunicipales, líneas y estaciones de autobuses y trolebuses de interés regional o provincial. Sabido es que ya antes de la guerra un organismo en Londres había asumido la dirección de todas las empresas de transporte de viajeros que operaban en un radio de 30 millas (50 kilómetros), con un capital efectivo de 120 millones de libras esterlinas, rigiendo y controlando 89 empresas, que representaban 5 compañías de ferrocarril, 14 de tranvías, 62 de autobuses, 4 de coches y 4 compañías auxiliares. Pero, aparte de la experiencia extranjera, en España, las Diputaciones de Vizcaya y Guipúzcoa explotan los ferrocarriles de Traino a Galdames y del Urola.

El arrendamiento, como forma de gestión de esta clase de servicios industrializados, fué desechada a causa de los inconvenientes que hubieran surgido para la ampliación y mejora del transporte. Se reservó la administración directa, pero confiando a un órgano especial la administración autónoma con la amplitud necesaria para dotar al servicio de espíritu de empresa, iniciativa comercial y la agilidad conveniente para renovación del material, modificación de tarifas, selección del personal y rectificación de normas y procedimientos que hiciesen compatible la actividad económica del Servicio con la organización burocrática, forzosamente lenta, de la Administración provincial.

El resultado económico fué magnífico. A los cinco años de gestión el excedente de productos o superávit de explotación permitió transferir al presupuesto ordinario, para atenciones de beneficencia, algo más de 750.000 pesetas, utilidad líquida de legítima disposición, puesto que las tasas (aunque en este caso constituyen el precio de un servicio industrializado), en modernos principios de técnica tributaria, no sólo deben cubrir con su producto el costo del sostenimiento de los servicios, sino rebasar su importe, caracterizándose aquéllas por la percepción inmediata a la prestación

del servicio y como remuneración especial de cierta actividad de los organismos públicos.

Pero, además de este superávit, hay otras ventajas sociales para la colectividad, que dispone en Asturias de un buen servicio de transportes por carretera, que garantiza la regularidad perfecta del abastecimiento de artículos imprescindibles en el occidente de la provincia, carente, como se sabe, de ferrocarriles.

Notas distintivas de cuidadosa administración y espíritu comercial son: el sostenimiento del Servicio sin régimen de monopolio ni privilegios tributarios en libre concurrencia con transportistas particulares; el acierto en la adquisición de material móvil y el funcionamiento de los talleres; el hecho de que durante cinco años de intensa labor sólo un vehículo quedó definitivamente fuera de servicio; pero, sobre todo, el coeficiente de explotación—87-55 para el Servicio y 79-96 para la Diputación, que disfruta el servicio gratuito—animan a la Gestora de Asturias a proseguir la industrialización ya iniciada: construcción de un ferrocarril minero, un aprovechamiento hidroeléctrico, ya en explotación, y otras dos empresas más.

La cuenta de explotación durante los cinco años—1937-41—muestra el siguiente resultado:

A) PRODUCTOS DE EXPLOTACION	<i>Promedio quinquenal</i>
Ingresos por tarifa	1.666.365,09 P/.
Servicios del taller	15.784,55
Enajenación de efectos	19.505,27
Reintegro de pagos	19.119,17
Intereses y descuentos	3.821,89
Productos diversos	7.034,48
Diputación Provincial	2.44.675,29
	<hr/> 1.976.305,74 <hr/>

B) GASTOS DE EXPLOTACION

a) *Por una sola vez*

Gastos generales de primer establecimiento ...	4.614,38 P/.
Transporte de material	3.060,85
Accesorios diversos	4.353,52
Instalación de un surtidor de gasolina	378,90
Delegación provisional en Llanes	400,00
Donativos en material al Ejército Nacional ...	242.000,00
Cuentas diversas	1.622,00
	<hr/> 56.429,65 <hr/>

b) *Por ejercicio económico*

Personal:

Sueldos y jornales	228.597,44
Dietas e indemnizaciones	138.713,33

Material:

Gasolina	412.453,25
Combustible de madera	2.253,42
Aceite y engrases	52.295,72
Cámaras y cubiertas	122.679,08
Reparaciones	193.880,98
Garajes	3.916,97
Gastos generales	23.724,90
Almacén	48.483,55
Servicio de aguas	712,07
Alquileres	6.215,00

Impuestos:

De transportes	43.052,80
Patente de circulación	38.610,57
Timbre	8.453,76
Canon de carreteras	315,08
Tarjetas de circulación	8.052,44
Utilidades (1937-38)	18.093,67
Placas de matrícula	229,10

Seguros:

De responsabilidad civil	12.366,15
De accidentes del trabajo	4.178,27

Otras cuentas:

Intereses y descuentos	3.516,87
Carga y descarga	389,46
Portes	1.719,55
Obras	5.864,48
Donativos	1.253,31
Juanta de Tasas	240,39
Bonificaciones	2.797,56
Reconocimiento de coches	761,84
Multas	112,29
Comisiones	1.761,55

Amortización:

Del material fijo y móvil	161.011,72
---------------------------------	------------

Quebranto:

Servicios a la Diputación	244.675,29
EXCEDENTES DE PRODUCTOS	128.494,23

1.976.305,74

Obsérvese que la cuenta titulada *Diputación Provincial* aparece en *Productos de Explotación* como uno de tantos usuarios del Servicio; no ingresa en la Caja de Transportes el importe de la tasa, sino que, teóricamente, suscribe un pagaré. Luce la misma cuenta en *Gastos de explotación*, porque al finalizar cada ejercicio es baja en la cuenta de *Créditos a cobrar* y equivale a un quebranto en la contabilidad especial de Transportes.

Datos interesantes de la aplicación de la tarifa tercera de Utilidades: el capital fijo oscila alrededor del millón de pesetas, y el circulante, suponiendo un período de rotación de cuatro meses, se estima en la mitad aproximadamente. El beneficio fiscal viene a ser anualmente la sexta parte de los capitales, o sea, el 16 por 100 del fijo, circulante y reservas.

JOSE MARINO F. SIERRA
Interventor de la Diputación de Asturias.