

# TRANSPORTE PÚBLICO, MOTOR ECONÓMICO



Jesús  
Herrero

Secretario general de la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (ATUC)

No sólo colman la paciencia y merman la calidad de vida de las personas, sino que los atascos le cuestan a España al año en torno al 0,5 por ciento de su PIB, o lo que es lo mismo, unos 5.500 millones de euros. Asimismo, 31.000 personas mueren anualmente en nuestro país debido a la contaminación atmosférica, que podría reducirse si se apostara de lleno por la disminución del tráfico motorizado privado y, sobre todo, el fomento del transporte público. Y es que un autobús evita la contaminación que generan 50 coches. Una cifra que invita a pensar.

Las ciudades parecen ir tomando nota, como demuestra el hecho de que, paulatinamente, en los principales centros urbanos la peatonalización y las áreas de prioridad residencial vayan ganando terreno frente a los espacios reservados para los vehículos privados, que están el 90 por ciento de su vida útil parados. Pero el cambio de los hábitos de movilidad requiere de una potenciación y mejora del transporte público, que redundaría en un ahorro de tiempo y dinero para

los ciudadanos. De hecho, su uso resulta más económico que el del coche particular -al que se destina más del 10 por ciento del presupuesto familiar-, y permite una mayor disponibilidad de renta que podría dedicarse a consumir y estimular la actividad empresarial. Y es que los costes de ir en vehículo privado son un 35 por ciento superiores a los del bus y un 81 por ciento a los del metro. Este es un argumento más para que los ciudadanos opten por el transporte público. En este sentido, hay más de tres millones de españoles predispuestos a subirse a un autobús o metro.

¿Cómo? Hay que seguir potenciando el transporte público para ofrecer un todavía mayor nivel de servicio, mejorando la frecuencia de paso y la rapidez en los recorridos, o ampliando las combinaciones o los horarios de servicio, entre otras medidas. Todo ello revertiría en un mayor número de españoles usando autobuses o metros para acudir al trabajo, asistir a clase, hacer turismo, ir de compras o salir a cenar. Un transporte público eficiente, en definitiva, que se convierta en verdadero motor de la economía y en auténtico motor del cambio en las ciudades.

En cualquier caso, prácticamente más de la mitad de los no usuarios opina que el transporte público funciona bien o muy bien, y únicamente dos de cada tres discrepan, sobre todo por la falta de cercanía al lugar de destino. En este punto, frente a las habituales limitaciones de aparcamiento que suele haber en los núcleos urbanos, más del 40 por ciento de los españoles se plantearía dejar el coche en casa y coger el metro, el autobús o el tren si la parada o la estación estuviera próxima del sitio donde quisieran ir.

Reforzar los servicios de transporte público, pues, beneficiaría a todo tipo de empresas, desde los comercios y las tiendas hasta los restaurantes y centros de ocio, sin olvidar los principales lugares de interés turístico.

Sin transporte público no habría mejora de la economía. Si hay más gente trabajando, son más personas con necesidad de desplazarse hacia su lugar de trabajo -un 40 por ciento de los viajes en autobús, metro o cercanías se hacen por motivos laborales-. Y es que la correlación entre empleo y transporte público es del 90 por ciento. Pero no pensemos sólo en trabajo, sino en sus implicaciones, es decir, mayor

disponibilidad de renta al encontrar trabajo que revierte en más salidas de ocio.

Independientemente del uso que se haga del transporte público, lo cierto es que la recuperación económica ha propiciado un aumento de sus usuarios.

Este año crecerán un 3 por ciento. Por ello, las inversiones deberían retomar los niveles precrisis -después de que cayeran casi a la mitad entre 2008 y 2014-, en paralelo a la evolución de los datos de empleo, para adaptarse a una demanda creciente.

Y para ello resulta crucial desarrollar una Ley de Financiación del Transporte Público, ya que España es el único país de la Unión Europea que no cuenta con una legislación sobre esta materia a nivel estatal. Así, si estas competencias están transferidas a las comunidades autónomas, actualmente no existe en España un marco legal común que emane desde el Estado. No se trata de obtener más recursos, sino de ordenarlos y distribuirlos mejor para responder a las necesidades de movilidad de los ciudadanos y mejorar la calidad de vida en las ciudades.

Y es que, tras la educación, la sanidad y las políticas sociales, es el cuarto pilar del Estado del bienestar. Las grandes urbes necesitan transporte colectivo para funcionar. Sin transporte no habría ciudades como las conocemos hoy en día, y sin ellas el empobrecimiento económico y social estaría garantizado.

**España es el único país de la Unión Europea sin una ley financiera específica de este sector**