

La asociación del transporte público Atuc recuerda que nuestro país es el único de la Unión Europea que no tiene una legislación sobre financiación

El transporte público contaría con 300 millones más al año con una ley de financiación que ordenara los recursos

Madrid, 20 de septiembre de 2018.- El transporte público contaría con 300 millones más al año con una ley de financiación que ordenara los recursos que se le asignan, según la asociación de transporte público Atuc, que sale así al paso de la propuesta aprobada ayer en la Comisión de Fomento para la puesta en marcha de esta norma instando al Ministerio de Fomento a que la tenga lista en seis meses.

Esta cantidad es el 6% del coste del sistema de transporte, cifrado en 5.000 millones de euros, y provendría de una mejor gestión de las inversiones y de los flujos de fondos que permiten el funcionamiento del sistema. De hecho, este dinero se reintegraría en el propio sistema para ofrecer un mejor servicio.

Además, la ausencia de un marco legal es más acuciante cuando se constata que España es el único país de la Unión Europea que no cuenta con una ley de financiación del transporte público, lo que provoca que no haya una ordenación racional de recursos. Esto significa que no está establecido que parte de los costes deben soportar los usuarios, las corporaciones locales, las comunidades autónomas y la administración estatal, que son los cuatro actores sobre los que se sostiene el sistema pero sin existir una norma que establezca qué peso debe asumir cada uno de ellos.

Otro de los problemas derivados de no disponer de ley de financiación del transporte público es la imprevisibilidad. Y es que, en el actual sistema, los ayuntamientos desconocen las cifras que el Estado va a reflejar hasta finales de año, cuando los presupuestos municipales tienen que estar elaborados con antelación. Por ello, la clave está en una planificación a medio y largo plazo para que las empresas sepan con antelación con qué financiación cuenta el sistema, mejorando así su eficiencia.

Impuesto al diésel

Por otra parte, Atuc respalda la decisión de la Comisión de Fomento, tal y como venía pidiendo, de destinar parte de lo que se recaude al equiparar la fiscalidad del diésel y la gasolina al sistema de transporte público, tanto para su financiación como para inversiones.

En concreto, ATUC reclama que al menos 500 millones de euros se inviertan en el sistema de transporte público. De esta manera, se contribuiría a que cada vez más usuarios opten por la movilidad sostenible para sus desplazamientos diarios y a reducir el número de coches en circulación, lo que serviría para disminuir los niveles de contaminación y luchar contra el cambio climático. Y es que el tráfico rodado origina el 50% de las emisiones contaminantes en los centros urbanos y, de ellas, más del 90% corresponden al tránsito de coches.

En este sentido, el objetivo del impuesto es modificar el comportamiento de los actores contaminantes para reducir el daño ambiental que provocan, siguiendo la máxima de que "quien contamina, paga". Por ello, el impuesto no sólo debe penalizar al vehículo privado, sino también ayudar a su solución, es decir, el transporte urbano colectivo.

El sistema de transporte público cuesta unos 5.000 millones de euros anuales, de los que aproximadamente la mitad se cubre con los ingresos por billete, mientras que la otra parte se sufraga con recursos públicos.