Información Alicante
Fecha: martes, 26 de enero de 2016
Página: 31
Nº documentos: 1

Recorte en color % de ocupación: 66,42 Valor: 3960,64€ Periodicidad: Diaria Tirada: 22.514 Difusión: 18.652

Miguel Ruiz

Presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos (Atuc). El máximo responsable de la patronal de las concesionarias de autobuses urbanos participa este jueves en Alicante en una jornada sobre los principales retos del sector. El mayor de ellos, la falta de una financiación suficiente.

«Todos los españoles financiamos el transporte público de Madrid y Barcelona»



El presidente de Atuc, Miguel Ruiz. . INFORMACIÓN

Alicante Más de 100 expertos debaten el futuro del sector

▶ Más de cien expertos, concejales, técnicos municipales y profesionales del sector participarán este jueves en la jornada «Los retos del transporte urbano en la Comunidad Valenciana» que organiza la Cátedra Vectalia de Movilidad en la Universidad de Alicante. Además del presidente de Atuc, Miguel Ruiz, también intervendrá la consellera de Obras Públicas, María José Salvador. D. N.

DAVID NAVARRO

■ Reclaman ustedes una ley que regule la financiación del transporte público urbano a nivel estatal, ¿por qué?

R Primero, porque el transporte público urbano es algo muy importante para un país, por la razón evidente de que la riqueza se crea fundamentalmente en las ciudades y es importante que éstas funcionen bien. Pero, sobre todo, porque en España, a diferencia de lo que ocurre en Europa, la fórmula en que se subvenciona el transporte colectivo es muy dispar dependiendo de la región o de la ciudad donde nos encontremos y, además, es absolutamente injusta. Me explico: Madrid y Barcelona tienen un régimen por el que reciben un dinero del Estado que el resto de ciudades no tienen. Dicho brevemente, todos los españoles estamos financiando el transporte de Madrid o Barcelona y no ocurre lo mismo con las redes de autobús de Valencia, Alicante o cualquier ciudad mediana o grande.

P ¿Pero el Estado sí que da subvenciones para financiar el transporte en cualquier municipio de más de 50.000 habitantes, donde es obligatorio?

> «El precio del billete sólo cubre, de media, un 60% del coste del transporte público en España»

R Efectivamente, el Estado da todos los años una subvención de aproximadamente 50 millones de euros para financiar el transporte urbano. ¿Qué ocurre? Que esos 50 millones se reparten entre todos los municipios, por lo que tocan a muy poco. En el caso de una ciudad del tamaño de Alicante eso apenas cubre del entorno del 7% o el 8% del total de lo que cuesta el sistema.

P ¿Y cuánto cubre en Barcelona o Madrid?

R Pues le voy a dar los datos. El año pasado el Estado le dio a Madrid 126 millones de euros para financiar su sistema de transporte y a Barcelona otros 96. Compárelo con los 50 millones que se reparten el resto. Sólo Madrid se lleva dos veces y media más que todos los demás. Y no decimos que haya que destinar menos a estas dos ciudades. Hay que mejorar la financiación de los demás. Alicante, por ejemplo, sólo recibe 952.000 euros de subvención estatal y Valencia 6.030.000 euros.

P ¿Creo que tampoco están de acuerdo con los criterios por los que se realiza el reparto?

R Son unos criterios obsoletos porque se tiene en cuenta, sobre todo, el déficit de explotación [un criterio que supone el 85% de la baremación]. Es decir, se premia más a las empresas que peor lo hacen. No es una medida atractiva que anime al operador a hacerlo mejor.

P De alguna forma, leyendo sus propuestas, dan a entender que habría que crear un impuesto específico para financiar el transporte público.

R Bueno, ése es el caso de Francia, que creó hace ya 40 años un impuesto específico y a todos los trabajadores de las empresas que tienen más de nueve empleados se les retiene en sus nóminas un 0,15% o un 0,10% de su salario. Y funciona bastante bien, hoy en día las redes de transporte en las ciudades francesas son extraordinarias.

P ¿Esa sería su propuesta?

R No, hay que dejar al legislador que elija la fórmula que quiera. En Alemania, por ejemplo, lo que hacen es pagar un céntimo por cada litro de combustible que adquieren los conductores particulares. Pero nosotros lo que decimos es que hay que ver cuánto cuesta de verdad el transporte público y dotarlo de medios suficientes. No nos atrevemos a pedir una fórmula u otra.

P ¿Es imposible que el transporte público sea rentable por sí mismo, sin subvenciones?

R Se podría hacer pero no es la idea de las autoridades públicas. En todas las ciudadanos del mundo se subvenciona el transporte público. Yo siempre pongo el ejemplo de Estados Unidos, que es el país que todos sabemos que no tiene prácticamente sanidad pública. Sin embargo, en Nueva York sí que se subvenciona el transporte urbano. Los subsidios al transporte urbano son mundiales y por una razón muy sencilla: si funciona el transporte urbano, funciona la ciudad, que es donde se crea la riqueza.

P En España, ¿el billete que pagan los usuarios cuánto cubre del coste del servicio?

R Depende de la ciudad pero la media nacional, según un estudio de la Federación Española de Municipios y Provincias, está en el entorno del 60%.

P ¿Supongo que la bajada del precio del petróleo les estará beneficiando?

R Afortunadamente, porque hemos vivido años muy malos. Veníamos de una etapa, en 2006 y 2007, en que subió muchísimo el precio del petróleo y también tuvimos que soportarlo.

P ¿No han pensado en repercutir esa bajada al billete?

R Yo creo que tenemos muchos retos antes de eso. Durante la crisis, por ejemplo, se frenó la renovación de la flota y lo que recomendamos desde ATUC es que se emplee ahora ese dinero que proporciona la caída del petróleo para comprar nuevos vehículos.