Información Elche - Baix Vinalopó
Fecha: jueves, 02 de febrero de 2017
Página: 22
Nº documentos: 1

Recorte en color % de ocupación: 85,41 Valor: 2664,93€ Periodicidad: Diaria Tirada: 7.000 Difusión: 7.000



Miguel Ruiz

Presidente de la Asociación de Transporte Público (Atuc). Miguel Ruiz, economista, ha hecho del estudio del sistema el transporte público en España casi su tesis doctoral. Mañana estará en Alicante para participar en una jornada sobre el futuro de este sector. Lo tiene claro: «El modelo está desfasado y obsoleto porque no se ha tocado desde 1990. Llevamos años de retraso con otros países y no es aceptable que se prime a la mercantil de transporte que peor lo hace».

«No es sostenible que las empresas de transporte con más déficit sean las que más subvenciones reciban»

> «No puede ser que el Estado pague dos euros al año por habitante en la Comunidad y 20 en la Comunidad de Madrid»

> «En Londres, un peaje urbano a los coches recauda 400 millones de libras al año para poder financiar el autobús y el metro»

F. J. BENITO

■ La Federación Española de Municipios y Provincias, la Diputación Provincial y la Asociación de Transporte Público (Atuc), un sector que mueve 5.000 millones de euros al año y mantiene 25.000 empleos, han organizado mañana viernes una jornada en Alicante para analizar el actual momento del sector. Miguel Ruiz, presidente de la asociación, alerta que el modelo está desfasado y obsoleto.

P ¿En qué momento se encuentra el transporte público urbano en España?

R Por el lado de los elementos móviles como los autobuses, tranvías, tecnología, personal, el sector está bien, pero lo que le falta sobre todo es poder definir un marco estable de trabajo. Ahora mismo, los operadores no sabemos con qué dinero vamos a disponer para trabajar y eso impide cualquier tipo de planificación. Un ejemplo claro que define el descontrol es que la semana pasada nos hemos enterado de que este año va a haber el mismo capital que en 2016 pero se han incorporado siete municipios más. La financiación se conoce en el mismo año y con eso no hay quien planifique. En Francia, las empresas pueden planificar con ocho años de antelación y en Italia y Alemania es a cuatro años. No tenemos modelo. Ese es el gran problema. En todo lo relacionado con el material móvil y el personal y la tecnología el sector está bien pero le falta establecer un marco estable de trabajo Gracias a los esfuerzos de los municipios, hemos ido capeando el temporal pero la situación es límite en muchos municipios de España como Jaén, donde la red del tranvía se terminó de construir hace ocho años y desde entonces no hay dinero para ponerlo en marcha.

P Los usuarios de los autobuses urbanos en Alicante en particular y en España en general se quejan muchas veces de la precariedad de líneas y de la escasez de frecuencias. ¿Lo comparte?

Si tuviéramos una ley de financiación, todos los operadores podríamos planificar los tiempos para renovar la flota y otro tipo de inversiones. No hay que olvidar que en España el transporte urbano da empleo directo a 25.000 personas, de ahí la necesidad que tenemos de contar con un instrumento que nos permita planificar. Necesitamos un soporte. Primera crítica al sistema actual, han entrado este año más municipios y no aumenta el dinero a repartir por lo que tocaremos a menos dinero por municipio. Segunda crítica, lo hemos conocido hace dos semanas. ¿Alguien puede planificar algo de esta manera? Y la tercera crítica es que desde 1990 los patrones de reparto no han cambiado. Se premia el déficit.

P ¿Cómo que se premia el déficit?

A la empresa que lo hace peor le dan más dinero. El sistema no premia la eficiencia al pagar por el déficit. El 85% de todo el dinero que se reparte se hace en función del déficit del operador. Cuanto más pérdidas tenga el operador, mas dinero recibe. Esto no pasa en ningún país del mundo y estamos hablando de estados como Francia que nos llevan 40 años de ventaja, los mismos que tiene su legislación. Y nosotros discutiendo y viendo pasar los gobiernos. La jornada que vamos a celebrar mañana en Alicante es importante porque, en el fondo, los problemas son de los municipios, de los ayuntamientos.

P Los empresarios inciden en que, además del déficit de tarifa, la Administración debiera contemplar otros factores como la longitud de la líneas o criterios ambientales. ¿Está desfasado el sistema?

R Sí.



P ¿Qué es mejor, pagar por pasajero o por kilómetro?

Yo añadiría el factor habitante. Las ciudades, grandes o medianamente grandes como Alicante, tienen que tener una consideración diferente al resto. Los problemas y necesidades de Alicante no son los mismos que los de Elda, Santa Pola o Calpe. Es fácil de explicar, es casi matemático. Una ciudad que tiene una sola línea de autobús tiene una necesidad de gasto que es la que es. Pero cuando la ciudad crece, las necesidades de movilidad del ciudadano son bien diferentes. Alicante tiene tranvía, autobuses. La financiación es muy diferente. Lo que pedimos es que esto se tiene que valorar ya. Meter la población como un elemento de reparto. Ahora mismo, la Comunidad Valenciana recibe del Estado dos euros de ayuda al transporte por habitante y año, mientras que Madrid recibe más de 20 euros. La desproporción es enorme.

P ¿El tranvía y el metro son competencia del bus urbano?

Son compatibles. En transporte urbano todo lo que llegue para mejorar debe ser bienvenido. Lo que tenemos que hacer los municipios y los productores de kilómetros es que el transporte urbano sea competitivo frente al coche. Debemos coordinarnos para que el ciudadano tenga una respuesta eficaz y decida no coger el coche. Ese es el reto. En cuanto a tranvía, metro, autobús, no hay ningún medio sustitutivo, todos son complementarios. Es un error pensar que porque se ponga un metro o un tranvía hay que quitar un autobús, porque siempre, siempre, habrá una línea que cubre un barrio, una parada donde no llega el tranvía, un medio de transporte colectivo mucho más rígido. La complementariedad está garantizada.

P ¿La Ley de Financiación que reclaman a la Administración debiera penalizar al coche particular? ¿Gravar a los coches que más contaminen?

Francia tiene una legislación que se basa en el sistema de que quien se beneficia paga. Tiene un impuesto directo para todas las empresas de más de nueve trabajadores utilicen o no el transporte público. Todos los meses cada trabajador tiene en su nómina un porcentaje muy pequeño de descuento para pagar el transporte público. En Alemania utilizan, por su parte, la fórmula de quien contamina paga. Es decir, los coches y sobre todo los más antiguos, cada vez que se mete en el depósito un litro de diésel, un centimito para pagar el transporte urbano. En España hay que buscar ese equilibro. Más carriles bus, plataformas reservadas... es necesario hasta por salud.

P ¿Conoce algún ejemplo de medidas como las que sostienen?

Mire, Londres ha sido pionera y los conductores que meten sus coches en el centro urbano deben pagar todos los días un peaje urbano. Ese peaje íntegramente se destina a pagar el transporte urbano y se están recaudando al año 400 millones de libras que van a financiar los autobuses y el metro de Londres.

P ¿Cuánto constaría un billete de autobús urbano si no estuviera subvencionado? ¿El doble?

Ahora mismo, aproximadamente el ciudadano paga el 50% del billete y el otro 50% lo paga la Administración pero hay que tener en cuenta que los costes no son los mismos para el tranvía que para el autobús urbano.