Miguel Ruiz: «Un buen transporte público genera competitividad»

El Presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos pide una ley marco de financiación.



JUAN FERRARI – 28/07/2016

Los transportes públicos de las ciudades no se parecerán a los de hoy en 10 o 15 años, desvela Miguel Ruiz, Presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (Atuc) que pide una ley marco de financiación para afrontar inversiones con el fin de rejuvenecer metros y autobuses envejecidos con la crisis.

¿El transporte urbano español es peor que el de otras ciudades europeas?

Acabo de venir de Londres y lo primero que me ha sorprendido es la gran diferencia de precios: el metro pasa de 5 euros. Eso en España sería escandaloso, llenaríamos titulares si pusiésemos ese precio en el metro de Madrid. Creo que tenemos un transporte público de bastante calidad, que funciona relativamente bien, con sus problemas obvios. Nuestra ilusión es cambiar las cosas y lo que nos falta es una estabilidad en cómo las hacemos, en el modelo de funcionamiento. En esta nueva etapa de formación de Gobierno es necesario que se establezcan unos principios para que el transporte público español renazca y se relance, porque así no podemos seguir.

Londres es un caso extremo.

Comparar es muy difícil, depende de los parámetros que utilicemos: número de autobuses o metros por habitante, la frecuencia, el precio en relación con el poder adquisitivo… A nivel de tarifa, tenemos una de las más baratas de Europa; a nivel de unidades por número de ha¬bitantes, nos colocamos en la media. Quizá tengamos que batallar en la obsolescencia y el estado del material. La crisis ha hecho que las flotas se renueven muy poquito y ahora es necesario esa renovación en esta nueva etapa. En esto estaríamos un poquito peor.

¿Cómo percibe el usuario la calidad del servicio?

De una forma estable y no se da cuenta de lo que tiene hasta que le falta. Dicho esto, nos perciben bastante bien, aunque nuestro reto es buscar elementos para que vuelvan a usarlo. En ciudades como Málaga o Valencia –Madrid es un caso aparte porque es muy grande–, el gran reto es que la gente deje el coche y use el transporte público.

Mucha gente piensa que si todo el mundo dejase los coches, el transporte público no tendría capacidad. ¿Es cierto?

No es cierto. Pondríamos más unidades en servicio. Ajustamos la oferta a la demanda de viajeros, igual que hace Iberia u otras compañías.

¿Se podría cubrir la movilidad solo con transporte público?

La totalidad en público es muy difícil. Me ha sorprendido en Londres encontrar tanto tráfico a pesar de que es la única capital europea que cobra un peaje urbano para entrar en coche a la ciudad. Yo creo que un porcentaje del 50% cubierto con transporte público está muy bien.

¿Cómo está España?

Madrid, más o menos en ese ratio; otras ciudades, por debajo. Depende de si tiene metro, otros modos alternativos, de si solo son autobuses... Se puede ajustar oferta y demanda, pero servicios como el metro están limitados. Hay una limitación técnica, aunque hay margen para poner más trenes. Sin embargo, los metros en España necesitan de mucha inversión para aumentar la seguridad o la renovación como se está haciendo con la Línea 1 de Madrid, pues cada cierto tiempo precisan actualización, una modernización tecnológica. O en temas de vigilancia.

¿Eso requiere dinero?

Esta es la gran batalla. España no se da cuenta de lo que supone que funcione bien el transporte público, lo importante que es para la competitividad del país. Casi el 80% de los españoles vivimos en ciudades. Y de eso España no se da cuenta...

¿Se refiere a los ciudadanos o a los gobiernos?

A los gobiernos. No se dan cuenta porque al final el transporte funciona. Cuando se hizo la descentralización, el transporte público se delegó en CC_AA y ayuntamientos, y estos últimos procuran que funcione. Pero no hay un modelo para financiarlo que asegure que al año siguiente cuentas con dinero para comprar autobuses.

¿Cómo se financian hoy?

Es un desastre, un galimatías. No hay una ley, como en Francia, Italia, el Reino Unido o Alemania, que establezca unos patrones de financiación que den estabilidad en el tiempo. Ahora, en Madrid o Barcelona el Estado pone más dinero que en el resto de España. La Comunidad de Madrid y la Generalitat de Cataluña financian bastante el transporte urbano, pero en el resto de España en ningún caso. La Generalitat valenciana no pone nada para los autobuses de Valencia; en Andalucía la Junta no pone nada para los autobuses de Sevilla o de Málaga. Y esto, ¿por qué? A nadie se le ha ocurrido hacer una ley nacional, un marco.

¿Qué regularía esa ley?

Tendría que garantizar una estabilidad a medio y largo plazo; decir qué queremos del transporte público, cómo queremos que funcione. Y establecer cuánto dinero hace falta y con qué carencia se va aportando. Llegará el otoño y ninguna empresa sabrá el dinero que tendrá en 2017. Así no se puede trabajar. ¿Si hubiese existido esta ley, se habría evitado un accidente como el del metro de Valencia? Toda inversión es muy positiva, especialmente en los modos ferroviarios, inversión en seguridad, en mantenimiento, en renovación o en actualizaciones telemáticas de los sistemas. Hay que hacerlo, no hay más remedio.

¿No se está haciendo?

Nunca es suficiente. Se está haciendo, pero hay que intensificarlo, porque en épocas de crisis se han reducido las inversiones. Y es lo que estamos diciendo desde Atuc.

¿Cómo afrontan el reto de aumentar el uso del transporte?

Tenemos muchas iniciativas. En los ochenta, con el boom del automóvil, se abandonó un poquito, especialmente en ciudades medias como Málaga, Granada, Sevilla, Valencia, Zaragoza… Nuestro reto es ofrecer cosas para que regresen y hay mil iniciativas.

¿Por ejemplo?

Pagar el autobús con el móvil, wifi a bordo, cosas que están haciendo que las personas piensen que esto ya es otra cosa. Y lo prueban. En Málaga hemos puesto un sistema para los ciegos: pulsan un mando en la parada y se les dice con sonido cuándo llegarán los autobuses y cuando se acerca cada uno, un altavoz en el propio bus le avisa de su llegada.

¿Cómo influyen infraestructuras como aparcamientos disuasorios, intercambiadores?

Son fundamentales. También los carriles-bus VAO, etc. El urbanismo y el transporte deben conjugarse bien, y desde nuestro punto de vista, el urbanismo es mejorable. Hay un gran debate alrededor de ello. Como ejemplo, muchas ciudades españolas están apostando por los BRT...



¿Qué es un BRT?

Un autobús de tránsito rápido, muy usado en otros países. Son soluciones más baratas y mucho más efectivas, con autobuses de alto nivel de servicios, con plataformas reservadas para ellos, no un simple carril-bus. Cuenta con estaciones tipo metro, donde se paga, facilitando el acceso por cualquier puerta, generando mucha rapidez. Para hacernos una idea, sería como un carril de metro para autobuses convencionales.

¿El BRT llegará a España?

Vitoria ya lo ha aprobado y podría ser la primera ciudad en España. En Málaga estamos analizando uno. El urbanismo tiene que adaptarse.

¿Pero sería como un trolebús?

Ahora ya contamos con buses eléctricos y no hace falta tendido eléctrico, que es una contaminación visual y a la gente no le gusta tener cerca estos tendidos de mucho voltaje. En Málaga hemos puesto en marcha el proyecto Victoria con Endesa, pionero en el mundo, para recargar autobuses eléctricos por inducción, es decir, sin que el autobús tenga contacto directo con un cargador. Hay un tramo de unos 100 metros de calzada, con las bobinas embutidas en el asfalto, y cuando pasa el autobús se recarga solo.

¿Cómo será el transporte público en 10 o 15 años?

Con toda seguridad no se podrá pagar a bordo. Estamos trabajando en ello. En Londres ya solo se puede pagar con tarjeta bancaria. Será una realidad prontísimo en España. Madrid ya tiene líneas para tarjetas contactless. Otro cambio serán los vehículos no contaminantes; ya todos los estamos comprando. Las novedades de los fabricantes son todas eléctricas. Dentro de 10 años todo será híbrido y, es más, eléctrico y recargable en línea, bien por conducción, bien por contacto superior o inferior, pero eléctrico.

¿Los autobuses circularán sin conductor, automatizados?

Hay pruebas con modelos pequeños y líneas muy concretas, fuera del centro. Yo todavía no los veo circulando por la Gran Vía madrileña. Pero en un futuro quizá lo veamos. En los metros será más fácil el uso de los trenes sin conductor. En autobuses más grandes es más difícil. ¿Algún cambio más? Integración entre todos los modos de transporte, saltando de unos a otros sin problemas. Todo facilidades. Usaremos una tarjeta que servirá en todos los transportes, incluso de cualquier ciudad, que te cargará por cada servicio discriminando en función del uso que hagas. Mientras más se utilice, más barato. De hecho, en Andalucía el abono de transportes de cualquier ciudad puede ser utilizado en otras ciudades. Lo ideal es que una misma tarjeta sirva para toda España y lo va a facilitar la tecnología de los teléfonos móviles.

¿Se nos queda alguna más?

El *big data*. A través de los teléfonos móviles de los usuarios obtendremos mucha información de sus hábitos para mejorar el servicio. Ya estamos trabajando en ello y tiene un potencial enorme.