

“El transporte público ya no se ve como un mero medio de transporte, sino como una solución a la movilidad y a los problemas de contaminación”, señala en esta entrevista Miguel Ruiz, para quien en España no existe un marco legal de financiación del transporte públi-

co que asegure y garantice el equilibrio del sistema. Ruiz entiende que la polémica surgida por la implantación de Madrid Central se resolverá. “Fijémonos en Londres, donde su alcalde tiene por objetivo que en 2041 el 80% de los desplazamientos se hagan a pie”

Miguel Ruiz, presidente de la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metropolitanos (ATUC)

“La congestión del tráfico le cuesta a España 5.000 millones anuales”

■ Ana S. Arjona

— Nueve años lleva en la presidencia de ATUC. ¿Cómo ha evolucionado el sector en estos años?

— Estamos asistiendo a un cambio cultural en la manera de desplazarnos. Antes era “un coche, una persona” y ahora saltamos de un modo a otro entre el amplio abanico de opciones de transporte sostenible colectivo, como el bus o metro, o el compartido. Precisamente, esto último, el transporte compartido es una de las grandes novedades en el espacio urbano. El coche y la moto compartida, la bicicleta, el patinete. Nunca hemos tenido tantas maneras de desplazarnos de un sitio a otro y hacerlo de manera sostenible. Las nuevas generaciones ya no buscan tener un coche en propiedad, sino la forma más eficiente para satisfacer sus necesidades de movilidad. De hecho, el transporte público ya no se ve como un mero medio de transporte sino como una solución de movilidad y una respuesta a los graves problemas de contaminación y congestión en las ciudades.

— Es pregunta obligada, acaba de activarse Madrid Central. ¿Qué opina de la controversia y de las críticas que está generando?

— Las polémicas surgirán, se debatirán y se resolverán. Ciudades como Madrid están cambiando la movilidad en su entorno urbano y metropolitano y concienciarse de los cambios cuesta. Pero ojo que no es sólo Madrid, esto afectará a todas las ciudades a partir de 500.000 habitantes en pocos años. Yo siempre pongo el ejemplo de la Ley Antitabaco. Cuando se aprobó en 2006 la ley estuvo rodeada de polémica y el debate era continuo en la calle. Doce años después nos hemos acostumbrado a vivir sin humos y, si se aplican nuevas restricciones, la sociedad interioriza perfectamente las medidas. En ningún caso la movilidad de los madrileños se ve perjudicada. Desplazarse hoy por una ciudad como Madrid dejando el coche en casa es más fácil que nunca. El abanico de opciones es enorme como mencionaba anteriormente. Y en el caso de los que vienen de fuera, Madrid no es una ciudad para visitar y conocer en coche, es para patear, igual que hacemos cuando viajamos a otras ciudades en el extranjero. Si podemos conocer París sin nuestro coche, también lo podremos hacer con Madrid.

La clave está en acompañar estas restricciones con alternativas que garanticen los desplazamientos de ciudadanos y turistas. Y estas alternativas se encuentran en la intermodalidad y complementariedad de los distintos sistemas de transporte.

— Dicen los más críticos que Madrid Central no ha contado con el “necesario debate técnico” y que se ha hecho con urgencia por el final de la legislatura.

— En Atuc somos ajenos a cuestiones políticas. Sólo puedo decir que



AL TIMÓN

Miguel Ruiz Montañez, presidente de ATUC, es doctor, economista e ingeniero, y ha dedicado gran parte de su vida profesional al sector del transporte desde multinacionales como Alstom o Alcatel,

pasando por CTM y la EMT de Málaga, donde actualmente es director general. Además de su actividad en la asociación, es profesor visitante en varias universidades americanas y combina esta actividad con la

escritura, al haber publicado distintas novelas de amplia difusión, traducidas a varios idiomas. Desde 2009 preside la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Colectivos Urbanos (ATUC), Movilidad Sostenible.

las restricciones o prohibiciones al tráfico en Madrid no son nuevas. Muchas zonas del centro urbano se han peatonalizado, algunas se cerraron en su día, pero no nos acordamos, como el parque del Retiro, las áreas de prioridad residencial llevan tiempo y ahora se ha cerrado el círculo nada más.

Pero esto es una corriente imparable y no ha hecho más que empezar, aquí y en otras partes del mundo. Fijémonos en Londres, donde su alcalde tiene por objetivo que en 2041 el 80% de los desplazamientos en la capital británica se hagan a pie, en transporte público y en bicicleta. Las ciudades deben ser de los ciudadanos. Y esa tiene que ser la tendencia.

— ¿Tiene capacidad el transporte público de nuestras ciudades para absorber todo lo que este cambio supone?

— Hay que potenciar el transporte

“Estamos asistiendo a un momento en el que desde la Administración se está desincentivando el uso del coche, pero es necesario al mismo tiempo potenciar la gran alternativa que es el transporte público colectivo”

público. Si queremos que los conductores dejen de serlo y se conviertan en usuarios de transporte público, habrá un trasvase de miles, incluso millones de personas en todo el país. Por tanto, no podemos pensar que el transporte público de antes y ahora es suficiente para el mañana. Su dimensión puede cambiar, pero estamos preparados para ello.

Principalmente habrá que trabajar en dos aspectos: servicio y comodi-

dad. Que haya una frecuencia óptima de servicio, una mayor capilaridad y también mayor velocidad comercial también en el caso de los buses, pero además como usuarios queremos ir sentados o de pie cómodos y conectados a nuestro móvil. Como es normal, la sociedad pide y exige que el transporte público dé cada día un mejor servicio.

— Cuáles son los países de referencia en movilidad sostenible. ¿Se puede trasladar los modelos o cada ciudad es un caso distinto?

— En financiación es un ejemplo Francia. Nos llevan 40 años de adelanto. En el país vecino tienen implantado el Versement Transport, el impuesto que pagan las empresas de más de 10 empleados para ayudar a costear el transporte público. Esto, que a primera vista puede resultar oneroso para las empresas, resulta que les sale más barato que si sus empleados fueran en coche al trabajo. La razón es que el coste por los accidentes de tráfico para ir al trabajo (in itinere) es hasta 4-5 veces mayor que pagar este impuesto. Otro aspecto importante es que tienen un ministerio de transporte y movilidad. En Atuc llevamos tiempo pidiendo que el Ministerio de Fomento, que evoca a política de cemento y hormigón, deje paso a un Ministerio de Transporte y Movilidad, que es lo de que se trata hoy en día. ¿No había en su día Ministerio del Ejército y ahora es de Defensa?

Igualmente, Alemania tiene establecido un impuesto, llamado “Mineralölsteuer”, consistente en un céntimo “verde” que grava el consumo de productos petrolíferos para financiar el transporte público y que responde a la máxima europea de “quien contamina, paga”.

— En el debate también está el **carsharing**, las bicicletas compartidas e incluso los patinetes. En este último caso se ha producido la muerte de una persona. Es urgente su regulación ¿no?

— La sociedad avanza cada vez más deprisa y siempre va por delante de los aspectos legales. Lógicamente si aparecen nuevas fórmulas de movilidad hay que regularlas. Y también hay que conceptualizarlas. Por ejemplo, para nosotros el coche o la bicicleta compartida son transporte público, y así lo hemos reflejado en un cambio de nuestros estatutos dándoles entrada en la asociación. Y esto es importante porque, en función de su consideración, les afectan unas u otras ordenanzas, leyes, etc.

— La futura ley de cambio climático dice que en 2040 no se permitirá la matriculación y venta de coches de gasolina y diésel, también ha generado polémica incluso el Gobierno argumenta ahora que se trata solo de un borrador.

— Es cierto que esta ley está en una fase previa y tendrá que entrar en breve en tramitación parlamentaria. Será en esa fase donde los partidos

políticos presentarán sus enmiendas e irán perfilando la nueva ley. Es un mandato de Bruselas y de sentido común reducir los niveles de contaminación en España. Según el estudio de la Agencia Europea de Medio Ambiente, la contaminación del aire en España provoca más de 38.000 muertes anuales. Y en ello tiene mucho que ver el tráfico rodado, que origina el 50% de las emisiones contaminantes en los centros urbanos y, de ellas, más del 90% corresponden al tránsito de coches. La descarbonización de la sociedad es una transición obligada, aunque nosotros pedimos que la Administración sea tecnológicamente neutral. No se trata de electrificar el parque, habrá que buscar alternativas y una de ellas será el vehículo eléctrico, pero también puede ser el gas o el nitrógeno en un futuro.

— Ustedes consideran que esta Ley pasa por alto la relevancia del transporte público frente al cambio climático. ¿Es una ley a la que quizá le falta reflexión?

— Es una ley que pone el foco en los problemas, pero no tanto en sus soluciones alternativas. Máxime cuando el problema lo tenemos ya y hablan en esta ley de prohibir la matriculación y luego la circulación de vehículos diésel, gasolina o híbridos para 2040 y 2050 cuando cambiar de motorización no es cambiar la forma de movernos.

Ese período de tiempo es el plazo de una hipoteca, no el de una solución contra un problema que tenemos ya encima y que es tan importante como la contaminación. Claro que es necesaria una transición para la industria del automóvil, pero el transporte público puede contribuir a atajar desde ya el problema. ¿A qué esperamos entonces para potenciarlo?

— España es el único país de la UE que no tiene Ley de Financiación del Transporte Público. ¿Qué es lo que contempla esa ley y por qué nosotros todavía no la hemos desarrollado?

— Quizás porque se ve como una competencia del ayuntamiento y responsabilidad del operador. En ese sentido planteamos un Plan Nacional de Movilidad que involucre a todas las administraciones. Para Atuc, el primer paso es el desarrollo de una Ley de Financiación del Transporte Público. De esta forma, se establecería un marco legal estatal a la financiación del sistema, que requiere actualmente alrededor de 2.500 millones de recursos públicos.

Esta ley establecería lo que cada nivel de la administración aporta a la financiación del sistema y, precisamente, en el modelo propuesto por ATUC se establece que el Estado y las comunidades eleven hasta el 30% su aportación, mientras que los ayuntamientos cubrirían el 25% y los ingresos por billete alrededor del 45%. Sería un sistema más justo que permitiría además a los ayuntamientos y empresas gestoras saber con antelación con qué recursos contarán en los ejercicios venideros. Hoy esto se conoce a finales de año y sólo para el ejercicio siguiente y así es difícil trabajar en planes a largo plazo.

— Todo lo que tiene que ver con movilidad sostenible, eficiente y verde, tiene una traducción de impacto económico importante. ¿Qué cifras se maneja ATUC?

— La lucha contra los efectos del cambio climático a Europa le pueden costar más de 240.000 millones de euros. Y no nos olvidemos de la congestión, que cuesta a España 5.500 millones de euros anuales. Son cifras para asustarse, pero más nos debe asustar que esto, ante todo, es un problema de salud y de vidas.