



CORTES GENERALES

DIARIO DE SESIONES DEL

CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Año 2015

X LEGISLATURA

Núm. 850

Pág. 1

SOBRE SEGURIDAD VIAL Y MOVILIDAD SOSTENIBLE

PRESIDENCIA DEL EXCMO. SR. D. PERE MACIAS I ARAU

Sesión núm. 28

celebrada el martes 23 de junio de 2015

Página

ORDEN DEL DÍA:

Comparecencias:

- Del señor presidente de la Asociación Española de Car-Sharing (Noy Serrano), para explicar el *car-sharing* como nueva modalidad de transporte que ha tenido un importante crecimiento en España y se ubica en el sector de la movilidad sostenible por sus contribuciones en las pautas de movilidad. A petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). (Número de expediente 219/000775) 2
- Del señor presidente de Atuc, Asociación de empresas gestoras de los transportes urbanos colectivos (Ruiz Montañez), para informar acerca de la financiación del transporte urbano colectivo. A petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso. (Número de expediente 219/000788) 11

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 2

Se abre la sesión a las once de la mañana.

El señor **PRESIDENTE**: Vamos a dar comienzo a la sesión de la Comisión sobre Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, que tiene como cometido, en primer lugar, la comparecencia de don Pau Noy Serrano, presidente de la Asociación Española de Car-Sharing, para explicar el *car-sharing* como nueva modalidad de transporte que tiene un importante crecimiento en España y se ubica en el sector de la movilidad sostenible por sus contribuciones a las pautas de movilidad. La comparecencia es a petición del Grupo Parlamentario Catalán (Convergència i Unió). En segundo lugar comparecerá el presidente de ATUC, Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, para informar acerca de la financiación del transporte urbano colectivo. Esta comparecencia se realiza a petición del Grupo Parlamentario Popular en el Congreso.

Me permitirán, señores miembros de la Comisión, que les informe, aunque ustedes ya lo saben, de que hoy no va a estar entre nosotros el señor Jordi Jané, que ayer presentó su dimisión como miembro del Congreso de los Diputados por haber sido nombrado consejero de Interior del Gobierno de Cataluña. Yo creo que recojo el sentimiento de todos ustedes si transmito en nombre de la Comisión la felicitación por este nombramiento y el deseo de que tenga éxito al señor Jordi Jané, que, entre otras cosas, fue el primer presidente de la Comisión de Seguridad Vial del Congreso y, yo creo, una persona que hizo un trabajo muy importante a través de esta función; yo creo que ha dejado una huella muy positiva en todo el sector. Por tanto, si me lo permiten las señoras y señores portavoces, haremos constar en acta esta felicitación y este agradecimiento al señor Jordi Jané, porque yo creo que ha sido una persona realmente importante en el mundo de la seguridad vial. Le deseamos suerte.

COMPARECENCIAS:

— **DEL SEÑOR PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CAR-SHARING (NOY SERRANO), PARA EXPLICAR EL CAR-SHARING COMO NUEVA MODALIDAD DE TRANSPORTE QUE HA TENIDO UN IMPORTANTE CRECIMIENTO EN ESPAÑA Y SE UBICA EN EL SECTOR DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE POR SUS CONTRIBUCIONES EN LAS PAUTAS DE MOVILIDAD. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO CATALÁN DE CONVEGÈNCIA I UNIÓ. (Número de expediente 219/000775).**

El señor **PRESIDENTE**: Sin más, vamos a iniciar la comparecencia. Damos la bienvenida a nuestro invitado y a sus acompañantes. La mecánica ya la conocen los señores diputados: el compareciente va a tener la palabra durante un tiempo de 20 minutos, luego los grupos pueden formular preguntas, reflexiones, etcétera, y tendrá un nuevo turno nuestro compareciente, a quien, repito, damos la bienvenida.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CAR-SHARING (Noy Serrano)**: En primer lugar agradecer en nombre de nuestra asociación, la Asociación Española de Car-Sharing, la oportunidad que ustedes nos brindan para presentar este nuevo producto de movilidad, este nuevo modo de transporte que inició su andadura en el mundo, en Suiza y en Alemania, en 1987 y en España, en Barcelona, en 2004.

Empezaré explicando de forma muy breve qué es el *car-sharing*. El *car-sharing* es un sistema de uso del automóvil de forma compartida, pero lo que se comparte es la flota, no el viaje, el viaje es de uso individual. En la práctica es un sistema de alquiler de vehículos por horas, con importantes consecuencias en las pautas de movilidad de sus usuarios.

En segundo lugar, otra característica importante, es que el *car-sharing* consigue en términos económicos transformar el sistema de costes del coche particular, que son costes fijos muy altos, 5.000 euros al año, y costes variables bajos, 10 céntimos de euro el kilómetro, en un sistema con costes fijos nulos y con costes variables razonables. Se ve en esta diapositiva. Por tanto, lo que hace es aflorar los costes reales del automóvil. Este sistema de afloramiento provoca que los usuarios del *car-sharing* utilicen de una forma muy meditada el coche y que solo lo hagan cuando es la mejor opción, ya que este aparece como un modo de transporte más caro que lo pensado. En este capítulo podemos decir que el *car-sharing* consigue lo que cualquier gestor de empresa querría para sí: un sistema de costes fijos nulos y costes variables razonables. Además, es un sistema ideal para las persona que hacen anualmente menos de 15.000 kilómetros al año; claramente, por debajo de 10.000 lo es. Y por esto podemos afirmar que el *car-sharing* es un nuevo sistema de transporte; aparentemente es un coche, pero por el cambio en la evaluación de los costes se puede calificar como un nuevo modo de transporte.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 3

¿Y por qué hacemos esta apuesta por el *car-sharing*? Yo, que vengo del mundo de la movilidad sostenible, cuando en 1999 me enteré de que existía el *car-sharing* me entusiasmé, y hasta aquí hemos llegado. Porque el automóvil particular gasta muchos recursos, tanto cuando se usa como cuando está aparcado, y además es un gran devorador de espacios, especialmente en ciudades —en parkings, en garajes y en calles— pero también en carreteras. También es un gran devorador de energía, usando un combustible no renovable, con adicionales problemas asociados, empeora la balanza de pagos —España cada año paga fuera 50.000 millones de euros en combustibles fósiles—, el cambio climático y además, ¿dónde va ese dinero? Luego ese dinero se invierte en España desde otros fondos. Aparte de los problemas de seguridad vial, emisiones, ruido, enfermedad, todos los problemas del automóvil, que están ampliamente explicados en la literatura científica y que ahora no vamos a señalar. Por otra parte, desde el punto de vista del uso tiene una tasa de uso muy baja, el 4 %, el resto del tiempo está parado y este 4 % en que se usa, en vez de llevar a cinco personas, o cuatro, que son los asientos, lleva a 1,2, por tanto hay un problema importante estructural de mala utilización de los recursos. Además, como he señalado antes, tiene una ratio entre costes fijos y variables desmesurado y luego están los costes ocultos, los de las externalidades, que no hace falta que les explique lo importantes que son.

Hecha esta radiografía, vamos a focalizar la atención en los cambios de movilidad, por qué el *car-sharing* induce a los usuarios a cambiar sus pautas de movilidad, que es la gran contribución de este sistema. Al producirse el afloramiento de costes antes mencionado, el usuario reduce la movilidad global. Esta diapositiva es el caso de Suiza, pero hay muchos otros análisis. Este estudio se hizo con el apoyo de la Oficina Federal Suiza del Transporte y de la Energía, por tanto es un estudio científico con el aval del Gobierno. Aquí vemos el antes y el después, en verde oscuro está el transporte público y se ve que el usuario que deja de tener vehículo particular y pasa al *car-sharing* dobla el número de kilómetros en transporte público, dobla también los recorridos a pie o en bicicleta y reduce en una proporción de 1 a 4 el uso del automóvil, aunque lo sigue usando, tanto el del *car-sharing* como el de su familia, el del hermano, el del amigo, el del tío, todos lo hacemos, y también se implementa sustancialmente el uso de la movilidad con dos ruedas, tanto motorizada como no motorizada. En el caso de Barcelona el año pasado se llevó a cabo una encuesta entre los ciudadanos que tenían permiso de conducir y eran usuarios del *car-sharing* y vemos que el 23 % decidió vender el coche. En la siguiente diapositiva vemos que antes tenían un 20 % de desplazamientos en coche y después un 10 %; por tanto, la estadística catalana apunta en el mismo sentido que la suiza y la de muchas otras ciudades de Europa donde se han hecho estas cosas. No me detendré más.

¿Cuál es el desarrollo del *car-sharing* en nuestro país? Lo voy a explicar de forma somera. Se está produciendo un rápido crecimiento en su uso, aunque para el gran público es un producto aún desconocido. Sin embargo, en Barcelona, que empezó en 2004 —por lo tanto llevamos ya once años de *car-sharing*—, el 65 % de los ciudadanos con permiso de conducir podían explicar sin errores en qué consistía el *car-sharing*; es decir, que al cabo de diez años esta idea arraiga en el imaginario de las personas. Acabamos el año pasado con 30.000 clientes según las principales empresas de *car-sharing* que hay en el país, la previsión es de acabar el año 2015 con 50.000 y el año que viene, 2016, serían 70.000 los clientes. Estos valores son conservadores y están calculados a partir del crecimiento real estimado a partir de un crecimiento orgánico en las ciudades en las cuales hay servicio. Si además, como esperamos —al final les voy a pedir una serie de cosas—, el Legislativo apoya el desarrollo del *car-sharing* en nuestro país, como sucede en Alemania o en Suiza, o en Francia, y todas las ciudades de más de 100.000 habitantes tuviesen un servicio de *car-sharing* podría haber tranquilamente en cuatro años una cifra de 250.000 clientes.

No estamos solos, esto es un producto que viene de fuera, del mundo germánico. ¿Cuál ha sido la implantación en el mundo? Es muy fuerte en Europa; en la Europa del sur —Italia, España— era débil, pero ahora ya no es débil, empezamos a aparecer en las estadísticas europeas. Es fuerte en los Estados Unidos de América, en Canadá y en Japón, e incipiente en países tanto de África —África del Sur— como de la América Latina. Llegados a este punto conviene distinguir entre *car-sharing* y *car-pool*, en el *car-sharing* lo que se comparte es una flota de coches que está aparcada en decenas de aparcamientos, cerca de donde vivo yo; desde donde vivo yo puedo ir, en un radio de 500 metros, al punto 1, al punto 2 o al punto 3. Compartimos la flota; en vez de tener un vehículo, tengo 10 tipos diferentes de vehículos, furgonetas, coches híbridos, coches pequeños, coches grandes. Y este sistema se llama, en la jerga

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 4

profesional, *round-trip* porque tienes que devolverlo al punto de origen; es como tu propio coche: si salgo de casa con mi coche, por la noche vuelvo a casa con mi coche. Pues aquí igual. Este sería el *car-sharing* clásico o *round-trip*.

Luego está el *car-sharing one-way*, que está creciendo mucho en Europa, sería el *car2go* y el *now-drive*, que es una flota de coches que la gente puede utilizar y luego puede dejar el coche en cualquier punto de la ciudad en el cual esté autorizado su aparcamiento.

Mi valoración es que mientras el primer sistema contribuye al cambio de movilidad, el segundo sistema es más complicado que contribuya a un cambio en las pautas de movilidad porque básicamente hace la competencia al taxi. Por eso los taxistas de todo el mundo se enfadan mucho cuando el *car2go* llega a su ciudad, no es el tema de hoy pero lo quiero dejar encima de la mesa.

En cambio, en el *car-pool*, que es el autoestop organizado de toda la vida, lo que se comparte es el viaje: el conductor pone el coche y él o los acompañantes comparten con él los gastos. Antes hablábamos de BlaBlaCar, Amovens, hay muchas plataformas. Mi familia es de una pequeña comarca del Pirineo y hay un *car-pool* a partir del Facebook y la gente de Tremp dice, ¿quién baja a Barcelona? Porque estas cosas funcionan así, de una forma totalmente informal.

Hoy en el mundo hay dos millones de usuarios del *car-sharing* tradicional, del *round-trip*, y un millón y medio del nuevo *car-sharing*, del *car2go* o *now-drive*; en total, 3,5 millones. En países como Alemania y Estados Unidos, que son los países punteros en el *car-sharing* en cifras absolutas, no relativas —en cifras relativas el país puntero es Suiza—, hay un millón de clientes, sumando los dos sistemas, en cada uno de los países. Quiero señalar además una investigación llevada a cabo por Zipcar; Zipcar estaba en España, compró Avancar y ahora creo que a Zipcar la compró Avis, con lo cual ya es una especie de gigante. Esta empresa, que cotiza en Bolsa, hizo un estudio hace dos años, encargado a un prestigioso gabinete económico, que concluía que en pocos años el potencial del *car-sharing* en el mundo era de 37 millones de clientes —hoy estamos hablando de 3 millones o 3,5—, por valor de 10.000 millones de dólares americanos. Por tanto es una cosa que ya empieza a ser muy importante.

¿Cuál es el potencial del *car-sharing* español? Sobre esto hemos debatido mucho tiempo, hemos contado con la colaboración de IDAE, que en el momento inicial nos ha ayudado mucho a impulsar y a dar a conocer este producto, pero suponiendo —podría argumentarlo si tuviera tiempo— que el 5 % de ciudadanos en ciudades de más de 100.000 habitantes tuvieran estas pautas de movilidad, podríamos llegar tranquilamente a un mercado en España de un millón de personas, un millón de clientes.

¿Cuál es el prototipo de ciudadano candidato a ser cliente de *car-sharing*? Lógicamente, la gente que usa el coche cada día no es un buen cliente, los clientes potenciales son aquellos que usan el coche entre una y veinte veces al año, por ejemplo yo. Pero en Barcelona, en mi ciudad, ciudad que conozco bien y donde hemos hecho muchas estadísticas de movilidad, hay centenares de miles de personas que tienen esta pauta de movilidad. Pensemos que por ejemplo el coche, en media estadística en Barcelona, en la región metropolitana, hace anualmente 7.000 kilómetros, por tanto ese conductor de ese coche medio es un candidato natural a ser cliente del *car-sharing* porque todo lo que esté por debajo de 15.000 económicamente sale a cuenta y por debajo de 10.000 ya es absolutamente claro. Naturalmente, hay que tener permiso de conducir, que es una cosa que abunda mucho más en el género masculino que en el femenino, como ustedes saben muy bien. Son clientes potenciales los que teniendo automóvil están pensando en prescindir de él o también como segunda opción, hay miles de clientes que tienen el carné de *car-sharing* como segunda opción de transporte familiar. Las encuestas de movilidad dicen que esta gente son legión en Barcelona y que podrían moverse razonablemente, y de hecho lo hacen ya, con los sistemas que pertenecen a la ecomovilidad; la ecomovilidad más el taxi, transporte público, desplazamiento a pie o en bicicleta.

Para que fructifique el *car-sharing* en una ciudad es necesario tener una buena red de transporte público, una red que permita al ciudadano moverse regularmente en distancias que no se pueden hacer a pie, y en España en general las ciudades tienen una buena red de transporte público, notoriamente en el caso de Madrid y Barcelona, que somos comparables a las mejores ciudades del mundo en cuanto a la calidad y la cantidad de la oferta de transporte público, pero también ciudades como Valencia, como Sevilla, como Bilbao, tienen transportes importantes, por tanto esta condición la cumplimos. En aquellas en las que el transporte público es menos importante podemos copiar el modelo de las ciudades nórdicas, en las cuales el desplazamiento principal no es el transporte público sino que es en bicicleta. En Madrid están empezando con la bicicleta y yo les puedo garantizar que dentro de diez años habrá una explosión tan importante como la que hemos tenido en Barcelona. Por tanto, es equivocada esa idea de que la

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 5

bicicleta es una cosa del norte y no del sur; la gente del norte dicen: es que en el sur hace mejor tiempo, por tanto hay más opciones para ir en bicicleta. Es decir, que el transporte público debe funcionar bien o debe haber una buena red de carriles ciclistas que protejan.

¿Cuál es la contribución que hace el *car-sharing* en nuestro país con cifras de España, no con cifras de Alemania o de Suiza? Reduce el número de coches en la ciudad entre 4 y 20 automóviles, lo cual es bueno para la salud de los ciudadanos —tenemos un problema de contaminación— y es bueno para la economía de la ciudad porque gastamos menos en movilidad y podemos dedicarlo a otros gastos. Además, racionaliza el uso del automóvil, combate la congestión, extiende la cultura de la ecomovilidad entre sus usuarios, hemos visto el caso de Suiza y Barcelona, y disminuye el consumo de energía y las emisiones unitarias en un 64 %. ¿Cómo es posible, podrían preguntar ustedes, que un coche de *car-sharing*, que es un coche igual que otro, dotado de un pequeño ordenador que lo hace inteligente, pueda disminuir el consumo de energía? Porque se usa menos, este es el gran cambio que produce, la gente va más el transporte público, que tiene consumos unitarios entre cinco y veinticinco veces inferiores al coche. Reduce el espacio dedicado al aparcamiento en un 70 % y, una cifra espectacular, en los años que llevamos de *car-sharing* en España y en Madrid, sobre una base de 60 millones de kilómetros —esto es importante citarlo aquí, en la Comisión de Seguridad Vial—, ha habido cero accidentes con víctimas graves, creo que ha habido dos o tres accidentes con víctimas leves, lo que significa que el producto *car-sharing* induce a una conducción más responsable, y cuando hablamos de una estadística de 60 millones de kilómetros ya estamos hablando de una cifra suficientemente significativa como para tenerla en cuenta.

¿Cómo ayuda en las ciudades en el mundo? Pues en Estados Unidos de una forma, en Austria, lo ven en la diapositiva, en Londres, en Berlín, en Milán, en Roma, en Barcelona y también en Sevilla. Curiosamente Sevilla es la ciudad que ha hecho una señalización más avanzada, reservando plazas de aparcamiento en la vía pública con un pictograma propio. Países como Italia, como Alemania, como Francia, por citar países importantes, por supuesto Suiza también, han aprobado estrategias nacionales de apoyo al *car-sharing*; cuidado, no a una empresa sino a *car-sharing*, y cuando en una ciudad, como ocurre en Madrid, hay empresas concurrentes, pues ya se ponen de acuerdo en cómo utilizar esos privilegios que el Gobierno da —el Gobierno local o el Gobierno nacional— por convertir su coche en un coche social, social porque la tasa de uso pasa de un 4 % a un 40 %, por tanto esto es importante.

Y para acabar les vamos a pedir cosas, porque comparecemos para explicar pero también para pedir, nos sentimos legitimados para hacerlo. ¿Qué les pedimos? Primero, pedimos que haya un marco de relación estable entre la asociación y el Gobierno de España para poder dialogar, para poder solucionar las incidencias que pueden generar las flotas de *car-sharing*, como el tema de las multas u otras cosas. Segundo, empezar a diseñar una estrategia española de promoción del *car-sharing*, que tendrá tres epígrafes: el apoyo del Gobierno español, que luego lo detallaremos; el Gobierno regional, y sobre todo las ciudades, las ciudades son las grandes protagonistas en facilitar el *car-sharing*. Cualquier alcalde de la Europa Central, cuando hace una intervención sobre la movilidad, nunca se olvida de mencionar el producto *car-sharing* porque es muy importante. ¿Qué le pedimos concretamente al Gobierno español? Pues le pedimos crear una etiqueta *car-sharing*, le pedimos crear un epígrafe propio en el CNAE —el Código Nacional de Actividades Económicas—, le pedimos una reducción del IVA al 10 %, no porque tengamos ese capricho sino porque podemos demostrar que el *car-sharing* forma parte de la ecomovilidad y la ecomovilidad, el transporte público, tiene una tasa de un 10 %, por eso queremos el mismo tipo de IVA que el transporte público. Pedimos autorizar a los vehículos de *car-sharing* a circular por los carriles VAO, puesto que es un vehículo social; en España hay pocos, hay uno en Madrid y uno en Barcelona pero en el futuro seguramente habrá más, y finalmente pedimos a los alcaldes —pedimos al Gobierno español que haga una recomendación a los alcaldes de España, notoriamente a aquellos que tienen ciudades de más de 100.000 habitantes, que son los candidatos naturales a tener un servicio de *car-sharing* en sus ciudades— que se interesen por el producto, que nos pidan diálogo, que establezcamos un marco en el cual cualquier operador de *car-sharing* pueda aterrizar cómodamente en Vigo, Valladolid o Málaga, por poner un ejemplo. **(El señor vicepresidente, Martín González, ocupa la presidencia).**

De todos estos puntos que hemos pedido, si tuviéramos que elegir uno, ¿cuál pediríamos? Pediríamos, sin duda, que los ayuntamientos cedan aparcamientos en la vía pública, es más importante, y no porque ahorremos dinero en relación al parking de la ciudad sino porque estando en la calle se mejora mucho la accesibilidad de los ciudadanos a este servicio, no hay que bajar abajo, al parking, y también porque se le da una gran visibilidad al producto.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 6

Acabo. En mi intervención he querido subrayar los aspectos más relevantes de este nuevo modo de transporte, el *car-sharing*, y ahora me pongo a la disposición de todos ustedes para contestar con sumo gusto a las cuestiones o dudas que esta primera parte de mi comparecencia haya podido suscitar.

Muchísimas gracias en nombre de nuestra Asociación.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora tiene en primer lugar la palabra, por el Grupo Catalán, el señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Me ha gustado su intervención porque con una gran brevedad nos ha definido un concepto que todo el mundo conoce, tiene razón, pero muchas veces es mal comprendido o malinterpretado. Y he echado de menos un capítulo en su intervención, y esta sería mi pregunta, todo el tema de responsabilidad civil, todo el tema de seguros. Cuando una persona usa el bien de otro se generan una serie de posibles conflictos que tienen que regularse de alguna manera y en este sentido le pediría que nos dijera lo que existe ahora y cuáles serían las mejores ideas de futuro.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora, por el Grupo Socialista, doña Paloma Rodríguez.

La señora **RODRÍGUEZ VÁZQUEZ**: Gracias por venir a explicarnos de una forma tan precisa lo que significa esta modalidad de transporte, señor Noy. Queremos darle desde el Grupo Socialista la bienvenida y yo espero ser breve pero no voy a ser tan breve como el portavoz anterior.

Yo quería recordarle que, como usted sabe, el 30 de abril de 2009 se aprobó la estrategia española de movilidad sostenible, una estrategia que pretende ser un marco de referencia a nivel nacional para dar coherencia a todas las políticas del sector, y entre las medidas que ahí se contemplan existe una que tiene una relación muy directa con el tema que estamos tratando en estos momentos: prestar especial atención al fomento de la movilidad alternativa, al vehículo privado y al uso de modos de transporte más sostenibles. A mí, una vez revisada la documentación y después de escucharlo, se me plantean muchas preguntas. Quizá no exista ahora ni el tiempo ni la posibilidad de contestarlas todas pero sí creo que hay muchas cuestiones sobre las que debemos reflexionar en común las personas que participamos en esta Comisión y si hoy podemos hacerlo con su ayuda, desde luego muchísimo mejor.

Esta modalidad va a evitar una serie de repercusiones negativas. Nosotros estamos a favor, por supuesto, de un transporte eficiente, de una movilidad sostenible, del ahorro energético, de la atención a la situación socioeconómica de la población en general y del medio ambiente. Todo ello, naturalmente, pensamos que tiene que pasar por sustituir la utilización cotidiana y habitual del vehículo privado por otras formas de transporte y hay que reflexionar por lo tanto, decía antes, sobre esas tendencias de movilidad. Es cierto que el *car-sharing* es una forma innovadora, es un servicio de movilidad que ofrece una alternativa viable, pero yo quería plantearle una serie de cuestiones. La primera, como no podía ser de otra forma, y quizá no es el momento, y usted lo acaba de comentar, es ver un poco la situación, comparar un poco, ver las similitudes y las diferencias, si usted puede explicarlas muy brevemente, con el sistema Uber porque comparten elementos comunes y sabemos que es un sistema que está muy contestado. Yo creo que sería muy importante, que sería muy bueno poder hacer una diferenciación precisa de lo que es un sistema y otro precisamente para que no exista ninguna confusión y las personas que escuchan que hay un sistema u otro funcionando en sus ciudades no tengan ninguna posibilidad de cometer un error en su elección. Este sistema está contestado fundamentalmente por el colectivo del taxi, naturalmente.

Queríamos saber también, nos interesa mucho, de qué manera influye la existencia del *car-sharing* en varias cuestiones, por ejemplo en la viabilidad de las empresas de alquiler de vehículos sin conductor, que son empresas que están bastante extendidas en España y yo creo que con bastantes posibilidades de negocio. Queríamos saber también si ustedes han valorado o tienen algún dato sobre la influencia que podría tener la extensión de esta modalidad de transporte en la industria automovilística, es decir en la compra de vehículos particulares si esto se extendiera. También ver la posibilidad de la implantación, porque estamos hablando de ciudades grandes fundamentalmente, de ciudades de más de 100.000 habitantes, que además suelen tener unos transportes públicos bastante adecuados; quizá un tipo de movilidad de estas características sería adecuado también para aquellas ciudades más pequeñas que carecen de determinados medios de transporte, como puede ser el metro en las ciudades grandes o unas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 7

líneas adecuadas de autobuses de transporte público, de las que muchas veces las áreas más pequeñas, ciudades o pueblos más pequeños, carecen, lo que obliga en muchas ocasiones a utilizar el vehículo privado porque no hay otra alternativa de movilidad.

Creo haber entendido que no en su exposición, pero me preocupaba un poco antes de iniciar su comparecencia el que esto pueda ir en detrimento del uso del transporte público. Usted ha comentado que es a la inversa, lo cual es favorable también para el transporte público y para la habitabilidad de las ciudades, y además nos interesaría muchísimo, sobre todo, a las personas que vivimos en ciudades o en pueblos pequeños, en zonas o en áreas de población que tienen parte de ciudad y partes rurales cohesionadas; nos interesaría saber si existe o si han estudiado ustedes la posibilidad de implantación en ese tipo de zonas, también por las mayores dificultades de movilidad que tiene la población que habita en esos ámbitos. Queremos saber si tienen algún planteamiento en relación con desplazamientos más largos o incluso con desplazamientos a otros países del entorno, no tanto de ciudad a ciudad, pues me refiero a si han previsto la posibilidad de utilizar este sistema para comunicar con otros países vecinos, que utilizan este tipo de sistemas de movilidad.

Nos interesa, como ha preguntado el anterior portavoz, todo lo que tiene que ver con las garantías de seguridad, es decir, la fiabilidad de los conductores y conductoras, qué tipo de comprobaciones se llevan a cabo para darles la tarjeta para que se adhieran a este servicio, cómo se gestionan las multas, cómo son los seguros, cuánto cubren los seguros, en fin, todo lo que tiene que ver con la seguridad fundamentalmente, la seguridad vial. Nos ha hablado también del ahorro medio y nos gustaría saber si tienen conocimiento del tipo de uso particular que se hace, porque parece que se usa fundamentalmente para empresas, para desplazamientos de personas que trabajan en empresas, pero sería interesante saber los usos particulares que se utilizan. En cuanto al perfil de la clientela, nos ha dicho ya que son fundamentalmente varones los usuarios de este servicio. Y respecto a los datos de siniestralidad, que también nos interesaba conocer, ya nos han dicho que son muy bajos, lo cual es una muy buena expectativa.

Última pregunta: qué tipo de acuerdos se pueden llevar y qué tipo de acuerdos se están adoptando en relación con los pictogramas con los ayuntamientos, a qué acuerdos han llegado y con qué ayuntamientos para la instalación; cuál es el porcentaje de aparcamientos de este tipo de forma de movilidad en relación, por ejemplo, con otros aparcamientos que están reservados para personas con movilidad reducida, que llevan su vehículo particular, o si tienen este tipo de estudios en alguna de las ciudades en las que están funcionando.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Y ahora, para cerrar esta primera parte de intervenciones, por el Grupo Popular tiene la palabra don Guillermo Collarte.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Muchas gracias, señor Noy, por su comparecencia.

Permítame antes de cualquier otra consideración una aseveración de carácter personal. Hace aproximadamente un par de horas que me llamó nuestra portavoz, Concha, para que me hiciese cargo de esta comparecencia y acabo de descubrir el car-sharing. Tengo que reconocerle que ha sido un flechazo. Me parece algo absolutamente interesante; la aparición de estos cacharritos que cambian nuestra vida, que son los teléfonos inteligentes y los aparatos inteligentes, abre un montón de posibilidades y esta es una de ellas. El mundo hoy busca alternativas claramente en el tema de la movilidad, la bicicleta, desplazarse andando, caminando, y todo lo relacionado a compartir los coches; es insostenible esta costumbre tan hispana —yo creo que hispana fundamentalmente—, de un coche a la puerta de casa —bueno, mundial, como quiera—.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CAR-SHARING** (Noy Serrano): En Francia es igual.

El señor **COLLARTE RODRÍGUEZ**: Pues entonces no sé si latina o por aquí, pero es casi como lo de la vivienda, que queremos tener una casa en propiedad y todas esas cosas.

Esto supone un cambio en el mecanismo de comportamiento, que es interesantísimo, y para un habitante como yo, del más allá por la A-6, esto es un campo de reflexión muy interesante para Madrid, porque hay veces que para llegar aquí a las nueve y tener la garantía de llegar al Congreso a las nueve, tengo que dejar mi coche en la estación de cercanías, coger un cercanías, venir y volver otra vez a buscar mi coche para moverme el resto del día, es decir, que el colapso es evidente y lo que está sucediendo hoy con el tema del automóvil está clarísimo. Me parece una opción interesantísima pero no sería realista, y

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 8

antes mi compañera y paisana lo insinuó. Aquí hay un problema grave con el sector del taxi; todos conocemos los problemas que se han planteado con alguna plataforma que ha aparecido recientemente. Tal y como yo lo veo, y alguna vuelta le he dado al tema de los taxis en Madrid especialmente, el sector del taxi considera que tiene unos derechos consolidados y cualquier aparición de otro sistema que le afecta lo considera una agresión a unos derechos que ellos consideran consolidados. Ellos aducen que tienen unos costes, las licencias, en fin, es una mecánica que todos conocemos y no voy a incidir sobre ella, pero no tener claro eso va a generar un problema que no es fácil, porque ellos dicen que llegan unos señores que le piden al Gobierno que les deje unos espacios para aparcar y que, de alguna manera, todos son ventajas para los que llegan y que los que están sufren unos costes, pagan impuestos, y que qué pasa con ellos. Eso es ponerle puertas al campo, es decir, el mundo camina por sistemas y soluciones de estas características. Es bueno que el Gobierno, los gobiernos y en general los grupos políticos apoyen este tipo de medidas, que no tienen más objetivo que mejorar nuestra movilidad, y la sostenibilidad dentro del sistema de transporte está por encima de cualquier otra consideración y de cualquier otra resistencia para elementos consolidados.

Quería hacerle un pequeño ejercicio. Yo descubrí el otro día algo que acabo de entender bien ahora; me dieron una publicidad de una de las empresas que usted cita aquí, que es Respiro, y decía: coches a dos euros la hora. No le di mucha importancia, pero tengo que reconocer que lo apunté en mi agenda y me dije que algún día esto podría estar bien; no ponía que era una empresa de car-sharing, solo coches dos euros la hora. Como manejo mucho el coche me pareció interesante. Hoy he descubierto que es una empresa de car-sharing. Uno no puede evitar su formación, pero he estado haciendo una cuenta —tengo la que tengo y no la puedo cambiar y además me siento muy orgulloso de ella— y comparto aquí con Alberto: si yo alquilo un coche por cinco horas, según lo que acabo de ver ahora, me cuesta 10 euros de tarifa y 0,25 por kilómetro —por cierto, lo mismo que nos pagan a nosotros—; si utilizo ese coche 50 kilómetros son 12,50 euros, luego me costaría 22,5 euros. He leído por ahí que hay una tarifa de 5 euros de inscripción previa; no sé si eso es así o no, pero dejando eso aparte, supongo que tengo cubiertas todas las contingencias de seguridad, incluso de accidente mortal —igual es mi componente galaica de que nunca se sabe lo que nos puede pasar—. Si ese cálculo que yo acabo de hacer es cierto, y que me gustaría que me confirmara, la competencia con el sector al que me he referido antes sería terrorífica y demoledora, eso no tiene vuelta atrás.

Ustedes nos han pedido a nosotros algunas cosas, una de ellas se la tiene que pedir a Montoro fundamentalmente; me parece bien y yo creo que los gobiernos municipales deben implicarse claramente en este tema. Le dije al principio que para mí ha sido un flechazo y me parece una opción absolutamente interesante. Pero sí sería bueno como asociación que quedase claro desde el principio lo que le acabo de comentar: Respiro, 2 euros/hora, que quedase claro en la publicidad qué es lo que son; en cuanto a promocionar la imagen del car-sharing, se va a vender fenomenalmente bien, pero que cuando un señor decida que va a utilizar este sistema le sea fácil comprobarlo y que este ejercicio que yo acabo de hacer lo pueda hacer perfectamente, que sepa cuál es su coste y que no se va a encontrar con ninguna sorpresa cuando se baje del coche.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora, señor Noy Serrano, tiene usted cinco minutos, siete minutos, para contestar las preguntas que le han hecho los compañeros.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CAR-SHARING** (Noy Serrano): Muy bien, con mucho gusto.

La primera pregunta, en relación con el representante del Grupo de Convergència. ¿Ahora ya es Convergència? **(El señor Guillaumes i Ràfols: Convergència i Unió)**. De acuerdo, Convergència i Unió, vale. **(Risas)**. Lo pregunto porque yo vengo de allá y se comenta mucho en los medios cómo quedará esto. Y también soy ciudadano y tengo interés por este asunto. **(El señor Guillaumes i Ràfols: Lo tiene)**. Gracias.

Responsabilidad civil. Todos los vehículos están cubiertos por las pólizas de seguros; en general esto de aquí depende de la política comercial de cada empresa. **(Señalando a la pantalla del ordenador)**.

Hoy me acompañan aquí: el señor Herrero-Beaumont en representación de Bluemove, el señor Amat en representación de Respiro, lo de los dos euros él lo podrá explicar con más detalle, y la señora Ellis Pérez en representación de Avancar. Los tres tienen servicio en Madrid, Avancar es el único que está en Barcelona, de momento, porque imagino que llegarán otros ya que es un gran mercado. Cuando yo estaba en el consejo de administración de Avancar, porque yo fundé la empresa hace ya muchísimos

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 9

años, lo que sí había es dos modalidades de seguro: el que lo cubría todo y el que lo cubría prácticamente todo, pero los coches están asegurados y los costes incluyen todo. Cuando dice que son 2 euros la hora incluye todo, incluye la gasolina, incluye el alquiler, incluye la limpieza, incluye los seguros, lo incluye todo, es un producto transparente. Luego cada compañía hace su publicidad. Hay una tarifa mixta tiempo-distancia y como científico lo que sé es que con el car-sharing sale cada kilómetro a 70 céntimos de euro, frente a 10 céntimos del coche particular, pero de costes fijos, que son 5.000, cero. Esta es la curva que he explicado antes, esta curva de aquí. **(Vuelve a señalar el gráfico de la pantalla del ordenador)**. Esto viene de los ingleses.

Yo también leí con mucha ilusión la estrategia española de movilidad sostenible que aprobó el Gobierno anterior, y en cuanto a que está pendiente de desarrollar, pedimos que esta estrategia tire para adelante y que además haya una específica para el producto *car-sharing*, porque, como hemos visto, hay muchas preguntas, hay muchos ítems y no pueden quedar cabos sueltos, ya que debe ser un producto que dé confianza a la institución que apuesta por él.

No tiene nada que ver con Uber, ya que es un producto completamente diferente. Uber hace la competencia al taxi y nosotros no somos un vehículo de alquiler con conductor; el producto de Uber es un producto absolutamente urbano, sería linde con el Car2go; en cuanto a nuestro desplazamiento, el 90 % son desplazamientos interurbanos: para ir al Pirineo, para ir a la Costa Brava, para ir a Sevilla..., este es el desplazamiento principal. Luego hay algunos que son para ir al polígono industrial y aquí sí que habría competencia con el taxi, pero en toda Europa el taxi aplaude el *car-sharing*. ¿Y por qué esto? Porque lo que hace el *car-sharing* es que la gente deje de tener coche y cuando dejas de tener coche hay la alternativa del transporte público, el taxi, el *car-sharing*, estas cosas.

Naturalmente si tienes prisa, por ejemplo, para ir de aquí a Atocha, si no quiero caminar y sudar como he sudado, no cogeré un coche de *car-sharing*, cogeré un taxi, por tanto, el cliente de *car-sharing* es el cliente natural del taxi, hay una absoluta compatibilidad. No somos Uber, no alquilamos coches con conductor, alquilamos coches que están en las ciudades y con total transparencia.

Influencia del *car-sharing* en la industria de automoción. Estuve en Madrid hace cosa de tres semanas invitado a un debate por la industria de automoción y entré aterrorizado porque pensaba que me iban a sacudir. No, no, me recibieron con campanas, banda de orquesta y alfombra roja. ¿Por qué la propia industria alemana los de Benz Daimler y los de BMW han entendido que esta es la movilidad? La movilidad colaborativa es la movilidad del futuro y, por tanto, no hay que ponerse en contra sino a favor, y ellos mismos están impulsando el producto DriveNow en caso BMW y Car2go en el caso de Daimler Benz, luego no hay ningún tipo de incompetencia.

El número de coches que hay en España de *car-sharing* más o menos serían como 500, al lado del millón de vehículos que la industria de automoción prevé vender este año, no es que sea una gota en el océano, es una gota en el sistema solar, por tanto, no hay ningún tipo de problema ni de competencia; otra cosa es que la mayor parte de la producción española se venda al extranjero y los españoles tengan la manía de comprar coches extranjeros en vez de coches nacionales, pero esto es otro debate, pero yo, como soy ingeniero y también conozco el mundo de la automoción, aprovecho esta pincelada, aprovecho que el Pisuerga pasa por el Congreso, para decir esas cosas.

En cuanto a lo de las ciudades de 100.000 habitantes, el *car-sharing* necesita masa crítica, y cuanto más grandes sean las ciudades más fácil es de implantar; si hay ayudas se podría implantar en ciudades pequeñas; el sistema de *car-sharing* es una buena alternativa para la gente que tiene permiso de conducir pero no tiene coche; el *car-sharing* funciona bien si cada día hay un 40 % de ocupación, si la ocupación es del 5 % es una ruina. Por lo que se refiere a lo que hacen en Suiza, en Suiza es curioso porque es un pueblo absolutamente increíble por muchas cosas, hay pueblos con 3.000 habitantes que tienen *car-sharing*. ¿Cómo funciona esto? Los propios clientes son los que mantienen el automóvil, porque es una cooperativa, porque tienen la cultura germánica de la *Gemeinschaft*, de la cooperación. Aquí en España esto hoy por hoy es complicado, pero quizá la propia estrategia española del *car-sharing* pudiera determinar líneas directrices sobre cómo llegar a las ciudades menores, porque es un servicio que puede ser útil en muchos momentos.

¿Detrimento del uso del transporte público? Es todo lo contrario, cuando la gente no tiene coche usa más el transporte público; lo hemos visto en las estadísticas. Hay ejemplos en cuanto a los desplazamientos largos a países del entorno, las empresas que son multinacionales, como en el caso de Avancar, están en Londres, están en París o están en Austria y en Estados Unidos, —Estados Unidos es complicado porque no se puede ir en coche, pero por supuesto que hay sistemas de mutualización de utilizar la misma

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 10

tarjeta—. Los alemanes, que lo estudian todo, estudiaron esto porque ellos sí que tienen servicios comunes en Bélgica, Holanda y Alemania, países fronterizos, y dijeron que es una demanda muy pequeña y que el coste de mantener esto era superior a los ingresos que generaba. Pero es una posibilidad, aunque yo creo que las cosas están cambiando mucho, la electrónica permite cosas antes inverosímiles de pensar y, por tanto, este sistema existe pero hasta ahora, por lo que sabemos, se usa poco.

No hacemos exámenes a los clientes, los exámenes los hace la DGT; la DGT dice quién puede conducir y quién no y nosotros, la persona que tiene un permiso de conducir español homologado en la escala internacional puede ser cliente de *car-sharing*. Respecto al perfil de clientes, hay básicamente tres perfiles de clientes, que además por suerte lo usan en intervalos temporales diferentes. Por la mañana lo usan las empresas pequeñas, las pymes, los profesionales; por la tarde las personas individuales, las familias, y también hay muchos usuarios de grandes corporaciones, no únicamente la Administración; por ejemplo, en Madrid IDAE, el Consorcio Regional de Transporte de Madrid; y en Barcelona son usuarios el Ayuntamiento de Barcelona y cinco consejerías. Se produce un uso que es complementario y esto va muy bien para cubrir los costes. Por la mañana es el mundo de la empresa, desde la pyme, autónomos, hasta grandes corporaciones, y por la tarde y fin de semana las familias. Más o menos sería: un tercio corporaciones, el mundo de la empresa, dos tercios familias, aproximadamente; luego cada ciudad tiene sus pautas.

Los pictogramas de aparcamiento. Tenemos un diálogo abierto con la Dirección General de Tráfico, que fue la primera que nos llamó, y estamos muy contentos y les decimos que vamos a desarrollar el tema este de aquí; por tanto, sabemos que la Dirección General de Tráfico tiene interés en promover nuestro producto, nuestra idea. Uno de los temas que hemos planteado es que haya un pictograma. Hasta ahora únicamente existe el asunto de Sevilla, que es este de aquí (**Señalando a la pantalla del ordenador**), y luego en Barcelona hay una prueba piloto, que se prolonga ya tres años, que consiste en que hay una reserva de plazas para vehículos de *car-sharing* en tres esquinas céntricas de la ciudad, en la Sagrada Familia, en el Paseo de Gracia y otro lugar que no recuerdo cuál es. Por cierto, en Barcelona ha habido un cambio de gobierno, como saben ustedes, y el partido que ha ganado las elecciones, bueno el que ha quedado primero, llevaba en su programa electoral la introducción de la T-Movilidad, una tarjeta de transporte que da acceso al *car-sharing* y a la bicicleta pública, con lo cual ya estamos entrando en la política local por la puerta grande. Vamos a ver hasta dónde somos capaces de llegar.

Sobre el flechazo al que hacía referencia el señor Collante, yo lo tuve en el año 1999, por tanto, compartimos flechazo con dieciséis años de diferencia por este producto del *car-sharing*. Me propuse aprender alemán y lo conseguí —no es tan complicado como parece, les invito a que lo hagan todos ustedes—, y entonces entendiendo el alemán entiendes muchas cosas porque entiendes un poco la filosofía de la comunidad.

Como he dicho antes, el sector del taxi no tiene ningún tipo de problema con esto, porque el taxi básicamente es un producto urbano, nadie toma un taxi para ir a pasar el fin de semana al Pirineo, nadie toma un taxi para ir al pueblo de al lado; para ir al pueblo de al lado coges un coche o vas con el transporte público. Son productos complementarios. Y en cuanto a lo de los 2 euros/hora, esta es la política comercial de esta gente, de la empresa de Respiro —luego quizá en la pausa ellos se lo podrán explicar—. Lo que sé es que hay diferentes estrategias de comunicación —creo recordar que dice desde 2 euros—. No soy cliente de Respiro, aunque lo voy a ser inmediatamente porque como vengo tanto a Madrid algún día tendré que coger un coche de estos. Lo que sé es que científicamente el kilómetro de *car-sharing*, ponderando el tiempo y el recorrido sale a 70 céntimos todo incluido. Y por supuesto vamos a hacer la publicidad lo más clara posible, pero esta es una asociación sin afán de lucro, el lucro lo tienen las entidades, las empresas y cada empresa tiene su política comunicativa.

Por si no tengo ocasión lo digo ahora: muchísimas gracias por su atención; las preguntas me han parecido todas muy interesante; creo que entiendo perfectamente el producto y contamos con ustedes para empezar a desarrollar esta estrategia de *car-sharing* española a partir del año que viene o este año con los puntos que aquí hemos indicado. Estamos dispuestos a hablar con ustedes, tienen mi correo electrónico, tienen mi teléfono, En cuanto a las preguntas que hayan quedado por responder, estoy completamente a su disposición para hacerlo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Muchísimas gracias señor Noy; ha tenido usted una primera intervención brillante y, en la segunda, ha respondido perfectamente a las preguntas de los compañeros. Solamente me queda una cuestión; ha hablado de muchas cosas y no sé si usted lo puede

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 11

explicar, pero no me queda claro si este modelo de transporte es público o privado, porque eso es muy importante de cara a las compañías de seguros. Yo tengo un seguro y si me voy de aquí al Aeropuerto de Barajas y voy en un transporte público la compañía de seguros considera la póliza desde aquí, pero si voy en mi coche no la considera y no me pagaría en caso de fallecimiento. No sé si me estoy explicando.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CAR-SHARING** (Noy Serrano): No, no, el que tiene la póliza es el coche.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): No, pero un seguro aparte, un seguro de vida. Si yo salgo del Congreso ahora, voy a la T-4 y voy en un taxi, la compañía considera que desde que salgo de aquí estoy en transporte público y, por lo tanto, pagaría la póliza a mis beneficiarios o herederos.

El señor **PRESIDENTE DE LA ASOCIACIÓN ESPAÑOLA DE CAR-SHARING** (Noy Serrano): Pues esta es una buena pregunta, que esta excelencia que hemos reclamado debería responder porque es un servicio privado pero de un gran interés público; por eso toda Europa y toda América apoyan el *car-sharing* y los alcaldes están entusiasmados; creo que el más entusiasta es el de Baltimore, una ciudad que es tan grande como Madrid.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Seguro, porque como hacía una serie de preguntas usted al Gobierno de España, que teníamos que transmitir, pues este es un asunto no menos importante.

Todo aclarado, muchísimas gracias, ha sido una magnífica intervención. Gracias también a sus acompañantes.

Ahora vamos a dar cinco minutos de pausa mientras hacemos el cambio para el próximo ponente. **(Pausa).**

— DEL SEÑOR PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS GESTORAS DE TRANSPORTES URBANOS COLECTIVOS (RUIZ MONTAÑEZ), PARA INFORMAR ACERCA DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE URBANO COLECTIVO. A PETICIÓN DEL GRUPO PARLAMENTARIO POPULAR EN EL CONGRESO. (Número de expediente 219/000788).

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Vamos a dar la bienvenida a don Miguel Ruiz, presidente de la Asociación de Empresas Gestoras de Transportes Urbanos Colectivos, que nos va a informar acerca de la financiación del transporte urbano colectivo.

Le vamos a dar veintinueve minutos para su exposición y después intervendrán los grupos.

El señor **PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS GESTORAS DE TRANSPORTES URBANOS COLECTIVOS** (Ruiz Montañez): Antes de nada, quiero agradecer a sus señorías la oportunidad que nos dan de estar aquí hoy para explicar esta problemática de la financiación del transporte urbano. Me acompañan algunos compañeros del sector: el secretario general de la Asociación, Jesús Herrero, el director gerente de la EMT de Madrid, Rafael Orihuela, y el director general del grupo Vectalia Subús, Antonio Arias, que amablemente han querido estar aquí hoy con nosotros. **(El señor compareciente apoya su intervención con un powerpoint).**

A partir de aquí, quiero decir que nuestra asociación, la Asociación de Transporte Urbano Colectivo, ATUC, es una asociación de empresas que incorpora a todos los operadores de transportes públicos y privados de España, tanto de metro como de autobuses, tranvías y trenes de cercanías. En total somos 73 empresas, 62 de autobuses y 11 de ferrocarriles, y estamos transportando en este momento una cifra superior a los 3.000 millones de viajeros al año. Es una asociación de carácter nacional y, como digo, transversal en cuanto a la movilidad público-privada y al modo de transporte. Básicamente el gran problema que tiene el sector del transporte urbano en España en este momento es el que vamos a contar ahora, que es el de la financiación.

Antes de comenzar, si me permiten ustedes, querría dar brevemente tres pinceladas sobre la importancia del transporte público, pues yo creo que de alguna manera es importante reflejarlo. La mayoría de la población española vive en las ciudades, el 85 % del producto interior bruto de España se genera en las zonas urbanas, uno de cada tres accidentes mortales ocurre en la ciudad y al mismo tiempo la generación de CO₂ y otras emisiones contaminantes se producen igualmente en las ciudades españolas. Los costes derivados de la congestión son enormes y por tanto la importancia del transporte público está más que demostrada.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 12

Aparte de esto hay otros tres elementos condicionantes para demostrar la importancia del transporte urbano: el hecho de que el transporte público es el único medio que garantiza el derecho social a desplazarse libremente en igualdad de condiciones a toda la población, que además puede ser la única opción para muchas personas con discapacidad y, cómo no, que es mucho más económico que el coche privado.

Dicho esto hay que añadir que la población española en los últimos treinta años ha crecido notablemente en las ciudades. Las ciudades han incrementado un 43 % su población en las áreas metropolitanas, las ciudades han crecido sobre todo a base de zonas de baja densidad, en chalés adosados de la periferia se ha creado una ciudad policéntrica con muchos centros de interés y, desgraciadamente, esto se ha resuelto en una parte importante con el vehículo privado, con el coche privado, lo cual ha generado una serie de problemas derivados de la contaminación y los taponamientos de tráfico de bastante significación. Por eso el transporte público se convierte en un elemento al que hay que apoyar de alguna manera.

Y adentrándonos en el tema que nos trae hoy, que es la financiación, ¿por qué es un problema la financiación del transporte urbano? En este cuadro, vemos que en todas las empresas operadoras de transporte, sean públicas o privadas, tenemos unos gastos de explotación, tenemos unas inversiones que realizar, ¿y eso cómo se paga? Pues básicamente con dos grandes partidas, que son las tarifas que pagan los usuarios y las aportaciones públicas que se hacen como subvención a la explotación.

En el siguiente cuadro, que es de la Federación Española de Municipios y Provincias del año 2007, nos podemos quedar con los dos datos que figuran: en España, aproximadamente en el año 2007, costaba mantener el transporte público 2.392 millones de euros y la estimación del déficit era de 1.205 millones de euros; es decir, que aproximadamente el 50 % del transporte público está sostenido con subvenciones a las empresas y el resto es ingreso tarifario.

¿Por qué necesitan aportaciones públicas las empresas de transporte? Fundamentalmente por tres grandes razones, la primera es por las políticas sociales que se desarrollan, es decir, los jubilados, los estudiantes, los discapacitados, los desempleados, son personas que o bien no pagan o pagan menos del precio del servicio; la segunda, son las líneas deficitarias, la necesidad de llevar autobuses a los barrios periféricos o de baja densidad, horarios nocturnos, etcétera, y la tercera, otras razones de índole medioambiental. En definitiva, las empresas de transporte, no solamente en España, en el mundo entero, tienen subvenciones al transporte público para cumplir con esas premisas.

¿Y por qué esto en España es un problema, por qué estas subvenciones al transporte urbano en España están siendo un problema histórico que pretendemos hoy aquí poner en conocimiento de ustedes y tratar de resolverlo? Pues básicamente porque España no dispone de una ley de financiación, no dispone ni siquiera de un modelo homogéneo para todas las ciudades; en España, la subvención al transporte público se está otorgando con un sistema que existe desde hace algo más de veinticinco años y que tiene notables defectos. El primero es que esa financiación es asimétrica, es decir, no financia igual a unas ciudades que otras y, segundo, no permite planificar nuestros servicios a medio y largo plazo, que es una de sus mayores características, la planificación es nula. En España, como todos ustedes conocen, en los últimos treinta años hemos hecho magníficos metros, tranvías, se han puesto autobuses en todos los barrios, se ha desarrollado la red de transportes de una forma notable pero, sin embargo, nos hemos olvidado de diseñar unas reglas básicas que permitan financiar todo este sistema de explotación que nosotros llamamos sistema de transporte.

Vamos a ver en Europa cómo lo resuelven. Hemos dicho que España no tiene una ley de financiación pero, ¿qué pasa en Francia, en Alemania, en Italia? Brevemente vamos a dar un repaso a los últimos treinta años, para ver cómo lo han solucionado nuestros vecinos europeos.

Rápidamente diré que Francia hace ya más de cuarenta años estableció una tasa directa que abona a las empresas de más de nueve trabajadores y que pagan todos los trabajadores de esas empresas, utilicen o no el transporte público. Entonces, ese impuesto o esa tasa, llamada *versement transport*, es lo que financia el transporte colectivo, lo ingresa el Estado y a partir de ahí se distribuye a las regiones y a los municipios. Por supuesto en Francia también una parte importante de cómo funcionan las empresas las apoyan las tarifas, ese *versement transport*; hay otra serie de ingresos del Estado, los ayuntamientos, y además un reembolso a las empresas cuyos trabajadores usen el transporte público. Es una fórmula mucho más completa que la española pero que permite que los transportes públicos en Francia operen con una enorme ventaja con respecto a los transportes públicos españoles.

Si ven ustedes este cuadro, con respecto al que poníamos antes, —la fuente es el grupo de autoridades francesas de transporte público—, solamente la región de L'île de France, la región de París, tiene en este

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 13

momento un coste de apoyo al transporte de 8.200 millones de euros, frente a los 2.500 que vimos antes que cuesta todo el sistema español. En otras palabras, en este momento mantener el sistema de transporte de L'île de France, de París y todos los suburbios alrededor de París, tiene una dimensión económica como cuatro veces la de España entera y, por otro lado, el resto de Francia tiene una dimensión económica en torno a los 7.200 millones de euros. ¿Esto qué significa? Pues que, evidentemente, Francia está desarrollando unas empresas de transporte hoy día que pueden salir al exterior a competir porque tienen una dimensión que en España no tenemos. Las empresas españolas, afortunadamente, poco a poco van saliendo al exterior; hace pocos días hemos conocido que el grupo Avanza ha conseguido la explotación del metro de Lisboa y de los autobuses, el grupo Vectalia está explotando distintas concesiones en el sur de Francia, el grupo Alsa está explotando distintas concesiones en Marruecos, es decir que las empresas españolas poco a poco salen pero nos falta esta dimensión que por ejemplo tienen los franceses para poder competir en el exterior.

En definitiva, Francia es un país con unas tarifas medias muy bajas, porque hay una gran aportación pública, hay unas empresas públicas muy fuertes, tanto públicas como privadas, con gran presencia en el exterior, hay un debate en el país sobre la apertura al mercado de estas empresas, hay unos contratos programa con carta de servicio que se están imponiendo, por ejemplo en la región de París, y hay una profunda reflexión sobre la necesidad de modificar este modelo cuando precisamente lleva más de cuarenta años implantado y en España no tenemos ninguno aún.

En Alemania el modelo es bastante distinto. El modelo alemán se basa sobre todo en que quien contamina paga: es decir, es un modelo que está basado en el conocido céntimo sanitario, que en España precisamente ha sido objeto de una sentencia que ustedes conocen relativamente reciente, por el cual se ha obligado al Gobierno español a devolver el céntimo sanitario a las empresas de transporte porque ese céntimo se iba a destinar a la sanidad y, al no ser finalista, el Tribunal de Luxemburgo exigió su devolución. Pues bien, en Alemania el céntimo finalista es para el transporte público, los alemanes cuando echan un litro de combustible en sus coches saben que están dando una parte de ese dinero para financiar el transporte urbano. Funciona muy bien, hay una profunda reflexión en Alemania sobre la necesidad de que las administraciones públicas financien el transporte urbano y a partir de ahí el sistema alemán de la ley alemana de financiación establece una fórmula por la cual más o menos dos tercios de los ingresos para los operadores vienen de la aportación pública y un tercio vienen de las tarifas. El sistema alemán de alguna manera en este momento está en reflexión, hay debates en los distintos parlamentos regionales de Alemania, nosotros desde ATUC hemos colaborado con alguna ponencia y con alguna idea a esta reflexión del modelo a través de la UITP y en el fondo es un modelo que, como digo, lleva otros cuarenta años implantado y que está en este momento en reflexión pero en cualquier caso con un funcionamiento bastante demostrado. Alemania para nosotros podría ser un modelo que España podía tender a imitar o a estudiar, la planificación a medio y largo plazo está garantizada, hay ayudas fiscales muy importantes a las empresas operadoras de transporte por el bien público que supone, aunque también es cierto que hay una tendencia en Alemania a la reducción de dichas aportaciones públicas porque son muy elevadas.

Italia tiene también una ley interesante para nosotros, porque el modelo alemán de descentralización es muy parecido al español, en cuanto a que allí existen las provincias y las regiones como en España. El Estado italiano desarrolló una ley de financiación del transporte, que es la llamada Ley 422/97, que lo que hace es desplegar un conjunto de iniciativas para transferir esos fondos para la subvención al transporte a las regiones, a las comunidades autónomas. A partir de ahí ese despliegue se establece con un modelo que le da estabilidad al sistema a diez años vista; es decir, la ley italiana establece que se diseñe ese modelo a diez años y cada tres años se revisa conforme a la Ley de dirección general de programación y administración del transporte público regional que, como digo, dispone de una ley específica para esto, con lo cual los italianos tienen la ventaja de que pueden planificar a medio y largo plazo. Ese fondo regional de transporte va calando hasta llegar a los ayuntamientos, que son los que operan las redes de transporte, por eso decimos que podía tener mucha similitud con nuestro país.

En el fondo, Italia funciona bien en este sentido, quizá el problema de Italia es el fraude que se produce en los servicios públicos, porque, como ustedes saben si han estado por allí, muchas veces los italianos no pagan cuando suben al autobús porque no se le paga al conductor, por acuerdo con los sindicatos; en Italia se valida el billete o bien en una máquina exterior o en una máquina interior y entonces mucha gente sube a los transportes públicos sin haber abonado el billete pero, salvo eso, el sistema, lo

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 14

que nos interesa hoy, que es la financiación, es un sistema muy interesante, un modelo bastante aplicable a España, sobre todo por ese ámbito administrativo similar y porque es una evolución del sistema que tenemos implantado en España.

En definitiva, aquí tenemos un cuadro, por no hacer esto demasiado largo pues no se trata de hacer aquí una tesis doctoral sobre el derecho comparado de la financiación en Europa, en el que vemos que prácticamente todos los grandes países de la Unión Europea tienen esa ley de financiación: Francia, Alemania, Italia, Holanda, Reino Unido. España no tiene una ley de financiación, tenemos dos grandes leyes que impulsan el transporte público, la Ley de Bases de Régimen Local, de 1985, que, como ustedes conocen perfectamente, dice que los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes están obligados a la prestación del servicio de transporte urbano, y la Ley de ordenación de los transportes terrestres, que posteriormente desarrolló este ámbito, pero ninguna de esas dos leyes contiene ni una sola palabra sobre la financiación.

Entrando ya de lleno en la financiación del transporte en nuestro país, hay que decir que las competencias las tiene hoy día el Estado, a través de esta Ley de ordenación de los transportes terrestres actualmente en vigor, que es quien atribuye a una escala amplia esa competencia legislativa. Posteriormente las competencias están delegadas en las comunidades autónomas y en el fondo son los ayuntamientos quienes crean mecanismos para la prestación de dichos servicios, de una forma u otra hoy día la gran mayoría de las empresas de transporte urbano están en manos de los ayuntamientos porque de alguna manera las comunidades autónomas se han implicado mucho más en los modos ferroviarios, sobre todo en los metros y en muchos casos en tranvías, mientras que los ayuntamientos, aunque también están implicados o se han involucrado en los servicios ferroviarios tipo metro y tranvía, son los que tienen en sus manos las empresas de autobuses urbanos.

Dicho esto, ¿quién financia realmente hoy día el sistema de transporte público español? Básicamente hay dos grandes fórmulas para hacerlo, la primera es a través de los contratos programa que tienen Madrid, Barcelona y Canarias, y el resto de los ayuntamientos, los de más de 50.000 habitantes, recibimos una subvención del Estado una vez al año que se publica en los presupuestos del Estado. A partir de ahí en esa financiación, como ven ustedes, hay un sistema para Madrid, Barcelona y Canarias, basado en un contrato programa, y otro sistema para el resto de los ayuntamientos. Esta fórmula, evidentemente, es desigual, es regular y es imprevisible porque no está programada con un horizonte de medio plazo. Si lo vemos de esta forma un poco más gráfica, este sería el mapa de la financiación del transporte en nuestro país: el Estado apoya financieramente con una propuesta de subvención a Madrid, Barcelona y Canarias a través de ese contrato programa y aporta una subvención al déficit de explotación al resto de los ayuntamientos.

Las comunidades autónomas, por su lado, apoyan al sector ferroviario y de alguna manera, pero no siempre, a los consorcios y autoridades de transporte, y son los ayuntamientos los que precisamente a través de sus empresas de transporte las apoyan con la subvención al déficit de explotación o bien, cuando la empresa es privada, mediante un contrato con la empresa operadora. Como vemos, no hay un esquema único para todo el Estado y eso es lo que nosotros queremos recibir, el apoyo del Congreso para ver si en algún momento España por fin tiene esta ley de financiación.

¿Por qué no funciona este sistema? Muy fácil de explicar. Este sistema, si vemos aquí los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, o sea, todo lo que no es Madrid, Barcelona y Canarias, recibimos una ayuda del Estado que aproximadamente el año pasado fue de 50 millones de euros. Esto es un fondo de reparto que se otorga a los ayuntamientos en base a tres parámetros, un 5 % en función de la longitud de la red, un 5 % en función de la demanda de viajeros y un 90 % en función del déficit medio por billete; esta fórmula, aparte de muy antigua, no se ha actualizado nunca. ¿Por qué básicamente no funciona? Por dos cosas fundamentales. La primera es porque en 1990 había 64 municipios de más de 50.000 habitantes y en este momento somos algo más de 90; de alguna forma hemos crecido mucho en número de municipios que acceden a ese fondo de reparto. Y la segunda por lo que no funciona es que en el año 1990 la aportación del Estado estaba en torno a los 30 millones de euros, mientras que el año pasado fue de 50 millones de euros, es decir, en otras palabras, no ha crecido en términos nominales.

En este gráfico que pueden ver ustedes ahí, la raya amarilla viene a representar cómo ha crecido el déficit de operación del transporte público en España mientras que la raya azul es cómo ha crecido, que prácticamente no ha crecido, la subvención del Estado; por decirlo así, se ha creado un hueco, un *gap*, que cada día va creciendo más y estos son datos hasta el año 2005 porque el Ministerio de Hacienda

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 15

estos datos agregados los publicaba pero por la Ley de Protección de Datos y otras, desde el año 2005 ya no las publica, por eso está sesgado en el 2005 pero, como se pueden ustedes imaginar, ha seguido creciendo esa diferencia entre la raya amarilla y la azul; en otras palabras, el sistema no funciona.

En este cuadro que tenemos aquí lo vemos mejor. Vemos, yo diría de forma muy sinóptica, cuánto dinero han recibido en el año 2014 de los presupuestos del Estado Madrid, Barcelona y Canarias. Madrid recibió 126 millones de euros, Barcelona recibió 94, Canarias 25 y el resto de España, el resto de los municipios, 51. Si vemos por ejemplo el cuadro de abajo, frente a un Madrid de 126 millones, Málaga, que es la última de las ciudades de más de 500.000 habitantes –junto a Zaragoza, Valencia y Sevilla— recibió 2.900.000, o sea, la disparidad por habitante, si queremos, es muy diversa, muy dispar, en definitiva. Y no estamos queriendo decir con esto que las ciudades más grandes no tengan que recibir más subvención, ahora veremos por qué, porque obviamente una ciudad cuanto más crece más subvención necesita.

Dicho esto, los resultados de estos treinta años de financiación con esta fórmula actual, han sido, como he dicho antes, muy dispares, muy arbitrarios, absolutamente obsoletos y nada, nada, nada tienen que ver con lo que están haciendo nuestros vecinos europeos, por eso desde ATUC, desde la Asociación de Transporte Urbano, pedimos, solicitamos que por fin España ojalá estudie tener una ley de financiación.

¿Qué alternativas tenemos, ya para ir terminando? Básicamente las alternativas podrían ser del orden de reflexionar cómo financiar, qué financiar o quién debe financiar, en función de qué, del tamaño de ciudad, de las experiencias europeas, de los requerimientos sociales, etcétera. He dicho antes que una ciudad pequeña requiere una línea de autobús muy básica, un autobús que va y que viene, pero si la ciudad es muy grande pues las relaciones se complican; entonces, la necesidad de financiación de una ciudad grande como puede ser Madrid no tiene nada que ver con la necesidad de financiación de una ciudad pequeña, eso es evidente, es más, crece a un ritmo más que exponencial, eso está más que demostrado, es decir, cuando una ciudad crece su necesidad de financiación del transporte crece a una velocidad más que exponencial, por eso de ahí que Madrid esté recibiendo, obviamente, una subvención mucho más grande que una ciudad más pequeña. Por ejemplo, si esto lo trasladamos a la subvención del Estado, en este gráfico podemos ver que esto está siendo así de hecho, ciudades como Valencia, Zaragoza, Sevilla o Málaga, están recibiendo en esta nube de puntos más subvención que ciudades más pequeñas, como Granada, La Coruña, etcétera, aunque el modelo no sigue una proporción ni sigue una lógica y por supuesto tampoco una estabilidad, como veremos ahora.

Por lo tanto, nos queda pendiente en este asunto que estamos tratando de exponer aquí hoy definir ese modelo global para todo el Estado, hacer una ley de financiación como han hecho nuestros vecinos europeos. Las comunidades autónomas tendrían que apoyar a los ayuntamientos con financiación y se debería incrementar esa presencia de las comunidades autónomas en la financiación porque hasta ahora, comentaba antes el caso de Italia, en España eso no se ha materializado. El Estado en su momento delegó las facultades del transporte urbano en las comunidades autónomas y sin embargo las comunidades autónomas no han desarrollado legislativamente cómo se financian esos transportes urbanos y han dejado en manos de los ayuntamientos el cómo se hace, sin poner dinero, y eso es un problema.

¿Qué alternativas tendríamos? Básicamente hay dos grandes iniciativas, como hemos comentado antes, una es el sistema alemán, que es quien contamina paga y otro es el sistema francés, que es quien se beneficia paga. Esas podrían ser las dos grandes líneas de trabajo, que han seguido todos los países europeos con variantes. Hay otras iniciativas que ustedes conocerán, como el peaje urbano que han establecido en la ciudad de Londres, los ingresos comerciales, impuestos específicos y muchas otras dinámicas.

En este cuadro, no vamos aquí a ser muy densos, vemos que hay posibilidades impositivas para financiar el transporte urbano. El Estado hoy día tiene la capacidad de establecer leyes sobre los impuestos de hidrocarburos, como hemos visto con el céntimo sanitario que hemos comentado antes, que en el caso de Alemania se ha convertido en el sistema de financiar el transporte urbano. El Estado también puede atacar o actuar sobre el impuesto de transporte, que no tenemos y que sí tiene Francia. Las comunidades autónomas, por su lado, pueden actuar sobre el impuesto sobre determinados medios de comunicación, el llamado IDMT, o incluso sobre la venta minorista de hidrocarburos, que, como ustedes saben, es una parte autonómica de lo que es el coste del combustible. Y por su parte los ayuntamientos lo pueden hacer a su vez por el impuesto sobre bienes inmuebles o sobre el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica o incluso el caso del peaje urbano de Londres, es decir, tanto el Estado como las comunidades autónomas

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 16

como los ayuntamientos tienen herramientas legales para financiar el transporte urbano, lo que no tenemos es el paraguas, no tenemos el modelo que ampare todo este mecanismo, no lo tenemos.

¿Cuál es la propuesta que hacemos desde ATUC? La propuesta que hacemos desde ATUC, para terminar ya, es la de construir este modelo de financiación española donde hacer una profunda reflexión sobre quién debe hacerlo, de dónde deberían venir esas fuentes de financiación y a quienes corresponderían las competencias para que esto funcione. ¿Quién debe participar? Respondiendo a esta pregunta, el Estado es fundamentalmente quien tiene que hacerlo porque debería ser un modelo para todo el Estado español. Nos hemos reunido con la ministra de Fomento, con la secretaria de Estado, con el director general de Transporte, quienes apoyan nuestras iniciativas, como no puede ser de otra manera; hemos estado con la secretaria de Estado de Hacienda, Rosana Navarro, con los directores generales de Relaciones con las Administraciones Locales, y todos apoyan, impulsan este deseo que tenemos desde la Asociación de Transporte de mejorar la financiación.

La FEMP por su lado, también estamos trabajando muy estrechamente con ellos, nos apoya igualmente en esta solicitud que hacemos desde ATUC de contar con una ley de financiación y al mismo tiempo las organizaciones de consumidores, las centrales ciudadanas, todas apoyan que España organice de una forma más eficaz la financiación.

¿De dónde deberían venir las fuentes de financiación? De las tarifas, de los ingresos comerciales, del resto de administraciones. ¿Qué modelos proponemos, en definitiva? Primero, pensamos que hay que dotar a la financiación española de una estabilidad a medio y largo plazo. Nosotros somos conscientes perfectamente de la escasez de dinero, no venimos aquí a pedir cuatro veces más dinero, no, totalmente lejos de eso, somos conscientes de que no hay mucho dinero, lo que sí pedimos es estabilidad, estabilidad al sistema. Tenemos que comprar autobuses, tenemos que comprar trenes, tenemos que renovar material móvil, eso hay que hacerlo con una perspectiva a medio plazo, y cada año los operadores de transporte conocemos qué subvención va a haber para el año siguiente en la Ley de Presupuestos y ese momento es muy tarde para saber qué apoyo va a tener el transporte público. Hemos dicho antes que Alemania e Italia programan a diez años vista, nosotros programamos a cuatro meses vista, o sea, cuando sale la Ley de Presupuestos, ahí es cuando nos enteramos de cuánto dinero hay para el año que viene, eso, ¡por Dios!, no puede seguir así. Es una enorme inestabilidad para el sistema, por eso pedimos como mínimo un marco global de al menos ocho años, o sea, este marco no sería con nombres y apellidos o con una cifra exacta a ocho años vista, es un horizonte, un horizonte de financiación a ocho años vista.

Posteriormente habría una revisión cuatrienal o trienal de los contenidos de ese plan, de esa forma aquí sí ya pondríamos cifras plurianuales orientativas para el período de tres o cuatro años, y de esta manera se podría ver las desviaciones que habría habido, el nivel de tarifas a medio plazo, las infraestructuras que se han comprometido, etcétera. Una vez ya conocidas a tres o cuatro años vista las aportaciones que se van a hacer podríamos hablar de los contratos programa para las grandes ciudades. Aquí pediríamos que ese contrato programa, primero, funcione mejor que como ha funcionado hasta ahora, que tanto en el caso de Madrid como en Barcelona los contratos programa se han hecho incluso cuando se ha terminado el período bianual. Pediríamos que las grandes ciudades, por lo menos las de más de 500.000 habitantes, entraran en este contrato programa y a partir de ahí que tuviera esa estabilidad por las fórmulas que hemos comentado antes.

Y por otro lado, para el resto de ciudades, voy ya terminando, de más de 50.000 habitantes pediríamos también dotarlas de una cierta estabilidad, implicando a las comunidades autónomas, basándonos en un inicio de cobertura, una parte la subvencionaría el Estado, otra parte las comunidades autónomas y otra los ayuntamientos, pero con un reparto equitativo, que es lo que no tenemos ahora mismo. Una estabilidad tarifaria, que tendríamos que ver también de qué manera se apoya esa estabilidad para que la tarifa no se convierta en un arma de debate político y, en definitiva, con todas las medidas de apoyos impositivos que hemos visto antes.

Concluyo, España no tiene una ley de financiación y esto es un enorme *handicap* para el desarrollo de nuestro país, necesitamos ese modelo, ese modelo tiene que ser realista, ese modelo tendría que estar basado en una fórmula que cubriese los costes de explotación, el modelo actual es obsoleto, es asimétrico, Europa nos puede demostrar y nos puede ofrecer muchos elementos positivos para encontrar el mejor modelo para España. Recientemente tenemos la Ley de Reforma de las Administraciones Locales y a partir de ella podríamos basar un sistema alternativo y, por favor, lo más importante es que ese modelo tendría que estar dotado de una estabilidad a medio y largo plazo, y esto es lo que pedimos, que ustedes, en su capacidad legislativa, nos ayuden a encontrar ese camino.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 17

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Muchas gracias señor Ruiz, se ha pasado usted un poquito, pero creo que el tema es interesante.

En nombre del Grupo Popular, autor de la petición de esta comparecencia, tiene la palabra la señora Bravo.

La señora **BRAVO IBÁÑEZ**: Bienvenidos a esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, Comisión que no es legislativa, puesto que ustedes aquí están pidiendo una ley, pero hemos sido rápidos a la hora de pedir su comparecencia. Les agradecemos su presencia aquí y el gran trabajo además que nos han presentado, trabajo que sabemos que llevan ustedes mucho tiempo realizando. Vemos por las informaciones que aparecen en la página web que no solamente se centran en este trabajo sino en todos los foros de debates que ustedes tienen abiertos, como un campo más de ese gran servicio público que es el transporte, en el que todos estamos muy vinculados y muy comprometidos en esta Comisión de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible. Les agradecemos todas las aportaciones que ustedes nos han hecho aquí, puesto que es algo que compartimos y que apoyaremos desde esta Comisión —creo que además ahí todos los grupos estarán de acuerdo—, porque la única labor que en este momento podemos hacer desde esta Comisión es la de impulso al Gobierno.

Ha quedado muy claro el tema central de su comparecencia, ya nos lo hicieron llegar ustedes en su momento a nuestro grupo. Está claro que a este país le falta esa ley de financiación. Ha sido el eje central, habíamos preparado algunas otras preguntas, pero realmente hoy aquí lo que importaba era esta ley de financiación que este país no tiene. Cada ayuntamiento, cada comunidad autónoma nos vamos amoldando. Como concejal del Ayuntamiento de Logroño —lo he sido hasta hace muy poco-tuve esta competencia y lo que intentamos es dar cada vez mejor servicio, porque es algo que los ciudadanos demandan, pero cada uno lo va haciendo sobre la marcha.

Usted nos ha presentado un gran trabajo comparativo de lo que ocurre en otros países. A mí me suele gustar mucho decir que no hay que discurrir nada nuevo, que ya está todo inventado también en este sector, porque además hay muchos grupos de trabajo. En el momento que esto saliera adelante, que se estudiara, evidentemente, ustedes, como sociedad civil y representantes de unos sectores muy importantes, tienen mucha relación, no solamente con el sector empresarial, también con el sector de los usuarios, que es algo aquí que a nosotros como políticos, como servidores de la ciudadanía, nos interesa mucho, que al final el ciudadano se beneficie o consiga el mejor servicio público, porque en lo que se refiere al transporte urbano no nos podemos olvidar nunca de ese componente de bienestar social. Usted lo ha mencionado. Tenemos unas pléyades, los jóvenes, los jubilados, una serie de gente que tiene que tener una serie de beneficios y, evidentemente, eso tiene que tener también un coste que no solamente puede ir hacia la empresa, sino que tenemos que asumirlo entre todos. Por eso decía que ustedes ya tienen hecho el trabajo previo, un trabajo muy sintético pero muy claro con los diferentes modelos. No se trata de tener que empezar a trabajar —es algo de lo que hablamos en la reunión que mantuvimos—, pero podemos empezar a pensar en alguna iniciativa legislativa que salga, en este caso podría ser desde el Grupo Popular, puesto que somos los que hemos estado trabajando con ustedes, pero no hay ningún problema en hacerlo en colaboración con los diferentes grupos, para, como digo, instar al Gobierno a este reto importante, que es lo que ustedes hoy nos plantean aquí y que además nos parece fundamental, porque también la Comisión de Transportes del Parlamento Europeo, como usted bien ha mencionado, en su libro blanco, nos dice que en el año 2030 hay que duplicar la utilización del transporte público en zonas urbanas, y además en esta Comisión estamos trabajando y seguiremos trabajando sobre muchos aspectos. La comparecencia anterior ha tenido que ver con cómo mejorar la movilidad urbana, que sea cada día más sostenible. Evidentemente, hablamos del transporte público, hablamos de la bicicleta, hablamos también de la potenciación incluso de los peatones y de organizar un poco todo esto.

Insisto, nos ha quedado clara su preocupación, su demanda, también que ustedes saben cómo ayudarnos a hacer esto. Sé que se han reunido, porque esta ley va a tocar diferentes ministerios, va a tocar diferentes comisiones y esta Comisión es una comisión de impulso, de estudio. De hecho, espero que en la próxima legislatura esta Comisión tenga muchísimo más peso sobre todo en la segunda parte, no tanto en la de seguridad vial, ámbito en el que este país ya tiene unas cotas y unos parámetros muy altos, sino en la de sostenibilidad, en la de la movilidad sostenible, que es un concepto en el que tenemos que trabajar, en el que también ustedes conocen muy bien la red de ciudades inteligentes, en la que están trabajando, y una pieza clave en esa red de ciudades inteligentes —ustedes lo tienen estudiado, creo que participan en algún foro de las *smart cities*—, que es importantísima porque es donde más creo que

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 18

vamos avanzando las ciudades, tiene que ver con un autobús ecológico, sostenible. Yo ahí combinaría los dos conceptos, el concepto de bienestar social por un lado, que mis mayores tengan el mejor servicio público, que los jóvenes lo mismo. Incluso en una región como la nuestra el transporte público cobra un significado muy especial en la época de las fiestas, donde de alguna manera buscamos subvencionar —ya sé que puede parecer un poco frívolo—, porque es importante que los jóvenes utilicen el transporte público en esas fechas.

Creo que a la Comisión nos queda clara cuál es su demanda. Ustedes conocen el mejor modelo. Las conclusiones son muy concretas. Ahora mismo me decía una compañera, que no sé si está todavía en la sala, que quiere la presentación, porque es muy completa, muy gráfica y muy ilustrativa. Desde aquí insistimos en que les vamos a ayudar, les vamos a impulsar a construir. Como digo, a mí me ha gustado la conclusión donde ustedes hablan de ese nuevo modelo, el cómo, quiénes son las partes, porque, insisto, no somos solamente esta Comisión, sino que también hay otros involucrados. Ese también es un pequeño problema cuando somos tantos, cuando hablamos de seguridad vial, cuando hablamos de las carreteras, en que empezamos a ver de quién es esta carretera, de qué ayuntamiento. En el transporte público ocurre lo mismo —usted lo ha mencionado—, porque no solamente hablamos de autobuses sino que hablamos de muchas más cosas. Por eso cuente usted con que desde este Grupo Parlamentario Popular que apoya la labor del Gobierno les ayudaremos a que realmente este país —no vamos a hablar ni de plazos ni de promesas, insisto, la palabra es impulso— cuente con esa ley de financiación. Está claro que hace mucho tiempo que es demandada, es algo que ustedes, que trabajan este tema, reclaman, y desde este grupo, reitero y termino, contarán con nuestro apoyo y nuestra colaboración para todo lo que ustedes necesiten. Estoy convencida de que el resto de los grupos apoyarán la iniciativa —últimamente hacemos bastantes de forma conjunta— cuando la presentemos para trabajar a favor de un transporte urbano colectivo sostenible, de calidad y con una finalidad social.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora tendría la palabra el señor Sixto, por el Grupo de La Izquierda Plural. No está, entonces le vamos a dar la palabra por el Grupo de Convergència i Unió al señor Guillaumes.

El señor **GUILLAUMES I RÀFOLS**: Gracias por su clarificadora intervención. Yo, como la portavoz que me ha precedido en el uso de la palabra, también he sido concejal de Vía Pública en mi ciudad, una ciudad de 52.000 habitantes. El problema que noté allí es el caos que se generaba a partir de la diversidad de gestión y de función —y me quiero explicar rápido—, porque esto tendría que ser una ventaja y acaba siendo un inconveniente. Por lo que se refiere al transporte urbano, de entrada la gestión de un pueblo a otro podía cambiar radicalmente —municipal, concesionado, etcétera—, a veces siguiendo unas líneas que son las que fija el ayuntamiento, pero que no tenían sentido desde un punto de vista del transporte, ya que lo lógico hubiera sido mancomunar el servicio o darlo conjuntamente, pero es el caso de esos dos pueblos que cada año se tocan literalmente, cuyas avenidas principales se tocan, que hacen la desfilada de Reyes los dos y que para no estresar a los niños, que no entenderían nada, intentan hacerla en horarios distintos para que no vean una desfilada de Reyes Magos a un lado y otra a otro lado de la calle. Con el transporte público, sin el peligro de traumatizar a los niños, pasa un poco lo mismo. Oiga, ¿usted por qué para aquí y no allí, allí y allí? Porque este es el final del término municipal y el final del término de mi concesión. No tiene sentido.

Luego está la sectorialización, el autobús a los polígonos industriales, teóricamente para trabajadores. No sería un problema que hubiera pequeñas modificaciones, la diversificación no sería un problema, ese mismo autobús podría cumplir otras funciones. Aquí nos encontramos con un poco de egoísmo. Si tienes que pasar por otros términos municipales, lo que es habitual —a veces es un polígono industrial, etcétera—, tú le pides al ayuntamiento de al lado que pague una parte: pagáis y pasamos. No, no te vamos a pagar nada porque igualmente vas a tener que pasar, y te sale a cuenta parar para reducir el déficit, de manera que como igualmente vas a pasar y seguro que vas a parar y no vas a renunciar a beneficios para hacernos la puñeta, no contribuimos. Esto sucede.

El transporte interurbano —otro elemento de caos— utilizado como urbano. Muy a menudo una línea de autobuses pasa por en medio de una ciudad donde tiene cuatro o cinco paradas y mucha gente lo utiliza como transporte urbano porque en aquella zona no existe propiamente una línea de autobús, a veces precisamente por eso, pero a veces porque a la compañía le interesa o no le interesa, o sea, según qué hora o según qué días: ¿usted dónde va? Voy hasta el ambulatorio. Pues usted se baja. Hombre, claro, no nos sale a cuenta, porque hay mucha gente esperando y estos otros van a Barcelona y la línea

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 19

es interurbana. Según qué otra hora o según qué otro día: encantado de recibirle —porque el autobús va vacío o va medio lleno—. Esto no puede ser, no se puede generar esta inseguridad. Por tanto, este elemento de uso urbano del transporte interurbano tendría que aclararse, cómo es el uso en el caso de los polígonos o en el caso de cruzar varios términos municipales. Todo esto lo he visto en mi ciudad.

En otras adonde he ido de vacaciones he visto cosas aún más extrañas. En una comarca del norte de Cataluña —no diré el nombre—, había una concesión que unía, efectivamente, pueblos pequeños, pero era una concesión y, como suele suceder con las concesiones, al cabo de los años se apalancan en su situación, el hierro que corre cada vez es más viejo y más gastado y entonces el consejo comarcal decidió *a priori* —yo soy liberal—, muy inteligentemente, introducir la libre competencia, permitir que hubiera varias líneas, *a priori*, muy buena idea. Como cruzaban pueblos grandes y pueblos pequeños y los autocares, de distintas compañías, iba uno delante del otro, cuando llegaban a una parada donde sabían que solo podían recoger a tres o a cuatro pasajeros, el autobús pasaba de largo para que no le adelantara el de la competencia y pudiera recoger a veinte personas en la siguiente parada, donde sabe que hay mucha más gente, y las tres personas de la parada pequeña se quedan tragando polvo. Consecuencias inesperadas del libre mercado. Aquí hay un elemento a regular también.

Acabo con lo que he empezado. Creo que toda esta pluralidad puede acabar siendo una riqueza. El interurbano puede utilizarse como elemento urbano, el transporte a los polígonos también, el que pase por otros términos municipales puede acabar siendo un valor, la competencia también puede animar a que se mejore la calidad si se vigilan ese tipo de externalizaciones, pero de momento no sucede así. La sensación es de un cierto —en catalán decimos desori, la palabra caos es un poco exagerada, desori sería caos pero no un desastre— desorden o pequeño caos que percibo en una cosa que tendría que ser una ventaja. Usted me dirá que la solución es una ley. No sé si una ley puede bajar a estos niveles, pero nuestra pregunta es cómo se podría armonizar este tipo de situaciones tan distintas.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Por el Grupo Parlamentario Socialista, tiene la palabra doña Elena Castellano.

La señora **CASTELLANO RAMÓN**: Desde el Grupo Socialista queremos dar la bienvenida al señor Ruiz y le agradecemos sus explicaciones, que han sido muy interesantes. Lo cierto es que en una Comisión como la nuestra, cuya denominación es la de Seguridad Vial y Movilidad Sostenible, ya echábamos de menos la comparecencia de los representantes del transporte público —se han hecho desear—, no solamente porque el transporte público influye claramente de una manera muy positiva en la seguridad vial y porque un mayor número de accidentes se produce en las ciudades, sino también y sobre todo por el segundo apellido de la Comisión, el de Movilidad Sostenible, donde el transporte público cobra una relevancia fundamental en términos tanto medioambientales como económicos. Medioambientalmente, por supuesto, ya de partida, el hecho de agrupar a un número significativo de personas en un mismo vehículo influye muy positivamente de cara a las emisiones, pero si además tenemos en cuenta que el sector, cada vez de una manera más clara y más decidida, apuesta por vehículos con fuentes de energía eficientes y limpias, el transporte público se convierte en una pieza clave de cara al respeto medioambiental que debemos tener en las ciudades, pues la calidad del aire en muchas ciudades, sobre todo en las más grandes como esta, se ve muy influida por el transporte privado, y el transporte público es algo que deberíamos potenciar para mejorar no solamente el medio ambiente sino nuestra propia salud. Desde el punto de vista económico es también atractivo, sobre todo para el usuario —yo soy una gran usuaria también—, no solamente por el coste económico —está claro que utilizar el metro y el autobús es más barato que utilizar el vehículo privado—, sino también por el coste de oportunidad: se ahorra mucho tiempo en colapsos de tráfico, se ahorra mucho tiempo en aparcamientos. Los beneficios del transporte público son evidentes de cara a una movilidad sostenible, como venía diciendo. Por supuesto es necesario seguir diseñando vías reservadas para facilitar y mejorar el servicio, mejorar las conexiones, mejorar las soluciones tecnológicas, pero sobre eso le preguntaremos más adelante.

Usted nos ha venido hoy aquí a hablar de la financiación, que está claro que es un problema, el más grave ahora mismo, de cara a un futuro del que adolece su sector, puesto que hemos visto que está muy desestructurado, y esto va en perjuicio de los propios ciudadanos, que pueden ver muchas desigualdades según dónde vivan, tanto en la prestación del servicio como en el coste que les supone ese servicio. Desde las administraciones públicas creo que nuestra labor es evitar que este tipo de desigualdades se den entre los ciudadanos y ciudadanas, que vivan donde vivan tienen derecho a un transporte de calidad, está claro, y a un coste adecuado —al margen de los costes escalonados para determinados sectores de

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 20

población que puedan tener más dificultad— para mejorar el uso del servicio. Está claro que un buen sistema es el que busca el equilibrio entre cubrir costes y garantizar el derecho de todas las personas a la movilidad. Por eso desde el Grupo Socialista creemos que tiene que haber una total implicación y colaboración entre las administraciones y las empresas para no solamente tener en cuenta los objetivos sociales sino la planificación, la eficiencia y la estabilidad del sistema. No voy a abundar mucho más en este tema, puesto que usted nos ha dado una explicación muy completa, que también le agradeceríamos que nos hiciera llegar, por supuesto. Tenía aquí apuntado qué tipo de modelo es el que prefería, pero usted ya nos ha contestado que era el modelo de planificación. Los poderes públicos tenemos que estudiar este tema, tenemos que impulsar algo que estructure y dé estabilidad al sector, porque, efectivamente, no podemos seguir fomentando algo que pueda ir en perjuicio y en desigualdad de los ciudadanos.

Quisiera hacerle un par de preguntas que tienen que ver con la financiación, porque lo principal también para ganar en financiación y en estabilidad de cara a un futuro es ganar en usuarios, no perder. Por ejemplo en León, que es la provincia de donde vengo, se ha perdido un millón de usuarios del transporte público en el último año, un millón, estamos en cuatro millones, cinco era lo que teníamos al año. Creo que hay que ganar usuarios no solamente mejorando las conexiones, pero aprovecho para preguntarle como profesional del sector cuáles son las principales demandas que ustedes detectan por parte de los ciudadanos y qué aspectos deberían mejorarse, de qué manera están influyendo las nuevas tecnologías en la calidad del transporte, cómo vislumbra usted el futuro del transporte y de qué manera las administraciones podemos influir positivamente en su desarrollo.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Ahora, para que pueda hacer uso de la palabra también el Grupo de La Izquierda Plural, vamos a dar unos minutos al señor Sixto.

El señor **SIXTO IGLESIAS**: Le agradezco a la Presidencia la deferencia y pido disculpas al resto de grupos por alterar el orden de intervenciones. Quería hacer solamente dos consideraciones brevemente. Comparto completamente la posición que usted trae de la necesidad de buscar un marco de financiación estable y homogéneo para todo el Estado. De hecho, mi grupo parlamentario lleva mucho tiempo —yo como diputado por Valencia— trasladando la problemática específica de la tercera ciudad de España, de la tercera área metropolitana de España, que es el área metropolitana de la ciudad de Valencia, que está financiada de una forma absolutamente diferente y desigual a las dos principales áreas metropolitanas de España, de Madrid y Barcelona, habida cuenta de la situación que puede tener Valencia —la ciudad de Valencia tiene 800.000 habitantes y otros tantos tiene el área metropolitana, sobrepasa el millón y medio de habitantes— y que tiene una financiación deficiente que la lleva a una situación tan curiosa como que tenemos determinadas líneas del metro prácticamente a expensas de ser terminadas y no pueden serlo porque tienen que ser financiadas por la Generalitat Valenciana, en una comunidad que tiene unos problemas de financiación tremendos, arrastrados ya desde hace mucho tiempo, y que no puede contar con la financiación suficiente para terminar esas líneas de metro y completar su sistema de transporte metropolitano. Exactamente igual que le pasa a Valencia le pasa a otras ciudades, que tampoco pueden tener una financiación estable y coherente para su sistema de transporte metropolitano. Esa es una cuestión que compartimos y que ningún gobierno, ni de un color ni de otro, ha solucionado en los últimos años, pero que cualquier gobierno sensato que piense en una movilidad sostenible tiene que tratar de solventar para el futuro, que compartimos y que mi grupo apoyará.

La otra cuestión que le quería plantear —no sé si ha salido en su intervención o en la de alguno de los intervinientes— se refiere a que en el transporte metropolitano hemos vivido en este país auténticos episodios..., no sé cómo definirlos, no voy a entrar en calificativos, pero por ejemplo líneas de tranvía, que se han construido más para presentarse a las elecciones o presentar una obra de cara a unas elecciones que porque fuesen económicamente sostenibles o tuviesen un estudio detrás que justificase la importantísima inversión, a veces mucho más grade que la inicialmente prevista, cosas también tan especiales o específicas como en la ciudad de Castellón de la Plana, donde se ha hecho una línea de trolebús, pero no es que se haya puesto la línea de trole y no se haya hecho la inversión, no, se ha hecho una inversión mucho más grande, con una plataforma específica. Estas inversiones en ocasiones elevadísimas y que hipotecan el futuro de las administraciones públicas, bajo nuestro punto de vista, deberían ser contempladas en una ley de movilidad urbana, en el sentido de que no se pueden construir según qué cosas si no hay una justificación previa. Mi grupo ve estos problemas en muchas cuestiones que conciernen a las administraciones públicas relativas a las inversiones, cuando al final no hay una justificación real de estas en función de las expectativas previas, los estudios previos y demás. Me gustaría

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 21

que dijese cómo se deberían contemplar todas estas nuevas inversiones, estas mejoras en los sistemas metropolitanos de acuerdo con unos estudios razonables y unos estudios compartidos por todos, mucho más allá de la voluntad electoralista de un determinado gobierno municipal o un determinado gobierno autonómico en hacerse una línea de tranvía para poder inaugurarla dos meses antes de las elecciones.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Señor Ruiz, ahora tiene usted unos minutos para contestar a los compañeros.

El señor **PRESIDENTE DE ATUC, ASOCIACIÓN DE EMPRESAS GESTORAS DE LOS TRANSPORTES URBANOS COLECTIVOS** (Ruiz Montáñez): Agradezco a doña Concepción Bravo la oportunidad que nos ha dado, lo cálida que fue cuando estuvimos con ella aquí, lo bien que nos acogió y la ventana que nos ha abierto para exponer nuestro problema, que ojalá que algún día veamos solucionado con esta esperada ley de financiación. Muchísimas gracias en nombre de todo el sector, de todas las empresas y de todos los trabajadores a los que representamos, que son muchos más de 50.000 en todo el país.

Con respecto a la pregunta relacionada con el ámbito de las competencias de Cataluña, en el caso del transporte interurbano que actúa como urbano, en particular son competencias efectivamente autonómicas. En el caso de la Gran Barcelona hay un sistema de transporte fantástico, de los mejores de Europa. TMB presta un servicio de incalculable valor, tiene una flota de autobuses y de metro que prácticamente, en frecuencia, en calidad y en puntualidad, no tiene nada que envidiar a cualquier gran ciudad europea en ese ámbito. En cuanto a otras zonas de Cataluña, como pueda ser la propia Tarragona, Gerona o Lérida, que están con nosotros en la asociación, son colegas de la Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos, en el caso de las competencias autonómicas, de lo que usted me hablaba, efectivamente, cuando un servicio interurbano actúa, pasa por una ciudad y tiene o puede dar un servicio de carácter urbano, es una competencia que se tiene que acordar entre la comunidad autónoma, en este caso la Generalitat, y el ayuntamiento de que se trate. Hay muchas zonas de España donde eso está funcionando muy bien y hay buenos ejemplos, claro, pero tiene que haber ese acuerdo político, digámoslo así, entre las autoridades competentes.

Lo que me comentaba está entre una problemática jurídica y una problemática empresarial. Nosotros somos la asociación de operadores de transporte, somos empresas de transporte públicas y privadas que damos el servicio en toda España, de autobuses, metros, etcétera. Nosotros lo que queremos es dar un buen servicio y cuando podemos darlo lo damos, sin ninguna duda, pero en el marco de nuestras competencias. Cuando una empresa tiene una autorización para hacer un servicio lo que no puede hacer a su libre albedrío es parar o no parar. Si la autoridad de transportes me dice que pare, yo tengo que parar, si me dice que no pare, yo no puedo parar. Créame que nosotros los operadores tratamos siempre de hacerlo lo mejor posible. En ese sentido, precisamente, lo que nosotros venimos a proponer hoy, que es una ley de financiación, clarificaría mucho este tema, ayudaría mucho a lo que usted me ha preguntado, porque de alguna manera ayudaría a que todo el sistema funcionara mucho mejor, a clarificar esas competencias, que en este caso son absolutamente autonómicas, pero con una financiación estable a medio y largo plazo estamos convencidos con toda seguridad de que los sistemas de transporte, tanto urbanos como metropolitanos, incluso los servicios interurbanos que actúan como urbanos, darían mucho mejor servicio, no tenemos ninguna duda.

En cualquier caso, entendemos que la pregunta que usted me hacía está en el ámbito competencial de la Generalitat, en sus competencias, que pueda crear consorcios, autoridades de transporte. En el Gran Barcelona por ejemplo está la ATM, la Autoritat del Transport Metropolità, que es la que tiene esas competencias de decir dónde paran los autobuses, de qué manera paran, si hacemos un tranvía, el Trambaix, el Trambesòs, adónde van, si quitamos una línea de autobús, no la quitamos, dónde para. Hay una autoridad que configura todo eso. En otras áreas metropolitanas a lo mejor no existen esas autoridades o esos consorcios de transporte y, desgraciadamente, competencialmente no existe ese equilibrio que sí tiene el Gran Barcelona, pero, desde luego, nosotros, encantados con que eso se potencie, porque, como ustedes pueden imaginar, a nosotros lo que nos gusta es transportar personas y hacerlo de la mejor manera posible y lo que nos gusta es que nos clarifiquen las competencias para hacerlo lo mejor posible, tener el mejor desempeño de todos los posibles.

Con respecto a la pregunta de la señora Castellano, de León, gracias por sus palabras ante todo. Nosotros estaremos muy ilusionados con todo lo que sea una mejora, sin ninguna duda. En ATUC no solamente hacemos estudios de financiación, como este último que hemos hecho. Hemos hecho un libro

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 22

blanco, que está a la disposición de todos ustedes, sobre la financiación, porque entendemos, como he comentado antes, que es el gran asunto que nos atañe a los operadores de transporte, pero hacemos otros muchos libros que están a su disposición. ATUC, como gran asociación del transporte, cada año hace un gran estudio de una materia que sea de interés para las autoridades públicas, ayuntamientos, regiones y también para los ciudadanos. En particular hemos hecho un estudio muy importante de cuáles son esos aspectos sobre los que usted me preguntaba que se pueden mejorar del servicio de transporte urbano, por ejemplo la creación de carriles bus, cuándo construir un tranvía o no construirlo, el mito de los tranvías. Les haremos llegar una copia de un estudio que hicimos sobre la eficacia del transporte público y qué solicitan los ciudadanos, porque nosotros como operadores es lo que queremos, dar un servicio que realmente sea acorde con la solicitud de los ciudadanos. En ese sentido —la pregunta que usted me hacía—, en España, en todo el país, lo que piden nuestros ciudadanos es puntualidad, frecuencia, limpieza del material móvil y amabilidad de los trabajadores del transporte. Además, estos aspectos se reproducen perfectamente en todo el país. Yo les invito a que lean nuestros estudios, porque son públicos, son libros que editamos hechos por prestigiosos consultores y que de alguna manera responden a lo que usted me ha preguntado, esos aspectos que tenemos que mejorar en el transporte nacional.

Las administraciones, me preguntaba usted cómo pueden influir. Mucho, mucho. Precisamente hoy venimos aquí a pedir una ley madre para la financiación, una ley nacional en la que por fin se sustancie, se explique cómo vamos a poder financiar todos esos servicios que hemos hecho. Yo antes comentaba, entrando ya en la pregunta del diputado de La Izquierda Plural, que en los últimos años —y esa es una crítica que hacemos nosotros, los operadores— hemos entrado en una dinámica de construir una serie de tranvías, de metros, de más líneas a lo alto de la montaña, del barrio, para arriba, para abajo, pero nos hemos olvidado de cómo financiarlas. No hemos hecho lo más mínimo para decir cómo vamos a pagar todo ese entramado que nosotros llamamos sistema de transporte. Efectivamente, como usted decía, hay alcaldes que dicen: yo, mi tranvía. De hecho, yo vengo de Málaga, yo soy el operador del transporte de Málaga y hemos hecho el primer tranvía que se ha quitado de toda España, que es el tranvía de Vélez-Málaga. Se hizo y se desmontó. Y sigue sin operar, o sea que tenemos ese record. Como usted verá, nosotros en ese sentido apoyamos que las cosas, cuando se hagan, se hagan con carácter de permanencia y que se hagan con la mayor eficacia posible.

La idoneidad sobre cómo construir un tranvía o un metro y que sea rentable desde el punto de vista social, e incluso empresarial, por qué no decirlo, es uno de nuestros mayores suspiros, de nuestras mayores ambiciones, porque nosotros mismos, cuando una cosa se pone en servicio y luego no se puede mantener, lo sufrimos como operador: cuando una autoridad de transporte no paga al operador o cuando una concesión de un transporte urbano tiene problemas de liquidez y el operador lo sufre. Como usted puede entender, para nosotros eso es vital para dar un buen servicio.

En cuanto a la pregunta que usted me hacía del área metropolitana de Valencia, yo en particular estoy completamente de acuerdo con usted, el área metropolitana de Valencia tiene por derecho propio la característica de ser la tercera área que entraría en un contrato-programa, es decir, yo nunca he entendido cómo Madrid y Barcelona tienen un contrato-programa y Canarias o Valencia no lo han tenido, lo he dicho muchas veces en todos los foros y en todas las conferencias que voy por ahí dando, porque de alguna manera Valencia es la tercera ciudad de España, es la tercera área metropolitana del país, es una ciudad que tiene metro, que tiene tranvía y que tiene una magnífica flota de autobuses, tiene las tres cosas, y sin embargo no tiene la fórmula de Madrid y Barcelona. Esa es la simetría que yo contaba antes en la exposición; el sistema actual es absolutamente asimétrico, por esto precisamente. Nosotros abogamos por el hecho de que las ciudades de más de 500.000 habitantes estén más dentro de la fórmula del contrato-programa que fuera. Al mismo tiempo tenemos que rehabilitar, reestudiar la fórmula de las ciudades de más de 50.000 habitantes, pero las grandes ciudades y grandes áreas metropolitanas tendrían que estar más cerca de Madrid y Barcelona, sin ninguna duda. En el estudio que hemos hecho nosotros, el Libro Blanco de la financiación del transporte, decimos que estamos convencidos de que si se le diera esta estabilidad de medio y largo plazo, este punto 7 que pedimos nosotros, los sistemas de transporte no serían el capricho de un alcalde. Decimos: El modelo de financiación español debería estar basado en una estabilidad a medio y largo plazo. Si consiguiéramos esta ansiada ley de financiación conseguiríamos precisamente que todos estos sistemas de transporte no fueran el capricho del alcalde, como usted decía; es decir, cuando se construye un tranvía tiene que haber una ley que le ampare con una estabilidad a medio y largo plazo. Señor alcalde, usted no puede hacer esa cosa de construir un tranvía si no sabe cómo dentro de tres años lo va a pagar. Ese es nuestro deseo, ese es nuestro anhelo.

DIARIO DE SESIONES DEL CONGRESO DE LOS DIPUTADOS

COMISIONES

Núm. 850

23 de junio de 2015

Pág. 23

Por tanto, creo que lo que usted ha pedido está muy en línea con lo que nosotros hemos venido a presentar, con lo que la asociación quiere: un modelo simétrico para todo el Estado, para grandes áreas metropolitanas de una forma y para pequeñas ciudades de otra, y que además dé una estabilidad a medio y largo plazo con un sistema que, legalmente anclado en la actual legislación española, prohíba que se construyan redes de transporte que luego no se puedan financiar. Y eso se hace dándole este carácter de medio y largo plazo; no de aquí te pillo, aquí te mato sino de medio y largo plazo. Ojalá lo tengamos. Lo que usted ha dicho está totalmente en línea con lo que nosotros hemos solicitado.

El señor **VICEPRESIDENTE** (Martín González): Muchísimas gracias, don Miguel Ruiz, por su comparecencia, creo que ha hecho una exposición magnífica. Yo también tengo que decir, como decía mi compañera, que ha sido una pena que no compareciera usted antes, a lo mejor iba un poco más respaldado cuando estuvo con los responsables económicos del Gobierno, porque es verdad que nosotros luchamos por la movilidad sostenible sobre todo y el transporte público en España yo creo que está creciendo. La compañera Elena dice que se perdió un millón de usuarios en León. Es una pena. Yo creo que hay que reestudiar todo esto y esperemos que en próximas fechas puedan tener ya financiación.

Se levanta la sesión.

Era la una y diez minutos de la tarde.

cve: DSCD-10-CO-850