

Una Administración Central que apueste por el transporte urbano.

El transporte público colectivo urbano es un elemento clave del funcionamiento de las ciudades; es uno de los principales motores de las grandes urbes, ya que garantiza la movilidad de todos los ciudadanos.

Un buen sistema de transporte público significa una movilidad urbana más eficiente y un mayor y mejor desarrollo económico en las ciudades. El transporte público es garante de la equidad social pues es el único medio que garantiza el derecho a desplazarse libremente y en igualdad de condiciones, independientemente de las circunstancias del usuario.

El transporte público es cuatro veces más económico que el privado y representa, además, uno de los pilares básicos para conseguir que la movilidad en las ciudades sea más sostenible: con el transporte público se logran ciudades más limpias, más seguras, más sociales y menos contaminadas, pues el sistema contribuye, indudablemente, a la eficiencia energética y a la reducción de los niveles de contaminación.

España es el único gran país europeo que no cuenta con una Ley estatal de Financiación de Transporte Público. La única referencia en este sentido queda recogida en la Ley Reguladora de Bases de Régimen Local que, desde el año 1985, determina que los municipios con más de 50.000 habitantes deben prestar un servicio de transporte colectivo. En la disposición adicional decimoquinta invita a que los Presupuestos Generales del Estado incluyan crédito a favor de las entidades locales para este propósito.

En los últimos años, hemos asistido a serios recortes en la aportación que el Estado realiza a los Ayuntamientos para subvencionar la prestación de los sistemas de transporte público. La reducción ha sido del 31 por ciento en el caso de Madrid, 25 por ciento en Barcelona y un 28 por ciento para el conjunto del resto de ciudades. Este recorte ha sido mucho mayor que el descenso

experimentado por la demanda de viajeros. La situación se ha visto agravada por el mantenimiento de las tarifas, lo que ha requerido un mayor esfuerzo adicional por parte de unas administraciones locales seriamente golpeadas por la crisis para mantener y explotar las redes de transporte público. Justamente cuando más se necesitaba contribuir a la sostenibilidad del sistema, es cuando el Estado no ha sabido solucionar el problema

La aportación del Estado no solo es insuficiente, sino que su reparto entre las 144 ciudades receptoras no responde a ningún criterio adecuado ni se ajusta a la evolución demográfica que han experimentado las áreas metropolitanas de nuestro país desde que el sistema fue concebido. Se trata, en definitiva, de una aportación asimétrica que no financia por igual a ciudades de igual tamaño y que, por ende, no permite planificar los servicios de transporte público a medio y largo plazo.

Actualmente, el número de ciudades susceptibles de recibir esta aportación es creciente y, además, nos encontramos en un escenario de aumento de la demanda de viajeros en el transporte público urbano. Los problemas de congestión y calidad del aire se agravan: la circulación de vehículos a motor en las ciudades es responsable del 70 por ciento de los contaminantes que se emiten a la atmósfera y, en concreto, del 40 por ciento del dióxido de carbono; la congestión en las ciudades y los atascos generan en la UE costes superiores a los 100.000 millones de €. La solución ha de venir de manos del transporte colectivo; de lo contrario, no vendrá.

La mayoría de la población española vive en ciudades y áreas metropolitanas que generan el 85 % del PIB. Es el momento de ponernos al mismo nivel que el resto de países de Europa y es momento de que el Estado apueste por el transporte público urbano. El transporte público es una necesidad de primer orden para un desarrollo sostenible y, como tal, debe ser considerado una prioridad a todos los niveles. No es válida la excusa de que no hay recursos económicos para afrontar estas aportaciones y lanzar esta necesaria Ley de Financiación: en los últimos años hemos visto una política por parte de las administraciones de inversiones en

infraestructuras que, en muchos casos, no respondía a las verdaderas necesidades de este país ni sus ciudadanos.

El transporte público urbano en España tiene un equilibrio más que razonable entre tarifa y subvención, en comparación con los países que nos rodean. La política tarifaria de los últimos años nos ha acercado a los valores medios de nuestro entorno; es más, si tenemos en cuenta la renta per cápita y el PIB, las tarifas del sistema en nuestras ciudades están ya en su punto máximo.

No se pretende con esta petición obtener un mayor subsidio: estamos hablando de una mayor aportación al sistema para mejorar el mismo y avanzar hacia un transporte público plenamente eficiente y competitivo; hacia un transporte que garantiza el acceso social a la movilidad, que garantiza unas ciudades más sostenibles, más 'verdes', que garantiza unas ciudades más habitables y con mayor calidad de vida.

Por todo ello, el pleno del ayuntamiento de Gijón reclama a la Administración Central una mayor implicación y apoyo a los transportes urbanos y metropolitanos españoles que necesitan urgentemente un **modelo adecuado para la financiación** de sus servicios.

En definitiva, la ciudadanía requiere a los poderes públicos la prestación de un servicio de transporte urbano de calidad y eficaz, por ello el ayuntamiento de Gijón en línea con otras ciudades españolas APRUEBA las siguientes propuestas:

1. Nuestra sociedad no puede desarrollarse en base a un modelo de transporte privado. Es necesaria una **financiación realista**.
2. Actualmente, el **Estado** contribuye a las redes de transporte urbano, pero de una forma **asimétrica**. El proceso actual es **obsoleto**. Hace más de veinte años que se puso en marcha, y en este tiempo ha habido cambios sustanciales en las ciudades.

3. La financiación del transporte urbano hay que incardinarla dentro del futuro marco de **Financiación Autonómica y de Financiación Local** que debe negociarse simultáneamente con el Gobierno de España y establecer directrices para que cada CC.AA las traslade a su marco normativo en coherencia con las directivas de la Unión Europea en materia de transporte urbano.
4. El modelo de financiación español debería estar basado en una **estabilidad a MEDIO y LARGO PLAZO.**