

ROSA MENÉNDEZ

Buenos días a todos, realmente al tratarse esta intervención de la última del foro y la última de la sesión, me lo ponen muy fácil, porque aquí ya está todo dicho, aunque hay dos cuestiones a las que inevitablemente tengo que referirme, como son:

1. El papel fundamental que desempeña el autobús en cuanto a instrumento idóneo para garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos.
2. La contribución de los empresarios en la gestión de ésta movilidad.

El papel fundamental que desempeña el autobús en cuanto a instrumento idóneo para garantizar el derecho a la movilidad de los ciudadanos.

En primer lugar, yo quería romper una lanza a favor del transporte de viajeros en autobús. Existe cierta tendencia de situar al autobús en un plano residual y hasta marginal con respecto a otros modos como son los de rodadura fija, llámense tranvía, metro ligero, etc. hay una amplia gama.

El modo ferroviario deslumbra porque tiene unas connotaciones de modernidad y progreso que las empresas consultoras dedicadas además a la implantación de estos sistemas, se encargan muy hábilmente de resaltar, además de la enorme presión, por supuesto, que ejercen los poderosísimos lobbys ferroviarios.

Hemos visto recientemente un caso en el gobierno navarro que nos ha sorprendido muy gratamente, y es que ha considerado que la implantación de un tranvía en la comarca de Pamplona tendría un elevado coste y por ello ha decidido estudiar otras alternativas como pueden ser la implantación del Metrobús, del que tanto se ha hablado en esta mesa. Un ejercicio de cautela sin duda, ante la crisis económica que vivimos. Personalmente considero que esto del tranvía es una moda, lo que pasa es que es una moda de alta costura, de altísima costura, con un coste de instalación y mantenimiento en muchos casos muy elevados que no siempre está justificado con los beneficios que reporta.

También quiero aprovechar esta intervención para felicitar a la Consejería de Obras Públicas, Vivienda y Transportes de la Región de Murcia, por su campaña “El Día de” en la que ofrece autobuses gratis todos los domingos del mes de junio en los servicios urbanos e interurbanos de la Región de Murcia con el fin de fomentar el transporte público y que lamentablemente esto ahora se ve diluido con la convocatoria de huelga que se ha producido.

El transporte en autobús ofrece innumerables beneficios, es un transporte **eficiente** desde cualquier perspectiva. Es **eficaz**, aún no contando con todas las medidas de potenciación y promoción, porque en ocasiones esto de la promoción y la potenciación queda en meras declaraciones de intenciones cuando llega el día del transporte europeo o similar.

El transporte en autobús es también **seguro**, sus cifras de accidentalidad son muy reducidas y en muchas ocasiones y sobre todo en el ámbito interurbano, cuando se produce un accidente el autobús es sujeto pasivo, viéndose involucrado en el accidente que producen otros agentes en la vía pública.

El transporte en autobús es **cómodo**, contamos en España con una flota de autobuses que no tiene nada que envidiar, al contrario, a muchos países de nuestro entorno, con una flota y con unos niveles de confort muy aceptables.

Es **accesible**, en los últimos años se ha hecho un gran esfuerzo para facilitar el acceso y el desplazamiento de las personas con movilidad reducida.

Es **flexible**, se adapta fácilmente a todas las posibles eventualidades que se presenten en una ciudad, asegurando la movilidad de miles de ciudadanos.

El transporte en autobús es también **respetuoso con el medio ambiente**, se nos atribuye muchas veces que contaminamos, o sea, las cifras que se utilizan para ello son las del transporte por carretera en general, incluyendo ahí al vehículo privado y al transporte de mercancías, pero nuestros autobuses, después de la entrada progresiva de la normativa Euro, han reducido muy sensiblemente sus niveles de contaminación.

El transporte en autobús es **económico**, porque no requiere para su prestación y para garantizar la movilidad, inversiones millonarias como otros modos que conocemos.

A pesar de todas estas bondades que sitúan al transporte en autobús como la mejor opción para garantizar la movilidad de los ciudadanos, consideramos que todos los modos pueden coexistir, pero con igualdad de trato, y no potenciando unos en detrimento de otros.

Celebramos también la iniciativa del Metrobús, un modo a medio camino entre el tranvía y el autobús, cuya principal diferencia entre ambos es el coste que supone su creación, lo que significa sobre todo una apuesta decidida de la Administración para fomentar la movilidad y dar prioridad al transporte colectivo frente al uso indiscriminado del vehículo privado.

Ésta modalidad de transporte va a circular con vehículos de gran capacidad como ya se ha dicho, por plataformas reservadas, pero también hay que decir que si existieran en nuestras ciudades los kilómetros necesarios de

carril-bus, incluso en los accesos a las grandes ciudades, los llamados carriles BUS-VAO, como la experiencia de Madrid en la nacional VI, y se velara además por su respeto, los autobuses podrían cumplir perfectamente la finalidad que persigue el Metrobús, sin necesidad de crear unas infraestructuras específicas, que también son costosas, no tanto como la del tranvía, pero también contribuyen a la reactivación económica de algunas regiones, porque la construcción de estas plataformas reservadas tiene un coste importante.

El transporte colectivo de viajeros necesita además, de una serie de medidas que incidan directamente en la calidad del servicio para hacerlo atractivo a los ciudadanos y convertirlo en una alternativa válida al uso indiscriminado del vehículo privado.

Además de toda la batería de medidas encaminada a facilitar su circulación, uno de los aspectos fundamentales del transporte urbano, es la Ley de Financiación. Esta tan demandada ley de financiación del transporte urbano es una asignatura pendiente que ningún gobierno, con independencia del signo político, se atreve a abordar, sin duda, porque tras esta ley, subyace el tema de la financiación local en general. Una ley que establezca un marco estable de financiación de estos servicios, haciendo más justa y transparente la distribución de los medios financieros de origen público.

La contribución de los empresarios en la gestión de la movilidad de los ciudadanos.

La otra cuestión a la que quería referirme, es el papel de las empresas, de los empresarios en general, en la gestión de la movilidad.

La asociación que yo represento, concretamente, la Asociación Nacional de Transporte Urbano, está integrada solamente por empresas de gestión privada, que a pesar de las dificultades del momento, confían en su futuro. Pero existen en el sector un importante número de empresas de gestión pública, de gestión municipal, que en muchos casos accedieron a los servicios en unas circunstancias que hacían imposible su prestación por las empresas privadas. Aquellas situaciones, están ya ampliamente superadas y las empresas privadas reclaman esa actividad que aunque se trate de servicios públicos de tipo económico, debe estar prestada por empresas privadas que son las que realmente aportan riqueza y bienestar al país.

En los tiempos que corren de transparencia, competencia, etc. debe acometerse la privatización de las empresas municipales de transporte urbano que no compiten en igualdad de condiciones con el resto, ostentando una serie de privilegios que distorsionan la competencia, privilegios que se consagran a nivel europeo cuando se promulga una norma, el famoso Reglamento de Obligaciones de Servicio Público cuya eficacia ha quedado totalmente desvirtuada con respecto a lo que fue la

filosofía del proyecto ya que es mucho mayor el número de excepciones que contempla que el número de destinatarios a las que se va a aplicar.

La CEOE, la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, en su documento, "Plan estratégico para la economía española 2008-2011", propone como una de las acciones para el sector del transporte, la defensa de la iniciativa privada y de la economía de mercado y la privatización de todas las empresas públicas.

La prensa de los últimos días, recoge diferentes propuestas de privatizaciones en diferentes sectores de la economía como por ejemplo la gestión de los aeropuertos para dar entrada al sector privado y a las Comunidades Autónomas.

Cierto es que la Administración Central, ha seguido una trayectoria privatizadora. Son pocas las empresas públicas que quedan a nivel estatal. Quedan Correos, RENFE y alguna más. Sin embargo, no es así en el caso de la Administración Autonómica y de la Administración Local, que lejos de acometer privatizaciones, han incrementado notablemente el número de empresas públicas, y por lo que respecta al sector del transporte urbano, el momento actual de dificultad económica es el idóneo para insistir en nuestra petición de privatización recortando las fuentes que generan mas déficit.

En época de austeridad hay que usar los fondos públicos eficientemente. El Estado nunca es un buen empresario, porque no es su misión y la empresa pública solo está justificada en los supuestos en que no sea posible la iniciativa privada. En mi opinión, la demostrada capacidad de gestión de la empresa privada y su aportación a la riqueza y bienestar del país, justifican nuestra petición de privatización.

Muchas gracias a todos,