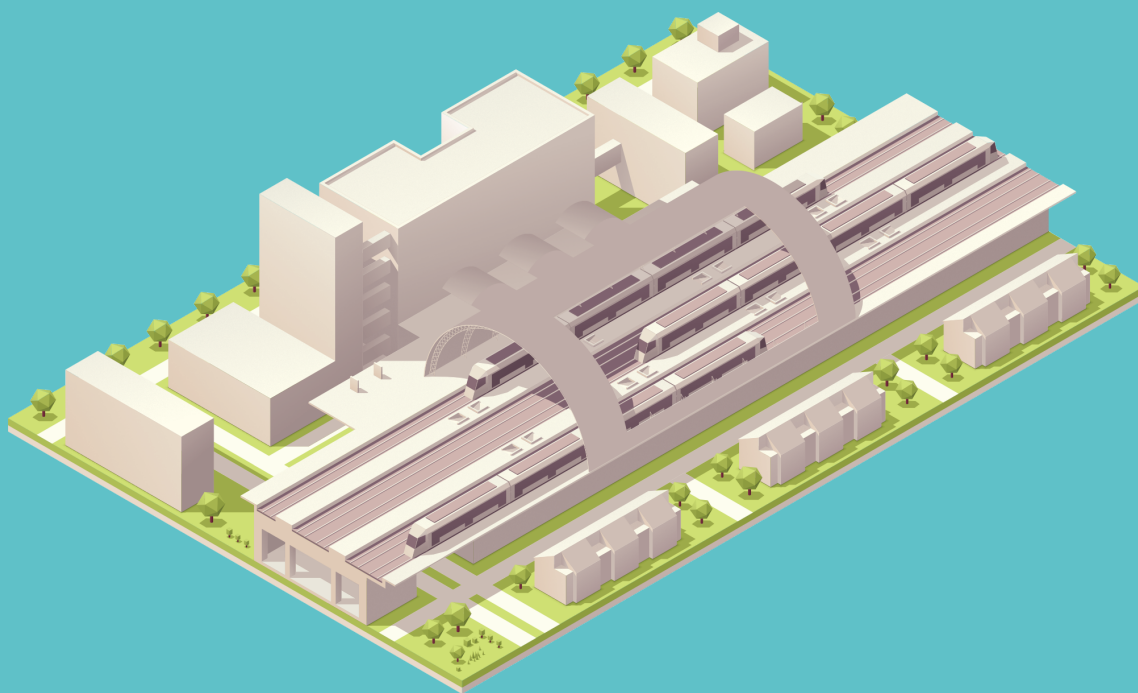


Propuestas para las comisiones de reconstrucción por la pandemia de coronavirus

avptp.org



Autores: Fran Torregrosa Alegre
Víctor Díaz Marco

Fecha: 14 de julio de 2020

La Associació Valenciana pel Transport Públic es una organización ciudadana independiente y sin ánimo de lucro que tiene como objetivo que el transporte público tenga el papel que merece dentro de la sociedad.

El ámbito de actuación de la Asociación comprende todo el territorio de la Comunidad Valenciana, aunque con una visión global. Pensamos que el transporte público en nuestra tierra tiene un gran potencial de uso pero actualmente tiene mucho margen de mejora a causa de la falta de interés y, por lo tanto, de inversiones.

Reivindicamos tanto la mejora del transporte urbano (autobús, tranvía y metro) como del interurbano y del regional (autobús, tren de cercanías y tren regional), así como de la bicicleta pública, y el fomento de la intermodalidad entre estos y otros medios de transporte sostenibles, como por ejemplo las bicicletas y los patinetes eléctricos. Todo esto, teniendo muy presentes también los derechos de los peatones, que hacen uso del medio de transporte más elemental.

Introducción

En la sociedad actual, el desplazamiento de las personas constituye una necesidad básica y, por razones medioambientales y sociales, el transporte público debe tener un papel privilegiado y protagonista tanto en las grandes ciudades como en los pueblos más pequeños. Queremos que sea más eficiente, fiable, accesible, respetuoso con el medio ambiente, seguro y tecnológico. Tiene que estar a la altura de las necesidades de la población a la que quiere servir y es necesario ir haciéndolo progresivamente más útil y atractivo para eliminar problemáticas y aumentar la satisfacción de los usuarios, de forma que también se anime cada vez a más personas a utilizarlo.

La pandemia por coronavirus de 2019 se suma a otras problemáticas que ya sufría la sociedad, como la emergencia climática, los problemas de salud a causa de la contaminación del aire, la desigualdad de oportunidades, la despoblación de las zonas rurales y el aprovechamiento del espacio en las zonas urbanas. La reconstrucción de una sociedad afectada por estos problemas no puede llevarse a cabo dejando de lado el transporte público, puesto que es una herramienta fundamental para superarlos.

Toda crisis representa también una oportunidad de cambio, no solo para adaptarse, sino también para salir más fuertes. Por un lado, es necesario adaptar el transporte público a esta nueva realidad, como ya se está haciendo con el resto de sectores. Por otro lado, hay que considerar que las reivindicaciones de mejora que ya venía haciendo la sociedad y que no han sido atendidas son ahora más necesarias que nunca.

Propuestas

Como no nos podemos permitir salir de una crisis olvidando las otras, presentamos una serie de propuestas para que los diferentes organismos, instituciones y operadoras de transporte hagan todo lo posible para que se lleven a cabo, siempre dentro de sus competencias.

Financiación

El impacto de la enfermedad por coronavirus en la actividad económica ha causado un perjuicio que ha sufrido gran parte de la ciudadanía. Disponer de vehículo en propiedad en España tiene un coste medio de 297 € mensuales durante sus doce años medios de vida, que son casi 47.000 € en todo este periodo, incluyendo la compra del vehículo y sus gastos derivados.¹ Este gasto no es asumible por gran parte de las familias.² Por otro lado, es imposible desplazarse haciendo uso únicamente del transporte público que tenemos actualmente.

No es posible abordar ninguna mejora del transporte público sin eliminar de raíz su mayor hándicap: la falta de dedicación de recursos económicos. España es el único país de Europa que no cuenta con una ley estatal de financiación del transporte público.³

Por lo cual, instamos a todos los organismos e instituciones a pedir una financiación estatal adecuada y sin arbitrariedad del transporte metropolitano mediante la aprobación de una **ley estatal de financiación de transporte público**, velando por su impulso. Mientras tanto, también se debería exigir la inclusión en los próximos presupuestos generales del Estado de partidas presupuestarias justas para el transporte metropolitano, puesto que hasta ahora se ha financiado de forma totalmente arbitraria o directamente no se ha financiado.

Por otro lado, también se debería considerar una **ley autonómica de financiación del transporte público e impulso de la movilidad sostenible**, estableciendo un marco en que se fomente la intermodalidad, la unificación de tarifas, la posibilidad de crear nuevas figuras impositivas destinadas a la financiación del transporte público y la reducción de tarifas con carácter extraordinario por razones ambientales, entre otras.

Facilidad de uso

Para que el transporte público en su conjunto esté al alcance de cualquier persona, es fundamental facilitar su uso mediante una marca y un sistema de pago y tarifario únicos en una misma área metropolitana. Con ese planteamiento, cualquier persona podría entender de un vistazo la forma más rápida posible de llegar a su destino, sin tener que pensar qué empresa gestiona cada línea o tipo de transporte que tiene que utilizar ni cómo tiene que pagar, como ya se hace en el resto de España, de Europa y del mundo.

Por ese motivo y para que el uso del transporte público continúe en aumento después de esta crisis, es fundamental la implantación de una **marca común y canal de información** (web, aplicaciones móviles, atención al cliente) para todo el transporte público (bicicleta, autobús, tranvía, metro y tren), además de la creación de un **sistema de pago y tarifario único** entre todos los medios de transporte público con las siguientes características:

- Debe contemplar un único tipo de soporte (tarjeta o dispositivo móvil).
- Ha de admitir el pago directo con tarjetas bancarias sin contacto (estándar EMV, como ya se hace en ciudades como Londres) y, por lo tanto, con todos los dispositivos que incorporan dicha tecnología (como teléfonos móviles o relojes inteligentes).
- Debe abstraer la complejidad del sistema tarifario –que también se tiene que simplificar– trabajando directamente con dinero. Es decir, habría un único título de tipo monedero a través del cual se podrían pagar las diferentes tarifas, que por su parte también tendrían que estar integradas entre todos los sistemas de transporte.
- Ha de admitir varias modalidades de pago: prepago (recargando dinero en el soporte único), pago al instante (accediendo a los servicios directamente con tarjeta bancaria sin contacto) y pago *a posteriori*. En este último caso se accedería a los servicios con cualquiera de los dos soportes físicos mencionados, registrados previamente por el usuario a su nombre, y a final de mes se realizaría una domiciliación bancaria aplicando la tarifa más apropiada según el uso que se haya hecho y la casuística del viajero (la renta, por ejemplo).

Para llevar a cabo estas medidas, es fundamental la existencia de una entidad que aglutine las competencias de transporte público de los diferentes municipios que conforman las áreas metropolitanas. Esto se podría conseguir mediante la **creación de las autoridades de transporte metropolitano** de las áreas urbanas **de Alicante-Elche y Castellón**, respectivamente, sumándose así a la ya existente de Valencia (a pesar de que todavía no ha tenido ningún efecto práctico). Es fundamental que estas autoridades funcionen de forma coordinada (como si solo fuesen una) a través de la Generalitat, compartiendo marcos jurídico y normativo, y recursos.

Seguridad e higiene

Como ha ocurrido en cualquier otro sector, el transporte público debe adaptarse a la nueva normalidad, gravemente marcada por el coronavirus. Por lo cual, se deben adoptar ciertas medidas de seguridad e higiene para que utilizar el servicio no implique ningún perjuicio respecto a antes de la pandemia.

Mediante el **aumento de frecuencias** se puede reducir la densidad de personas en las instalaciones y vehículos, lo cual permite respetar una distancia que garantice la seguridad de todos los individuos. Incluso así, el transporte público continuará siendo la opción más barata a la hora de desplazarse, tanto para las instituciones públicas como para los ciudadanos.

Por otro lado, se deben implantar ciertas medidas obligatorias para los usuarios como el **uso de mascarillas**. También se deben **ofrecer geles hidroalcohólicos** en las instalaciones y los vehículos. Esto también implica que las empresas han de garantizar que todo aquello con que los usuarios puedan estar en contacto esté completamente **desinfectado**.⁴

Habrà que **comunicar** y explicar a la población que, con la implantación de estas medidas – y todas aquellas que recomienden en un futuro las autoridades sanitarias competentes– el transporte público es igual o más seguro que cualquier otra opción de movilidad.⁵ No hay motivo para desincentivarlo o empeorar el servicio, como ya han hecho algunos operadores al reducir frecuencias de paso o directamente eliminar servicios en ciertas franjas horarias.

Mejora y racionalización

No tiene ningún sentido animar a la ciudadanía a utilizar un transporte público que no sea tan cómodo, rápido y competitivo como otras opciones.

Con la **reducción de los tiempos de viaje** (por ejemplo, con plataformas reservadas y prioridad semafórica donde proceda) se pueden **aumentar las frecuencias de paso** con los mismos recursos, lo cual implica una mejora en el servicio y, por lo tanto, también en la percepción de los viajeros respecto a la eficiencia y rapidez de sus desplazamientos. Para los desplazamientos interurbanos que pasan por grandes núcleos de población, las **líneas exprés** dentro de estos núcleos reducen la masificación y mejoran drásticamente los tiempos de viaje.

Por otra parte, las redes se deben **planificar, construir y gestionar con una visión global y de forma conjunta** para que el transporte llegue allá donde la gente se desplaza. Esto implica que las redes han de abandonar los planteamientos radiales para dar paso a un **planteamiento en malla**: líneas rectas y circulares que no deben pasar necesariamente por los centros de las poblaciones, **fomentando los transbordos** en lugar de las esperas.

Cabe destacar que los **polígonos industriales** están prácticamente desconectados de las redes, con el perjuicio que esto supone para trabajadores y empresas. Una red en malla también permitiría a los trabajadores de estas zonas optar por el transporte público.

El coronavirus ha puesto el foco en el concepto de “ciudad de los 15 minutos”: una ciudad donde todos sus habitantes pueden satisfacer sus necesidades en un radio de 15 minutos a pie o en bicicleta.⁶ Un área metropolitana basada en este concepto y con una red de transporte público en malla permitiría a los ciudadanos vivir en cualquier parte de ella, evitando las masificaciones y la concentración de la actividad económica en un único punto. Incluso podría tener efectos positivos sobre la burbuja de los alquileres de viviendas.

Una forma de analizar estas necesidades es la realización de **estudios sobre la ampliación y mejora a corto, mediano y largo plazo** de cada una de las redes de transporte público de las áreas metropolitanas, planificando su ejecución en el tiempo por fases.

Finalmente, se deberían impulsar de forma definitiva los **grandes proyectos de infraestructuras ferroviarias pendientes**: el Tren de la Costa en forma de servicio de cercanías, la conexión del Tram de Alicante desde Luceros hasta la estación de Adif, la mejora de la línea Alcoy-Xàtiva, la Estación Central y túnel pasante de Cercanías de Valencia, y la variante de Torrellano en Alicante.

Participación y transparencia

La sociedad necesita herramientas para tener voz y voto en un elemento del día a día tan esencial como es el transporte público. Actualmente las administraciones y empresas operadoras son totalmente ajenas a la realidad de los ciudadanos y usuarios.

Se propone la **creación del Consejo de la Movilidad**, un órgano consultivo, asesor y de participación, que aglutine las administraciones, las organizaciones empresariales, sindicales y de consumidores, las entidades y el resto de agentes sociales implicados en la movilidad.

Referencias

- (1) CORBÍ ALBELLA, M. (2019). *¿Cuánto cuesta de media tener un coche en propiedad?* Xataka.
- (2) SÁNCHEZ HIDALGO, E. (2019). *¿Dónde están las 'L'? Los jóvenes cada vez se sacan menos el carnet de conducir.* El País.
- (3) MARTÍNEZ, C. (2019). *El transporte público exige dar un paso más para aprobar su ley de financiación.* El Confidencial.
- (4) WONG, Y. (2020). *To limit coronavirus risks on public transport, here's what we can learn from efforts overseas.* The Conversation.
- (5) OBRADOR, J. L. (2020). *Un análisis en estaciones y trenes no halla ni rastro del virus en Metrovalencia.* 20 minutos.
- (6) PÉREZ OLIVA, M. (2020). *Deixar enrere el fum i l'estrès.* El País.