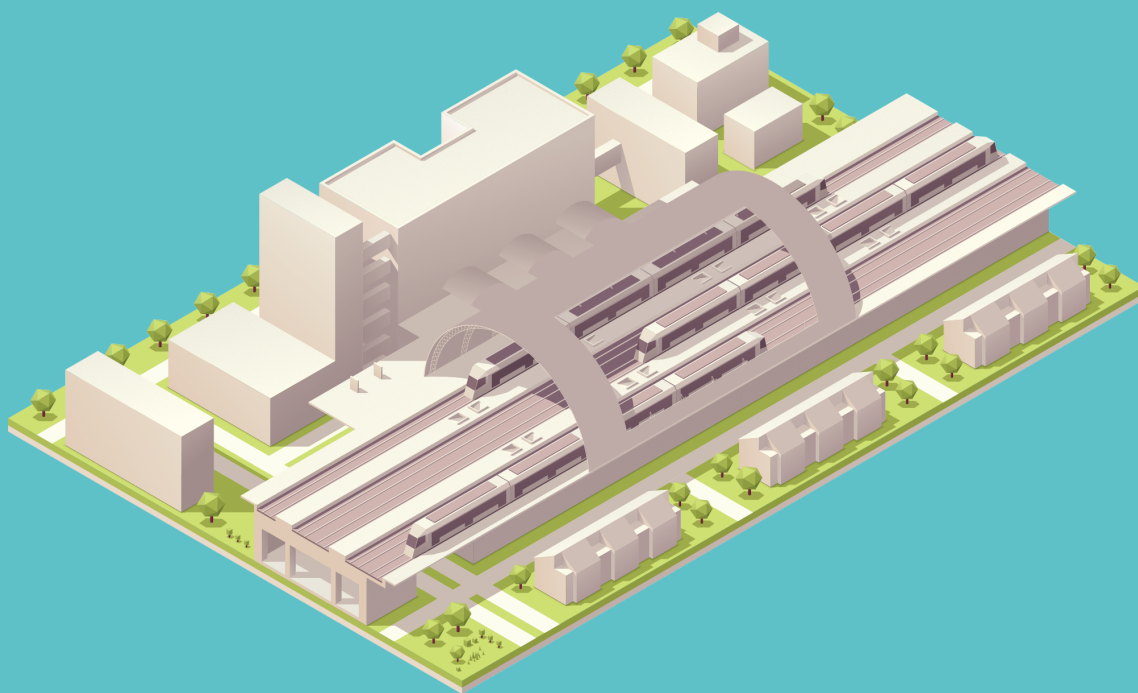


Propostes per a les comissions de reconstrucció per la pandèmia de coronavirus

avptp.org



Autors: Fran Torregrosa Alegre
Víctor Díaz Marco

Data: 14 de juliol de 2020

L'Associació Valenciana pel Transport Públic és una organització ciutadana independent i sense ànim de lucre que té com a objectiu que el transport públic tinga el paper que mereix dins la societat.

L'àmbit d'actuació de l'Associació comprén tot el territori de la Comunitat Valenciana, encara que amb una visió global. Pensem que el transport públic a la nostra terra té un gran potencial d'ús però actualment té molt marge de millora a causa de la falta d'interés i, per tant, d'inversions.

Reivindiquem tant la millora del transport urbà (bus, tramvia i metro) com de l'interurbà i del regional (bus, tren de rodalia i tren regional), així com de la bicicleta pública, i el foment de la intermodalitat entre estos i altres mitjans de transport sostenibles, com ara les bicis i els patinets elèctrics. Tot això, tenint molt presents també els drets dels vianants, que fan ús del mitjà de transport més elemental.

Introducció

En la societat actual, el desplaçament de les persones constitueix una necessitat bàsica i, per raons mediambientals i socials, el transport públic ha de tindre un paper privilegiat i protagonista tant a les grans ciutats com als pobles més xicotets. Volem que siga més eficient, fiable, accessible, respectuós amb el medi ambient, segur i tecnològic. Ha d'estar a l'alçada de les necessitats de la població a què vol servir i cal anar fent-lo progressivament més útil i atractiu per a eliminar problemàtiques i augmentar la satisfacció dels usuaris, de manera que també s'anime cada vegada a més persones a utilitzar-lo.

La pandèmia per coronavirus de 2019 se suma a altres problemàtiques que ja patia la societat, com ara l'emergència climàtica, els problemes de salut a causa de la contaminació de l'aire, la desigualtat d'oportunitats, el despoblament de les zones rurals i l'aprofitament de l'espai en les zones urbanes. La reconstrucció d'una societat afectada per estos problemes no pot portar-se a terme deixant de costat el transport públic, ja que és una ferramenta fonamental per a superar-los.

Tota crisi representa també una oportunitat de canvi, no només per a adaptar-se, sinó també per a eixir-ne més forts. Per una banda, és necessari adaptar el transport públic a esta nova realitat, com ja s'està fent amb la resta de sectors. Per altra banda, cal considerar que les reivindicacions de millora que ja venia fent la societat i que no han sigut ateses són ara més necessàries que mai.

Propostes

Com que no ens podem permetre eixir d'una crisi oblidant les altres, presentem una sèrie de propostes perquè els diferents òrgans, institucions i operadores de transport facen tot el possible perquè es porten a terme, sempre dins les seues competències.

Finançament

L'impacte de la malaltia per coronavirus en l'activitat econòmica ha causat un perjudici que ha patit gran part de la ciutadania. Disposar de vehicle en propietat en Espanya té un cost mitjà de 297 € mensuals durant els seus dotze anys mitjans de vida, que són quasi 47.000 € en tot este període, incloent-hi la compra del vehicle i les seues despeses derivades.¹ Esta despesa no és assumible per gran part de les famílies.² Per altra banda, és impossible desplaçar-se fent ús únicament del transport públic que tenim actualment.

No és possible abordar cap millora del transport públic sense eliminar d'arrel el seu major hàndicap: la falta de dedicació de recursos econòmics. Espanya és l'únic país d'Europa que no compta amb una llei estatal de finançament del transport públic.³

Per la qual cosa, instem a tots els òrgans i institucions a demanar un finançament estatal adequat i sense arbitrariedad del transport metropolità mitjançant l'aprovació d'una **lleï estatal de finançament de transport públic**, vetllant pel seu impuls. Mentrestant, també s'hauria d'exigir la inclusió als pròxims pressupostos generals de l'Estat de partides pressupostàries justes per al transport metropolità, ja que fins ara s'ha finançat de forma totalment arbitrària o directament no s'ha finançat.

Per altra banda, també s'hauria de considerar una **lleï autonòmica de finançament del transport públic i impuls de la mobilitat sostenible**, establint un marc en què es fomenta la intermodalitat, la unificació de tarifes, la possibilitat de crear noves figures impositives destinades al finançament del transport públic i la reducció de tarifes amb caràcter extraordinari per raons ambientals, entre altres.

Facilitat d'ús

Perquè el transport públic en el seu conjunt estiga a l'abast de qualsevol persona, és fonamental facilitar el seu ús mitjançant una marca i un sistema de pagament i tarifari únics en una mateixa àrea metropolitana. Amb eixe plantejament, qualsevol persona podria entendre d'una ullada la forma més ràpida possible d'arribar al seu destí, sense haver de pensar quina empresa gestiona cada línia o tipus de transport que ha d'utilitzar ni com ha de pagar, com ja es fa a la resta d'Espanya, d'Europa i del món.

Per eixe motiu i perquè l'ús del transport públic continue en augment després d'esta crisi, és fonamental la implantació d'una **marca comuna i canal d'informació** (web, aplicacions mòbils, atenció al client) per a tot el transport públic (bicicleta, bus, tramvia, metro i tren), a més de la creació d'un **sistema de pagament i tarifari únic** entre tots els mitjans de transport públic amb les següents característiques:

- Ha de contemplar un únic tipus de suport (targeta o dispositiu mòbil).
- S'ha d'admetre el pagament directe amb targetes bancàries sense contacte (estàndard EMV, com ja es fa a ciutats com Londres) i, per tant, amb tots els dispositius que incorporen dita tecnologia (com telèfons mòbils o rellotges intel·ligents).
- Ha d'abstraure la complexitat del sistema tarifari –que també s'ha de simplificar– treballant directament amb diners. És a dir, hi hauria un únic títol de tipus moneder a través del qual es podrien pagar les diferents tarifes, que per la seua part també haurien d'estar integrades entre tots els sistemes de transport.
- Ha d'admetre diverses modalitats de pagament: prepagament (recarregant diners al suport únic), pagament al moment (accedint als serveis directament amb targeta bancària sense contacte) i post pagament. En este últim cas s'accediria als serveis amb qualsevol dels dos suports físics mencionats, registrats prèviament per l'usuari al seu nom, i a final de mes es realitzaria una domiciliació bancària aplicant la tarifa més apropiada segons l'ús que s'haja fet i la casuística del viatger (la renda, per exemple).

Per a portar a terme estes mesures, és fonamental l'existència d'una entitat que aglutine les competències de transport públic dels diferents municipis que conformen les àrees metropolitanes. Això es podria aconseguir mitjançant la **creació de les autoritats de transport metropolità** de les àrees urbanes **d'Alacant-Elx i Castelló**, respectivament, sumant-se així a la ja existent de València (malgrat que encara no ha tingut cap efecte pràctic). És fonamental que estes autoritats funcionen de forma coordinada (com si només foren una) a través de la Generalitat, compartint marcs jurídic i normatiu, i recursos.

Seguretat i higiene

Com ha ocorregut en qualsevol altre sector, el transport públic s'ha d'adaptar a la nova normalitat, greument marcada pel coronavirus. Per la qual cosa, s'han d'adoptar certes mesures de seguretat i higiene perquè utilitzar el servei no implique cap perjudici respecte a abans de la pandèmia.

Mitjançant l'**augment de freqüències** es pot reduir la densitat de persones a les instal·lacions i vehicles, la qual cosa permet respectar una distància que garantisca la seguretat de tots els individus. Inclús així, el transport públic continuarà sent l'opció més barata a l'hora de desplaçar-se, tant per a les institucions públiques com per als ciutadans.

Per altra banda, s'han d'implantar certes mesures obligatòries per als usuaris com l'**ús de mascaretes**. També s'han d'**oferir gels hidroalcohòlics** en les instal·lacions i els vehicles. Açò també implica que les empreses han de garantir que tot allò amb què els usuaris puguin estar en contacte estiga completament **desinfectat**.⁴

Caldrà **comunicar** i explicar a la població que, amb la implantació d'estes mesures –i totes aquelles que recomanen en un futur les autoritats sanitàries competents– el transport públic és igual o més segur que qualsevol altra opció de mobilitat.⁵ No hi ha motiu per a desincentivar-lo o empitjorar el servei, com ja han fet alguns operadors al reduir freqüències de pas o directament eliminar serveis en certes franges horàries.

Millora i racionalització

No té cap sentit animar a la ciutadania a utilitzar un transport públic que no siga tan còmode, ràpid i competitiu com altres opcions.

Amb la **reducció dels temps de viatge** (per exemple, amb plataformes reservades i prioritat semaforica on procedisca) es poden **augmentar les freqüències de pas** amb els mateixos recursos, la qual cosa implica una millora en el servei i, per tant, també en la percepció dels viatgers respecte a l'eficiència i rapidesa dels seus desplaçaments. Per als desplaçaments interurbans que passen per grans nuclis de població, les **línies exprés** dins d'estos nuclis reduïxen la massificació i milloren dràsticament els temps de viatge.

Per altra banda, les xarxes s'han de **planificar, construir i gestionar amb una visió global i de forma conjunta** perquè el transport arribe allà on la gent es desplaça. Això implica que les xarxes han d'abandonar els plantejaments radials per a donar pas a un **plantejament en malla**: línies rectes i circulars que no han de passar necessàriament pels centres de les poblacions, **fomentant els transbordaments** en vegada de les esperes.

Cal destacar que els **polígons industrials** estan pràcticament desconnectats de les xarxes, amb el perjudici que això suposa per a treballadors i empreses. Una xarxa en malla també permetria als treballadors d'estes zones optar pel transport públic.

El coronavirus ha posat el focus sobre el concepte de "ciutat dels 15 minuts": una ciutat on tots els seus habitants poden satisfer les seues necessitats en un radi de 15 minuts a peu o amb bicicleta.⁶ Una àrea metropolitana basada en este concepte i amb una xarxa de transport públic en malla permetria als ciutadans viure en qualsevol part d'ella, evitant les massificacions i la concentració de l'activitat econòmica en un únic punt. Inclús podria tindre efectes positius sobre la bombolla dels lloguers d'habitatges.

Una forma d'analitzar estes necessitats és la realització d'**estudis sobre l'ampliació i millora a curt, mitjà i llarg termini** de cada una de les xarxes de transport públic de les àrees metropolitanes, planificant la seua execució en el temps per fases.

Finalment, s'haurien d'impulsar de forma definitiva els **grans projectes d'infraestructures ferroviàries pendents**: el Tren de la Costa en forma de servei de rodalia, la connexió del Tram d'Alacant des de Luceros fins a l'estació d'Adif, la millora de la línia Alcoi-Xàtiva, l'Estació Central i túnel passant de Rodalia de València, i la variant de Torrellano a Alacant.

Participació i transparència

La societat necessita ferramentes per a tindre veu i vot en un element del dia a dia tan essencial com és el transport públic. Actualment les administracions i empreses operadores són totalment alienes a la realitat dels ciutadans i usuaris.

Es proposa la **creació del Consell de la Mobilitat**, un òrgan consultiu, assessor i de participació, que aglutine les administracions, les organitzacions empresarials, sindicals i de consumidors, les entitats i la resta d'agents socials implicats en la mobilitat.

Referències

- (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.