

La PTP y la AVPTP presentan sus aportaciones a la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte

La [Asociació per a la Promoció del Transport Públic](#) (PTP) y la [Asociació Valenciana pel Transport Públic](#) (AVPTP) han presentado conjuntamente sus propuestas para la fase inicial del anteproyecto de la Ley de Movilidad Sostenible y Financiación del Transporte. Ambas organizaciones consideran que es fundamental la aprobación de una ley de estas características para el correcto funcionamiento y desarrollo de los sistemas de transporte público a nivel estatal.

La **movilidad** debe convertirse en un **servicio de interés general**, universal, moderno, garante de igualdad y de cohesión social y territorial, ejemplo de coordinación interadministrativa y centrado en atender las necesidades de la población. Siempre sujeto a permanente evaluación de medidas, participación pública y transparencia.

Actualmente la **financiación** del transporte público es **desigual, injusta y está obsoleta**. Por una parte, el Estado subvenciona el déficit de explotación en el transporte urbano a todos los municipios con obligación de ofrecerlo. Por otra parte, únicamente cuatro áreas metropolitanas reciben una financiación extra de forma arbitraria y subjetiva. Es este último ingreso el que permite al transporte público evolucionar hacia lo que ambas asociaciones consideran que debería ser. Esta desigualdad se debe a que España es el único país de la Unión Europea que no cuenta con una ley de financiación del transporte público que la regule mediante criterios objetivos, racionales y equitativos.

Las asociaciones han participado conjuntamente en el proceso de participación previo a dicha ley, aportando un documento que recoge todos aquellos aspectos que ambas organizaciones consideran que debería contemplar, el cual puede consultarse en el anexo. A continuación se resumen las más importantes.

Financiación y fiscalidad

La financiación del transporte debe realizarse sistemáticamente a través de instrumentos de carácter plurianual, que otorguen estabilidad al sistema y garanticen la suficiencia de recursos.

Pedimos la **creación un fondo público** de financiación del transporte público y la movilidad sostenible que se nutra con: aportación presupuestaria –como, por ejemplo, el 0,25 % del PIB–, fiscalidad sobre hidrocarburos (incluyendo aviación), peajes, viñetas y multas de tráfico. La **distribución** de este fondo debería realizarse íntegramente **mediante un cálculo objetivo y normativamente prefijado**, excluyendo la posibilidad de pacto político individualizado.

Los beneficiarios de este fondo deberán ser las autoridades o consorcios de transporte –los cuales habrán de existir cuando haya más de un operador ofreciendo servicio en una misma

zona— y, solo en su ausencia, entes locales u operadores. El **criterio de reparto** debería ser **principalmente poblacional**. De esta forma, las redes infradesarrolladas dispondrán de recursos para dar servicio a la población potencial, disminuyendo así las grandes desigualdades que existen actualmente entre diferentes áreas geográficas.

Por otra parte, los generadores de movilidad obligada o masiva deberían optar entre facilitar el acceso con movilidad sostenible o un pago compensatorio destinado a la financiación del transporte.

En cuanto a las ayudas sociales al transporte público, deberían otorgarse siempre basándose en criterios equitativos, como pueden ser la renta y la situación socioeconómica, y no a criterios arbitrarios, como la edad o el municipio de residencia.

Planificación

Debería cambiarse la prioridad en inversiones para poner el foco en el transporte más utilizado y de uso cotidiano, como son los servicios ferroviarios urbanos, de cercanías y regionales.

El transporte público tiene que planificarse como un conjunto integrado, especialmente a nivel metropolitano, partiendo del planteamiento de los servicios necesarios y, en base a estos, diseñando y construyendo las infraestructuras requeridas por los mismos, y no al revés.

Además, la complementariedad de los diferentes tipos de transporte deberá ser un pilar fundamental de la planificación para poder ofrecer servicios troncales de alta capacidad (principalmente ferroviarios) que sean alimentados por servicios de menor capacidad (autobús y bicicleta pública).

En esta línea, se deben aprobar programas únicos de inversiones globales e integrados, con aportación de todas las administraciones competentes y en las que se prioricen las inversiones que permitan captar más pasajeros y generar más conectividad.

Toda actuación urbanística debería llevarse a cabo teniendo en cuenta la movilidad, especialmente con transporte público, mientras que el acceso a centros de trabajo y servicios básicos debería estar garantizado.

Como desplazarse sin necesidad de vehículo en propiedad, y además de forma sostenible, debería ser un derecho garantizado, se propone la obligatoriedad de desarrollar, implementar y renovar con periodicidad un Plan de Movilidad Urbana Sostenible a los municipios de más de 5.000 habitantes. En el caso de las áreas metropolitanas con autoridad o consorcio de transporte, esta entidad debería tener un papel fundamental en su elaboración.

Integración

Se propone que sea posible realizar un recorrido con un único título de transporte y estructura tarifaria, independientemente de los tipos de transporte que se utilicen y de las empresas que los operen, no penalizando así los transbordos. Se solicita además la creación de títulos que favorezcan la utilización intensiva del transporte público, tendiendo a una tarifa plana mediante barreras de gasto mensuales.

Los formas de pago y tarifas deberán estar integradas entre todos los operadores que actúen en una misma área geográfica. Además, dicha integración habrá de promocionarse como la única forma de acceder a los servicios de transporte público.

Por otra parte, se deberán ofrecer diversas formas de pago (tarjeta bancaria, efectivo, tarjeta de transporte y domiciliación bancaria) y modalidades (prepago, pago al momento y postpago). De esta forma, se garantiza el acceso universal a los sistemas de transporte.

Por último, todo el transporte público debería, independientemente de su tipo, presentarse a los usuarios bajo una imagen/marca única y comprensible por área funcional o geográfica, haciendo así que todos los servicios se perciban como uno solo. Esta medida universaliza y simplifica considerablemente el servicio para que sea lo más sencillo posible y llegue al mayor número de personas.

La información y atención al usuario también deberán formar parte de esta integración de marca, obligando así a los operadores a compartir datos tanto de oferta como de demanda en formatos abiertos e integrables, además de publicarlos y mantenerlos correctamente actualizados en las plataformas de información más utilizadas por los usuarios.

Competitividad

La velocidad comercial y los tiempos de viaje de todos los servicios de transporte público deberán ser tenidos en consideración como características críticas. Es fundamental poder competir con el resto de formas de desplazarse, especialmente aquellas no sostenibles medioambiental y económicamente. La racionalización de las redes, la plataforma reservada y la prioridad semafórica pueden ser herramientas que permitan llegar a estos objetivos.

Movilidad activa

Se propone que se establezca la obligatoriedad de la construcción de vías segregadas para la movilidad a pie y con vehículos no motorizados (como bicicletas) como parte de toda nueva infraestructura de conexión entre municipios (como carreteras o vías ferroviarias). De esta forma se posibilitaría el derecho a desplazarse entre todos los municipios de forma segura y sostenible, cosa que actualmente es imposible en muchos casos.

Transparencia y participación pública

La sociedad debería disponer de mecanismos de participación y toma de decisiones en las organizaciones competentes a la hora de planificar, diseñar, construir y explotar los sistemas de transporte público. Por ejemplo, a través de asociaciones de defensa del interés general y de usuarios.