



Transporte Público: Problemas, retos y soluciones

José Luis Cristóbal Álvarez

Técnico Principal del Consorcio Regional de Transportes

Miembro de APTeMUS (Asoc. de Técnicos en Movilidad Urbana Sostenible)



CUALIDADES DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- Alta capacidad.
- No precisa dedicación
- Universalidad/igualdad
- Accesibilidad
- Disponibilidad
- Continuidad/regularidad
- Puntualidad
- Adaptabilidad
- Fiabilidad
- Ecológico.

PROBLEMAS DEL TRANSPORTE PÚBLICO

- La pérdida de viajeros.



- La sostenibilidad del sistema/financiación.



CAUSAS DE LOS PROBLEMAS

- La gestión política.
- La gestión técnica.

PROBLEMAS DE RESPONSABILIDAD POLÍTICA

- El deterioro del Transporte Público.
- La construcción de infraestructuras de elevado coste y poca utilidad.
- Los contratos al margen del principio de riesgo y ventura.
- La inclusión en el régimen tarifario de descuentos a colectivos.

PROBLEMAS DE RESPONSABILIDAD TÉCNICA

- La planificación incorrecta o la ausencia de planificación.
- La falta de control de los operadores.
- El enmascaramiento del mal funcionamiento e incidencias.
- La desatención al usuario.

EL DETERIORO DEL SERVICIO PÚBLICO

Cuando un servicio público no se presta adecuadamente se abre campo para la iniciativa privada (Correos- empresas de mensajería; Policía- empresas de seguridad)

Fórmulas de deterioro, en el ámbito del transporte público:

- Reducción de la oferta
- Penalizaciones
 - En tiempo de viaje (plataformas reservadas testimoniales)
 - En el coste (precio billete con origen o destino aeropuerto)

El deterioro se traduce en una pérdida de viajeros y subsiguientemente en una disminución de los ingresos obtenidos vía tarifas.

Los viajeros que dejan de utilizar el transporte público, como consecuencia del deterioro, recurren a otras soluciones de movilidad, lo que supone un trasvase de usuarios que pasan a aumentar la cartera de clientes del sector privado.

CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS DE ELEVADO COSTE Y POCA UTILIDAD

La ejecución de proyectos de extensión de la red de Metro fuera del municipio de Madrid precisaron una enorme inversión que no ha llevado aparejada un aumento del número de viajeros, dado que la demanda, ya estaba atendida por otros modos (Cercanías o autobuses interurbanos).

A lo anterior se une que la infraestructura, por sí sola, no sirve para transportar pasajeros y si no se aumenta el número de trenes en circulación, cualquier ampliación de la red supone un incremento de los tiempos de viaje.

LOS CONTRATOS AL MARGEN DEL PRINCIPIO DE RIESGO Y VENTURA

En los contratos administrativos de gestión del servicio público de transporte de viajeros se contempla un beneficio empresarial (entorno al 7 %).

En los contratos de concesión de obra pública el precio ya se ha calculado incorporando un beneficio que anime a las empresas a participar en la licitación (aun así son virtualmente inexistentes los contratos cuyo precio no es modificado o revisado al alza).

En todo caso la LCSP establece que la ejecución del contrato se realizará a riesgo y ventura del contratista.

Por ello es cuestionable el ajuste a la legalidad de fórmulas que persiguen garantizar el beneficio, como los "contratos-programa" o los contratos de concesión de obra pública con demanda garantizada y un coste por viajero superior a los modos explotados por gestión directa.

Estas prácticas redundan en la detracción de recursos del sistema.

INCLUSIÓN EN EL RÉGIMEN TARIFARIO DE DESCUENTOS A COLECTIVOS

Asistimos a la moda de que el precio de cada tipo de billete o título, en lugar de ser único, viene determinado por las circunstancias del usuario.

Esta coyuntura arroja como resultado un régimen tarifario farragoso y discriminatorio para quienes abonan una tarifa superior por el mismo servicio.

Consecuencias:

- 1) Cobertura insuficiente de los costes de explotación.
- 2) Desapego de los usuarios que pagan las tarifas más elevadas.
- 3) Aumento del fraude

Las tarifas del transporte público deben reducirse con carácter general y no utilizarse como un instrumento de política social o con fines electoralistas.

LA PLANIFICACIÓN INCORRECTA

- La red de Metro precisa de una línea exterior a la 6 que conecte las estaciones de las líneas cercanas a la M-40. Sin embargo, son escasos los técnicos que defienden esta necesidad.
- La EMT tiene más de 200 líneas, pero la mayoría de los madrileños sólo conoce el itinerario de 4 ó 5.

Resulta acuciante realizar una reordenación de la red de la EMT, pero hasta este año no se ha hecho nada al respecto y el gran avance de 2016 ha sido encargar a una consultora un estudio sobre el tema.

Es obvio que aparte de las líneas distribuidoras internas de los barrios son necesarias otras que conecten de forma rápida los distritos con el centro (E2 y E3)

El itinerario de las líneas de la almendra central debe ser más intuitivo y seguir los ejes viarios principales sin desviarse (línea 27).

LA FALTA DE CONTROL DE LOS OPERADORES

En la Comunidad de Madrid, en lugar de llevar a cabo inspecciones sobre el terreno y cotejar los resultados con el registro diario que están obligadas a llevar las empresas, la Administración se contenta con recibir la información facilitada por los operadores (que lógicamente no tienen interés en desvelar los incumplimientos y deficiencias en la prestación del servicio)

Es un hecho que las tecnologías implantadas (SAE, billeteaje inteligente) no proporcionan datos exactos y, por ende, no permiten sancionar la comisión de las infracciones que se sustentan en estos datos.

Los efectos perniciosos de contar, en cualquier ámbito, con servicios de inspección reducidos son:

- Incremento del fraude.
- Disminución de la seguridad.

EL ENMASCARAMIENTO DEL MAL FUNCIONAMIENTO E INCIDENCIAS

El intento de engañar a los usuarios ocultando deficiencias y eludiendo responsabilidad se aprecia con los siguientes ejemplos:

- En Metro, para que la percepción de los recortes del servicio sea menor se acude a una técnica (ideada por los ingenieros del transporte) consistente en que el tren permanezca detenido en la estación mucho más tiempo del necesario para que suban o bajen los viajeros.
- En los autobuses, cuando no funcionan las rampas se achaca a que se estropean con los reductores de velocidad, pero no se transmite esta circunstancia a los Ayuntamientos, para solucionar el problema.

Paralelamente se destinan considerables recursos a una publicidad, que lejos de fomentar el uso del transporte público, concentra sus esfuerzos en transformar a los usuarios en clientes de empresas con el reclamo de descuentos, sorteos y promociones periódicas (Club de Amigos del Transporte Público)

LA DESATENCIÓN AL USUARIO

El modo que tiene el ciudadano de trasladar sus demandas a la Administración son las reclamaciones.

El tratamiento que se da a estas, en el ámbito del transporte de viajeros en la CM, es claramente mejorable.

Los departamentos de Calidad de las AAPP, actúan emulando modelos del sector privado, lo que se refleja en cambios de denominaciones sospechosas que persiguen que el transporte de viajeros deje de percibirse como un servicio público.

Así, a los usuarios se les comienza a llamar clientes (con la pretensión de que sus derechos deriven más del pago del servicio que del uso del mismo) y las "sugerencias y reclamaciones" han pasado a ser "quejas y sugerencias" (tratando de despojar a la manifestación de disconformidad del derecho que asiste al reclamante)

RETOS

- HACER DEL TRANSPORTE PÚBLICO LA OPCIÓN MÁS RÁPIDA, ECONÓMICA Y CÓMODA (FÁCIL DE UTILIZAR)

¿CÓMO?

Corrigiendo los errores o decisiones que han provocado los problemas:

- Presentando una oferta de transporte adecuada y atractiva.
- Eliminado las penalizaciones en los tiempos de viaje (desarrollo de plataformas reservadas y carriles exclusivos).
- Suprimiendo las penalizaciones en el precio del servicio.
- Evitando acometer la construcción de infraestructuras de poca utilidad.
- Aplicando la Ley de Contratos del Sector Público de acuerdo con su espíritu.
- Diseñando un marco tarifario simple y con precios populares.
- Realizando una planificación adecuada de las infraestructuras y servicios
- Ejerciendo un control real de los operadores.
- Atendiendo a los requerimientos del usuario, superando la tentación de enmascarar las deficiencias del servicio

.... y mejorando:

- La financiación
- La captación de viajeros

LA FINANCIACIÓN

Resulta preciso establecer nuevas fuentes de financiación que sufraguen:

- **Las ampliaciones del servicio.**

Se debe exigir normativamente que los nuevos desarrollos urbanísticos aporten la financiación necesaria para la llegada del transporte público.

- **La movilidad obligada.**

Es de justicia que en el caso de la movilidad al trabajo, sean las empresas quienes se ocupen del traslado de sus empleados al centro de trabajo o asuman el coste correspondiente a estos desplazamientos.

- **El déficit tarifario sobre los costes de explotación.**

Mediante una tasa de acceso a las ciudades con vehículo privado (peaje urbano) similar a la *London congestion charge*, en aplicación del principio “quien contamina paga” y para equilibrar con otros modos los mayores costes del transporte de última milla.

LA CAPTACIÓN DE VIAJEROS

- **Con una cultura de movilidad sostenible.**

- Tomando conciencia de que los espacios urbanos pertenecen a las personas.
- Desterrando la idea de que el transporte público es utilizado por la clase baja.
- Promoviendo la imagen del usuario del transporte público como persona solidaria y preocupada por el medio ambiente.

- **Reduciendo los tiempos de viaje.**

El transporte público puede ser más rápido que sus alternativas y resultar más atractivo (p. ej: AVE)

- La reducción de tiempos de viaje en modo ferroviario se consigue aumentando la oferta y en el transporte público por carretera mediante la utilización de plataformas reservadas de uso exclusivo.
- Otro reto es la reducción del tiempo empleado en operaciones como el acceso o los transbordos, donde el diseño de la red tiene tremenda importancia.
- Facilitando la utilización, en aspectos como la adquisición del billete (simplificando el marco tarifario) o la planificación del itinerario (mediante la información o el diseño de recorridos de autobuses más intuitivos)

- **Abaratando su uso.**

Para que el TP sea usado masivamente debe tener precios populares y más bajos que sus alternativas.

- Mediante una reducción generalizada de las tarifas (una vez se apruebe la tasa que permita cubrir el déficit).
- Incentivando a las empresas que proporcionen a sus trabajadores títulos de transporte.



Fin

Gracias por su atención

joseluis.cristobal@crtm.es