

1 Integración en una política general de movilidad sostenible:

Debe formar parte de una estrategia general bajo la regla de “estímulo+disuasión”, programado en un momento oportuno en relación al resto de las medidas previstas.

2 Capacidad adecuada para los usuarios previstos:

Debe ofrecer una capacidad de transporte adecuada a los viajeros previstos, pues en otro caso su eficacia social, económica y ambiental puede desaparecer.

3 Consecuencias ambientales:

Al margen de su adaptación a la demanda, debe optarse por la mejor tecnología desde el punto de vista ambiental. Pero teniendo en cuenta tanto los efectos locales (contaminación, ruido) como los efectos globales (cambio climático, biodiversidad), que a veces quedan enmascarados (por ejemplo, las emisiones de los medios eléctricos producidas en las centrales de generación).

4 Accesibilidad:

Ha de cumplir los requisitos de accesibilidad, es decir, servir a la inmensa mayoría de la población sin ofrecer barreras tanto en sus vehículos como en sus paradas y terminales.

5 Relación con los peatones y los ciclistas:

Debe ofrecer alternativas de transporte para las medias y largas distancias, pero procurando no restar desplazamientos peatonales o ciclistas. El acceso a pie a las paradas y terminales debe ser cómodo y seguro, así como la combinación con la bicicleta.

6 Integración e imagen del sistema y cohesión urbana:

Debe servir para la integración de los diferentes espacios y barrios de la ciudad o del área metropolitana, ofreciendo una imagen unificada y evitar restar viajes a otros medios de transporte colectivo y facilitar el intercambio con ellos.

7 Seguridad:

Debe reducir el riesgo y el peligro de la movilidad.

8 Relación con el entorno por el que pasa. Mejora del espacio público:

Debe mejorar el entorno por el que transcurre, evitando impactos paisajísticos y contribuyendo a la recuperación o mejora de la calidad del espacio público.

9 Inversión y precio:

Debe exigir una inversión ajustada a sus aportaciones sociales y ambientales y tener un precio para el usuario adecuado a la política de movilidad en la que se inscribe.



nº4. Transporte colectivo

Ni todo el transporte público es colectivo ni viceversa. El transporte es colectivo cuando tiene capacidad para transportar un número elevado de pasajeros, aunque sea gestionado de modo privado, como ocurre con los servicios de autobús de empresa o los escolares. El transporte es público cuando ofrece un servicio abierto a cualquier ciudadano bajo las condiciones de pago establecidas, aunque no sea colectivo, como sucede con el taxi.

Esa diferenciación entre colectivo y público no es meramente académica, sino que interesa a la hora de plantear políticas de movilidad, pues la valoración de cada medio de transporte ha de realizarse globalmente, más allá de uno de sus rasgos técnicos como la capacidad o su titularidad pública o privada.

No se debe, por tanto, restringir el debate sobre movilidad a la confrontación entre transporte público y privado sino abrirlo al análisis general de ventajas e inconvenientes de cada medio de transporte bajo criterios combinados de tipo social, ambiental y económico.

Centrando el debate sobre el transporte colectivo, y reconociendo que aporta potencialmente una serie de beneficios a la movilidad, también hace falta reconocer que tiene una serie de costes y consecuencias negativas que no se pueden obviar a la hora de hacer un balance global.

Algunas utilidades del transporte colectivo en comparación con el automóvil.

- *Espacio.* La superficie requerida para transportar un viajero en un medio colectivo es mucho menor que en un automóvil.
- *Consumo energético.* El transporte colectivo es más eficiente en términos energéticos que el automóvil a igualdad de ocupación relativa respecto de la capacidad de plazas en cada medio.

- *Emisiones contaminantes.* En estrecha correspondencia con lo anterior, las emisiones potenciales por viajero transportado son menores en los medios colectivos que en el automóvil.

- *Ruido.* Un vehículo colectivo genera menos ruido que el correspondiente al que produciría un número de automóviles capaz de transportar una cifra equivalente de viajeros.

- *Seguridad.* Aunque la masa a desplazar, y por tanto los daños potenciales, son mayores en un vehículo colectivo, la acumulación de riesgos de los automóviles equivalentes y el hecho de que el vehículo colectivo cuenta con una conducción profesional, inclina a su favor el balance de la seguridad.

- *Universalidad.* El transporte colectivo puede ser accesible a prácticamente toda la población, mientras que para utilizar de modo autónomo el automóvil se requiere disponer de carné de conducir y tener una determinada condición física y mental.

Esa utilidad manifiesta del transporte colectivo ha conducido a generar una imagen mitológica según la cual: el transporte colectivo es bueno en sí mismo, siempre es mejor que cualquier otra alternativa; es siempre beneficioso para el medio ambiente; y es siempre útil socialmente, pues su rentabilidad si no es económica al menos siempre es de tipo social.

Esa mitología pasa por alto, sin embargo, que el transporte colectivo también contamina, hace ruido y gasta energía y otros recursos naturales. También causa heridos y muertos. Además, puede absorber recursos económicos que en otro caso se dirigirían a otras necesidades sociales. No debe ser gratuito, pues la gratuidad distorsiona la perspectiva del usuario sobre el servicio y facilita usos poco adecuados, por ejemplo, la sustitución de viajes a pie por viajes en autobús de corto recorrido.

No todos los medios de transporte colectivo son iguales en términos de capacidad, adaptación a la demanda, impacto ambiental o consecuencias sociales, por lo que su eficacia puede ser muy variada.

En cada contexto hay medios de transporte colectivo más adaptados que otros a las demandas de los viajeros, aunque siempre será difícil evaluar de manera objetiva esa idoneidad. Por ejemplo, las ventajas ambientales y sociales de un tranvía o un metro pueden desvanecerse si no transportan suficientes viajeros, lo que puede tener que ver con la población a la que sirven o, también, con la competencia de otros medios como el automóvil.

Porque existe una regla fundamental que aplicar en una nueva cultura de la movilidad: el transporte colectivo por sí mismo no transforma el predominio del automóvil; suele ser una condición necesaria pero no es una condición suficiente para dirigirse a un patrón diferente de movilidad.

Hacen falta simultáneamente medidas de estímulo de los medios de transporte alternativos (peatón, bicicleta y transporte colectivo) y medidas de disuasión y restricción del automóvil privado.

Esa regla “estímulo+disuasión” es muy pertinente en numerosos debates en los que se emplea al transporte público o colectivo como excusa para no acometer el problema fundamental de la movilidad urbana: el papel del automóvil. “Mientras la administración no ofrezca un servicio de transporte colectivo adecuado no dejaré el coche”.

Hay por último que recordar que el estímulo de los medios de transporte alternativos exige, por un lado, una alianza ciudadana entre usuarios del transporte colectivo, peatones y ciclistas, que evite que entre ellos se resten cuota de los desplazamientos sin afectar al uso del automóvil; y, por otro, que no todos los medios de transporte alternativos son siempre igualmente beneficiosos. El peatón debe estar en cabeza en las prioridades de una política de movilidad alternativa.

En síntesis, cuando se habla de un nuevo sistema, servicio o medio de transporte colectivo la reflexión debe extenderse a los siguientes aspectos: