CARMEN SANZ PARDO

pandemia, cambio climático y movilidad

La vida que nos espera

Pandemia, cambio climático y movilidad. La vida que nos espera

Carmen Sanz Pardo
Economista, especializada en Transporte Público

Si hay algo que la crisis sanitaria (y económica, y social) que vivimos ha dejado en evidencia, es que la vida humana es el valor supremo al cual se deben supeditar todas las políticas públicas. Las imágenes de esos cuerpos de ancianos que adivinamos extenuados, atendidos por unos sanitarios literalmente blindados y rodeados de una profusión de material quirúrgico y medicamentos, no son fáciles de olvidar, al tiempo que representan el mejor homenaje a la vida humana.

La pandemia, que ya nos está pasando múltiples facturas, y cuya duración se antoja eterna, acostumbrados como estamos a una velocidad operativa de usar y tirar, ya no puede disociarse de esa otra crisis que amenaza nuestras vidas, y cuyo freno no puede esperar una, más que improbable, incierta, desaparición a la vista de la covid. Por eso, es preciso que nos interpelemos directamente sobre la vida que nos espera, esa vida cuya protección no puede esperar.

Un año de cambios e incertidumbres

Durante el tiempo transcurrido en coexistencia con la pandemia no hemos dejado de interrogarnos sobre si esta crisis iba o no a cambiarnos. Ha habido opiniones muy diversas, pero un año después hay algunas certezas, otras cuantas tendencias, y una acumulación de posibilidades que será necesario convertir en realidades, y de cuya orientación depende en buena medida que el futuro nos absuelva.

Entre las certezas: que el desempeño del trabajo va a profundizar y explotar al máximo la ejecución telemática. Un estudio del Instituto Valenciano de Investigaciones Económicas estima que un 45 % del trabajo en España no tiene esta opción, lo que quiere decir que el restante 55 % va a progresar en la misma. El INE, en la EPA del segundo trimestre de 2020, ha detectado que un 16,2 % de individuos teletrabajaron en dicho periodo. Tan abrupta ha sido la irrupción de esta realidad, que ya ha sido necesario legislar para proceder a su regulación.

Las implicaciones de este hecho son múltiples y afectan a diversos sectores, desde las necesidades de vivienda, el parque de oficinas, los viajes de trabajo, congresos y actividades vinculadas, etc. Y, por supuesto, a la movilidad cotidiana por motivos de trabajo en los ámbitos urbanos y metropolitanos.

El sector educativo ya no se concibe en los niveles superiores si no es a través de una combinación optimizada de la actividad presencial con la telemática. De igual modo, el mundo de la cultura, que ha sufrido dramáticamente las consecuencias de los cierres de sus espacios públicos, ha luchado también con coraje por ofrecer una variedad de formatos digitales de creación y difusión, que han mitigado el vacío producido y nos han ayudado a mantener el equilibrio.

También, aunque cueste admitirlo, la atención sanitaria en primera instancia ha tenido que recurrir a la asistencia no presencial para cubrir la carencia de recursos. Pero no nos confundamos: la realidad también demuestra que la tecnología proporciona eficiencia, aunque lo prioritario sigue siendo dotar de recursos variados y suficientes a este nivel de atención sanitaria.

Los hábitos de compra no han sido ajenos a este impulso de la pérdida de presencialidad, una tendencia consolidada ya anterior a la pandemia, que no ha hecho sino acentuarse, como asimismo destaca el INE y acreditan las fuentes sobre el comercio electrónico.

Todas estas modificaciones de costumbres orientan la tendencia, en cuanto a la movilidad se refiere, hacia la reducción de los desplazamientos, la dispersión horaria de los mismos, su diversificación y, en definitiva, el aumento de la complejidad, por la mayor heterogeneidad, de la movilidad en su conjunto.

Un futuro desconocido....pero menos

Ante este incierto panorama, la primera tentación que es preciso vencer por parte de las autoridades responsables de los servicios de transporte público es la que se refugia en la inefable cantinela de “adaptar la oferta a la demanda”, lo que sin eufemismos ha venido a ser siempre recortar servicio. Es muy cierto que el golpe asestado a la demanda de transporte público ha provocado enormes agujeros en las cuentas del sector. Un damnificado más de la larga lista a atender, podrá pensarse. Pero, a diferencia de otros casos, la recuperación de la demanda se va a ver lastrada por las fuerzas antes señaladas, que operan en su contra. Por eso, si de lo que se trata, como en otros sectores, es de aprovechar la oportunidad de transformación que la crisis representa, es esencial mantener la producción de servicios en los niveles cuantitativos anteriores, redistribuyendo recursos y creando nuevas oportunidades para mantener a los usuarios fieles y atraer a nuevos usuarios, el auténtico objetivo a perseguir.

Cuando se han cumplido cinco años del Acuerdo de París, es preciso preguntarse por el futuro inmediato de este trascendental pacto, ya que a las dificultades que ha tenido que sortear a lo largo del quinquenio han venido a sumarse las consecuencias de la pandemia.

Los avances realizados para conseguir las metas planteadas en el Acuerdo sobre reducción de emisiones y freno del calentamiento, se han revelado muy insuficientes. La ayuda inesperada que la pandemia ha representado, con una reducción de emisiones del 7 % en 2020, no ha significado a pesar de todo una aportación notable al cumplimiento de los objetivos. Sin embargo, la emergencia sanitaria sí ha tenido un efecto demostración imprevisto: que es posible tomar decisiones drásticas y que se pueden cumplir, que la capacidad de adaptación de la población es muy elástica. La pregunta es si este esfuerzo de adaptación, que se asume sin grandes dificultades, incluyendo los sacrificios económicos, cuando se trata, como es el caso, de defender la salud, será igualmente aceptado cuando el objetivo es frenar el cambio climático.

La respuesta no admite opciones. La urgencia por actuar decididamente en las direcciones aprobadas es tal que no puede haber dudas. Un año después de la sacudida repentina que nos encerró a todos durante meses y que ha roto nuestras rutinas, los debates acerca de la

recuperación en forma de V, de U o de W se nos antojan una broma, y las polémicas se han desplazado hacia la experimentación y puesta en práctica de ideas que hasta entonces se consideraban fantasías académicas, como la renta básica universal, y, por supuesto, hacia la modificación realista de las prioridades económicas, la reasignación de los recursos disponibles y su mantenimiento y sostenibilidad. El mantra tantas veces esgrimido del cambio del modelo productivo en nuestro país, debe tomar cuerpo obligatoriamente, vinculado a la reflexión global sobre la etapa de postcrecimiento que se avecina, según muchos expertos, y que viene asociada indefectiblemente con la lucha contra el cambio climático.

Por eso, si aplaudimos sin reservas las imágenes de la lucha por la vida que la pandemia nos sigue mostrando, tenemos que responsabilizarnos con idéntico denuedo de los cambios que hemos de afrontar para impedir la catástrofe y proteger la vida humana junto con la naturaleza. Y que pasa por poner el acento en el bienestar humano y en los impactos que nuestras formas de vida pueden tener en otras poblaciones y en las generaciones futuras.

Cambios que, en lo que respecta a la movilidad, se tienen que manifestar en una defensa sin fisuras del transporte público y una limitación decidida del uso indiscriminado del vehículo privado. Es esencial abandonar el modelo de una familia, un coche (aunque sea eléctrico), que en las economías desarrolladas hace tiempo que ya no es un binomio simétrico, a favor del segundo elemento. En las economías en desarrollo, mientras tanto, es necesario garantizar que no se cometan los mismos errores que en el mundo occidental se han cometido, y por tanto, a pesar de las dificultades económicas, hay que velar por el cumplimiento de las ayudas convenidas en el Acuerdo de París, y que no son sino una compensación por nuestros abusos durante la etapa del crecimiento acelerado y sin control. Ayudas que tienen que canalizar inversiones verdes, sostenibles, y de manera muy significativa en infraestructuras de transporte público, apoyadas en sistemas de gestión que respalden las políticas públicas y refuercen en la práctica sus enunciados.

Volviendo a nuestro espacio vital más próximo, las autoridades responsables tienen la obligación de revertir a corto plazo el reparto modal de la movilidad favorable al vehículo privado, que lleva caracterizando ininterrumpidamente a todas las áreas metropolitanas de nuestro país, según el último informe del Observatorio de Movilidad. Los instrumentos son conocidos, solo hay que elegir y combinar los más adecuados, pero no se admite espera, no se puede ser timorato. Y las experiencias de otros ámbitos nos demuestran que se pueden vencer las resistencias a los cambios, que los prejuicios están teñidos de desconocimiento y son eso, prejuicios.

El apoyo de la tecnología es determinante para explorar nuevas formas de prestar los servicios que se vislumbran imprescindibles en las áreas de menor densidad, donde soluciones relacionadas con la gestión de la demanda y con la versatilidad de la oferta son las únicas que pueden frenar el uso sin límite del vehículo privado. Las referencias vuelven a estar ahí, en modelos que llevan funcionando sin estridencias desde hace tiempo en otros países, y que hay que revisar para adaptar a nuestros entornos. Los ejemplos de diversas formas de compartir los coches, con o sin propiedad de los vehículos, y de aplicación de sistemas de gestión de la demanda que propician unas relaciones menos dependientes del vehículo privado y más útiles y eficientes que los sistemas convencionales, pueden inspirar las soluciones que necesitamos concretar y poner en funcionamiento.

La importancia de la economía

“Es la economía, estúpido”. La famosa sentencia que pretende reflejar las prioridades del ciudadano medio, tiene sin duda una indudable carga filosófica.

Es la economía, efectivamente, la que permite que salvemos vidas, en las UCI de los hospitales y en las plataformas de transporte seguras; la que hace que muchas vidas puedan

proyectarse en los centros educativos, la que redistribuye los beneficios privados hacia beneficios sociales protegiendo a los más vulnerables, y la que promueve los valores de integración, prestigio y reputación entre las empresas, para aumentar su contribución al bien común.

Pero es, en efecto, la economía del bien común, la economía, que, en palabras de su máximo valedor, Jean Tirole, persigue identificar las instituciones y las políticas que van a favorecer el interés general, y actuar a su dictado. Y obedece a una Política diferente al juego banal, cortoplacista y cuasicorrupto al que nos están acostumbrando.

La dimensión económica de la necesaria transición y transformación del modelo productivo hacia el que nos encaminamos es de enorme calado, porque va a requerir conciliar la asignación de recursos que hay que destinar a paliar los peores efectos de la pandemia con los dedicados a objetivos y planes de reestructuración. La financiación del endeudamiento masivo va a demandar inexcusablemente un ensanchamiento perdurable de la base fiscal, que articule y dote de coherencia todo el engranaje de tareas a realizar.

En el plano que nos ocupa, la recaudación del servicio de transporte público, que ya se venía mermando antes de la pandemia por efecto de políticas tarifarias discutibles, en el momento actual ha sufrido un desplome profundo y podemos aventurar que irrecuperable. Es hora de reconocer el beneficio social de los servicios de transporte público en términos de contribuciones específicas por parte de los otros beneficiarios indirectos. Las fórmulas son también variadas, pero el modelo único de tarifas (menguantes), más aportaciones presupuestarias directas (crecientes) debe tener los días contados si queremos mantener un servicio exigente en prestaciones, calidad y cobertura espacial y temporal. En la Comunidad de Madrid, el volumen de las aportaciones públicas al servicio de transporte público representa el tercer capítulo presupuestario, después de las necesidades de Sanidad y Educación. Se trata de encontrar, al igual que con la limitación operativa del vehículo privado, la combinación idónea de los instrumentos que maximicen bienestar y recaudación, donde el principio “quien contamina, paga” podría explicitarse porque sigue teniendo plena vigencia, y al que se puede añadir “y quien se beneficia, también”, todo lo cual significa introducir cuñas de criterios finalistas en la fiscalidad, que se ensancha y amplifica.

A vueltas con la gobernanza

Desde hace tiempo se viene realizando un abundante uso de la expresión colaboración público-privada, que se supone siempre adornada de las mejores prácticas de ambos sectores, en una simbiosis virtuosa de la gestión.

Si la naturaleza pública del servicio de transporte reside en su función imprescindible para el desenvolvimiento de la vida cotidiana, a lo que se añade su papel protector del equilibrio medioambiental, ¿debe de ello colegirse que la propiedad jurídica del prestador del servicio es también pública? ¿Es compatible la gestión privada del servicio de transporte con la titularidad pública del servicio?

El origen público de la mayoría de las grandes empresas de transporte procede de su descapitalización, consecuencia de los cambios sociales y de hábitos que se fueron produciendo y estrangularon su autonomía empresarial. Pero, una vez superada esta visión y asumido el beneficio general del servicio público, el criterio determinante debe ser el de las máximas eficacia y eficiencia en términos sociales, al margen de la titularidad de la propiedad del ente operativo. Lo que marca la pauta, a todos los efectos, es el ejercicio pleno y riguroso de la titularidad del servicio, que debe ser enfocado siempre con una visión integradora de la realidad, abarcando las múltiples formas en las que se manifiesta la movilidad, y sin exclusión del vehículo privado, cuya regulación tiene que estar incorporada al sistema de movilidad en su conjunto. Este ejercicio debe realizarse por medio de figuras

jurídicas con estructuras suficientemente flexibles para adaptarse a una realidad cambiante, altamente profesionalizadas, que concentren las competencias estratégicas a todos los efectos, y a las que se supediten las decisiones operativas. Sin embargo, los prestadores directos de los servicios desempeñan un papel fundamental por su proximidad esencial a la realidad, por lo que es preciso salvaguardar su capacidad de detección de necesidades y planteamiento de soluciones, que en ningún caso debería verse condicionadas por otras instancias procedentes de la baja política.

Por su parte, el titular público del servicio debe impulsar un marco funcional en el que se promueva con eficacia y decisión la responsabilidad social de las empresas operativas, en un mundo en el que, cada vez más, el prestigio y la reputación van a decantar el balance positivo de los agentes económicos. La crisis sanitaria ha cambiado de un plumazo muchos referentes, y es preciso detectar los nuevos latidos que impulsan a las jóvenes generaciones para incorporar valores estables de regeneración, ejemplaridad y entrega útil y generosa a la sociedad. La mayoría de edad tiene que desvincularse del sueño de la propiedad del primer coche, en un mundo en el que, si no recuperamos las enseñanzas de los clásicos, asociando bienestar a uso y disfrute de los bienes y no a su posesión, estamos cavando nuestra propia tumba.

En este marco de gestión institucional y operativo, es preciso también hacer intervenir a los trabajadores que prestan los servicios. El primer punto de relación directa entre el usuario y el gestor debe ser cuidado con esmero, para participar plenamente de su responsabilidad y de su carácter esencial en toda la cadena de producción del servicio. Esa toma de conciencia que la pandemia ha originado sobre el papel de los trabajadores que se han venido a agrupar bajo el epígrafe de actividades esenciales, no puede desvanecerse y quedarse en palabras vacías, sino que tiene que provocar una auténtica integración. La responsabilidad social de las empresas tiene que traducirse en este contexto en mejora de las condiciones de trabajo, salarios, medidas de conciliación, extensión de la formación continua. A cambio, los trabajadores tienen que alcanzar un grado de compromiso con el servicio que establezca una diferencia cualitativa en su valoración por parte de los usuarios de manera permanente, en un encuentro de intereses compartidos.

Las medidas del cambio

Los cambios aludidos deben ir acompañados de nuevas expresiones de medida. Los tiempos del crecimiento sin límite representan el pasado, y análogamente a la búsqueda de nuevos indicadores que reflejen con mayor acierto los avances en los objetivos económicos que se persiguen —reducción de la desigualdad, inversiones verdes, etc.— y que significa abandonar el PIB per cápita como único referente, la gestión de la movilidad debe ser juzgada a la luz de nuevas métricas que expresen básicamente la extensión del uso del servicio de transporte público por un número cada vez mayor de ciudadanos en sus desplazamientos, tanto habituales como ocasionales.

En este sentido, el caso de la Comunidad de Madrid es significativo, ya que, durante el periodo de continua ascensión de la curva del número absoluto de viajes en transporte público, periodo que estuvo acompañado por un aumento de las principales variables explicativas, como la población total y la población ocupada, y en el que además se realizaron importantes inversiones en el sistema (ampliaciones de metro), el número de viajes en transporte público por habitante descendía ligeramente. Es decir, ni se rentabilizaban socialmente las inversiones realizadas ni se reorientaban los hábitos de movilidad hacia el sistema de transporte público.

Los nuevos parámetros tendrán que basarse en los objetivos de captación de nuevos usuarios del servicio, entre los que pueden apuntarse la distribución modal de los desplazamientos realizados, el número de usuarios entendidos como individuos, la evolución re-

lativa de las ratios de viajes por habitante en transporte público y en vehículo privado. De enorme importancia resulta asimismo la segmentación de estos indicadores por grupos de edad y otras variables, con el fin de analizar la evolución de los comportamientos en las diferentes etapas vitales, detectar necesidades y orientar tendencias en la dirección señalada. Todos estos indicadores requieren, para su elaboración, de la contribución de las herramientas tecnológicas, sin cuyo aporte es inviable la gestión del sistema. La utilización masiva de los datos es sin duda el instrumento que marcará el futuro, que ya es presente. De su posible colisión con la protección de los derechos individuales dependerán muchas de las decisiones que tienen que ver con la gestión pública de nuestras vidas.

Pero eso es otra historia....

Salva Lo Público, marzo 2021