



CARMEN SANZ PARDO

**transporte
público
y crisis
sanitaria**
Algunas
reflexiones

Transporte público y crisis sanitaria.

Algunas reflexiones

Carmen Sanz Pardo

Economista, especializada en Transporte Público

La naturaleza del transporte público

El manifiesto de la plataforma Salva lo Público comienza su declaración definiendo el objeto de “lo público” como lo que “es de todos y para todos, como la sanidad o la educación”. No cabe duda de que, en una crisis sanitaria en origen como la que estamos viviendo, la salud pública y su cuidado se sitúa en el primer lugar de la preocupación política y social por derecho propio, y que, en segundo lugar, la educación se ha mostrado como un bien especialmente vulnerable a las restricciones que la gestión de la pandemia ha ocasionado, con importantes consecuencias en las familias y en el futuro de los alumnos, en cualquiera de los niveles educativos.

Pero debemos preguntarnos ¿son estos los servicios a los que una sociedad avanzada y compleja como la nuestra considera se ciñe “lo público”? ¿O solo nos centramos en ellos porque son lo más urgente a defender?

Entre las imágenes que ha dejado la pandemia para la posteridad y su recuerdo como hecho histórico, estarán sin duda las de unos servicios sanitarios de urgencia y unos hospitales saturados, con enfermos luchando con la muerte en los pasillos, pero también las de unos servicios de transporte público insólitamente vacíos, metros y trenes diseñados para mover millones de personas a diario, transitando con viajeros solitarios y mirada perdida, autobuses circulando apenas con el conductor por calles sin coches, con comercios y establecimientos cerrados en una realidad que se antojaba fantasmal.

Una realidad que ha demostrado que el transporte público se sitúa, sin ningún género de dudas, entre los servicios imprescindibles para el funcionamiento de la sociedad, y sin cuyo concurso, asegurando la movilidad a los trabajadores de todas aquellas actividades esenciales que han atendido todas nuestras necesidades, el caos, la arbitrariedad y el sálvese quien pueda hubieran sido la norma de conducta.

Público por esencial, o esencial por público, lo cierto es que hace ya tiempo que por fortuna el transporte público es considerado un servicio esencial para la sociedad. Pero más allá de ese criterio funcional, que podría limitarse a la oposición entre lo individual y lo colectivo, las sociedades más desarrolladas, entre las que nos encontramos, han dado un paso hacia adelante en esta consideración, incluyendo al transporte público en el grupo de los servicios que forman parte de su patrimonio común, un bien común a todos los efectos, que es preciso preservar, mejorar y acrecentar.

Antes de la pandemia

En la Comunidad de Madrid se realizaban casi 20 millones de desplazamientos cada día laborable antes de la eclosión de la pandemia. Es decir, tres desplazamientos por habitante y día. Esta cifra nos indica que ciudad y movilidad es un binomio inseparable, que la ciudad es movilidad porque la ciudad es un espacio de intercambio físico, el lugar de intercambio por excelencia, una creación de la civilización. En diferentes proporciones, dependiendo de la dimensión de la aglomeración urbana, esta es la realidad que caracteriza al mundo actualmente, y que no va a hacer sino aumentar, dado que, si el 55% de la población mundial reside hoy en las ciudades, la ONU prevé que en 2030 esta proporción aumente al 60% y en 2050 al 68%. Es de todo punto imposible imaginar que los volúmenes de desplazamientos que estas cifras representan no sean atendidos por unos servicios de naturaleza colectiva, que forman parte de unos sistemas gestionados cada vez más por autoridades públicas coordinadoras, que se responsabilizan de la planificación y del control de la operación, que en parte son financiadas en el ámbito geopolítico occidental con cargo a presupuestos públicos de diferentes formas, y que, por tanto, deben rendir cuentas de manera rigurosa ante los ciudadanos de su gestión.

La irrupción del vehículo privado como medio de transporte cotidiano en la segunda mitad del siglo pasado, como emblema de la libertad individual y símbolo de estatus social, parece estar llegando a su fin, eso sí, obligado por la crisis medioambiental y después de haber evidenciado su responsabilidad en la degradación de las ciudades, en el deterioro de la calidad de vida en las mismas y en la emisión de partículas contaminantes que dañan la salud de los habitantes. Este cambio de paradigma se había venido apoyando también recientemente en la aparición de múltiples formas de transporte individual, ya sean bicicletas, patinetes, coches compartidos y de alquiler, que en definitiva trataban de combinar el respeto al medio ambiente con la flexibilidad del uso individual y la capacidad de adaptación a una movilidad cada vez menos sujeta a pautas predeterminadas y encasilladas. Sin embargo, parece claro que estos nuevos operadores y herramientas de movilidad no permiten absorber la mayor parte de los desplazamientos. Son aliados del medio ambiente, pero no pueden en ningún caso constituirse en los protagonistas de su conservación. Este papel solo está reservado al transporte público.

Pandemia y cambio climático

La gravísima crisis sanitaria a la que el mundo se enfrenta acapara lógicamente todos los esfuerzos de gobiernos y ciudadanos. Pero esta emergencia no puede hacer olvidar la otra gran amenaza que se cierne sobre el planeta: el cambio climático. El calentamiento global sigue avanzando, y como advierte el panel de expertos que asesora a la ONU sobre el cambio climático, la velocidad de los impactos sobre el clima es mayor que la capacidad de los seres humanos y de los ecosistemas para adaptarse. Recientemente, Hoesung Lee, presidente del IPCC, el mencionado panel en sus siglas en inglés, advertía en una entrevista de este hecho, y reconocía que este año se han reducido sustancialmente las emisiones de dióxido de carbono debido a la restricción de las actividades económicas consecuencia de la pandemia. Y que, si algo está dejando claro esta crisis, es que los gobiernos son capaces de tomar medidas radicales y profundas. La lucha contra el cambio climático, como la crisis del coronavirus, así lo requiere. Por consiguiente, los gobiernos deben tener en cuenta este factor a la hora de diseñar los planes de recuperación, acelerando las políticas de transición ecológica, de las que el Pacto Verde europeo es un buen ejemplo. Se debe actuar con rapidez y contundencia, como se ha hecho ante la crisis sanitaria, implementando las medidas que ya se habían comprometido para no acumular más retrasos en la consecución de los objetivos que se van marcando. Porque la reducción del 7% de las emisiones de CO₂ que ha tenido lugar este año como consecuencia de la crisis sanitaria no se va a volver a producir en condiciones de progresiva normalización de la actividad económica, si no se aplican las políticas necesarias para desvincular el desarrollo económico del consumo de

energía. Políticas que deberán ser capaces de reorientar los comportamientos individuales en esa dirección.

Del usuario al cliente y del cliente al ciudadano

La creciente importancia del transporte público en la gestión de las ciudades ha venido acompañada de una evolución en su propio papel de agente transformador de las mismas, así como de su relación con los ciudadanos. Durante mucho, quizás demasiado tiempo, el transporte público se contemplaba aislado del conjunto de la ciudad, como si no formara parte de su estructura orgánica. Mientras tanto, el vehículo privado iba inundando las calles, se hacía necesario dotar de nuevas infraestructuras para su desenvolvimiento, y el usuario del transporte se limitaba a utilizarlo casi porque no le quedaba otra alternativa, en una actitud pasiva y resignada. Más adelante, y en la medida en que en la economía se asienta el neoliberalismo como eje conceptual de su funcionamiento, el pasivo usuario se va convirtiendo en un cliente, con capacidad de elección y por tanto de exigir. Elección ¿frente a qué? El transporte público, si quiere ser elegido, tiene que ofrecer un servicio de calidad que le haga merecedor de su clientela, que necesita conservar y ampliar para su supervivencia frente al vehículo privado. Esta visión, que ha tenido de positivo situar centralmente la calidad del servicio en el núcleo de las decisiones de gestión y operación, adolece sin embargo de un pecado original que la invalida para avanzar en el proceso de transformación del paradigma imprescindible en la situación actual.

Por un lado, hace ya tiempo que el lenguaje fue arrinconando el término transporte y sustituyéndolo por el de movilidad para designar la capacidad de desplazamiento de los individuos y hacer hincapié en el conjunto de elecciones a su alcance, en lugar de limitarse a ser transportados. La suma de elecciones individuales conformaría así la estructura de la movilidad. El aspecto positivo de esta nueva perspectiva es sin duda la visión integradora del fenómeno de la movilidad que posibilita. Pero para que esa integración tenga lugar y aporte sus indudables beneficios a la sociedad es preciso organizar el conjunto y jerarquizarlo. Y en este contexto es en el que la actitud del cliente encuentra sus límites, ya que su mirada se ve constreñida por su satisfacción individual. Es preciso avanzar en el sentido de comprometer al ciudadano con la colectividad, lo que en el caso del servicio de transporte público significa considerarlo un bien común, patrimonio de todos los ciudadanos, del que sentirse orgullosos y vigilantes de su gestión y resultados. Este es el paso que, a través de la financiación pública y de las políticas de integración, coordinación y participación, se está dando con diferentes grados de intensidad y al que hay que empujar definitivamente.

Algunas propuestas para el futuro (que es el presente)

Que las crisis representan una oportunidad es un lugar común. En este caso, se trata probablemente de la última. Los tímidos, en términos cuantitativos, movimientos migratorios que se están produciendo desde las grandes urbes a áreas más próximas a la naturaleza e incluso despobladas, siendo bienvenidos, no van a modificar el panorama general previsto por Naciones Unidas. El cambio climático, como aseguran los expertos, es ya una realidad sobre la que hay que aplicar medidas quirúrgicas si no queremos vernos obligados a gestionar una catástrofe de dimensiones desconocidas.

El transporte público debe también promover una serie de cambios para preservar lo más valorado de su patrimonio, y ahora en entredicho: la seguridad. Es cierto que hay estudios que afirman que la contribución del transporte público a los contagios es prácticamente despreciable, pero es igualmente cierto que la percepción que tienen amplios segmentos de población es la contraria, sobre todo en el caso de los medios masivos y que operan bajo la superficie, como el Metro.

Sin duda, los estándares de ocupación habituales antes de la crisis deben ser corregidos con carácter permanente, lo que va indisolublemente ligado a unas políticas generales de gestión del tiempo sobre las que habrá que actuar. Hay que ser conscientes de que las frecuencias en horas punta no son elásticas, y tienen unos límites claros. Por consiguiente, será preciso establecer acuerdos sobre horarios laborales y educativos que primen el interés general y produzcan efectos redistributivos en los desplazamientos a lo largo del día. La aceleración que se ha producido en el teletrabajo desde el inicio de la pandemia ha tenido sin duda efectos favorables en esta dirección, contribuyendo a descargar las horas punta y reduciendo los desplazamientos, pero habrá que coordinar más esfuerzos para garantizar la seguridad y la comodidad.

El transporte público debe ser claramente discriminado positivamente en las políticas de movilidad. Una de las grandes asignaturas pendientes de este ya extenso último periodo, en el que en nuestro país se han ido tomando decisiones de apoyo a este servicio, es la ejecución de plataformas reservadas al transporte público. Ciertamente, han proliferado por doquier inversiones de muy dudosa rentabilidad social como los tranvías -o metros ligeros en términos actualizados, quizá persiguiendo otros intereses- en detrimento de actuaciones menos vistosas, pero es hora de acometer estos objetivos. Hay muchas formas de limitar el espacio público a la utilización del vehículo privado, y en cada caso habrá que encontrar las más adecuadas, pero este objetivo resulta indispensable, y es aquí donde encuentra todo su sentido el rol del ciudadano comprometido con el bien común que le pertenece y al que aspira, un servicio de transporte público eficiente y práctico.

Las políticas de movilidad no pueden entenderse sin una estrecha conexión con las políticas de desarrollo urbano, en el amplio sentido de la expresión. La necesidad imperiosa siempre reclamada de que el urbanismo y el transporte vayan de la mano en la planificación debe concretarse ineludiblemente como una exigencia normativa. Una nueva estrategia de gestión de la movilidad debe abrirse paso, abandonando la consideración del éxito del transporte público como un aumento indiscriminado del número de viajes, sino como una utilización mayoritaria del mismo por los ciudadanos, y una recuperación de la posibilidad de los desplazamientos a pie.

No hay que dejar pasar la oportunidad de este aldabonazo en nuestras vidas para acelerar los cambios necesarios que hagan de nuestras ciudades unos entornos saludables, seguros, cómodos y llenos de oportunidades.

Salva Lo Público, noviembre 2020