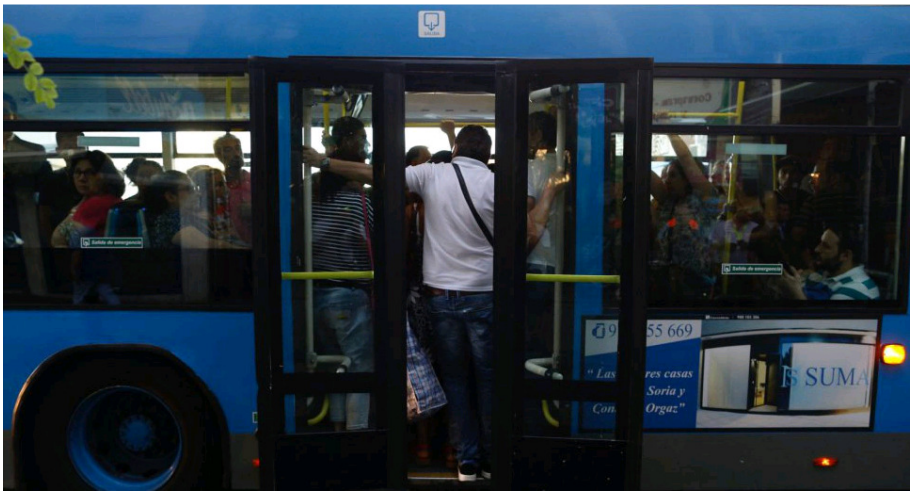
EL PAÍS

¿Qué pasaría si el transporte público desapareciera?

Cada día, 185 millones de viajeros europeos usan un medio público de transporte para desplazarse



LAURA DELLE FEMMINE - 17/09/2016

Hay quien nunca lo ha usado y quien no podría vivir sin ello. Detractores o partidarios, el transporte público urbano es una realidad en constante crecimiento, y una opción elegida por 185 millones de viajeros europeos cada día laborable del año. Los datos recopilados por la Unión Internacional del Transporte Público (UITP) reflejan que en 2014 hubo 58.000 millones de desplazamientos en territorio comunitario a bordo de trenes, autobuses y coches de metro. ¿Y si de repente desaparecieran y solo pudiéramos movernos con nuestros vehículos privados o con medios no motorizados?

Más allá del desplazamiento, los medios públicos de transporte son un válido aliado para reducir el tráfico y los niveles de contaminación. Pilar de la urbanización e impulsores de la industrialización, su desaparición tendría costes económicos, medio ambientales y sociales relevantes. Las grandes ciudades serían las primeras afectadas por su desaparición: sufrirían la congestión causada por el aumento de coches y motos en circulación y sucumbirían bajo el aumento de gases nocivos.

"Pero esto no va a pasar", tranquiliza Jesús Herrero, secretario general de la Asociación de Empresas Gestoras de Transporte Urbano Colectivo (ATUC). Con ocasión de laSemana Europea de la Movilidad, una cita que todos los años lanza la UE y cuya última edición 2016 arrancó el viernes, ATUC ha publicado un estudio en el que analiza las externalidades negativas provocadas por una hipotética desaparición del transporte público urbano. "Es un ejercicio para reflexionar sobre algo muy importante en nuestras vidas, aunque no nos demos cuenta porque estamos acostumbrados a ello", sentencia Herrero.

Los costes de privarse del transporte público

El último Liveability Ranking 2016 —la lista de ciudades con mejor calidad de vida del mundo que elabora cada año The Economist Intelligence Unit's— mencionaba, entre las razones para no incluir a los grandes centros internacionales de negocio entre las primeras posiciones de su clasificación, la sobrecarga de las infraestructuras debida a la elevada densidad de población. Este escenario no es una realidad lejana que solo afecta a ciudades de las dimensiones de Nueva York o Tokio: las previsiones de la ONU apuntan a un progresivo aumento de la población urbana, que para 2050 llegará a representar los dos tercios del total y fomentará el nacimiento de megaciudades.

El informe de ATUC toma Madrid como referencia, y recoge los datos del Observatorio de Movilidad Metropolitana (OMM) para desglosar cómo se mueven los habitantes de la capital. El medio de transporte escogido no se elige solo en base a la disponibilidad, sino en función de la distancia a recorrer: cuando el desplazamiento es interno prevalece el uso del transporte público y de los medios no motorizados, pero el coche y la moto ganan por goleada cuando el trayecto es entre la ciudad y la corona urbana. Esto ocurre pese a que los vehículos privados tengan los costes unitarios por viajero, tanto sociales (tiempo de viajes y accidentes) como económicos (infraestructuras y operación) y medioambientales, más elevados (respecto a autobús, metro y cercanías).

Así, si dejaran de funcionar el metro y del autobús urbano EMT —lo que equivaldría a renunciar a 2.000 autobuses y 2.000 coches de metro—, habría que encontrar una solución alternativa para ofrecer desplazamiento a los 3,4 millones de personas que cada día laborable hacen uso de ellos. Entre las posibilidades que baraja el informe de ATUC, ninguna es positiva: 2,5 millones de vehículos más en las carreteras —la Dirección General de Tráfico tenía contabilizados más de tres millones de turismos en Madrid en 2014—, lo que congestionaría los puntos neurálgicos de la ciudad y también doblaría el número de accidentes, el aumento del número de motocicletas y ciclomotores y hasta cambios de trabajo de los usuarios para reducir los tiempos de desplazamiento. Sin mencionar los costes ambientales y los problemas para aparcar.

En 2013, había cerca de 170.000 plazas de estacionamiento en la almendra central de la capital controladas por el Servicio de Estacionamiento Regulado, más otras 18.000 entre las destinadas a personas con movilidad reducida y las reservadas para carga y descarga. Aunque se utilizaran las 111.000 plazas de los aparcamientos públicos municipales, no se daría abasto, incluso si el número de vehículos aumentara en solo un millón de unidades. Además, el mayor número de coches y motos implicaría un aumento de episodios de alta contaminación obligando a cerrar con más frecuencia el centro de la ciudad al tráfico.

A estas externalidades negativas "tangibles" se añadirían otros efectos "nocivos": desde la pérdida generalizada de calidad de vida por la mayor duración de los traslados y la peor calidad del aire, hasta la imposibilidad para ciertos colectivos, como invidentes o personas con movilidad reducida, de desplazarse de manera autónoma. Además, tener un carné de conducir y un medio de transporte prácticamente se convertiría en un requisito indispensable para trabajar o

satisfacer cualquier otra necesidad si el domicilio del usuario no se encuentra cerca de una zona comercial.

¿Y si el transporte no hiciera falta? El reto de la eficiencia

Herrero precisa que el estudio realizado por ATUC no "es una campaña contra el coche" ni implica que el transporte público sea el remedio contra todos los males. "Es una manera para decir que hay alternativas, porque más allá del transporte público creemos que andar es fundamental y debe ser impulsado, así como la bicicleta o el coche compartido y todo aquello que reduzca el número de coches en la ciudad", espeta. "La Semana Europea de la Movilidad es una ocasión extraordinaria para dedicar unos días a este tema, pero el transporte urbano también puede mejorar su eficiencia".

De acuerdo con un estudio elaborado por el Institute for Transportation and Development Policy (ITDP) y la Universidad de California, si se mejorara el transporte público y se impulsara el uso de medios no motorizados, las emisiones de dióxido de carbono se podrían recortar en un 40% a nivel mundial para 2050. Asimismo, la posibilidad de desplazarse a pie o en bici, o disfrutar del trayecto en transporte público entre el domicilio y el trabajo dedicándose cómodamente a otras actividades —leyendo, escuchando música, etc.— reduce el estrés y mejora la salud, según recoge el estudio *Housing for Inclusive cities: the economic impact of high housing costs* realizado por la Global Cities Business Alliance.

Son varios los proyectos dirigidos a mejorar las prestaciones del transporte en general, que van desde la inversión en infraestructura, como nuevos carriles bici, hasta la implantación de métodos de pago más rápidos e integrados a nivel geográfico, al más general proyecto de ciudades inteligentes. "Todo va a estar conectado, se van a usar sensores y la tecnología permitirá que también el transporte público sea cada vez a demanda", asegura Herrero. "Se puede diseñar una ruta de una manera casi instantánea", insiste. "Este es el futuro: hacer la movilidad mucho más fácil para la gente".