PUBLICIDAD

Directo Siga la última hora de la guerra de Ucrania

OPINIÓN / DESPUÉS DE LA PANDEMIA

El efecto del transporte público

por Enrique Dans · 13 julio, 2022 - 02:49 GUARDAR

Ha sido uno de los anuncios sorpresa desvelados por Pedro Sánchez en el Debate del Estado de la Nación: **abonos de transporte gratuitos en las Cercanías**, Rodalies y media distancia operadas por Renfe.

Una apuesta por la descarbonización, el ahorro energético y la lucha contra la emergencia climática que muy posiblemente se plantee evolucionar en el tiempo para convertirse en una medida no coyuntural, sino permanente, en un reenfoque radical de la funcionalidad de los sistemas de transporte público como **servicio cada vez más imprescindible que se incluye dentro de lo que supone vivir en una ciudad**, y se financia con lo que pagan sus habitantes y los de su periferia.

La meta clara es pasar a la idea que desde hace años se plantea en algunas ciudades: que un país rico no es uno en el que los pobres pueden tener un automóvil, sino uno en el que **los ricos quieren viajar de manera habitual en transporte público**. Trabajar para conseguir una oferta de transporte público variada y de calidad es uno de los retos más importantes y con más efecto que pueden plantearse de cara al futuro, y sin duda, uno de los que más pueden aportar a la calidad de vida urbana.

En ese sentido, experiencias llevadas a cabo con la gratuidad del transporte público en ciudades como la capital de **Estonia**, Tallinn, en Luxemburgo o en una lista creciente de ciudades francesas desde hace ya varios años prueban que el sistema funciona, y que retirar fricción del proceso de subirse a un tren, un autobús u otros medios de transporte genera un nivel de uso más elevado y una percepción de mayor valor añadido para la ciudad.

> *Un país rico es uno en el que los ricos quieren viajar de manera habitual en transporte público*

Por otro lado, el transporte público ha sido en no pocas ocasiones históricas un catalizador del **descontento de los ciudadanos**, que en casos relativamente recientes como el de Chile y en otros se ha convertido en una chispa que encendía la mecha del descontento social.

En ese sentido, parece razonable que un Gobierno como el de Pedro Sánchez, en sus horas más bajas de popularidad, y ante la expectativa de una combustibles en permanente subida que amenazan con encarecer los desplazamientos, quiera conjurar un peligro de ese tipo.

[Pedro Sánchez anuncia un impuesto a la banca y a las energéticas y tren gratis hasta diciembre]

¿Es suficiente abaratar o convertir en gratuito el transporte público? Como medida de tipo zanahoria, es sin duda interesante. Pero este tipo de medidas deben combinarse, para que sean verdaderamente útiles, con otras que, siendo obviamente menos populares, las doten de sentido.

De nada sirve incentivar el uso del transporte público si no trabajamos al mismo tiempo en desincentivar el uso del transporte privado, particularmente de los automóviles que colapsan y contaminan los centros de muchas ciudades.

Y los **desincentivos para utilizar el automóvil particular** para ir a trabajar, aparte del incremento del precio de los combustibles que hacen que cuando vamos a pagar por llenar el tanque nos parezca que necesitamos pedir un crédito, son medidas como los peajes por acceder al centro de las ciudades que plantean ciudades como Londres, cada vez más con precios dinámicos en función del nivel de congestión, y sobre todo - y menos agresivo - la eliminación de plazas de aparcamiento en superficie.

> *De nada sirve incentivar el uso del transporte público si no trabajamos al mismo tiempo en desincentivar el uso del transporte privado*

Nada desincentiva más el uso del automóvil privado que la **perspectiva de llegar a tu trabajo y no tener dónde dejarlo**. En ese sentido, la idea de que la calle es un espacio para aparcar nuestro vehículo es, en el planteamiento de las ciudades actuales, un atavismo cada vez más absurdo: ¿por qué debe ser la vía pública el garaje de nadie, cuando existen muchos más usos alternativos y con un efecto muchísimo más beneficioso para la vida en la ciudad que ese?

Cada vez son más las ciudades que, tras dotarse de un transporte público gratuito y limpio, se embarcan en una **cruzada por eliminar de su superficie unos automóviles particulares** que, simplemente, no tienen por qué estar ahí.

Aparcar no es ningún derecho, supone la apropiación de un espacio público para un uso particular, afea nuestras ciudades y va a tener cada vez menos sentido. El futuro es que un automóvil necesite un lugar donde recargarse, y frente a la **idea insostenible de llenar las calles de enchufes**, la de entender simplemente que el garaje es un requisito indispensable para tener un automóvil ya imponiéndose cada vez más.

Pero sobre todo, lo que se impone es la **valoración del automóvil en propiedad como propuesta en desuso**. Cada vez más, tener un automóvil que utilizamos tan solo un 2% ó 3% del tiempo para desplazarnos de manera generalmente ineficiente - solos en un vehículo dimensionado para cuando, un par de veces al año, subimos a toda la familia y equipaje en él - empieza a resultar absurda frente a la propuesta de alquilarlo únicamente cuando lo necesitamos.

Construir las **ciudades en torno al automóvil fue un terrible error**, que tendremos que ir subsanando con el tiempo y la evolución generacional. Pero por ahora, resulta razonable empezar por abaratar o hacer gratuito el transporte público.

SIGUE LOS TEMAS QUE TE INTERESAN

COLUMNAS DE OPINIÓN · DEBATE SOBRE EL ESTADO DE LA NACIÓN · TRENES

PUBLICIDAD

COMENTA

PUBLICIDAD

MÁS DE ENRIQUE DANS

- Ciudades reactivas o proactivas
  6 julio, 2022 - 02:59
- Farmacias y futuro
  29 junio, 2022 - 02:26
- Los QR de los bares y otras reminiscencias de la pandemia
  22 junio, 2022 - 03:12
- Algoritmos, consciencia... y estupidez
  15 junio, 2022 - 02:48

LOS ÚLTIMOS

LLENO DE ENERGÍA
Sánchez lanza su tercer plan contra la inflación
Daniel Lacalle

NOTAS DIGITALES
Telepatía digital
Paco Bree

Convergencia Digital ESG
La economía de la nube
Lluis Altés

EL ESPÍRITU SOPLA DONDE QUIERE
Alemania con déficit comercial y el euro en la paridad con el dólar
Juan Ignacio Crespo

PUBLICIDAD

Ahora en portada

LLENO DE ENERGÍA
Sánchez lanza su tercer plan contra la inflación
Daniel Lacalle

DESPUÉS DE LA PANDEMIA
El efecto del transporte público
Enrique Dans

Sé el primero en comentar

Escribe tu comentario

NORMAS DE USO

ENVIAR

PUBLICIDAD

Operar con instrumentos financieros o criptomonedas conlleva altos riesgos, incluyendo la pérdida de parte o la totalidad de la inversión, y puede ser una actividad no recomendada para todos los inversores. Los precios de las criptomonedas son extremadamente volátiles y pueden verse afectadas por factores externos como el financiero, el legal o el político. Operar con apalancamiento aumenta significativamente los riesgos de la inversión. Antes de realizar cualquier inversión en instrumentos financieros o criptomonedas debes estar informado de los riesgos asociados de operar en los mercados financieros, considerando tus objetivos de inversión, nivel de experiencia, riesgo y solicitar asesoramiento profesional en el caso de necesitarlo.

Recuerda que los datos publicados en Invertia no son necesariamente precisos ni emitidos en tiempo real. Los datos y precios contenidos en Invertia no se proveen necesariamente por ningún mercado o bolsa de valores, y pueden diferir del precio real de los mercados, por lo que no son apropiados para tomar decisión de inversión basados en ellos. Invertia no se responsabilizará en ningún caso de las pérdidas o daños provocados por la actividad inversora que niños basándose en datos de este portal. Queda prohibido usar, guardar, reproducir, mostrar, modificar, transmitir o distribuir los datos mostrados en Invertia sin permiso explícito por parte de Invertia o del proveedor de datos. Todos los derechos de propiedad intelectual están reservados a los proveedores de datos contenidos en Invertia.

© 2022 El León de El Español Publicaciones S.A.