

# El transporte colectivo

---

*Jesús Rubio Alférez*  
*Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos*

El transporte colectivo en las carreteras es como “El hombre invisible”, en general cuando vamos en nuestros coches, no somos conscientes de su existencia.

¿Hace cuánto tiempo, querido lector, que no has tomado un autobús en una parada en la carretera? A lo mejor en este momento vuelves a leer la pregunta porque no acabas de entender que se pueda esperar un autobús en una carretera o en una autovía. Y sin embargo, ahí están los autobuses: escolares, regulares o discrecionales, con una capacidad de transporte unas treinta veces más eficiente que el transporte individual, tanto en términos de consumo energético, como en necesidad de metros cuadrados de carretera por pasajero y kilómetro transportado.

Las ventajas de este transporte se producen cuando se trata de mover al mayor número de personas posible en unos accesos urbanos congestionados, siempre que el transporte colectivo que se ofrezca sea fiable en cuanto a tiempos de recorrido, cómodo, y sólo en tercer lugar, económico. Cabe también pensar en largos recorridos en los que las clases ‘supra’, altamente demandadas, tienen mucho que decirnos en cuanto a motivación en la elección del modo de transporte para un determinado viaje.

Los estudios en diversos ámbitos demuestran que la valoración subjetiva del coste del transporte en un vehículo individual, no es real. No se tienen en cuenta gastos de amortización ni gastos fijos de seguro o revisiones, y sólo se contabiliza el gasto de combustible.

Hace ya muchos años que el Doctor Korneflacher, responsable de la movilidad de Viena, comprobó que la parte del cerebro que utilizamos como conductores es la más antigua. En ella no se procesan informaciones racionales, y mucho menos de coste-beneficio. Tomamos decisiones como las abejas enfrentadas a un dilema a la hora de buscar el polen: o un vuelo largo, o un túnel en el cual se ven obligadas a andar un pequeño tramo. Puestos en ese dilema los conductores no percibimos el tiempo transcurrido en el vehículo como coste, sólo nos importa la ley del mínimo esfuerzo. Por eso somos capaces, si vamos al fútbol, de ir hasta la puerta del estadio, para desde allí intentar buscar el aparcamiento más cercano. Los retrasos, y los enfados no se contabilizan como costes. Además, con la calidad de los equipos de música y con la climatización de los coches, más tiempo en el coche, en condiciones confortables, no se valora como una variable relevante en la decisión en la elección de un modo u otro de transporte.

Hay que tener en cuenta ese apego al vehículo individual a la hora de fomentar, en determinados segmentos de demanda, el uso del transporte colectivo. Para fomentar este último, debe ser una alternativa adecuada, cómoda y fiable. El transporte colectivo puede ser más adecuado para aquéllos que pueden disponer de coche para realizar el mismo viaje, en viajes de ocio colectivos, transporte escolar, o viajes cotidianos recurrentes que discurren por tramos urbanos o periurbanos congestionados. En estos últimos, el uso del transporte colectivo es el único que puede garantizar unos accesos que no se colapsen. Si en un tramo congestionado reservamos una plataforma con prioridad para el transporte colectivo (y ésta incluye los vehículos privados ocupados por dos o más pasajeros), nuestra decisión, absolutamente personal, decidirá si prefe-

rimos viajar con nuestro coche particular o hacer un tramo del viaje con el tiempo garantizado, en transporte colectivo.

En Munich, una empresa fabricante de coches de gama alta gestiona unos indicadores en los accesos, que informan al conductor de los minutos que faltan para que pase el siguiente tren de cercanías por la estación accesible en la próxima salida. El conductor puede así valorar si prefiere seguir conduciendo su coche, o aparcar en la estación y seguir al centro en tren.

Esta idea de gestionar la congestión desplazando voluntariamente parte de la demanda del vehículo individual con un solo pasajero a otros vehículos de mayor ocupación se tradujo en Madrid en el carril BUS-VAO reversible de la autovía A-6. Las cifras de su uso, especialmente en periodos punta son espectaculares. Permiten afirmar que actuaciones análogas con Plataformas Prioritarias para el Transporte Colectivo (PPTC) en ambos sentidos en la A-5 en Madrid, en el acceso oeste de Málaga y en otros accesos con un gran número de autobuses, beneficiarían a más de ciento veinte millones de viajeros al año.

Este planteamiento exige un cambio en la forma de mirar a los usuarios de la carretera. Los usuarios no son los coches, son los viajeros, aunque los textos técnicos de carreteras sólo consideren vehículos a la hora de analizar la capacidad de una vía, o su nivel de congestión. El ahorro de tiempo de estos viajeros debe ser incorporado a los análisis coste-beneficio a la hora de elegir las alternativas más rentables de actuación en un corredor, considerando el sistema de transportes en su conjunto. Y aunque parezca un problema marginal, hay que considerar las paradas de autobús como parte integrante de la carretera, igual que las vías de servicio, o las colectoras.

Hay que conseguir que las paradas sean dignas, cómodas y seguras. Quizás, querido lector, no sepas que hay más de mil paradas en las carreteras y autovías estatales, y que los atropellos que se producen en ellas no son noticia porque no se incorporan a los datos de siniestralidad en las carreteras que habitualmente se ofrecen como estadísticas.

Estos usuarios del transporte colectivo que utilizan nuestras carreteras exigen de los técnicos responsables visibilidad, atención, y sobre todo unas inversiones que mejoren sus condiciones de transporte, aunque sean obras cuya inauguración sea menos vistosa que la inauguración de un tramo de autovía con el correspondiente corte de cinta.

