



FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO: UNA INTERVENCIÓN TERRITORIAL NECESARIA

Jesús Rubio Alférez

Jefe del Área de Planeamiento, Dirección General de Carreteras. jjrubio@fomento.es

a Juan Carlos Cádiz Deleito

in memoriam

RESUMEN ESPAÑOL FOMENTO DEL TRANSPORTE PÚBLICO: UNA INTERVENCIÓN TERRITORIAL NECESARIA

TEXTO RESUMEN: El fomento del transporte público en la red de carreteras será imprescindible para garantizar un uso adecuado del sistema de transporte, para garantizar tiempos de viaje fiables en los accesos congestionados en las ciudades, y para asegurar la sostenibilidad del conjunto del sistema.

Las alternativas pueden ser muy variadas, desde planes de mejora de las paradas de autobús existentes en la red interurbana (en Galicia hay más de novecientas en la red estatal), hasta plataformas con prioridad para el transporte público, con este uso permanente o vinculado a la existencia de congestión.

Existen prejuicios y problemas administrativos añadidos a los presupuestarios, que no facilitan la ejecución de los proyectos cuya tramitación comenzó en 2004, y que contemplan siete plataformas con prioridad para el transporte público en Madrid, Barcelona y Málaga.

La ponencia plantea la necesidad de retomar estas actuaciones y de realizar los análisis considerando las necesidades de movilidad de las personas en vez de los vehículos.

PALABRAS CLAVE: carreteras, transporte público, territorio, sostenibilidad.

INTRODUCCIÓN.

No es necesario insistir a estas alturas acerca de la importancia que tienen las infraestructuras, y en concreto las carreteras en la definición del territorio antropizado, cuando establecen diferencias de accesibilidad entre unas zonas y otras. Son importantes tanto las nuevas infraestructuras como la mejora de las existentes: el diseño de una carretera convertirá un mismo trazado en una infraestructura permeable con la cual el territorio se esponjará, o supondrá una barrera que acercará los extremos, alejando las zonas colindantes, antes próximas.

El diseño de las carreteras estructura el territorio: es algo que ocurre en la periferia urbana con las redes arteriales formadas por los accesos y circunvalaciones de mayor capacidad; en las travesías de las poblaciones donde la carretera puede ser el eje vertebrador de una ciudad lineal, y en los accesos a los puertos, donde las necesidades de los vehículos pesados a veces entran en conflicto con la calidad de vida de los vecinos colindantes, por poner tres ejemplos de tramos de la red estatal en el territorio urbanizado, como en el territorio no urbanizado. Valga como ejemplo de esto último el Plan de estaciones de montaña en el Pirineo catalán realizado en los primeros años de los 80, en cuya ordenación se consideró como un factor determinante la accesibilidad por carretera para considerar las prioridades de actuación propuestas.





PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA: LOS INVISIBLES.

Una de las características principales de los ingenieros es que nos gusta enfrentarnos a problemas, resolverlos, aprender, medir las dificultades que tendremos que superar, y ser capaces de trabajar en un equipo grande y prolongado en el tiempo.

Este diálogo, en el caso de la ingeniería civil con el entorno, tiene vocación transformadora. Sin embargo existen otros puntos de vista: no siempre ante un conflicto todo el mundo tiende a intervenir y asumen lo que Orson Scott Card expresaba en una obra de ficción futurista: “Los hechos parecen demostrar la sabiduría de la presente política de inacción casi completa”.

Por poner un ejemplo cinematográfico, el protagonista de “El Gran Carnaval”, de Billy Wilder, es un periodista que tiene la comunicación en exclusiva con una persona que ha quedado atrapada en una mina. Cada día que pasa su importancia en los noticiarios es mayor y su interés consiste en prolongar la situación sin perder el control de su exclusiva, no en resolverla.

Me parece importante subrayar la existencia de distintos puntos de vista, tanto más inamovibles cuanto más profundos sean los intereses que los sustentan, en la gestión de las infraestructuras que hilvanan nuestro territorio cuando son planificadas, y lo cosen cuando son ejecutadas.

Quiero puntualizar que considero la protección con criterio del territorio como una forma de intervención, yo diría que imprescindible.

Evidentemente tengo que acotar el problema que quiero plantear: si fuese una película podría titularse “Las personas invisibles”. Están aquí, son usuarios de nuestras infraestructuras, pero no las vemos.



Técnicamente podría formularse como la búsqueda de una solución sostenible a los accesos congestionados de nuestras ciudades. Estos accesos que dan forma a los desarrollos urbanos y cuyos enlaces inmediatamente ocupados por Hipercor, Eroski, Ikea y demás grandes superficies comerciales, son los nuevos hitos que referencian nuestro territorio y generan hábitos de comportamiento y desplazamiento.

Las personas invisibles a las que me refiero son los usuarios del transporte público, y lo que quiero plantear con nitidez es que el único sistema sostenible a medio plazo es el que considere, mejore y potencie el transporte público en nuestras carreteras.



ALTERNATIVAS HABITUALES

Las soluciones más habituales para resolver los problemas de congestión consisten en ampliar la capacidad de lo existente. Los problemas empiezan a ser de otro tipo cuando las ampliaciones convencionales son inviables por falta de espacio. En ese caso las opciones consideradas han de ser cualitativamente diferentes. Desde mi punto de vista las soluciones que consistan en ampliar al máximo los carriles generando túneles con independencia de su coste, dada su rentabilidad política, y la varita mágica de las autopistas de peaje como alternativa para una demanda capaz de pagar cotidianamente, no son soluciones sostenibles.



Tengo que explicar qué entiendo por sostenible en este contexto: que el tiempo de viaje esté garantizado con unos márgenes de error razonables, salvo situaciones singulares. No que lo extraordinario (por lluvia, fin de semana, retorno de puentes, horas punta, etc.), sea lo habitual, y que la fiabilidad del tiempo necesario para el desplazamiento completo sea nula.

El espacio no puede estirarse, la ciudad biplana supone unos costes que no resistirían el más mínimo análisis de rentabilidad convencional, y genera unas deudas cuyo plazo no se mide en años, sino en generaciones.

Las autopistas en los accesos con sus enlaces distantes necesitan que el resto del sistema alternativo esté al borde de la congestión para resultar atractivas, y no estoy pensando en Madrid cuyos usos así lo corroboran, sino por ejemplo en La Coruña, donde no pudo contemplarse el acceso de la autopista como parte del sistema para comunicar el aeropuerto con la ciudad en condiciones homogéneas con el resto de la red arterial. Son un elemento al margen del conjunto, con una lógica propia, y que en este año pasado y en el actual 2010, demanda centenares de millones de euros de los presupuestos generales del Estado para aliviar su situación financiera.

La solución de fomento del transporte público que planteo tiene algo parecido a las autopistas de peaje: resultará tanto más atractiva cuanto mayor sea la congestión, y cuando esto se produzca, mantendremos parte del sistema de transportes funcionando sin congestión, pero la diferencia consiste en que podemos permitir que en hora punta un porcentaje elevado de la demanda pueda elegir transportarse en autobús, y eso beneficiará tanto al usuario que decide cambiar de modo como a los que prefieren desplazarse en su coche particular; y los viajeros llegaran a su destino, no a una red urbana congestionada, con un último tramo inevitable en el cual el tiempo de viaje no es fiable y por tanto la calidad del conjunto puede descender.



Cuando estamos hablando de accesos congestionados estamos hablando de un modelo de vida que genera un modelo de ciudad, de un modelo de ciudad que genera inevitablemente unos modelos de comportamiento, de unos comportamientos que una vez arraigados pueden parecer imposibles de modificar.

De unos intereses arraigados que hacen inadmisibles plantear reservas que beneficien al transporte público.

No estamos hablando solo de accesos metropolitanos en grandes ciudades. En Madrid, Barcelona y Málaga es evidente la rentabilidad de nuevas plataformas añadidas a lo existente en las cuales tenga preferencia el transporte público. Pero no es la única posibilidad: pueden plantearse diseños -que no han sido estudiados hasta ahora- en los que se aproveche parte de la plataforma existente. Puede plantearse un plan de mejora de paradas en toda la red. O se pueden plantear carriles de uso restringido en vez de uso exclusivo, y aplicar la restricción únicamente cuando se produzca la congestión. Tendrían sentido y podrían plantearse pruebas en accesos a polígonos industriales, universidades o estadios de fútbol, pero ahí topamos con un problema: las mejoras propuestas no favorecen al coche. Y surgen los prejuicios.

ARGUMENTOS O PREJUICIOS

Informaciones publicadas en el ABC en 1994 y en 1995, decían que el Bus-Vao de la N-VI en Madrid era inútil, desfasado y carísimo e insistían que el Ministro amenazaba (ya en el 95), con repetir la operación en otros accesos de la capital.

Todo aquello que vaya contra el coche debe ser descalificado y las asociaciones con solera y tradición tienen como uno de sus objetivos fundamentales estar atentos y evitar cualquier actuación que limite la soberana libertad del conductor. Por eso la campaña de artículos en ese sentido no debe extrañarnos.

Por lo que respecta a los soterramientos: si la M-30 soterrada da mayoría absoluta en las elecciones municipales, ¿por qué no plantear el soterramiento de la M-50 ó de cualquier otro acceso o circunvalación congestionados?

Quiero plantear otro punto de vista: analizar las ventajas e inconvenientes de todas las opciones viables para mejorar las redes arteriales con congestión, analizando las ventajas e inconvenientes de cada opción. Eso es planificar. Solventar los problemas de protagonismo entre Administraciones. Eso es coordinación y aunar esfuerzos. No es este el momento de entrar en datos que han sido suficientemente divulgados acerca de la utilización del carril Bus-Vao de la A-6, pero merece la pena apuntar que el 30% de los viajeros en el periodo punta en el corredor lo hacen en autobús, manteniéndose la posibilidad de optar por el vehículo particular tanto en los carriles de uso libre como en el Bus-Vao.



Otro aspecto que puede ser relevante es el del protagonismo político compartido al ejecutar una actuación de este tipo. Quizás sea inevitable compartir el protagonismo entre distintas administraciones responsables de las infraestructuras, del transporte y de la ordenación del territorio y quizá cuando el protagonismo político no se hace evidente para el organismo responsable de la mejora de las infraestructuras, eso se convierte en un inconveniente casi insuperable.

Parece un problema menor y resoluble, por lo menos desde el punto de vista técnico. En el proyecto de mejora de paradas de autobús en la red de carreteras estatal de Galicia, todavía sólo enjaretado, se plantea resolver esta cuestión haciendo visibles los logos del Ministerio y de la Xunta en las paradas de autobús que se mejoren, atendiendo las conclusiones del último VYODEAL celebrado en Pontevedra (2009).

CONCLUSIONES

Quiero terminar explicando cómo se planteó la propuesta de actuación de mejora integral del corredor de acceso de la A-42 a Madrid, siguiendo el protocolo convencional de aprobación de un estudio informativo en el cual se plantean todas las alternativas viables, se valoran y se justifica la opción seleccionada.

Fue sencillo y sorprendente a la vez: la evaluación cambió cuando en vez de establecer capacidades de vehículos cuantificamos la capacidad de transporte en viajeros.

Lo que me sigue sorprendiendo es que esa evaluación que se produjo en febrero de 2005, hoy sigue simplemente hilvanada sin haberse comenzado a ejecutar; ni esta ni ninguna de las otras ocho plataformas que en Madrid, Barcelona y Málaga han sido objeto de estudios y proyectos cuyas órdenes de proyecto empezaron a darse en 2004.

Si el problema surge porque la sucesiva mejora de los diseños da como resultado una opción inadmisiblemente cara, ¿no convendrá retomar alternativas que supongan una menor inversión?, ¿o será mejor abandonar la idea?

O de otra manera: ¿son prejuicios o son argumentos los que están prevaleciendo?



Por todo lo anterior no voy a concluir como he hecho en otras ocasiones diciendo que tenemos una solución que nos acerca a un sistema sostenible con garantía de funcionamiento de una parte a largo plazo; que tenemos una alternativa a la congestión cotidiana y que no debemos asumirla con una actitud pasiva como quien se enfrenta a un problema inabordable. No puedo decir que el comienzo de su ejecución es inminente porque existe una partida asignada en los Presupuestos Generales de Estado como he podido decir estos últimos años.

Quiero concluir diciendo que considero importante y urgente para nuestro territorio, para nuestras ciudades y para nuestra calidad de vida cambiar el punto de vista, centrarnos en la capacidad del transporte de viajeros y no en el de vehículos y repetir y dejar que nos guíe lo que dijo Shakespeare: ¿Qué es la ciudad sino la gente?, ¿Que é a cidade senón a xente?

