

Barcelona, 27 d'abril de 2020

Ahora, más que nunca, no dejemos caer al transporte público

La PTP emite este segundo comunicado por la crisis sanitaria del Covidi19, recordando la importancia de mantener un transporte público esencial a corto y largo plazo.

El transporte público hoy

En un contexto de descenso histórico de la movilidad, **se ha producido una reducción en el uso del transporte público muy superior a la del vehículo privado motorizado**, haciendo que por primera vez en muchas décadas el uso diario del coche y la moto sean superiores al del metro y bus en Barcelona (véase ANEXO 01). Afortunadamente ha crecido la movilidad a pie.

A pesar de la reducción histórica de la demanda, aproximadamente del 90%, los distintos servicios de transporte público colectivo (bus, tranvía, metro y tren) prestan una oferta de alrededor el 60% para asegurar el distanciamiento personal entre personas usuarias. **El transporte público actual, aparentemente vacío, asegura la movilidad segura de cientos de miles de personas trabajadoras de las actividades laborales más esenciales así como las cuidadoras de la población más vulnerable y dependiente.** Hay que recordar que por distancia o por no disponer de vehículo propio, no todo el mundo puede optar por la movilidad individual. La PTP quiere agradecer el esfuerzo de los trabajadores y trabajadoras del sector del transporte público así como el resto de servicios esenciales, que permiten mantener los abastecimientos y cuidados básicos para la ciudadanía.

Efectos sociales. La actual política del distanciamiento personal, variable entre 1 y 2 metros según las fuentes, y la confusión sobre la efectividad de los sistemas de protección personal, están **provocando una percepción negativa hacia el transporte público.** Tampoco han ayudado los mensajes y medidas de apoyo al vehículo privado por parte de algunas administraciones, como la eliminación del área azul y verde de aparcamiento para los coches por parte del ayuntamiento de Barcelona, o la intención de suprimir el impuesto del CO2 por parte la Generalitat de Catalunya. Queremos recordar que **la Organización Mundial de la Salud no recomienda explícitamente la sustitución del transporte público por el privado, sino tomar medidas de autoprotección para los usuarios** (ver ANEXO 02).

Efectos económicos. El mantenimiento de una oferta de transporte público que evite aglomeraciones, con una demanda tan reducida, implica mantener los costes operativos elevados al tiempo que cae de forma radical la recaudación, que es proporcional a la demanda. Teniendo en cuenta algunas estimaciones de tesorería, este hecho implicará el colapso de la economía que sustenta el transporte público antes de final de año, poniendo en grave peligro este servicio público esencial.

“La reducción de la demanda y de cuota modal hacen que el transporte público avance hacia una crisis económica y de percepción sin precedentes. Necesitamos un plan para prestigiar y potenciar la movilidad sostenible incluyendo la movilidad a pie, en bicicleta, vehículos de movilidad personal y el transporte público colectivo”.

El transporte público a medio y largo plazo

La actual preeminencia del vehículo privado motorizado en las calles del área metropolitana y centros urbanos sólo es posible en un contexto de movilidad mínima. Si no actuamos ahora, a medida que se produzca la desescalada del confinamiento y se incremente la movilidad, el vehículo privado volverá a colapsar nuestras calles y a llenarlas de polución, accidentes y ruido, además de incrementar el calentamiento global. A estos problemas conocidos se añadiría un nuevo riesgo, la relación entre polución y transmisibilidad del Covid19, identificada por varios estudios científicos.

También hay que recordar que el vehículo privado no es accesible para la mayoría de la ciudadanía y que el 40% de la población catalana ni siquiera tiene permiso de conducir (véase ANEXO 03). Por lo tanto, **la intensificación de la movilidad hará inviable una movilidad basada en el coche y en la moto manteniendo un transporte público infrutilizado.**

El transporte público, como los centros de trabajo o los supermercados, son espacios comunes imprescindibles para desarrollar nuestra vida cotidiana, antes, durante y después de esta crisis sanitaria. **Con una adecuada gestión, el transporte público puede evitar su estigmatización -como el resto de espacios comunes- y mantener su imprescindible aportación contra la congestión, la contaminación y las desigualdades en la movilidad.**

Por estos motivos la PTP cree que hay que adoptar una serie de medidas:

10 recomendaciones de la PTP para evitar la estigmatización del transporte público y tener una movilidad más sostenible y segura, durante y después de la crisis del Covid19

MEDIDAS DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

1. **Aceptar que hay movilidad prescindible y que se puede reducir el tráfico.** No se necesitan tantos viajes motorizados para mantener las actividades laborales y educativas. **El incremento de desplazamientos a pie y en bici, el teletrabajo y la flexibilidad horaria** se perciben, ahora más que nunca, como herramientas útiles, posibles y aceptables para reducir las aglomeraciones, escalonar la hora punta y aprovechar mejor las infraestructuras disponibles. Es necesario que las administraciones se comprometan con este objetivo, pasando de las declaraciones a los programas ejecutivos, espaciando la hora punta y evitando el colapso permanente de la movilidad motorizada.

2. **A corto plazo, procurar una oferta de transporte público mínima, que garantice la movilidad necesaria y que evite aglomeraciones en cada etapa de la desescalada del confinamiento.** Habrá que prestar atención a los dos casos extremos:
 - **Incremento de servicios cuando sea posible.** Dada la limitación de flota de algunos servicios, especialmente los ferroviarios, implantar refuerzos parciales en los tramos de mayor demanda, sin necesidad de agotar los vehículos en servicios completos. A medio y largo plazo habrá que tomar decisiones en el ámbito de la autoprotección para cuando las distancias de separación no se podrán mantener.
 - **Demanda insuficiente sobre algunas líneas.** En aquellos casos en que la bajada de movilidad lo justifique, generar un transporte a la demanda, intentar adaptar los horarios a los turnos laborales (especialmente los hospitales), etcétera.
3. **Información pública y veraz sobre las diversas opciones del transporte público y de los recorridos donde se haya detectado aglomeraciones** para promover un reparto más espaciado de la demanda. Liderazgo público en el ofrecimiento de datos abiertos, actualizados y fiables. Toda la información deberá estar recopilada en buscadores globales tipo <https://mou-te.gencat.cat/> y garantizando la máxima accesibilidad (portales web responsivos, aplicaciones móviles, etc.).
4. **Monitorizar la demanda en tiempo real.** El recuento de validaciones no proporciona información sobre la ocupación de los transportes públicos, al no disponerse del origen-destino de los viajes. Resulta imprescindible aplicar sistemas tecnológicos para conocer la ocupación real de los transportes públicos, con o sin crisis sanitaria, y desarrollar las políticas anteriores. Son buenos ejemplos las pruebas donde se ofrece información de la demanda y carga en tiempo real que ya están funcionando en la línea 5 del metro (TMB) y en el Metro del Vallès (FGC).

MEDIDAS DE SEGURIDAD SANITARIA E HIGIENE

5. **Asegurar la seguridad sanitaria en el transporte público, de forma análoga a como se debería hacer a los supermercados, centros de trabajo y otros espacios comunes.**
 - Mantener y reforzar si es preciso los protocolos de limpieza y desinfección de los vehículos del transporte público y las estaciones, así como su comunicación a la población adecuadamente.
 - Avanzar hacia sistemas de pago sin dinero en efectivo y la no necesidad de manipulación de máquinas expendedoras.
 - Avanzar hacia la validación sin contacto, especialmente relacionada con la T-Movilidad.
 - Apertura de puertas sin contacto.
 - Uso de todas las puertas del autobús para entrar y salir, mejorando la velocidad comercial.
6. **Proporcionar a la población información veraz y comprensible sobre las medidas de autoprotección a tomar en espacios comunes,** como son los vehículos de transporte no

individual, los supermercados o los centros de trabajo. Especialmente clave es la transparencia sobre la efectividad en el uso de mascarillas y otras medidas higiénicas. No poner el foco comunicativo únicamente sobre el transporte público, sino en todos los espacios comunes con concentración de personas, que cada vez serán más numerosos hasta recuperar la ansiada normalidad.

7. **Asumir que, a medio plazo, el distanciamiento personal de 2 metros impedirá al transporte público ofrecer una capacidad mínima para cumplir sus funciones sociales y ambientales:** una movilidad para todos y asequible económicamente, la descongestión de las calles, la reducción de los accidentes, de la polución y del ruido. Ver ANEXO 04 de estimación de la reducción de la capacidad en hora punta. Para conseguir ofrecer más capacidad y al mismo tiempo evitar contagios, se tendrá que estudiar la obligatoriedad de las medidas de autoprotección en espacios comunes bajo los siguientes parámetros:
- **Aval científico y médico**, especialmente relativo a la eficacia de las mascarillas.
 - **Garantizar los equipos de protección a los usuarios por parte de la administración**, pensando no sólo en el transporte público sino también en el centro de trabajo y otros espacios comunes.
 - **Evitar los procesos especulativos con el precio de estos equipos**. No es razonable que una mascarilla cueste más que un billete del transporte público.

MEDIDAS ECONÓMICAS Y DE GESTIÓN DE LA MOVILIDAD

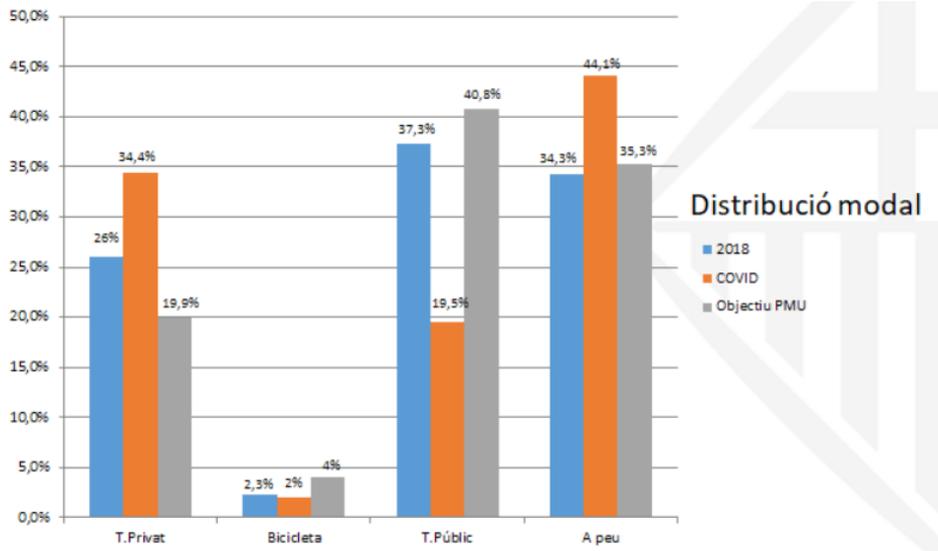
8. Incrementar la velocidad comercial del autobús para aprovechar mejor vehículos y personal disponible, y dar más capacidad con cualquiera de las ocupaciones máximas que se determine.
- **En zonas urbanas, recuperemos las calles para todos, también para el autobús.** El exceso de vehículos privados, la anchura insuficiente de los carriles bus y los actuales programas semafóricos, reducen la velocidad comercial de los autobuses hasta los 11 km/h en Barcelona, incrementando sustancialmente sus costes operativos. La bajada histórica de la movilidad debido al confinamiento da una oportunidad histórica para dar el espacio necesario y conseguir más verde semafórico para el transporte público, con un bajo coste social y económico. No desperdiciemos el descenso del tráfico como se hizo con la crisis del 2008 y apliquemos las mejoras necesarias desde hace décadas.
 - El plan de recuperación de espacios públicos presentado por el ayuntamiento de Barcelona es una buena medida a muy corto plazo, pero se tienen que conseguir medidas más ambiciosas y globales en cuanto a anchura de carriles bus, dotación de segundos carriles bus y segregaciones físicas.
 - **Conversión del carril izquierdo en carril BUS-VAO en todas las autopistas de acceso a Barcelona y otras grandes ciudades.** Esta medida es positiva también en un escenario sin crisis sanitaria.

9. **Tasa Covid19 para financiar urgentemente el incremento de déficit del transporte público.** Esta medida se basaría en la agrupación de las tasas ya previstas y no aplicadas de la ley de financiación del transporte público y de la ley del cambio climático. Se incluirían gravámenes sobre los vehículos, combustibles fósiles y aparcamientos públicos o privados para generar recursos necesarios para sostener el transporte público en unos momentos tan críticos.
10. **Despliegue efectivo el *European Green Deal* como herramienta para la motor del crecimiento económico.** Los recursos públicos para infraestructuras se reducirán drásticamente. Por ello se propone priorizar las medidas que sean vectores de dinamización económica en sintonía con las políticas europeas: convergencia hacia la fiscalidad ambiental, pago por uso de las infraestructuras por parte de los usuarios directos, potenciar infraestructuras de movilidad sostenible, etcétera. Considerando el “think global”, work local”, hay que desarrollar inmediatamente aquellas infraestructuras del transporte público pendientes de hace décadas que son necesarias para dar capacidad a nuestro transporte público:
- **Moratoria en la ampliación de autopistas y autovías.** No ejecutar la ampliación de la Ronda Litoral, la autopista Sagrera – Trinidad ni las ampliaciones viarias de la C58 destinando sus recursos a las mejoras que el transporte público necesita hace décadas.
 - **Acelerar las medidas del Plan de Cercanías que den capacidad al sistema,** basadas en el equilibrio en el uso de los túneles urbanos, la señalización y los desdoblamientos de vía más urgentes.
 - **Unión de los Tranvías miedo la Diagonal** destinando los buses a otras líneas, mejorando la capacidad del transporte público en el Eixample y las conexiones metropolitanas entre 9 municipios.
 - **Finalización de la línea 9 y 10**

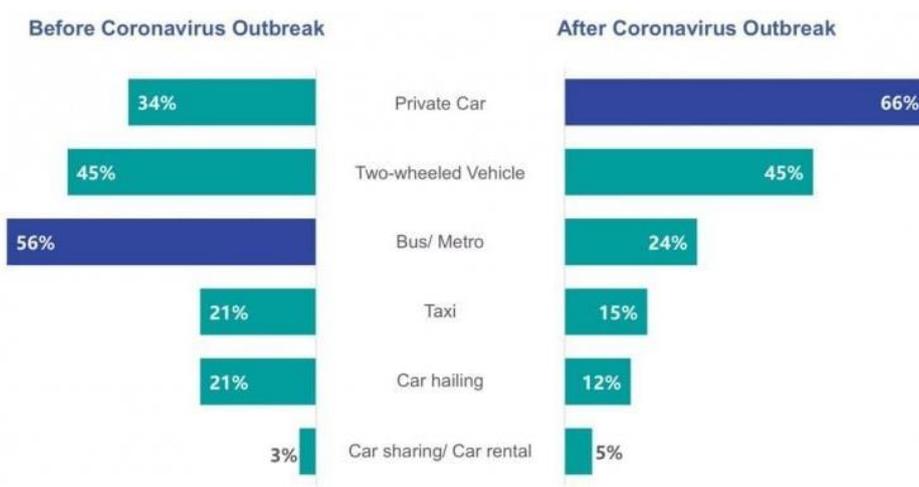
La crisis sanitaria del Covid19 pasará, pero los problemas históricos de contaminación, cambio climático, ruido, accidentes y congestión, perdurarán si hoy no se toman medidas.

ANEXO 01 - Descenso del transporte público en Barcelona, China y Suiza

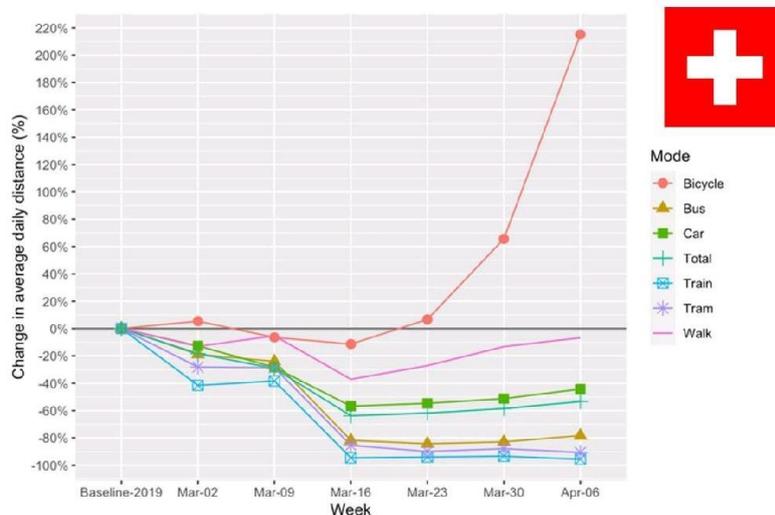
Evolución de la cuota modal en Barcelona. Fuente: Ayuntamiento de Barcelona



Evolución de la cuota modal en China. Fuente: IPSOS



Evolución de los viajes-kilómetros en Suiza. Fuente: ETH & Universität Basel



ANEXO 02 – Recomendaciones de la OMS en cuanto a movilidad por el COVID-19

Moving around during the COVID-19 outbreak



While cities around the world are introducing a broad range of measures to limit physical contacts to prevent and slow down the COVID-19 pandemic, many people might still have a need to move around cities to reach their workplaces when possible, meet essential daily needs or provide assistance to vulnerable people.



Do not move around if you have a fever, cough and difficulty breathing.

In this case, stay home and seek medical attention as your local health authority advises.



Whenever feasible, consider riding bicycles or walking.

This provides **physical distancing** while helping you to meet the minimum requirement for daily physical activity, which may be more difficult due to increased teleworking, and limited access to sport and other recreational activities.



Be considerate of other passengers if you need to use a private car.

- **Practise respiratory hygiene:**
 - Cover your mouth and nose with your bent elbow or a tissue when you cough or sneeze. Then dispose of the used tissue as soon as possible in a closed waste bin.



If you need to use public transport (buses, trams, metro, trains, ferries, taxis):

- **If possible, avoid peak hours.**
- **Practise physical distancing.**
 - To the extent possible, **keep a distance of at least 1 meter from other passengers** when purchasing tickets, waiting to board public transport, and moving around public transport stations (e.g. using escalators).
- **Practise respiratory hygiene.**
 - **Cover your mouth and nose with your bent elbow or a tissue when you cough or sneeze.** Then dispose of the used tissue as soon as possible, preferably in a closed waste bin.
- **Avoid touching handrails and other surfaces.**
 - If needed, use a disposable paper tissue to hold on to hand rails while riding public transport. Dispose of the used tissue as soon as possible, preferably in a closed waste bin.
 - **Avoid touching your eyes, nose and mouth.**
- **If you are healthy, you do not need to wear a mask while using public transport.**
 - Wear a mask if you are coughing or sneezing.
 - Masks are effective only when used in combination with frequent hand-cleaning with alcohol-based hand rub or soap and water.
- **If you wear a mask, then you must know how to use it and dispose of it properly** (<https://www.who.int/emergencies/diseases/novel-coronavirus-2019/advice-for-public/when-and-how-to-use-masks>).
- Comply with your health authorities' requirements.
- **You do not need to wear rubber gloves while riding public transport as this does not prevent COVID-19 infection.**
 - You can still pick up COVID-19 contamination on rubber gloves. If you then touch your face, the contamination goes from your glove to your face and then infects you. Instead, wash your hands with soap and water, or use alcohol-based hand rub.
- **Avoid sharing taxis.**
 - If you have to use a taxi, avoid sharing it with other passengers, as physical distancing would not be possible.
 - Write down the number of the taxi, or its plate number and keep it for at least 14 days. This will help with contact tracing by the health authorities, in case of need.
 - Practise respiratory hygiene: **Cover your mouth and nose with your bent elbow or a tissue when you cough or sneeze.** Then dispose of the used tissue as soon as possible, preferably in a closed waste bin.

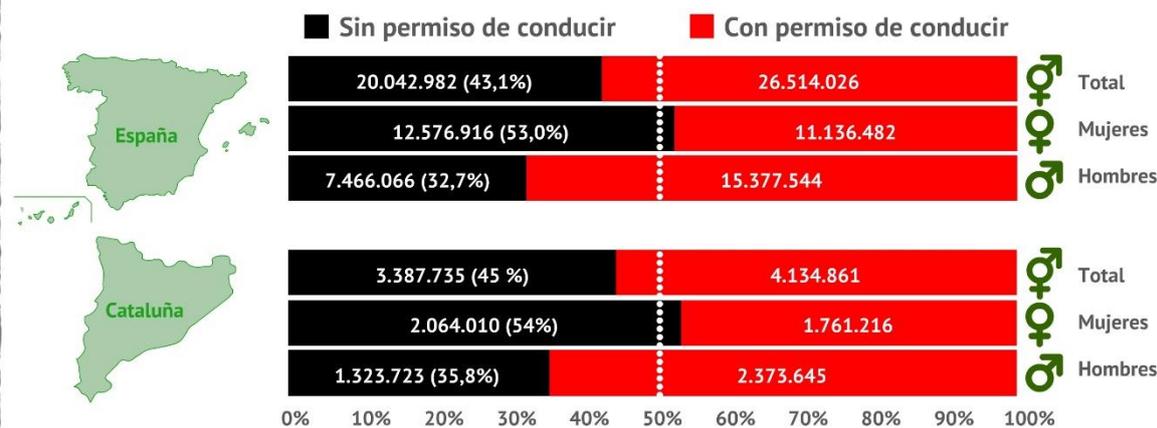
When you leave public transport, a taxi or car, clean your hands with water and soap or alcohol-based hand rub as soon as possible, and in any case, as soon as you reach your destination.



World Health Organization
Regional Office for Europe
UN City, Marmorvej 51 • DK-2100 Copenhagen Ø • Denmark
Tel.: +45 45 33 70 00 • Fax: +45 45 33 70 01 • Email: euwhocontact@who.int
Website: www.euro.who.int

ANEXO 03 – Proporción de personas con permiso de conducir en Cataluña y España.

Más del 40% de la población no conduce nunca



Fuente datos: Dirección General de Tráfico. 2016

ANEXO 04 - Reducción de capacidad a los transportes públicos urbanos con limitación al 30%

Personas por hora y por carril en los transportes urbanos en condiciones normales y al 30% debido al Covid-19

