



**El Plan TP, el decálogo del Transporte  
Público Urbano para hacer posible otra movilidad  
(y otra ciudad)**

## **Introducción:**

En un momento de cambio, en el que las ciudades y sus ciudadanos están replanteándose la manera en que se mueven a diario, por poco saludable y sostenible, el transporte público emerge como una solución de movilidad que no sólo ahorra tiempo y dinero, sino que contribuye a la salud ambiental y a la mejora de la calidad de vida en las ciudades.

Todas las administraciones al replantearse la movilidad, dibujan un escenario donde el transporte público convive con el resto de medios de transporte, siendo el eje principal. Pero nadie ha preguntado al transporte público qué opina, qué necesita, cómo se articula y qué cambios deben producirse para que ese rol que todos le exigen pueda hacerse realidad.

Con el fin de lograrlo, la **asociación de transporte público ATUC** ha elaborado un decálogo estratégico con los puntos clave para conseguir hacer realidad algo que las ciudades necesitan: **el Plan TP.**

Cumplir con estos 10 puntos ayudará a tener una ciudad más habitable y sostenible, porque otra movilidad es posible.

### **10 puntos divididos en cinco grandes grupos:**

#### 1. Gratuidad del transporte público urbano

- ¿Por qué no debe ser gratuito el uso del transporte público?
- Alternativas tarifarias a la gratuidad

#### 2. ¿Qué sucede con el coche?

- Reducir el espacio público urbano dedicado al coche

#### 3. Ganarse a los no usuarios y convertirlos en "fieles" al transporte público

- Aumento de la inversión pública

#### 4. Una alianza de ciudades en torno a la movilidad

- Ciudades, partidos y personas, como aliados
- Integrar el transporte público como un único sistema

#### 5. Lograr por fin una Ley de Financiación Estatal

- Aprobación de una Ley de Financiación del Transporte Público estatal
- IVA superreducido como bien de primera necesidad
- Búsqueda de nuevas vías de financiación justas y equitativas
- Financiación de las grandes ciudades de forma equitativa

## 1. Gratuidad del transporte público urbano:

### ¿Por qué no debe ser gratuito el uso del transporte público?

Ya sea en episodios por alta contaminación o como una medida continuada en el tiempo, la **gratuidad en el transporte público no se sostiene**.

Hay cinco razones que lo argumentan:

- **El precio no es un factor decisivo para aquellos que optan ir en coche**, habida cuenta de que sus costes son mucho más elevados que los del transporte público. Alguien que paga habitualmente por su vehículo, la gasolina, el seguro, los impuestos, el mantenimiento o el aparcamiento, puede asumir sin problemas el precio de un billete de autobús, tren o metro. Si se quiere conseguir un trasvase de usuarios a largo plazo resultan mucho más efectivas las medidas que dificultan el uso del vehículo privado y a su vez dar prioridad a los medios de transporte colectivo.
- **La gratuidad transmite la idea de que se regala el transporte al que causa el problema**, sin que se plantee lo más mínimo su "derecho" a generar emisiones contaminantes. No se puede premiar a aquellos que mañana volverán a coger su coche y castigar a su vez a quienes que apuestan habitualmente por medios sostenibles y que no disfrutarían de esa gratuidad al haber pagado por adelantado sus abonos.
- **Podría desembocarse en un uso abusivo**. Si bien las redes de transporte público tienen flexibilidad para atender aumentos puntuales de demanda, la implantación del transporte público gratuito podría promover su uso incontrolado por las personas que habitualmente se desplazan a pie para trayectos cortos, afectando directamente a factores como la regularidad, la frecuencia o la comodidad del servicio.
- **Se perdería la percepción de valor**. No tener que pagar por un servicio hace que el usuario no sea consciente de su "valor", ya que los beneficios de un servicio que no se paga no son percibidos. Acciones puntuales de gratuidad, como las organizadas con motivo de la Semana de la Movilidad, han demostrado no tener repercusión en el volumen de pasajeros una vez que estas finalizan, por lo que además de no ser realmente valoradas, en ningún caso favorecen un cambio modal real.
- **La gratuidad no existe**. Toda financiación que no pueda conseguirse por medio del pago de tarifas deberá ser asumido por las administraciones y en consecuencia por los impuestos de todos los ciudadanos. Un exceso de gasto que no aporta soluciones a largo plazo y que se aprovecharía mejor invirtiendo en mejoras estructurales de la red de transporte público, como aumento de frecuencias, renovación de vehículos o construcción de plataformas reservadas.

### Alternativas tarifarias a la gratuidad

El "**Billete Gris**", que hemos dado en llamar así figurativamente por su vinculación directa con la polución. Se trata de un **título específico** que permitiría a estos usuarios que hace un uso extraordinario del transporte público (como en episodios de alta contaminación) pagar un importe que sea proporcionalmente directo al que abonan los viajeros habituales. Si en Madrid un abono mensual zona A cuesta 54,6 euros, ese billete diario costaría por tanto 1,8 euros, que es el coste diario del abono.

---

## 2. ¿Qué sucede con el coche?

Para conseguir el tan ansiado cambio modal en nuestra forma de movernos por la ciudad, debe restringirse el uso del coche privado y apostar en su lugar por un uso responsable.

El tabaco es un espejo en el que mirarse, porque suscitó rechazo al principio, pero fue calando y hoy en día se asume como normal y nadie, ni los fumadores, se plantearían una vuelta a la situación anterior. En los últimos años, si bien no se prohibió, sí se restringieron los espacios para fumar, de tal modo que se limitó el impacto nocivo en el ambiente y en la salud de las personas. Hoy en día se puede fumar en la calle, pero se prohíbe en la cercanía a espacios públicos sensibles, como parques u hospitales, o bien en espacios cerrados (bares, oficinas, etc.).

Del mismo modo que se quiere limitar o evitar que respiremos aire viciado por el tabaco, también hay un compromiso por mejorar la calidad del aire respecto a las emisiones de los vehículos y la contaminación ambiental que generan.

### Reducir el espacio público urbano dedicado al coche

Las ciudades deben **reducir el espacio público urbano dedicado al coche, que es el 90% actualmente** (a pesar de que así se mueve poco más del 20%), y el número de coches en circulación con medidas como:

- Aumento de las zonas de **restricción a la circulación en vehículo privado** en el centro de las ciudades, limitándose a residentes.
- **Aumento de los carriles bus.** Y de carriles para bicicletas.
- **Ampliación de aceras y espacios peatonales** en beneficio del peatón y reduciendo al mismo tiempo las plazas de aparcamiento en la calle.
- **Ampliación de zonas de estacionamiento regulado.**
- **Control de acceso al centro de la ciudad.** Delimitar una almendra urbana central e implantar controles de acceso para acceder a esta área. Se eximiría a vehículos híbridos y eléctricos y vehículos con al menos dos plazas ocupadas (VAO).
- Creación de **calles saludables**, en las que se fomente el ir a pie y en bicicleta.
- Creación de **aparcamientos disuasorios** en las entradas a las ciudades, carriles **BUS-VAO** en las vías de acceso e intercambiadores **de transporte público P+R** (*park and ride*).
- Implantar un servicio de **buses lanzadera** entre los aparcamientos disuasorios y los intercambiadores de transporte público. Cuatro de cada diez no usuarios de transporte público afirman que lo tomarían si se encontraran con dificultades de aparcamiento en su lugar de destino habitual.

---

### **3. Ganarse a los no usuarios y convertirlos en "fieles" al transporte público**

De entre los no usuarios de transporte público, más de la mitad no lo coge porque prefiere andar o por cercanía al destino habitual. Sin embargo, uno de cada cuatro admite que tarda mucho y que la frecuencia de paso es baja.

Por tanto, para facilitar este cambio modal, no sólo hay que restringir el uso del vehículo privado, sino potenciar como alternativa el transporte público y, eso sí, en consonancia con ir a pie, bicicleta, carsharing, etc.

### Aumento de la inversión pública

La clave para posibilitar este cambio modal y la conversión de no usuarios en usuarios está en la infraestructura del sistema para aumentar la frecuencia y la velocidad comerciales. Esto requiere inversión para rediseñar las calles amoldándolas a las necesidades del transporte público y de sus usuarios. Esta inversión debe ir destinada a:

- **Aumento del número de kilómetros de carriles bus.**
- **Implantación de sistemas de la prioridad semafórica.**
- **Plataformas exclusivas y segregadas para autobús en los principales ejes.**
- **Paradas con doble punto de detención.**
- **Reducción del pago en efectivo**, que permitiría reducir a la mitad el tiempo en parada.
- **Desarrollar el bus a la carta y líneas de autobús a demanda**, sobre todo en zonas de baja densidad de población.

- **Eliminar barreras de acceso**, de tal modo que la información que se proporcione al usuario en todos los canales sea fácil de entender. Lo mismo sucede con los sistemas tarifarios, que deben ser fáciles de entender y que no suponga una barrera de acceso, especialmente cuando se trata de tarifas por zonas.

Para ello, hay que aumentar los niveles de inversión. Y es que la inversión en el transporte público se redujo casi a la mitad entre 2008 y 2014, pasando de 1.761 a 921 millones de euros.

---

#### **4. Una alianza de ciudades en torno a la movilidad**

##### Ciudades, partidos y personas, como aliados

ATUC propone un encuentro anual entre ciudades a modo de foro para que pongan en común iniciativas e ideas en movilidad, y caminemos hacia un modelo homogéneo de movilidad de acuerdo a las características de cada ciudad. Una cita con los responsables y concejales de movilidad municipales y las empresas gestoras de transporte público, con la idea de crear **una alianza de ciudades**, indistintamente del color político.

##### Integrar el transporte público como un único sistema

Esta alianza servirá para poner la primera piedra hacia un sistema totalmente integrado. El transporte público debe avanzar hacia la **integración tarifaria y modal**. Lo que cuenta es el viaje, no el medio ni las etapas. Hay que colocar al ciudadano en el centro y ofrecerle una solución de continuidad.

---

#### **5. Lograr por fin una Ley de Financiación estatal**

##### Aprobación de una Ley de Financiación del Transporte Público estatal

España es el único país de Europa sin Ley Estatal de Financiación del Transporte Público. Se necesita una norma estatal que ponga orden y garantice los recursos públicos destinados a subvencionar el transporte público, que suponen alrededor de la mitad de su coste total (la otra mitad se sufraga con los billetes de los usuarios).

Incluye:

- Determinar **cuánto sufraga** el estado, las CC.AA y los ayuntamientos y los **criterios** de reparto.
- En las subvenciones estatales, **reducir el peso del déficit** por billete en el reparto de fondos. Hay que modernizar y actualizar la fórmula para determinar el reparto de manera equitativa.
- Determinar el reparto de fondos a corto, medio y largo plazo para poder actuar con previsibilidad. Los planes deben contemplar **un mínimo a 5 años**.
- Establecer un protocolo para la financiación de **medidas sociales** que impliquen subvención al transporte (reducción de precio o gratuidad a colectivos sensibles, tercera edad, menores). Se debe garantizar también la cohesión de las iniciativas en todo el territorio nacional.

##### IVA superreducido para el transporte público como bien de primera necesidad

En la actualidad, el transporte público tributa un 10% (IVA reducido), pero en realidad debería tener una consideración de bien de primera necesidad y como tal tributar al **tipo superreducido (4%)**.

De hecho, hay países como Francia que están reclamando este cambio, si bien en el país vecino sí existió esa consideración y hace unos años el gobierno decidió que pasara del superreducido al reducido.

### Búsqueda de nuevas vías de financiación justas y equitativas

**El ejemplo del sistema francés "Versement Transport"**. Un sistema de tasa directa que atañe a empresas privadas con plantillas a partir de once empleados y situadas en localidades de al menos 10.000 habitantes. Este mecanismo cubre más de una tercera parte de la financiación total del sistema de transporte público francés.

**El ejemplo del sistema alemán "Mineralölsteuer"**. Un céntimo "verde" que grava el consumo de productos petrolíferos para financiar el transporte público, y que responde a la máxima europea de "quien contamina, paga".

### Financiación de las grandes ciudades de forma equitativa

Al igual que en la Comunidad de Madrid, el área metropolitana de Barcelona y Canarias, grandes áreas urbanas de **Sevilla, Málaga, Valencia y Zaragoza** deben tener un mecanismo de financiación similar, el contrato programa.

Estos contratos programa detallarían los planes de desarrollo del sistema de transporte público, así como sus posibles ampliaciones, determinando las aportaciones financieras públicas para su gestión, para financiar su infraestructura y sufragar la prestación del servicio.

---

**Porque se puede vivir de otra manera, tener otra ciudad más habitable y con mayor calidad de vida. Aún no somos plenamente conscientes de cómo cambiando nuestros hábitos de movilidad, podemos cambiar nuestras vidas.**

**Por eso ATUC se mueve, "porque el movimiento se demuestra andando".**