

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

Informe sobre el 42º Congreso de la Unión Internacional de Transportes Públicos celebrado en mayo-junio de 1977 en Montreal (Canadá)

por Juan LARA

Ingeniero de Caminos, Canales y Puertos

Antes de entrar en el propio contenido de este informe parece conveniente esbozar, siquiera someramente, el conjunto de temas tratados y, tras ello, seleccionaremos y ordenaremos en un orden de prioridad desde lo que podría considerarse la perspectiva de Administración Central del país.

Como es bien sabido, la UITP, con sede en Bruselas, viene celebrando desde hace ya bastante tiempo este tipo de Congresos y está estructurada en Comisiones que tratan, con carácter permanente, las tareas asignadas y promueven estudios a ello ordenado y preparan las Ponencias y Conclusiones de los sucesivos Congresos, encomendándose aquellas a especialistas tanto de la Administración como de la empresa privada de los cuales suelen ser directores, gerentes o análogos.

Por lo que respecta al Congreso de Montreal se han considerado las siguientes cuestiones que vamos a ordenar, de modo discutible, en la forma siguiente, apoyándonos en criterios de valor que tienen en cuenta:

- Cuestiones políticas.
- Cuestiones financieras.
- Cuestiones técnicas.

CUESTIONES POLITICAS

Ponencias números 7 y 8

- Comisión Internacional de la Prospectiva de los Transportes Públicos.

Sus dos ponencias.

Ponencia número 2:

- Comisión Internacional de Transportes Regionales.

Su ponencia.

Ponencia número 1:

- Comisión Internacional de la Circulación y Dotación Urbana.

Su ponencia.

CUESTIONES FINANCIERAS

Ponencia número 5:

- Comisión Internacional de la Economía de los Transportes.

Su ponencia.

CUESTIONES TECNICAS

Ponencia número 4:

- Comisión Internacional para el estudio del autobus.

Sus dos ponencias.

Ponencia número 3:

- Comisión Internacional de los Metropolitanos.

Sus dos ponencias.

Ponencia número 6:

- Comisión Internacional de la Automación.

Su ponencia.

En total, diez ponencias.

Las sombrías perspectivas de los transportes públicos en España aconsejan a los ingenieros de Caminos, Canales y Puertos tomar buena conciencia de ello y en razón a su especial capacitación en la materia estar dispuestos a poner lo mejor de sus conocimientos y entusiasmo para ofrecer a la Administración y a la Empresa privada sugerencias y soluciones viables que permitan avanzar, como se hace en todo el mundo, en el espinoso y angosto camino bordeado por los intereses de una población de escaso poder adquisitivo de una parte y de la escasez de recursos públicos para compensar los costes no cubiertos por las tarifas políticas de otro.

En las siguientes líneas y dado su interés, iniciamos nuestra tarea con la Ponencia número 2.

NOTAS SOBRE LA PONENCIA (2) DE LA COMISION INTERNACIONAL DE TRANSPORTES REGIONALES

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

Ponente: H. J. van Zuylen, director de la empresa de Tranvías Rotterdam, Zierikzee (Países Bajos).

Se estructura la ponencia con el estudio retrospectivo de la evolución de los transportes públicos y

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

en especial los regionales, entre 1945 y 1970, una consideración sobre la vida social y los transportes públicos en los años 70, se contemplan medidas que tienden a mejorar y promover los transportes públicos en su función comunitaria y social, extrayéndose una serie de conclusiones. Todo ello lo repasaremos a continuación resumiendo las conclusiones definitivas adoptadas tras el Congreso.

Introducción: Se plantean los dos valores que el hombre considera en muy alta estima hoy en día, el **bienestar** y la **prosperidad**. Su correlación es evidente, pero así como durante mucho tiempo la prosperidad entendida como abundancia de medios económicos, ha llevado tras sí al bienestar (y también otros muchos efectos nocivos como la congestión urbana y la contaminación), hoy en día predomina la estima del bienestar y sólo en cuanto lo aumente se acepta la prosperidad.

LA EVOLUCION DE LOS TRANSPORTES PUBLICOS Y EN ESPECIAL LOS REGIONALES, ENTRE 1945 y 1970

En una amena descripción, pléutica de observaciones minuciosas de este proceloso período, se comienza por la situación de la población durante la guerra y el tiempo que le siguió, con traslados masivos de personas, con destrucciones ingentes de ciudades y medios de comunicación con sus flotas ferroviaria y de transportes por carretera; tales situaciones se presentaban, si bien amortiguadas, en países que no habían intervenido, como Suecia, Suiza y Portugal, así como España, si bien ésta se encontraba en pleno traumatismo de su propia postguerra, enlazado con la miseria europea de la Segunda Guerra Mundial.

Los transportes regionales, por consiguiente, se vieron casi suprimidos, así como, incluso, los transportes privados, y fue una de las ocasiones en que de modo más so-

bresaliente se apreció que la vida social y económica no podía subsistir sin posibilidades de transporte de personas y mercancías.

Fue milagroso ver la recuperación de tales servicios con la ayuda americana para la conversión de industrias de guerra en industrias de paz, transportes realizados al principio de forma muy primaria mediante tranvías y trenes regionales, mixtos de personas y mercancías y mediante uso de camiones que habían dejado de prestar servicios militares. No ocurrió lo mismo con los transportes privados que

mentos — muy temprano o muy tarde o en días de fiesta o mediante trabajo interrumpido—, de ahí que los salarios, que en la guerra costeaban los de la industria, terminaron superándolos. Hoy puede decirse que suponen entre el 70 % y el 75 % de los gastos de explotación.

En líneas generales puede decirse que si en 1950 los costes salariales suponían el 46,3 % en los ferrocarriles, en 1960 suponían el 44,8 % en ferrocarriles, autobuses y camiones; en 1970, en autobus se aproximaban al 58,9 % al menos



hubieron de superar muchas más dificultades.

Ambos factores dieron lugar a importantes beneficios para las empresas implicadas que le sirvieron posteriormente para modernizar su flota, de carretera o ferroviaria.

Mas desde 1950 las cosas variaron. Se empezó a buscar la prosperidad, los altos ingresos, los avances técnicos, mucho mejor acogidos en tiempos de necesidad que en tiempos de abundancia; de ahí una evolución económica formidable y un crecimiento importante de dicha prosperidad material durante el cuarto de siglo que consideramos que fue acompañado de una nueva legislación social válida para todos.

Ahora bien, lo dicho tuvo gran importancia para los transportes públicos, cuyo personal había de trabajar siempre en los peores mo-

en autobuses y el 1975, en la misma fecha, podían situarse en el 71,6 %.

Todo ello con el inconveniente de ser una industria que no puede **producir por anticipado** y que el trabajo de efectuar un recorrido tiene lugar cualquiera que sea su resultado. Hay pocas posibilidades de adaptarse a estas condiciones de explotación no rentables.

En las horas punta, mañana y tarde, y fines de semana, es posible en parte adaptarse a ellas pero ha de recordarse que un fuerte descenso en la frecuencia, por ejemplo: de media hora a una hora, puede resucitar transportes privados. Por el contrario, no es posible incrementar mucho el número de vehículos, dado el fuerte coste que ello supone, debiéndose recordar que se trata por lo general de uno o a lo más de dos recorridos por

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

punta o de dos a cuatro por día. Añádase a ello que en la dirección de la corriente principal de tráfico los viajeros son transportados con tarifas muy reducidas, tarjetas de abono semanales, abonos escolares. Por el contrario, en la dirección opuesta la ocupación es casi nula.

Ha de contemplarse el problema de achatamiento de las puntas y su efecto en la disminución de la congestión de vías afluentes más la dificultad de conseguir horarios industriales o comerciales que lo permitan es prácticamente insuperable.

Otro factor es el aumento del parque de coches particulares que, en Países Bajos, de 1950 a 1976 ha aumentado de 157.000 a cuatro millones, en tanto que la población de diez millones, en un principio, ha crecido sólo un 30 %, lo que ha acarreado una evidente disminución en el uso del transporte público. Retroceso que se hizo sentir al principio de los años 60 tanto respecto de los ferrocarriles como de los transportes urbanos y regionales, dado que éstos se refieren a trayectos propios de los turistas —viajes profesionales, de compras—, lo que ha de relacionarse con la cuestión de prestigio que suponen y la independencia que conllevan, a lo que se unen ciertas ventajas tales como la del placer de conducir y la de no tenerse cuenta de los enormes gastos efectuados para su adquisición, que junto con los de conservación, garajes, combustible, parecen no quererse comparar con los gastos reducidos que suponen los transportes públicos dejados de utilizar. Añádase a ello la cuestión que supone un coche averiado y un conductor que no conoce ni los horarios, ni los precios, ni los itinerarios más convenientes a su necesidad.

Todo ello, agudizado en los años 70, impidió mantener la rentabilidad de las empresas a pesar de exoneración de tasas sobre los carburantes, créditos para adquisición de material móvil, las cargas sociales asumidas por el Estado, subvenciones, locales, etc. Donde esto no fue posible se agotaron los be-

neficios acumulados y se hizo necesario a nivel regional e incluso a nivel nacional un gran esfuerzo para atender a la demanda. Tales medidas, a adoptar por los gobiernos, tenían que ser políticas, incluso por las grandes pérdidas que se sufrían. Los fondos necesarios tenían que ser cada vez más importantes, lo que encontraría las naturales reticencias.

El automovilista se siente frustrado al ver que tiene que colaborar a ello y son el 50 % del electorado, si bien la otra mitad la constituyen quienes necesitan los transportes públicos. De ahí que tanto los Parlamentos como las autoridades regionales o consejos comunales tuvieron que considerar la cuestión cuidadosamente.

Súmase a lo anterior el deseo de abandonar la ciudad, aparecido sobre la mitad de los años 50. Las ciudades se extienden y se crean grandes espacios verdes y nuevas ciudades, como por ejemplo alrededor de París, así como otras próximas albergan cada vez más gente que va a la gran ciudad. Todo ello significa éxodo nacido de la prosperidad que ha acarreado un medio ruidoso que impulsa a la huida.

Las empresas regionales hubieron de extender sus redes y no pudieron superar el problema del profesional por las congestiones de tráfico, salvo que existan tranvías o trenes. Fórmulas tales como el "park and ride" rural. El déficit aumentó y el problema empeoró.

LA VIDA SOCIAL Y LOS TRANSPORTES PUBLICOS EN LOS AÑOS 70

Los primeros cinco años del decenio fueron de aumento de prosperidad con un coste del trabajo, medio de producción, muy caro, coste que fue defendido por los sindicatos poco partidarios de mejoras que redujeran mano de obra; añádase a tal factor la pérdida para las empresas de los clientes que han accedido al coche privado. Frente a ello puede oponerse la creciente preponderancia del

"bienestar" frente a la "prosperidad".

La polución industrial y la derivada del tráfico, la del agua de los ríos y el aire viciado, pendiente de forma constante sobre las ciudades en forma de nubes, eran claro testimonio de los efectos nocivos de la prosperidad sin límites; la polución de los espacios naturales por los visitantes con estragos de su fauna y flora y, muy en especial, el terrible ruido.

De ahí que, en primer lugar, los científicos y tras ellos numerosas personas, llamaron la atención sobre ello y se trató de limitar el ruido mediante muchos procedimientos —en Holanda, en la ciudad de Vlaardingen, se llegó a prohibir el tráfico nocturno— los cuales eran bien costosos, oponiéndose al progreso sin límites, y si los transportes públicos tenían su parte de culpa, carecían de importancia al lado de la agresión de los coches privados que, es verdad, se tiende a canalizar en su uso más selectivo y racional.

Al no estar concebidas las ciudades para la movilización supuesta por la gran masa de coches privados se asfixiaron y a evitarlo se encaminaron las grandes arterias que tampoco consiguieron gran cosa —Munich, Rotterdam y Amsterdam son buenas muestras—, añádase a ello la invasión de coches aparcados para el trabajo y para las compras para los que se sirven de pequeños almacenes.

De ahí que unos transportes racionales puedan absorber más gente que la que hoy emplean los turistas —un 48 % para trabajo y un 33 % para compras, frente a un 10 % de aquéllos.

La mejora de los transportes debía comprender prioridades de tráfico de todo tipo, enlaces rápidos con lugares de recreo para fines de semana, etc., y ha de recordarse que, análogamente a como ocurrió en Estados Unidos entre los años 20 y 30, grandes zonas quedaron desiertas al quedar abandonadas de los transportes públicos, cuya necesidad, repetimos, se evidencia por la mitad de la población que o

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

no tendrá nunca coche, o no conducirá nunca, un 50 % en total, añadiéndose los ancianos que cada vez desean moverse más en razón del aumento de la vida media.

Ello plantea el aspecto social que debe tener una empresa, que por otra parte ha de ser rentable, lo cual ha de conseguirse en parte mediante la recuperación de los viajeros perdidos a través del empleo selectivo del coche privado y

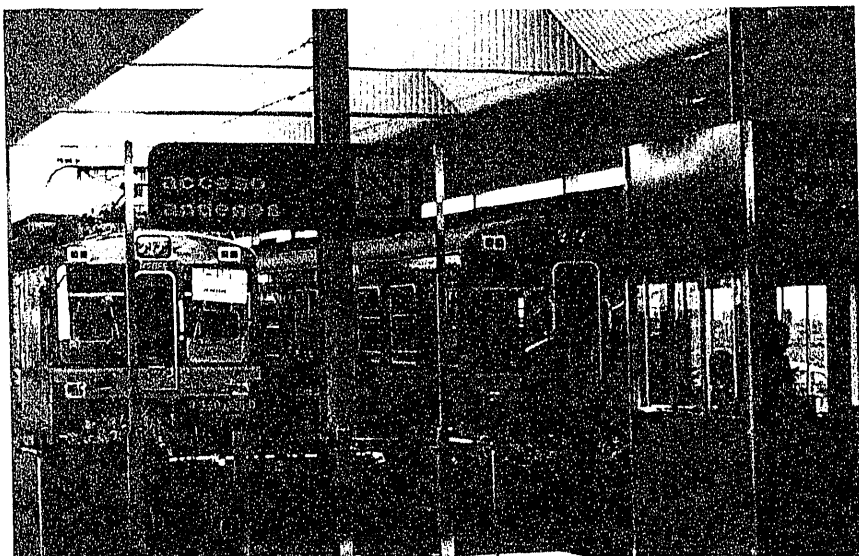
mente; en la misma época, para los transportes regionales 6,7 c/v/Km. y un 40 %, a 8 c/v/Km. y un 95 % para los urbanos, de 8,6 c/v/Km. y un 130 % a 10,6 c/v/Km. y un 200 %.

Tales déficits deben, pues, o hacerlos de crecimiento más lento o si fuese posible que pasaran por un punto de inflexión, habida cuenta de que tales déficits en la Europa Occidental no se elevan más allá

sas de transporte independientes que aplican técnicas de transportes similares o diferentes con intención de no formar más que una sola y única red de transporte en una zona de tráfico que ha de determinarse con toda precisión.

Ahora bien, tal idea no es nueva pero hay de ella una nueva concepción; en su día se buscaba el resultado comercial y hoy se busca el desarrollar la utilidad comunitaria y social de los transportes públicos. En el siglo XIX fue curioso contemplar la lucha de empresas ferroviarias [que llegaban a construir ferrocarriles paralelos], pero más adelante se produjeron absorciones para evitar despilfarros y sobre todo tener en cuenta la aparición del autobús, mucha veces mediante la transformación de la primitiva empresa tranviaria o ferroviaria, dado que aquéllas no aparecían más que en los momentos de mucho tráfico, en excelentes condiciones económicas. De ahí que se pasara en los años 30 a las concesiones, así en Países Bajos en 1937 y 1939 en donde se atribuyó a una Comisión la tal competencia y se hizo tan acertadamente que en 1950 se disponía ya de una red excelente de transportes explotados por cada empresa dentro de la región asignada e incluso, en algún caso, como la empresa de Tranvías de Rotterdam, que se desgajó en otras tres, integradas, para atender el transporte urbano de la ciudad, el de la región del delta al sur de la misma y la del sudeste. Con ello la consecuencia de mejora de horarios y mejora de servicios evitando los solapes, distribuyéndose los beneficios según recorridos que, evidentemente, mejoraron por ser los gastos generales de la empresa pequeña, son más reducidos que los de las grandes en estos ámbitos, por lo que, incluso, el Gobierno indemniza los déficits de explotación; desde hace 25 años no ha habido dificultades.

Otra segunda forma de integración ha sido el conceder a las empresas de transporte de obreros y turistas la atención a las horas pun-



la creciente calidad de los transportes públicos, debiendo decidir los Gobiernos el papel del transporte público frente al privado y las subvenciones que ello merezca, al modo como lo merecen la enseñanza, las instalaciones deportivas y los hospitales, de los cuales la primera —porejemplo los museos— no aportan nada y el deporte sólo del 5 al 20 %; en Holanda la enseñanza cuesta 800 florines por habitante, mientras que el transporte sólo merece 75, de los cuales 20 para los de ámbito regional.

Tiene interés el rápido aumento de la diferencia entre los ingresos de los transportes públicos y sus costes y así, en Holanda, en cuatro años, sin tener en cuenta la remuneración al capital y sin indemnización de amortización por el valor de sustitución, puede decirse que en los ferrocarriles se pasó, de 1972, 6 c/v/Km. de ingresos y un 50 % de ayuda del Estado, a 1975, 7,5 c/v/Km. y un 90 % respectiva-

del 0,50 % al de la renta nacional, porcentaje que queda constante.

La delicada lucha política que suponga tratar de "atentar" a la sagrada propiedad de un turismo para favorecer al transporte público hace pensar que es más recomendable intentar que sea el automovilista el que renuncie a su coche en cierta medida por considerarlo regla de conducta social deseable mediante la debida información.

MEDIDAS QUE TIENDEN A MEJORAR Y A PROMOVER LOS TRANSPORTES PUBLICOS EN SU FUNCION COMUNITARIA Y SOCIAL

No podrán ser las mismas en todas partes, pero no cabe la menor duda que la más importante es la **integración del conjunto de transportes públicos** entendiéndose como **integración la estrecha colaboración entre empre-**

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

ta con tarifas ventajosas para todos.

Otra tercera forma de integración aparece en las regiones de solape de límites de concesiones, ya que ciertos transportes de estas zonas se efectúan por una de ellas por cuenta de la comunidad pero con billetes válidos expedidos por las dos empresas.

Las tres formas citadas pueden englobarse bajo la característica de estar basadas en la **libre voluntad** de las empresas. Pero existen otras fórmulas, también muy apreciadas por el público. Una de las más importantes es la de no limitar el transporte regional al borde de las ciudades sino concederles el derecho de penetración hasta ciertos puntos que constituyen, además, el lugar de destino de muchos de los viajeros. La correspondencia entre medios de transporte se evita así, ya que la estación de ferrocarril y el centro urbano suelen ser sitios claves de la ciudad que hacen innecesario llevar inútilmente maletas (estaciones) y paquetes (centro urbano). Ahora bien, ello implica prioridades de circulación que superen las congestiones de tráfico y los retrasos correspondientes.

De todo esto hay buenos ejemplos en Europa con excelentes resultados cuando la distancia entre el medio de transporte citado y el urbano, si existe, es corta, se encuentran al mismo nivel y los tiempos de espera son breves. Por otra parte ha de evitarse el tener que despachar un nuevo billete.

El problema de la correspondencia es de gran interés y ello sólo se conseguirá con horarios fijos que no obliguen a esperar a las empresas implicadas en dichos enlaces que deben normalmente realizarse en una estación ad hoc, provista de atenciones al viajero, aparcamientos, consignas, etc.

De todas formas, en las penetraciones ha de pensarse en una o varias paradas, mientras menos mejor, pero de todas formas, según las ciudades, hará falta más de una.

Respecto de los horarios interesa más la regularidad que la frecuen-

cia y cabe llamar la atención sobre el mal efecto de la irregularidad (días alternos, correspondencia en ciertos días y en otros no, etc.) que incita el transporte privado.

— Otra forma de integración se produce cuando dos empresas públicas, por modificación de la red de carreteras, por construcción de presas de embalse o de puentes, pasan a una explotación común, lo que evita el tener que acudir a procedimientos de utilización distintos.

— Añádase otra forma de integración de empresas públicas, que en los Países Bajos está supuesta por la venta en las estaciones de ferrocarril de billetes directos para centros regionales no accesibles a aquél, pero sí a empresas de transporte por carretera, tanto regionales como urbanos y del mismo modo, viceversa, en las estaciones de autobuses se venden billetes de ferrocarril para todas las estaciones, incluso encargándolos por teléfono, ventajas todas ellas que aumentan si los autobuses son de tipo exprés, que llevan una señal especial. Por otra parte, la mutua compensación de ingresos puede realizarse, evidentemente, en proporción a los recorridos, pero es más fácil duplicar la parte de la empresa de autobuses al ser casi iguales los viajeros que salen de la región o regresan a ella y detrayendo del total la parte del ferrocarril no utilizada. Ello es fácil con los aparatos automáticos de entrega y distribución de billetes. Por razones de orden práctico la venta de billetes y su control por el personal de servicio ha de limitarse a los trayectos más frecuentes, que suele ser un 90 % del total.

— Otra forma de integración de empresas públicas, análoga a la anterior, es la de que en las grandes ciudades los servicios urbanos venden tarjetas para trayectos múltiples que pueden ser convalidados por los ferrocarriles para numerosas estaciones del alfoz. A la inversa, en la estación de f. c. puede adquirirse además de tal billete, una tarjeta para cuatro viajes, sin correspondencia, de los transportes urbanos que se desean estimu-

lar; siempre la venta anticipada de viajes múltiples y abonos semanales, siendo caros los billetes sencillos que es necesario adquirir del conductor, con una mejora evidente de la velocidad. La tarjeta de cuatro viajes tiene un precio que se distribuye entre las empresas participantes mediante encuestas previas.

— Otra forma de integración es la que se establece entre los servicios regionales al insertarlos en la red urbana de transporte, ya que son servicios más apreciados al ser directos y tener menos desviaciones que estos transportes urbanos; ahora bien, dentro de estas zonas urbanas deben proveerse los viajeros de un billete especial y la distribución de ingresos puede calcularse, por ejemplo, sobre la base de la proporción de billetes vendidos por la empresa regional —los únicos entregados directamente— y los billetes vendidos por la empresa urbana. El problema que puede surgir en las horas punta, para los viajeros regionales por aquéllas que pretendan efectuar sólo un recorrido urbano, puede superarse con un autobús urbano suplementario destinado a ellos.

Ejemplo de este sistema se tiene en Arnhem, en la orilla del Rhin, de unas 130.000 personas que van a integrar en los transportes urbanos cuatro empresas de transportes regionales.

En más de 30 ciudades holandesas se puede encontrar un tal sistema de integración mediante la colaboración mencionada, ferrocarril, transportes regionales y urbanos.

El ejemplo más importante en los Países Bajos ha sido el establecimiento en 1974, por las empresas regionales, de la S. A. de cooperación de explotación de empresas de transporte público que engloba tanto las regionales como las privadas, lo cual implica un solo interlocutor en representación de dichos transportes regionales con el Gobierno y como tal se encarga de la coordinación como la dirección de los ferrocarriles, en la cual partici-

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

pan las nueve empresas urbanas y el ministro de Transportes.

Los malentendidos y las sospechas de ventajas para algunos han desaparecido, ya que los gobiernos pueden someter a la consideración de sus consocios los problemas actuales y los proyectos futuros y aunque cada uno defienda sus intereses existe un solo fin común, la coherencia conjunta de los transportes públicos; se considera una buena iniciativa.

Muestra aislada de una buena colaboración es el establecimiento en 1947, en Utrecht —en el centro del país— de una empresa central de reparación de autobuses, promovida por un grupo de empresas de transportes regionales enlazadas con los ferrocarriles; de una primera revisión cada 200.000 kilómetros, se ha podido pasar a los 300.000 kilómetros. Hoy ha ampliado sus servicios a todas las empresas y algunas de éstas ayudan a las operaciones sencillas de conservación.

— Otra forma de integración es la compra centralizada de autobuses de transporte regionales, a los que se les dota del mismo color —amarillos con la parte baja gris— variando sólo el nombre y el símbolo de la empresa explotadora.

Un aspecto de interés en la línea que nos ocupa es la división del territorio holandés en una red de grandes mallas compuesta de alveolos, dividido cada uno de ellos, a su vez, en otros siete más pequeños, división en grandes y pequeñas zonas, adaptadas a la geografía natural para establecer una estructura tarifaria nacional que establece para distancias relativamente cortas —por ejemplo entre 25 y 40 kms.— un resultado según las fronteras de la red de mallas estrechas, o tarifas zonales; para distancias superiores la tarifa aumenta cada vez que se franquean los límites de la red de mallas anchas.

Hoy en día, la integración de los transportes públicos está en plena evolución en los Países Bajos y se desarrolla poco a poco con el objetivo principal, del que se ha hablado antes, de mejorar la función co-

munitaria y social de los transportes públicos.

Los déficits crecientes fuerzan dicho proceso no sólo respecto a su modernización sino a hacerlos mejores y más rápidos; valga, por ejemplo, para integración completa de tarifas, con su secuela inmediata de reducción de ingresos por dos razones, de las que una es la supuesta por la evolución histórica

de servicios de autobús y cuatro empresas privadas.

Ahora bien, no debe perderse de vista que ello se trata de una visión parcial —naturaleza de las empresas, horarios, tarifas y rentabilidad— que debe extenderse a todas las provincias con o sin grandes aglomeraciones. Piénsese que los F. C. alemanes tienen 29.000 kilómetros de red y de ellos 13.000



desigual de las mismas y la otra la supresión para tarifas directas del precio que de base fija, que rige para las empresas privadas.

Ha de romperse este círculo vicioso y, de la misma forma, en toda Europa se trata de la integración en grandes ciudades, con pleno éxito, si bien no puede perderse de vista si es conveniente o no mantener tales concentraciones masivas en las cuales, como ya se habló, se tiende a una pérdida creciente de la movilidad, argumento importante para disuadir al transporte privado tal como ocurre, por ejemplo, en la Comunidad de Transportes de Hamburgo, a la que han seguido Munich y Frankfurt, a la que debe añadirse para 1978 la Comunidad de Transportes del Rhin-Rhur, que concierne a una zona de 5.760 Km.² con una población de 8,3 millones de habitantes —1.400 h/km²— y que engloba los F. C. alemanes, 18 empresas de transportes urbanos, la sociedad de pre-metro Sociedad Rhin-Rhur de ferrocarril urbano, una comunidad

kilómetros, un 45 % no rentables, y que aconsejan su supresión en vista a reducir los déficits actuales de once mil millones de marcos anuales y una deuda fija de 25 mil millones. Esto se ve examinando los mapas en los que se aprecia que muchas regiones deberán atenderse con autobuses y camiones que llevarán con menos costes a la gente a lugares más próximos a su destino, se adaptarán mejor a los cambios en la distribución de la población y con costes suplementarios menores que los que supondría para el ferrocarril.

Ha llegado, pues, a Alemania la necesidad de mantener densos horarios y muy regulares de nuevos servicios, una gran correspondencia con los ferrocarriles y los centros urbanos, una facilidad para manejo de equipajes, un servicio de billetes directos coordinados, una integración de todos los servicios de autobus en la Unión de F. C. alemanes, cuya dirección y personal conocen bien todas las regiones afectadas, etc.

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

Análoga conducta se encuentra en Europa, limitada a las grandes ciudades, en Londres, París, Copenhague y su región, Milán y sus alrededores, en Viena, principal y excéntrica ciudad de Austria.

Una integración completa se ve, no obstante, menos animada, sirviendo de excepción Inglaterra, Escocia y la República de Irlanda, pero con más énfasis en la mera integración que en su necesidad.

En Bélgica el conjunto de transportes regionales, si no se efectúan actualmente por tren, se aseguran por la Sociedad Nacional de F. C. vecinales, que trabajarán en estrecho contacto con los ferrocarriles, sociedad que agrupa los transportes por autobús con la subsiguiente simplificación, producto todo ello de una acertada decisión política.

Este deseo general de armonización y de que los gobiernos suplan los déficits se enfoca desde dos puntos de vista enfrentados:

- La oferta debe adaptarse a la demanda, es lo normal.

- El nivel de servicio debe adaptarse a la noción de bienestar.

En países avanzados se dan las dos circunstancias y de ello es buena prueba la regularidad incluso en horas de difícil tráfico. Y ello ha de tener lugar —por ejemplo una frecuencia de media hora— en toda una región, ya que diferencias de frecuencias —una hora, dos horas— no supondrán una igualdad de trato. Donde la frecuencia es aún menor, 15 ó 20 minutos, obedecen más a la atención a la demanda.

Evidentemente las aglomeraciones en rutas frecuentadas resultan mejor atendidas que las que se encuentran fuera de ella; de ahí que deba imponerse un servicio mínimo. Es decir que la uniformación deberá contemplar una progresiva diferenciación especialmente las más densas y las regiones sin un más allá, tales como las zonas costeras, fronterizas y análogas. Ha de pensarse en los recorridos de mañana y tarde, los horarios de los últimos servicios y si éstos deben sufragarse por el Gobierno o por los usuarios.

Dentro de la región ha de pensarse si es conveniente mantener las frecuencias o aumentarlas en horas punta, no siendo aconsejable suprimir recorridos de zonas de bajo índice de ocupación, remedia la prohibición de conducir con alcohol y la equivalencia que a los efectos de "bienestar" puede suponer el buen servicio de transportes para las distracciones nocturnas, más importantes los viernes y sábados por las tardes y ciertos lugares los domingos por las tardes y las de todos los días, épocas en las que es de interés promover una adecuada frecuencia. Tres recorridos diarios como mínimo asegurando uno de ellos un enlace de larga distancia; por la mañana temprano, poco después de mediodía y a principio de la tarde, lo cual permite transportar los estudiantes, incluso los de sólo media jornada, el personal de almacenes y el de servicios, y si se quiere atender a los obreros deberá recurrirse a un servicio aún más temprano; un horario limitado así puede transformar pequeñas colectividades en más habitables y viables. En casos de menor importancia puede limitarse, siempre que la distancia a la gran carretera sea superior de 2 a 4 kilómetros, a dos o tres expediciones en días de mercado del centro regional, pensando sobre todo en las personas de edad que permanecen en tales núcleos ya que los jóvenes no quieren habitar en ellos.

Los Países Bajos van a unificar la oferta de transportes no tanto para una mayor movilidad —mayor bienestar— sino por la necesidad de limitar los déficits y de ahí que los empresarios hayan tenido que confrontar el criterio del Gobierno de poder estimar como críticos recorridos de tasa de ocupación inferior a 10 por recorrido con su supresión y respecto de lugares aislados proceder, igualmente, con los de tasa inferior a 5.

Todo ello requiere la creación de un presupuesto para la circulación y los transportes con ingresos procedentes de estos mismos y de un porcentaje de los diferentes tipos de imposición.

La compra de un coche, decisión personal, afecta a la comunidad, de la que requiere un espacio para circular y otro para estacionar, cuyo coste puede aconsejarle, en ciertos momentos, el usar el transporte público al que habrá de financiar con el Presupuesto mencionado cuya distribución entre espacio disponible y transportes públicos habrían de estudiarse, ya que ni el privado ni el público deban favorecerse ni infradotarse y este último debe tener tarifas "razonables", concepto ligado a las otras formas de transporte así como a las ventajas e inconvenientes inherentes a los transportes públicos y de ahí que los aumentos tarifarios deban ser proporcionados al incremento de costes que arrastra la utilización de los demás medios de transporte.

Ciertas dificultades surgen cuando el Gobierno tiene que aumentar en porcentajes fijos las tarifas existentes, que por ser desiguales van distanciándose y así se tiene una diferencia del 30 % al 35 % entre la parte sudoeste —provincia de Zeeland más el conjunto de islas unidas con Rotterdam y entre sí por diques y puentes— y la Ranstadt, que engloba a Rotterdam y Amsterdam además de La Haya, Haarlem y Utrecht.

Ello hace difícil la integración a nivel nacional, pues el Gobierno, que trata de cubrir los incesantemente crecientes déficits, también trata, con lógica, de maximizar las tarifas, es decir, conseguir el mismo porcentaje de aumento anual, y también, por fin, pretende que ninguna reducción superior a la que se encuentra en vigor en el momento del alza no sea acordada respecto de ciertos billetes.

Si se pensara aumentar más, de forma suplementaria, las tarifas más bajas, ello no aumentaría el volumen transportado en las zonas en que se encuentran.

De ahí que la fórmula pudiera consistir en aproximar poco a poco las tarifas añadiendo, en algunos casos, un débil aumento sobre el aumento general y aplicando una

LOS TRANSPORTES REGIONALES EN UN SISTEMA INTEGRADO DE TRANSPORTES PUBLICOS

subida más reducida en las zonas de tarifas elevadas.

Desde el punto de vista del usuario se tienen situaciones pintorescas: para prestaciones casi iguales no se piensa en utilizar un medio que a calidad igual cueste el 30 ó el 35 %, lo que procede, como hemos dicho, de que el antiguo archipiélago que constituía el delta del Rhin, del Mosa y del Escalda, necesitaba medios muy costosos a base de tranvías y lanchas; tal diferencia ha sido mantenida a pesar de haberse creado los transportes regionales, de ahí la necesidad de unificación pretendida.

El país está cubierto —ya se ha dicho— de una red de mallas estrechas y largas compuestas de alveolos —donde cada línea tiene 4 ó 5 kilómetros de longitud en la red de mallas estrechas, formando siete alveolos una grande. Donde la integración se considera posible, esta red sirve de punto de partida, y se adapta a la geográfica. Rotterdam ha hecho una aplicación ilimitada, incluso en la región. En Arnhem ha de partirse de una tarifa introducida en 1977 para las de carácter regional. Ciertas empresas privadas que han adaptado tal sistema tarifario de tal forma que evidencia las repercusiones positivas sobre el país; donde es posible se aplica.

Una encuesta recomendada por la Comisión evidencia que en los países de Europa occidental el aumento se acomode, como mínimo, a la inflación y se compruebe que los gobiernos están más dispuestos a aprobar aumentos de tarifas cuanto más suplan ellos los déficits.

Se oye de nuevo hablar del principio del beneficio económico, es decir, una cobertura integral de los costes con los ingresos y si bien es una utopía es necesario, no obstante, transformar la mentalidad de la colectividad en el sentido de que el automovilista se oriente de nuevo hacia los transportes públicos.

Ciertas medidas que pueden utilizarse deben apoyarse en el criterio de que "la presentación de la prestación de transportes es extremadamente importante". Así como en

ciertos países se ha prohibido a la televisión hacer propaganda de productos perjudiciales —cigarillos, detergentes a base de fosfatos, etc.— no se ha hecho apenas propaganda de los perjuicios que se ahorran en cuanto a la polución por el uso de los transportes públicos e incluso, pensando a escala internacional cara a la salud de los espectadores, su tensión nerviosa en las congestiones de tráfico, la búsqueda de aparcamiento, etc. Una oficina publicitaria, de ámbito mundial, podría componer espacios cortos publicitarios adecuados con textos multilingües y variación mensual; una buena tarea para la UITP, y un buen slogan podría ser "Utiliza tu coche donde ofrezca ventajas innegables; donde no ocurra, utiliza los transportes públicos".

CONCLUSIONES TRAS EL CONGRESO

Pueden resumirse así:

1.^a) El proceso de urbanización plantea a la Humanidad problemas de crecimiento, de importancia creciente, y ello obliga a un desarrollo del hábitat y una utilización de la región bien concebidas son de interés general. Se facilita grandemente por el automóvil privado, pero debe contemplarse y mejorarse con la mejora de los transportes públicos en la región, mejora que acarrea su integración en los del conjunto del país.

2.^a) Las empresas de transportes regionales deben aprovechar toda ocasión para ello tanto entre sí como con los transportes urbanos y los ferrocarriles nacionales.

3.^a) Dicha integración permite y favorece la existencia de pequeñas empresas limitadas y descentralizadas cuya dimensión se ha demostrado como ventajosa y adaptable desde el punto de vista de los costes.

4.^a) Las empresas de transportes regionales deben, en los casos en que sea posible, obtener el derecho de penetrar directamente hasta los centros urbanos o atravesarlos, a fin de que los viajeros puedan llegar lo más cerca posible de su destino.

5.^a) Los transportes regionales

deben, cuando no aseguren una relación directa con las grandes ciudades, integrarse en la red de ferrocarriles nacionales.

6.^a) Las pequeñas colectividades, situadas fuera del alcance de líneas directas, tienen el derecho, según su importancia y su situación geográfica, a un servicio de transportes adaptado a sus necesidades.

7.^a) El atractivo de los transportes públicos se ve notablemente acentuado por:

— enlaces directos.

— billetes directos para las comunicaciones que necesiten una ó más correspondencias, aunque pertenezcan a empresas distintas.

— Los medios de transportes que sean cómodos, rápidos y puntuales, deben poder mantener su velocidad y regularidad en los sitios de congestión de tráfico mediante la adopción de prioridades.

— Un servicio óptimo cerca de los centros de actividad y de los horarios comerciales con posibilidades de depositar provisionalmente objetos en la consigna.

— Aparcamientos de disuasión.

RESUMEN FINAL

Que la naturaleza y mejora de los transportes públicos debe fortalecerse frente a los privados desde el punto de vista de aquéllos que nunca poseerán coche y que los que lo poseen cuestan caros a la comunidad para proveerlos de aparcamientos adecuados y de vías de circulación.

Asimismo debe tenerse en cuenta que una integración de los transportes públicos en una red nacional con ferrocarriles y servicios urbanos es imprescindible soportando los gobiernos los déficits que conlleve.

NUESTRA OPINION

Una ponencia muy casuística y tal vez poco ordenada pero repleta de tantas ideas que hace imposible su necesaria síntesis, buena prueba de la amplia panorámica de problemas que encierra.