

POBREZA, Movilidad Sostenible y TRANSPORTE:



una visión integral



Escrito por
Julián Sastre



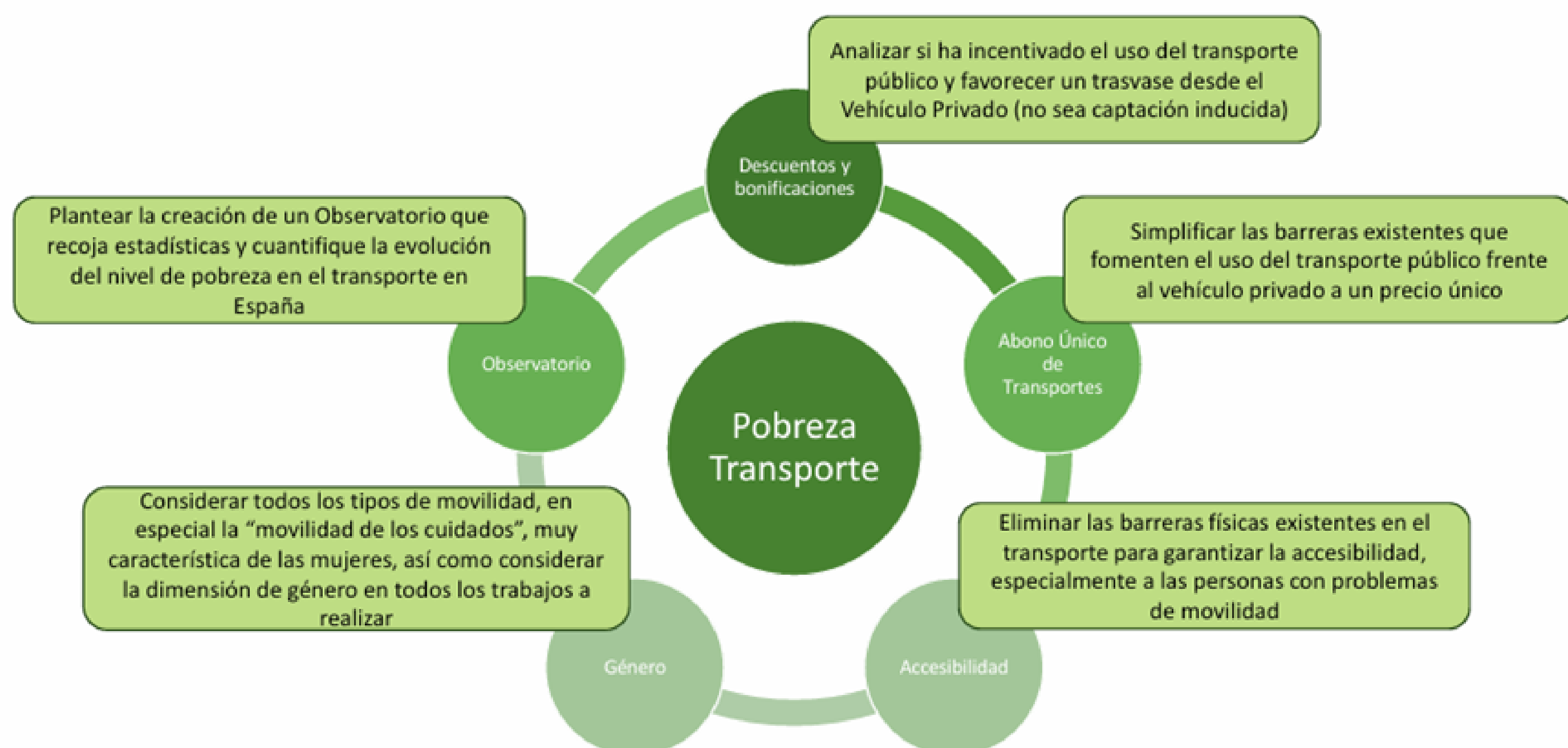
Abordar la relación entre Pobreza y Movilidad o lo que es lo mismo, contribuir con la movilidad sostenible con políticas públicas de transporte requiere ir más allá de entender el concepto desde la perspectiva de la capacidad de ingresos del usuario para poder acceder a los servicios de transportes que se ofertan.

Se debe tener en cuenta que este concepto puede abarcar múltiples perspectivas que deben tenerse en consideración a la hora de plantear medidas si se busca reducir su incidencia en el acceso al transporte y la movilidad del conjunto de la población, buscando garantizar así la equidad en el acceso a estos servicios.

Para tener éxito en la reducción de la pobreza mediante políticas de transporte y movilidad sostenible se deben plantear estrategias para analizar y reducir la incidencia de este factor en la movilidad de la población, pero es importante resaltar que debe ir acompañado de la mejora de las infraestructuras ya existentes, mejora de la oferta de los servicios y adaptación de los mismos a las nuevas tecnologías para resulta competitivos.

Así, el objetivo de este artículo es desglosar algunas de las perspectivas que se consideran fundamentales para abordar la Pobreza en el Transporte, centrándonos en el caso de España. Para ello cuento con expertos en la materia con los que hemos ido trabajando estos años como son Juan Píriz Cayado, Isabel Amat, Javier Cantarella

LA VISIÓN INTEGRAL. ASPECTOS EN LOS QUE SE PUEDE TRABAJAR



DESCUENTOS Y BONIFICACIONES

Diferentes análisis realizados sobre el impacto en la movilidad de los descuentos y bonificaciones en el transporte que se vienen aplicando en España desde septiembre de 2022 por motivos coyunturales nos han demostrado que están facilitando el acceso a las personas con menores ingresos además de captar usuarios de otros modos de transporte motorizados, destacando especialmente el uso que le está dando los estratos más jóvenes de la población.

Por ello, entendemos que debe buscarse el equilibrio para que no sea solo captación inducida por los bajos precios, sino que se debe favorecer un cambio en la movilidad real hacia tendencias más sostenibles, teniendo en cuenta que nunca debe ser gratuito un servicio, pues perdería calidad. En definitiva, las tarifas más asequibles están favoreciendo fomentar la equidad en el acceso al transporte, influyendo de manera directa en la reducción de desigualdades y la pobreza en el transporte, por lo que resulta fundamental que se busque garantizar este tipo de medidas en el largo plazo.

“Debe buscarse el equilibrio para que no sea solo captación inducida por los bajos precios, sino que se debe favorecer un cambio en la movilidad real hacia tendencias más sostenibles”

ACCESIBILIDAD

Teniendo en cuenta que en España un 8,5% de la población tiene diversidad funcional, el 17% son personas mayores de 65 años y el 14,5% son beneficiarios temporales por algún tipo de baja de incapacidad, resulta fundamental garantizar la accesibilidad universal en el transporte, es decir, plantear transportes que puedan ser utilizados por todas las personas, independientemente de sus limitaciones funcionales físicas, sensoriales o cognitivas.

En definitiva, la accesibilidad y el diseño universal son conceptos que deben estar presentes en la gestión y el diseño de los sistemas de transporte, pero siempre de manera discreta y no segregada para las personas con diversidad funcional. Esto debe consistir en diseñar siempre un transporte accesible para el 100% de la población, ya que cualquier individuo pasará por alguna de estas etapas mencionadas con anterioridad a lo largo de su vida.



ABONO ÚNICO DE TRANSPORTES

Estos descuentos y bonificaciones y su impacto en la movilidad cotidiana deben abrir el debate de desarrollar progresivamente estas medidas hacia algo estructural que facilite e incentive la movilidad e intermodalidad en transportes colectivos en España.

El Abono Único de Transportes resultaría un buen punto de partida, pues favorece la homogeneización y simplificación para los usuarios de las diferentes redes de transportes existentes en España, impulsando así el cambio modal y favoreciendo un uso más generalizado de estos servicios, pero debe ir acompañado en todo momento por una mejora de oferta y de las infraestructuras, además de tener en cuenta que debe garantizar que su uso no discrimine por lugar de residencia, garantizando su acceso en todo el territorio nacional.

A nivel europeo existen numerosos ejemplos de este tipo de abono (Deutschlandticket en Alemania o KlimaTicket en Austria, entre otros) que sirven de precedente para que una medida como esta pueda resultar exitosa en España.

OBSERVATORIO DE LA POBREZA Y LA MOVILIDAD

Resulta fundamental plantear y desarrollar la creación de un Observatorio de la Pobreza en el Transporte y la Movilidad por parte del Ministerio de Transportes , Movilidad Sostenible y Agenda Urbana (MITMA), al igual que presenta otros observatorios que analizan otros ámbitos de la movilidad (OTLE, Observatorio del Ferrocarril, Observatorio de la Logística Intermodal, etc).

En este caso este organismo que se plantea debería centrarse en analizar de manera sistemática diferentes indicadores que permitan reflejar la realidad y la evolución de las características que definen la pobreza en el transporte en España, con el fin de poseer datos y estadísticas que permitan orientar las políticas de movilidad para buscar tener impacto en la reducción de la pobreza en el transporte.

A modo orientativo, algunos de los indicadores que podrían analizar este Observatorio podrían ser el índice de accesibilidad, índice de desventaja en el transporte, índice de pobreza de accesibilidad espacial, índice de vulnerabilidad por aumento en los gastos en carburante, etc.



GÉNERO Y MOVILIDAD

Por otro lado, resulta fundamental considerar incorporar la perspectiva de género en los estudios de movilidad y transporte. Pues datos del Informe de Perspectiva de Género en el Transporte y la Movilidad (MITMA, 2024) refleja que la movilidad motorizada destaca porque los hombres hacen un mayor uso del vehículo privado que las mujeres (69% frente al 63%). Así, tener en cuenta esta perspectiva en el dimensionamiento de la pobreza en el transporte facilitará conseguir una caracterización real y global que permita desarrollar actuaciones equitativas.

Algunas de las actuaciones que se pueden plantear para abordar y analizar la pobreza del transporte con perspectiva de género pueden ser desagregar la toma de datos por género, explotar la información y realizar un apartado específico de movilidad desde la perspectiva de género en los informes, analizar la denominada “movilidad de los cuidados”¹ cuando resulte oportuno, definir medidas específicas para las mujeres o considerar a la mujer como “grupo de población sensible” para darle relevancia en las posibles soluciones que se puedan plantear.

¹ Incluye todos los desplazamientos efectuados por personas adultas para atender el cuidado de personas dependientes y las labores del hogar, siendo estos mayoritariamente realizados por mujeres

CONCLUSIÓN

En definitiva, abordar la pobreza en el transporte requiere una visión integral que trascienda la capacidad económica de los usuarios e incorpore múltiples dimensiones que afectan el acceso equitativo a la movilidad teniendo en cuenta que todos los individuos en alguna etapa de la vida podemos vernos afectados en este sentido, debiéndose garantizar así la accesibilidad universal a estos servicios para que realmente el conjunto de las redes de transporte existentes en España sean una palanca transformadora que favorezca una movilidad más sostenible. ■

