Se deben mantener las ayudas al transporte público para las personas más vulnerables

ECOLOGISTAS EN ACCIÓN :: 23/12/2024

Ante el posible fin de las ayudas desde el 1 de enero de 2025: Más transporte público, menos coches y aviones

Ante el posible fin de las ayudas al transporte público desde el 1 de enero de 2025, Ecologistas en Acción demanda que se mantengan dichas ayudas mientras no exista un sistema alternativo que permita el acceso sencillo de las personas más vulnerables a este importante servicio. De manera simultánea, son necesarias mejoras del transporte público colectivo y actuaciones que garanticen que todo el mundo pueda ejercer su derecho a la movilidad y a la accesibilidad de los servicios y bienes que permite el transporte.

El transporte es el sector de la economía española que más emisiones de gases de efecto invernadero genera, por encima del 30 %. Una de las mejores maneras de disminuir estas emisiones es reducir la necesidad de movilidad y evitar la realización de viajes en automóvil privado, el mayor emisor del transporte, fomentando que los desplazamientos se hagan por métodos activos (andar o bicicleta) o en transporte público. Por otra parte, el transporte público resulta imprescindible para acceder a numerosos bienes y servicios y a las relaciones con otras personas para amplios sectores de la sociedad.

Desde septiembre de 2022, cuando empezaron las actuales ayudas al transporte público, un gran número de personas se han beneficiado de estas subvenciones. Abonos gratuitos de cercanías o de autobuses para viajeros/as recurrentes y descuentos del 50 % en los sistemas de transporte metropolitano han sido medidas con una gran aceptación, si bien también se han dado algunos problemas de saturación por cuanto no han ido acompañados de incrementos de los servicios.

Todavía no se conocen con certeza los planes de las diferentes Administraciones en relación a estas ayudas a partir de 2025. Por este motivo, Ecologistas en Acción quiere dejar claras sus principales reivindicaciones:

1. Información pública y transparente. Los más de dos años de importantes rebajas en el transporte público han sido un experimento inédito y del que debería sacarse todo el provecho e información posible, investigando cómo ha modificado los patrones de movilidad de población, para ser más eficaces en las medidas que se planteen en un futuro.

Es necesario conocer si se ha reducido el uso del coche a favor del transporte público, si esto ha variado según los niveles de renta o si en algunos casos ha reducido la movilidad activa en detrimento de la motorizada. Por tanto, es imprescindible la realización de estudios completos, de forma pública y transparente, de modo que sus conclusiones sirvan para intervenir de la forma más sostenible y justa socialmente en el sistema de transporte público estatal.

2. Justicia social. El sistema más justo de ayudas tiene que tener muy presente la vulnerabilidad social y económica en relación al transporte. Es decir, se debe garantizar que las personas con menos recursos puedan ejercer su derecho a la movilidad, dependiendo de la renta, de la edad, de sus características físicas, pero también teniendo en cuenta otros factores como la calidad, cantidad y accesibilidad al transporte público.

Aunque el sistema más deseable no es el de "gratis para todos", mientras no existan mecanismos de redistribución (como abonos de transporte para las personas receptoras de la Renta Social Básica), se deben mantener las actuales ayudas.

3. Eliminar la precariedad en el transporte. Este tipo de precariedad no viene solo por la falta de recursos económicos, sino también por la falta de opciones de transporte, por la falta de accesibilidad, por la pobreza de tiempo si resulta necesario emplear demasiado tiempo para los desplazamientos o por las inadecuadas condiciones de viaje.

4. Título único de transporte. Una de las mejoras que se deberían incorporar para mejorar el uso del transporte público y colectivo es la creación de un título único de transporte que cubra la totalidad del territorio español, como ya ocurre con gran éxito en otros países europeos. Este billete debería tener un coste diferencial según los estándares de vulnerabilidad social y en relación al transporte ya mencionados, a través de abonos sociales o mecanismos similares.

5. Más transporte público, menos coches y aviones. Todas estas medidas se deben combinar con mejoras en el transporte público (frecuencias, horarios nocturnos, mejoras en la calidad y fiabilidad del servicio, sistemas a demanda en zonas rurales, etc.) al tiempo que se sigue una política de restricción al uso del automóvil y de limitaciones al avión, los dos medios de transporte con mayor impacto ambiental.

Se puede reducir el uso del coche con la implantación de Zonas de Bajas Emisiones exigentes, aparcamientos solo para residentes y la creación de Consorcios o Autoridades de Transporte en aquellas zonas metropolitanas que carecen de este instrumento de gestión.

En el ámbito aéreo, se deben prohibir los vuelos con alternativa terrestre de menos de cuatro horas, cobrar el IVA en los billetes de avión, poner impuestos al queroseno, o crear una Tasa a los Vuelos Frecuentes, entre otras medidas.

---

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/se-deben-mantener-las-ayudas