

**PODEMOS
ASTURIES**

JULIO 2019

**PROPUESTAS
ESTRATÉGICAS
PARA ASTURIES**

TRANSPORTE PÚBLICO EN ÁREA CENTRAL

podemosasturies.info

**PROPUESTA DE
IMPLANTACIÓN DE UN
BILLETE DE 1€ PARA EL
TRANSPORTE PÚBLICO
EN EL ÁREA CENTRAL DE
ASTURIAS Y MEDIDAS
COMPLEMENTARIAS DE
MOVILIDAD**

JUSTIFICACIÓN ECONÓMICA DEL ÁREA CENTRAL ASTURIANA

1

AS-1€

La propuesta de reducción del precio del billete de transporte público en el área central pretende facilitar el transporte público en dicho área, lo cual supondría contribuir a la movilidad de un mercado integrado real de más de 850.000 personas, pudiendo obtener de esta forma beneficios en términos productivos propios de las grandes urbes.

En este sentido, se pretenden **fomentar los efectos externos positivos** asociados a las **economías de aglomeración y escala** de las grandes ciudades, así como **minimizar los efectos externos negativos de congestión y saturación** del tráfico de vehículos.

La **importancia del área central** se justifica dado que aglutina al **85% de la población** asturiana, por lo que toda medida encaminada a favorecer el uso de los servicios públicos de transporte supondría una mejora en la calidad ambiental del entorno y de vida de los y las asturianas. Asimismo, cerca del **90% del Valor Añadido Bruto** de Asturias se produce en este espacio, por lo que cualquier mejora en la facilidad de acceso al transporte puede tener un impacto económico relevante.

PANORAMA DEL TRANSPORTE PÚBLICO EN ASTURIAS

2

Según los datos disponibles, el **número de viajeros de transporte público interurbano** según los diferentes modos de transporte en el conjunto de Asturias representó un total de **21.716.401 viajeros** durante el año 2017, de los cuales el transporte ferroviario de ancho métrico (FEVE) representaba un 12,8%, el transporte de RENFE un 31,2% y el transporte en autobús interurbano un 56%.

Tabla 1. Número de viajeros en transporte público interurbano del Principado de Asturias

	Total Anual	Total Cercanías FEVE	Total Cercanías RENFE	Autobús Interurbano (CTA)	Autobús interurbano (empresas transportistas) ¹
2015	22.649.129	2.309.684	5.137.995	8.952.395	6.249.055
2016	22.010.215	2.063.966	4.945.315	8.751.455	6.249.479
2017	21.716.401	1.989.400	4.822.000	8.644.427	6.260.574

Fuente: RENFE y CTA

Ya en su momento, el **Plan Director de Infraestructuras para la Movilidad de Asturias 2015-2030 (PIMA)**, señalaba que el **uso del transporte colectivo** en los desplazamientos interurbanos apenas superaba el **25%** frente al 73,51% que representaba el vehículo propio, lo cual demostraba que existía margen de mejora para la sustitución progresiva de un modo de transporte por otro.

El **borrador del plan para la movilidad multimodal del área metropolitana de Asturias**, elaborado por la consultora Doymo bajo la dirección de la Agencia Asturiana de Transportes y Movilidad señala como objetivo que tres de cada cuatro desplazamientos que se realicen en esta zona en 2030 se lleven a cabo con modos sostenibles. Prevé que las **medidas disuasorias que pretenden implementar - entre las que no se incluye una reducción de las tarifas del transporte público-** contribuirán también a que el uso del coche privado descienda desde el 39% actual hasta el 22,5% en favor del autobús, el tren y los itinerarios ciclo-peatonales, que deberán representar el 11%, el 2% y el 63% respectivamente. Entre las conclusiones relevantes de dicho borrador para el presente informe cabe destacar que **las seis macro-zonas del área central concentran el 82% de los desplazamientos en vehículo privado y que 244.500 desplazamientos motorizados disponen del bus como alternativa.**

PROPUESTA DE BILLETE DE TRANSPORTE PÚBLICO A 1€ (Y GRATUITO PARA AQUELLOS SECTORES DE MUY BAJO PODER ADQUISITIVO) PARA EL ÁREA CENTRAL

3

La propuesta de Podemos-Asturies que aquí se plantea consistiría en la reducción del precio del billete de transporte público a 1€ para todos los trayectos de tren y autobús interurbano enmarcados dentro del área central² y gratuito para aquellos sectores de bajo poder adquisi-

1 Viajes efectuados mediante el uso de títulos de viaje distintos al Billete Único de la CTA, es decir, billetes y bonos y abonos emitidos por las empresas transportistas.

2 Los 29 concejos que se incluyen en el área central beneficiarios de la propuesta son: Muros de Nalón,

tivo. Esta rebaja del billete sencillo sería igualmente aplicable a las tarifas vigentes del bono 10 de la CTA, simplificando de esta forma el sistema de zonificación actual y eliminando la caducidad a la que está sujeto este tipo de bono.

Podrán existir desplazamientos con precios de billetes simbólicos, para que en ningún caso suponga un incremento con respecto a las tarifas actuales en trayectos entre localidades contiguas.

Los principales **objetivos** de esta medida serían:

- 1) **Reducir el uso del transporte privado en favor del transporte público.** La significativa reducción del precio del transporte público se estima que podría **elegir el uso del transporte público en veinte puntos porcentuales en los trayectos interurbanos del área central**, pasando del 25% actual al 45%. **La combinación de esta medida, junto con las medidas complementarias** que se recogen en el borrador del plan para la movilidad multimodal del área metropolitana de Asturias, tales como la ampliación de la superficie de los aparcamientos de pago en los centros urbanos, ampliar la red de carriles bus y bici, una mayor velocidad en los trenes, una mayor frecuencia en trenes y autobuses y líneas de una y otra modalidad mejor conectadas, podría lograr que **más de la mitad de los trayectos interurbanos en 2030 se realicen en transporte público.**
- 2) Avanzar en el derecho ciudadano al transporte público mediante la tarifa social del **billete de transporte** haciendo éste **asequible para todos los ciudadanos.**
- 3) Contribuir a la **disminución de los índices de contaminación** al moderar el tráfico rodado por carretera, responsable del 80% de la contaminación atmosférica.
- 4) Favorecer un **uso más eficiente de las congestionadas vías de acceso** del área central.
- 5) **Crear hasta 2030 un total de 1500 puestos de trabajo directos** en el sector del transporte (ferroviario y por carretera) y 2500 puestos de trabajo indirectos (estaciones, talleres, suministro de carburantes, etc.).

Para calcular el **coste** de la aplicación de esta medida se ha estimado el número de desplazamientos que se corresponden con el área central según los diferentes modos de transporte público así como el ahorro promedio que supondría la implantación de un billete a 1€ en comparación con las tarifas vigentes (ver Tabla 2. y Tabla 3.) y su gratuidad para los sectores de menor poder adquisitivo.

Soto del Barco, Castrillón, Gozón, Avilés, Illas, Candamo, Las Regueras, Grado, Corvera, Carreño, LLanera, Oviedo, Ribera de Arriba, Morcín, Riosa, Gijón, Noreña, Siero, Langreo, Mieres, Sariego, Lena, Aller, Laviana, San Martín del Rey Aurelio, Bimenes, Nava, Villaviciosa.

Tabla 2. Precio por trayecto entre algunos de los principales nodos del área central según modo de transporte

	Autobús interurbano	Ferroviario	Vehículo privado*	Propuesta Podemos
Oviedo-Gijón	2,50€	3,30€	2,82€	1€
Avilés-Oviedo	2,60€	3,30€	2,82€	1€
Gijón-Mieres	4,40€	3,30€	3,60€	1€
Pola de Siero-Oviedo	2€	1,95€	1,80€	1€

Fuente: ALSA, FEVE-RENFE * Se considerará un gasto medio de 6 litros de combustible cada 100 km.

Tabla 3. Ahorro por trayecto con la propuesta de Podemos en comparación con las tarifas vigentes según modo de transporte

	Autobús interurbano	Ferroviario	Vehículo privado
Oviedo-Gijón	1,5€	2,30€	1,82€
Avilés-Oviedo	1,60€	2,30€	1,82€
Gijón-Mieres	3,40€	2,30€	2,60€
Pola de Siero-Oviedo	1,00€	0,95€	0,80€

Fuente: Elaboración propia según datos de ALSA, FEVE-RENFE

Para la estimación de cálculo se han tenido en cuenta las siguientes consideraciones:

- En base a la información detallada en el PIMA sobre generación y atracción de viajeros del área central se considera que el 80% del total de viajeros en transporte público interurbano en Asturias se produce en dicho área (17.373.121 para el año 2017).
- Para estimar el número de personas de bajo poder adquisitivo que se beneficiarán de la gratuidad del billete se ha tenido en cuenta la tasa de riesgo de pobreza o exclusión social (AROPE) de Asturias para 2017.
- Para calcular el ahorro promedio de la implantación de la medida se ha tenido en cuenta, según la información que presenta el PIMA, la preponderancia de los desplazamientos que tienen como origen/destino Gijón y Oviedo (58%).
- El total de viajeros en transporte ferroviario (FEVE-RENFE) en el área central se calcula que fue de 5.449.120 para el año 2017. El ahorro promedio estimado para cada viaje realizado en este modo de transporte es de 2€.
- El total de viajeros en autobús interurbano en el área central se calcula que fue de 11.924.001 para el año 2017. El ahorro promedio estimado para cada viaje realizado en este modo de transporte es de 1,50€.

Así pues, teniendo en cuenta las consideraciones previas se estima que **el coste de la propuesta de implantación de un billete de transporte público a 1€ (y gratuito para aquellos sectores de bajo poder adquisitivo) para los desplazamientos interurbanos en el área central de Asturias sería de 31.772.417€.**

Teniendo en cuenta que la aplicación de esta medida no podría ser financiada en exclusiva

mediante la tasa de cobertura - el porcentaje de los costes de explotación que es financiado por las tarifas-, su **financiación** se realizaría:

a) Mediante la aportación de una **partida presupuestaria por parte de la Administración General del Estado al Consorcio de Transportes de Asturias (CTA)**. Esta es una antigua reivindicación debido al trato discriminatorio que sufre nuestra región. Mientras que, a través de los “contratos-programa” específicos, el Consorcio de Madrid recibe 125 millones de euros anuales por parte del Gobierno de España, y unos 100 millones la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, el Gobierno de España no forma parte de la CTA ni aporta ninguna partida. Es preciso la ampliación de dichos contratos-programa a otras áreas metropolitanas. A Asturias le correspondería, por cálculo por habitante, aproximadamente unos **17 millones de euros anuales**.

Tabla 4. Programa de subvenciones y apoyo al transporte terrestre por parte del Estado en 2018 a los Consorcios de Transporte de áreas metropolitanas y comunidades autónomas.

Conorcios de Transportes autonómicos y metropolitanos	Subvención por parte del Estado en 2018
Conorcio Regional de Transportes de Madrid	126,89 millones de euros
Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona	109,3 millones de euros
Subvención al transporte en la Comunidad de Canarias	47,5 millones de euros
Conorcio de Transportes de Asturias	0 euros

b) Mediante un incremento en la **subvención pública que actualmente recibe el Consorcio de Transportes de Asturias por parte del Principado** para financiar las tarifas deficitarias a las empresas operadoras. Actualmente la dotación presupuestaria que se recoge en forma de transferencias corrientes en la Ley del Principado de Asturias 14/2018, de 28 de diciembre, de Presupuestos Generales para 2019 asciende a 30.550.000 euros. Sería necesario aumentar dicha partida en alrededor de **14 millones de euros anuales** (susceptible de ser inferior en función de la financiación europea obtenida).

c) Mediante los **programas de ayudas financiados por el Fondo Europeo de Desarrollo Regional (FEDER)**, gestionados en España por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), como: a) el programa de ayudas para actuaciones de cambio modal y uso más eficiente de los modos de transporte; o b) el programa de ayudas para actuaciones de eficiencia energética en el sector ferroviario.

MEDIDAS COMPLEMENTARIAS DE FOMENTO DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE Y DE MEJORA EN INFRAESTRUCTURAS

Esta iniciativa vendrá acompañada de medidas complementarias relativas a diversos ámbitos:

- **Mejorar la infraestructura de transporte**

1. Reclamar al Estado que cumpla los 700 millones comprometidos en adecuación y mejora de la red de cercanías ferroviarias en Asturias, especialmente en la zona oriental y occidental de Asturias.

- **Garantizar la accesibilidad universal**

Mejorar la accesibilidad de todas las personas, especialmente la de las personas con necesidades especiales:

1. Accesibilidad física a las paradas/estaciones/apaderos/andenes y a los vehículos (incluyendo bicicletas y cochecitos de bebé además de las sillas de ruedas, andadores, etc.).
2. Mejorar los dispositivos de información a las necesidades de personas con discapacidad (pantallas informativas, avisos sonoros).

- **Mejorar la seguridad y protección en las estaciones, las paradas y los vehículos de pasajeros/as y conductores/as**

Las mujeres son grandes usuarias del transporte público pero el miedo a usarlo es uno de los frenos al incremento del uso:

1. Instalar cámaras en las paradas y los vehículos.
2. Crear condiciones de mayor seguridad en estaciones y paradas (p. ej. mejor iluminación).
3. Formar en materia de seguridad y protección a los conductores/as.
4. Mejorar el entorno físico de las estaciones: suelen ser entornos degradados, con barreras urbanísticas, tráfico abundante y rápido que no son apetecibles (mediante actuaciones específicas en ciudades concretas).

- **Fomentar la intermodalidad**

Si queremos que la gente use el transporte colectivo en combinación con otros medios sostenibles hay que crear las condiciones para hacer apetecibles los transbordos intermodales. Es fundamental para hacer más cómodo la parte del trayecto en transporte público.

1. Instalar espacios de espera de calidad (asientos, marquesinas, aseos).
2. Crear aparcabicis seguros y cubiertos.
3. Instalar servicios de aparcamiento disuasorio conectados con transporte público

que den acceso a bikesharing, carsharing, taxi, etc.

4. Facilitar el acceso a las estaciones (pasos de peatones y bicicletas, señalética, diseños amables en los espacios circundantes, ...).

5. Habilitar espacios en los vehículos para bicicletas: vagones especiales en los trenes, reserva de espacios de mínimos (no de máximos como ahora) en cada vehículo.

6. Favorecer un sistema de bikesharing interoperable en el área central (TuCycle).

7. Incluir la integración tarifaria multimodal en una tarjeta única

- **Desarrollar un Plan de la Movilidad en la zona oriental y occidental de Asturias que complemente esta propuesta**

**PODEMOS
ASTURIAS**