

FOCUS

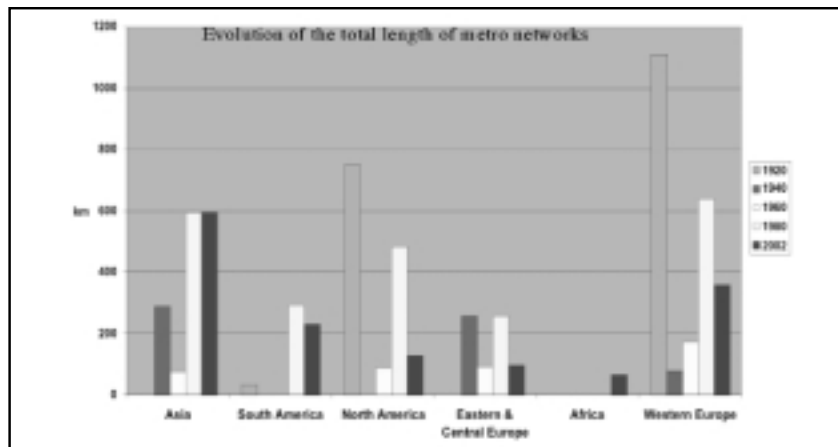
POSICIÓN OFICIAL DE LA UITP

El metro: una oportunidad para el desarrollo sostenible en las grandes urbes

El metro, creado en sus principios para hacer frente a la congestión del tránsito urbano en las grandes ciudades, ya no se limita a desempeñar la función de una infraestructura de transporte, sino que se ha convertido en una obra urbana estructurada del entorno sobre la cual se desarrolla la política de movilidad así como en un factor esencial para una mayor calidad de vida.

El nacimiento del metro, esto es, del tren a tracción eléctrica que se desplaza por un circuito propio exclusivo en un contexto urbano, se remonta a 1890, año en que se inaugura la primera línea en Londres. Desde entonces, unas 120 aglomeraciones urbanas de Europa, Asia y América se han ido uniendo al club de ciudades que cuentan con metro. En África, únicamente El Cairo forma parte de ese grupo, mientras que en Oceanía sólo existen tranvías o metros ligeros. Pero el potencial de desarrollo de este transporte dista de estar saturado, ya que en el 2015 habrá unas 560 ciudades con varios millones de habitantes, 300 de ellas en Asia.

Las redes de metro transportaron en el 2002 cerca de 150 millones de pasajeros al día, esto es, 34 veces el número diario medio de viajeros del transporte aéreo. Esta comparación demuestra por sí sola el reto económico y social que representan el desarrollo, organización y utilización de los sistemas de metro. Durante más de un siglo, estos sistemas han experimentado una importante transformación que ha hecho del metro actual un escaparate de las innovaciones tanto en el ámbito industrial y tecnológico como en su funcionamiento y en los servicios ofrecidos al cliente.



Esta es una posición oficial de la UITP, la Unión Internacional de Transportes Públicos. La UITP reúne más de 2400 miembros originarios de 80 países a nivel mundial y representa los intereses de los principales actores del sector del transporte público. Los miembros de la UITP son autoridades del transporte público, operadores de los sistemas de transporte público, tanto públicos como privados, en todos los aspectos del transporte público, y la industria. La UITP centra su trabajo en los aspectos económico, técnico, de organización y de gestión del transporte de pasajeros, así como en el desarrollo de políticas destinadas a la movilidad y al transporte público a nivel mundial.



Un estilo propio, ahorro energético y espacial

Todos los medios de transporte consumen energía y ocupan espacio tanto al desplazarse como al detenerse en las estaciones. Al conjugar la tracción eléctrica con una elevada capacidad de pasajeros, el metro es el medio de transporte más eficiente en términos de consumo energético y ocupación de espacio. A modo comparativo, los cálculos computados por la RATP (Administración Autónoma de Transportes de París) demuestran que para desplazar 50.000 pasajeros por hora y dirección se necesita un habitáculo de 9 metros de ancho si se trata de un desplazamiento en metro, de 35 m. en autobuses y de 175 m. en el caso de los automóviles. Estas mismas estimaciones muestran que un kep (kilogramo equivalente de petróleo) permite que un pasajero recorra más de 48 kilómetros en metro, 38 km. en autobús y apenas 19 km. en coche. Asimismo, los avances llevados a cabo en el ámbito de la tracción permiten al metro la recuperación de energía durante el frenado, que repercute en un ahorro considerable del consumo. Por otra parte, el metro no emite sustancias contaminantes o gases de efecto invernadero en su entorno. Su contribución al cambio climático se reduce a las consecuencias vinculadas a la producción de electricidad. Por último, al circular casi siempre subterráneamente, el metro deja hueco en la superficie para instalaciones que permiten mejorar la calidad de vida en la ciudad.



El metro, líder de la integración

El metro, medio de transporte de gran capacidad, actúa estructurando la ciudad. El metro es la columna vertebral entorno al cual prosperan las zonas de vivienda así como las actividades económicas y socioculturales, y hacia el cual converge el resto de medios de transporte. En este sentido, el metro desempeña a la perfección su función de líder de la integración de las políticas de transporte, urbanismo y ciudad. Más que un medio de transporte, es una obra urbana estructurada y un factor esencial para una mayor calidad de vida.

La contribución del metro a una mayor integración pasa igualmente por la creación de estaciones de correspondencia que sean verdaderos centros neurálgicos, agradables y seguros, integrados en la ciudad, que ofrezcan actividades sociales, comerciales y culturales que permitan al viajero aprovechar las esperas y despierten la curiosidad del ciudadano.

La integración se traduce en la implantación de un sistema de tarificación común a todos los transportes públicos y operadores, lo cual facilita su uso. En este contexto, las redes de metro han sido de las primeras en desarrollar las tarjetas inteligentes como medio de pago polivalente. Éstas se están convirtiendo en verdaderos monederos electrónicos que integran el transporte junto con otros servicios urbanos.

Así, la información a los viajeros se vuelve dinámica, polivalente y transparente desde cualquier punto (antes y durante el viaje), lo que redundará en un transporte público más accesible. Pero la integración entre los sistemas de distribución de billetes y la información sólo será posible garantizando una coordinación efectiva entre operadores y medios de transporte. En este contexto, el metro ha de desempeñar un papel líder.



Nuevas tecnologías, para el metro del pasado y del presente

Si hay un medio que integre a la perfección las nuevas tecnologías para mejorar su rendimiento, ése es sin duda el metro. Numerosos son los avances tecnológicos que han dado lustre al metro a lo largo de su historia. Así es como las innovaciones en el diseño y fabricación del material móvil y de las instalaciones fijas han permitido, en primer lugar, facilitar el mantenimiento y, en segundo lugar, asegurar una mayor interoperabilidad entre los distintos sistemas. Asimismo, tales innovaciones contribuyen a una mayor fiabilidad y seguridad ferroviaria del metro.

La automatización y la circulación sin conductor conllevan cambios enormes, por el sinnúmero de implicaciones en la producción y el suministro del servicio que ello significa. Así pues, la mayor productividad, la mejora de la seguridad y de la regularidad del servicio gracias a la automatización permiten centrar la atención del personal en una mejor dedicación y satisfacción de las expectativas del cliente. Pero no sólo las líneas construidas recientemente están provistas de modernas tecnologías. También las líneas concebidas hace décadas pueden ser objeto de una profunda modernización que introduzca en ellas las mejoras de las nuevas tecnologías.

Sistemas de financiación apropiados

El metro es una infraestructura pesada que necesita una importante financiación para su construcción y mantenimiento. Además de los sistemas clásicos de inversión directa por parte de los poderes públicos, las partes implicadas, ya sean autoridades, operadores, la industria o entidades financieras, encaminan sus esfuerzos al desarrollo de nuevos consorcios. Ello pasa por la contribución de los beneficiarios directos o indirectos, por resaltar el valor del suelo y el inmobiliario aledaño a las líneas y estaciones de metro o incluso por la cotización bursátil de acciones del ente operador, por la contribución de los empleados en el capital de la empresa o sencillamente por la implicación de los socios privados en la inversión y explotación. Así, en razón del reto que plantea, el metro suscita la investigación de nuevos y originales enfoques para los transportes públicos. Es una oportunidad para el metro que debe enmarcarse en un contexto institucional apropiado que garantice la dimensión social de este servicio público.

La seguridad, una preocupación permanente

Teniendo en cuenta el flujo de viajeros que transporta, el metro es un lugar donde la seguridad es un aspecto prioritario. Aunque se trata del transporte más seguro del mundo, los accidentes, incendios y atentados sufridos recientemente en algunas redes de metro y de los cuales se hacen eco los medios de comunicación, pueden suscitar reacciones emotivas negativas ante la opinión pública. De ahí la movilización de todas las partes implicadas para dotar de mayor seguridad al metro. En primer lugar, se trata de avances industriales y mejoras referentes a su funcionamiento que han permitido una seguridad técnica acrecentada. En términos de seguridad pública y garantías, los operadores trabajan en estrecha colaboración con los poderes públicos y la policía para luchar contra la delincuencia, las agresiones o el riesgo de atentados. También en este terreno, las nuevas tecnologías desempeñan una labor importante en lo que a prevención respecta.



Recomendaciones de la UITP

Todos estos progresos demuestran claramente que el metro contribuye de forma importante a la movilidad sostenible en las grandes aglomeraciones y en las ciudades con una alta densidad de población. Sin embargo, la construcción de un metro debe tomar en consideración la población afectada, la capacidad de transporte existente y potencial, el nivel de inversión, el marco institucional y las condiciones de explotación.

1. La decisión de construir un metro responde fundamentalmente a objetivos políticos de interés público y no solamente a los criterios clásicos de rentabilidad financiera. Es el poder político el que decide construir o no un metro y asume en definitiva la existencia permanente del mismo. En cambio, pueden ser sociedades o instituciones con participación de capital público, privadas o mixtas, las que se encarguen de la explotación, regulada mediante un contrato equitativo y transparente.
2. La construcción de un metro debe tomar en consideración a los beneficiarios potenciales del proyecto (i.e., empresarios, propietarios y operadores inmobiliarios) con el fin de que se desarrollen los instrumentos apropiados encaminados a contribuir a la financiación.
3. Las líneas de metro forman una red estructurante en torno al cual se ha de fomentar el desarrollo de la vivienda, el empleo y la formación así como las actividades económicas y socioculturales.
4. En los sitios donde se encuentran, las líneas de metro forman la columna vertebral de un sistema de transporte donde deben converger el resto de medios (p. ej. líneas secundarias de transporte, aparcamientos de disuasión), en una red integrada de transporte que constituya un conjunto. Las correspondencias (nudos de confluencia de distintos transportes) tienen que mostrarse atractivas y seguras.
5. La construcción de un metro subterráneo y la reorganización de las redes de transporte posibilitan ganar un espacio en la superficie que debe ser aprovechado para instalaciones urbanas que mejoren la calidad de vida en la ciudad.
6. Por encima de la integración física, el metro es una oportunidad para desarrollar la integración de los servicios, la tarificación y la información al viajero.
7. La seguridad en el metro atañe a todas las partes implicadas y las medidas preventivas o de lucha contra la inseguridad deben definirse y aplicarse concertadamente.
8. La industria deberá encaminar sus esfuerzos al diseño de soluciones innovadoras y globalmente eficientes. La colaboración con los operadores para minimizar los problemas que puedan surgir en la fase de puesta en servicio tiene que ser permanente.

La UITP contempla el metro como una oportunidad para el desarrollo sostenible en las grandes aglomeraciones.

Esta posición oficial ha sido elaborada por el Comité de Metros.

UITP, Unión Internacional de Transporte Público
rue Sainte Marie 6 • B - 1080 Bruselas • Bélgica • Tel +32 2 673 61 00 • Fax +32 2 660 10 72