



Alamys

Asociación Latinoamericana de
Metros y Subterráneos

**Impacto en la demanda de
las medidas tarifarias para
el fomento del uso del
transporte público**

La experiencia de FGV

Índice

1. Hacia la movilidad sostenible.
2. Implementación de medidas tarifarias derivadas de las políticas de fomento del transporte público.
3. Conclusiones
4. Para la reflexión

Ponente: Raúl Castelblanque Juanas
Subdirector Adjunto de Movilidad
 Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana

A photograph of a crowd of people on a train platform, overlaid with a semi-transparent blue filter. In the foreground, a person's hand holds a smartphone displaying a website with images of food. Another person's hand is seen holding a vertical metal pole. The background shows other people and the blurred motion of a train.

1. Hacia la movilidad sostenible


Hacia la movilidad sostenible. Rol del transporte de gran capacidad

- Existe un consenso generalizado sobre la necesidad de avanzar hacia una movilidad sostenible, siendo requisito necesario, para ello, que la utilización del **transporte público** o de modos de transporte no motorizado se convierta en una **alternativa real al uso de vehículos privados motorizados**.
- El papel fundamental del transporte público colectivo: **poco lesivo con el medio ambiente** y **poca ocupación de espacio público**, que se reserva en mayor medida a las personas.
- El transporte de gran capacidad debe formar parte de sistemas integrados que aglutinen todos los modos, actuando como eje canalizador de flujos de gran intensidad que interactúa con aquellos otros modos que capilarizan la oferta de transporte en entornos urbanos, lo que se consigue con adecuados espacios de **intermodalidad** y sistemas de **integración tarifaria** que abaraten el uso y simplifiquen la comprensión de las redes.

Hacia la movilidad sostenible. Adopción de medidas

- En los últimos años, para avanzar en la consecución de la movilidad sostenible en el ámbito de la Comunitat Valenciana, **desde las distintas administraciones** se han venido aplicando medidas de diversa índole:
 - **Restricciones al tránsito del vehículo privado motorizado** en las ciudades mediante eliminación de carriles de circulación, reducción de plazas de parking, peatonalizaciones, aparcamientos disuasorios para vehículos motorizados en las afueras de los entornos urbanos, ...
 - **Aumento de la oferta de servicio público de transporte** a través de la apertura de nuevas líneas o ampliación de las existentes: puestas en servicio de las líneas L5 en la red del TRAM d'Alacant y L10 en la red de Metrovalencia.

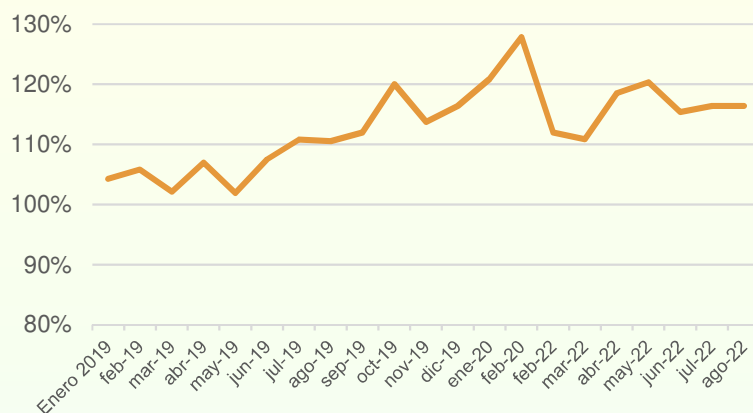
Hacia la movilidad sostenible. Adopción de medidas

 Por su parte, **desde FGV** también se han desarrollado una serie de medidas para atraer a un mayor número de personas al transporte público, centrándose los esfuerzos en **actuaciones dirigidas al aumento del grado de satisfacción** con el servicio prestado:

- **Mejora de parámetros que impactan en diversas dimensiones de la calidad del servicio:** confort, seguridad ferroviaria, sistemas de información, regularidad, accesibilidad, aparcamientos vigilados de bicicletas, ... Sirva como ejemplo de actuación integral la completa renovación de la L9 de TRAM d'Alacant, incluida la adquisición de nuevo material móvil.
- **Actuaciones tendentes a ampliar la oferta de servicio:** establecimiento de horarios ordinarios en el mes de julio o implantación del servicio nocturno de viernes, sábados y vísperas de festivos, en la red de Metrovalencia.

Hacia la movilidad sostenible. Eficacia de las medidas adoptadas

Demanda mensual TRAM d'Alacant en los periodos
enero 2019-febrero 2020 y febrero 2022-agosto
2022*



* Demanda referenciada a la demanda mensual de 2018



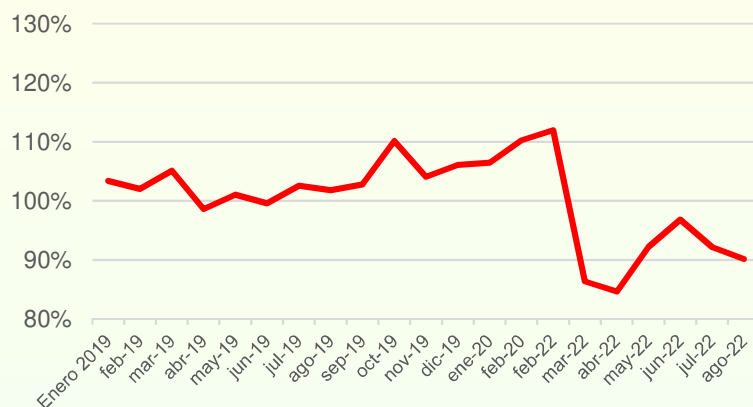
En la red de TRAM d'Alacant, desde el inicio del año 2019 se venía observando una tendencia de suave crecimiento de la demanda, más acentuada a partir de junio de 2019, en que se puso en servicio la L5.





En lo relativo al ejercicio 2022, la demanda sigue esa misma tendencia, superándose los niveles de demanda previos a la pandemia a partir de febrero de 2022, ayudada también por la simplificación zonal operada a partir de junio de 2022.

Hacia la movilidad sostenible. Eficacia de las medidas adoptadas

Demanda mensual **Metrovalencia** en los periodos
enero 2019-febrero 2020 y febrero 2022-agosto
2022*



 En la red de Metrovalencia, durante el primer semestre de 2019 apenas hubo variación de la demanda, si bien a partir del segundo sí se observa una tendencia de ligero crecimiento.

 En lo relativo al ejercicio 2022, hasta agosto de 2022 se continuaba por debajo de los niveles de demanda previos a la pandemia, a pesar de la puesta en servicio de la L10 en el mes de mayo de ese año.




A background image showing a crowd of people on public transport, with a blue overlay. A person in the foreground is holding a smartphone displaying a transit app. Another person is holding a vertical pole. The text is centered over the image.

2. Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público




Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. El precio

- Siempre se había considerado que **el precio**, si bien es una más de las dimensiones de la calidad del servicio, **no era un factor** excesivamente **determinante para la elección del transporte público** frente a otras alternativas, por lo que las medidas sobre precios se habían limitado a establecer reducciones de tarifa a determinados colectivos sociales: familias numerosas, monoparentales o acogedoras, personas mayores, personas con discapacidad, jóvenes, ...
- La coyuntura económica de los últimos años, con las crisis provocadas por la pandemia de la COVID-19 o la guerra de Ucrania, ha hecho que **las administraciones**, con carácter general, **adoptaran medidas** de apoyo a las economías familiares y, concretamente, **de rebaja de los precios del transporte público**.

Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. **Adopción de medidas**

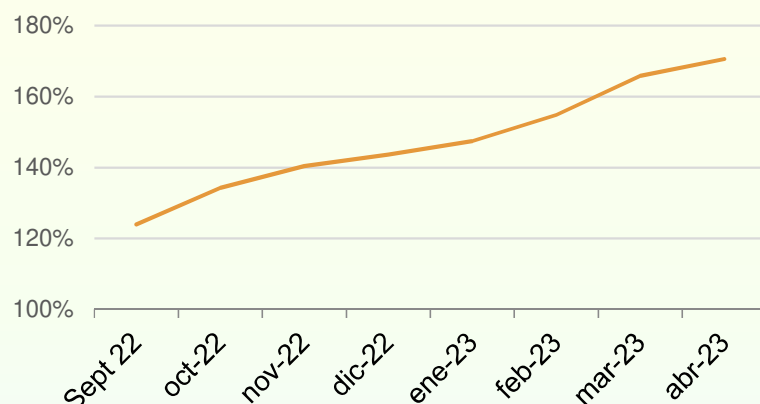
-  **Reducción del número de zonas tarifarias en la red de Metrovalencia e integración tarifaria** con otros operadores (EMT-València, Metrobús y Renfe Cercanías) en el área metropolitana de València, a partir de enero de 2022.
-  **Gratuidad** del servicio **en domingos**, entre mayo y agosto de 2022.
-  **Reducción del número de zonas tarifarias en la red de TRAM d'Alacant**, a partir de junio de 2022.

Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. **Adopción de medidas**

-  **Reducción del 30% en la tarifa** aplicable a los **títulos multiviaje y abonos temporales**, a partir de septiembre de 2022.
-  **Gratuidad** del servicio **para jóvenes** hasta 31 años, a partir de octubre de 2022.
-  **Reducción del 50% en la tarifa** aplicable a los **títulos multiviaje y abonos temporales**, a partir de febrero de 2023.

Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. Eficacia de las medidas adoptadas

Demanda mensual TRAM d'Alacant en el periodo septiembre 2022-mayo 2023*



* Demanda referenciada a la demanda mensual de 2018



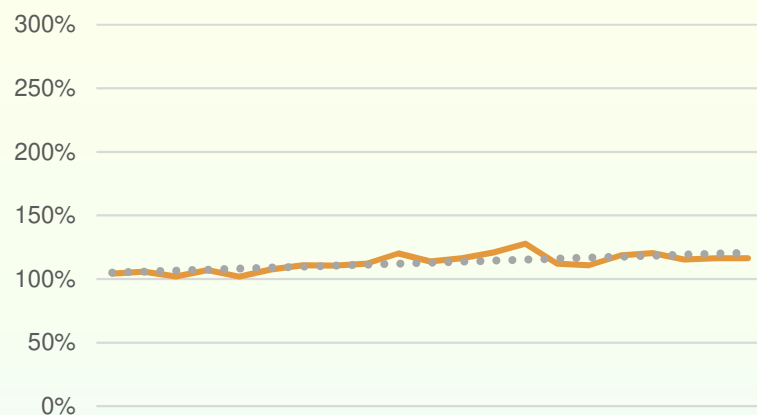
En la red de TRAM d'Alacant, desde la entrada en vigor de los descuentos y la gratuidad, se ha observado una tendencia de fuerte crecimiento de la demanda, situándose muy por encima de la existente en las fechas anteriores a la pandemia.



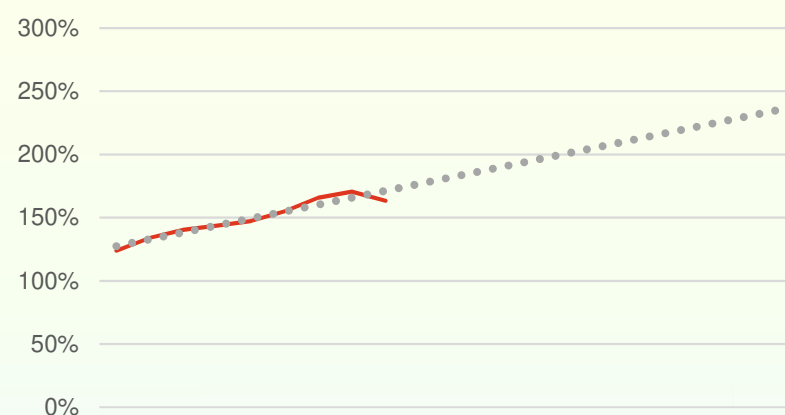
Los niveles registrados en los últimos meses son, con mucha diferencia, los más altos de la serie histórica.

Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. Eficacia de las medidas adoptadas

Demanda mensual TRAM d'Alacant en los periodos enero 2019-febrero 2020 y marzo 2022-agosto 2022*

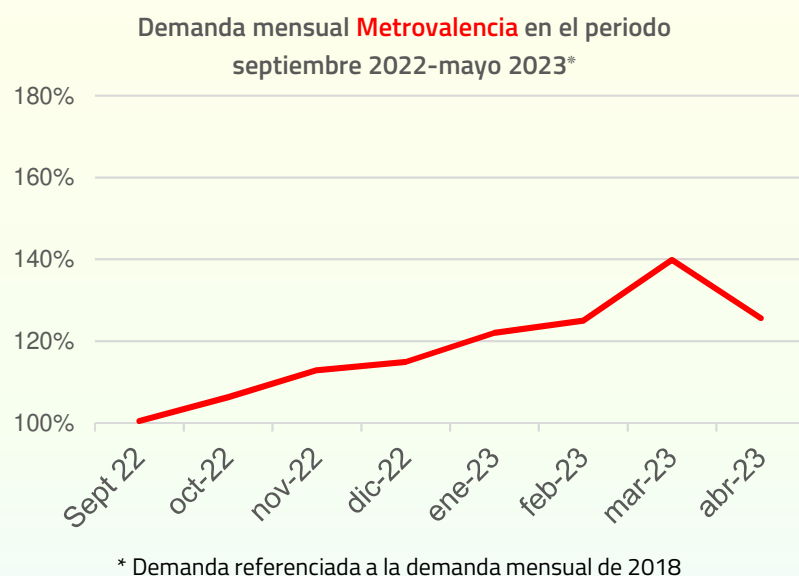


Demanda mensual TRAM d'Alacant en el periodo septiembre 2022-mayo 2023*



* Demanda referenciada a la demanda mensual de 2018

Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. Eficacia de las medidas adoptadas



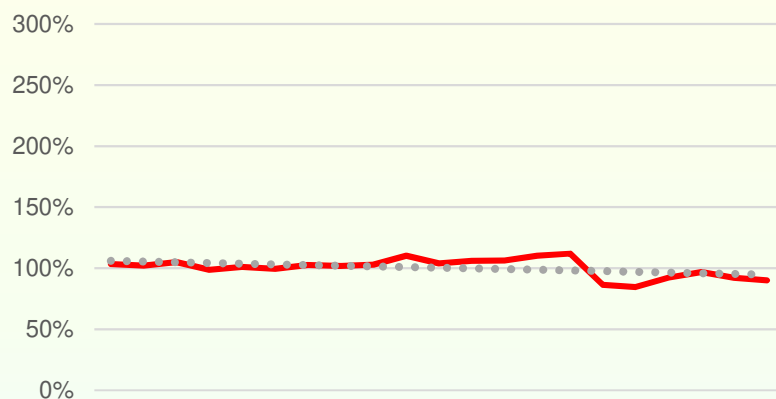
En la red de Metrovalencia, desde la entrada en vigor de los descuentos y la gratuidad, se ha observado una tendencia de fuerte crecimiento de la demanda, situándose por encima de la existente en las fechas anteriores a la pandemia.



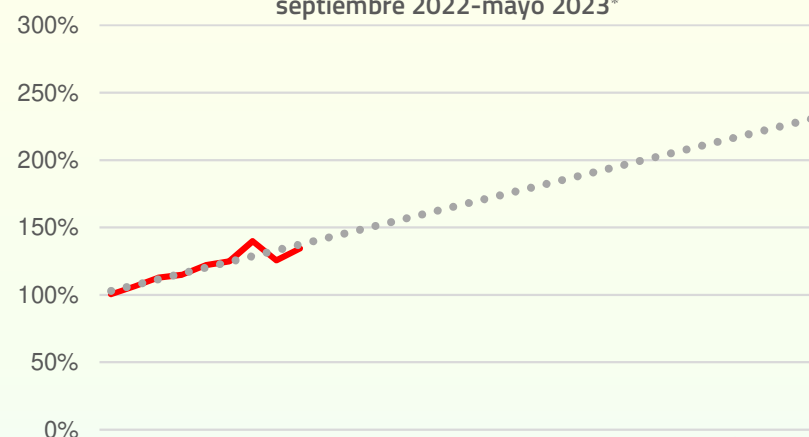
El registro del mes de marzo fue, con mucha diferencia, el más alto de la serie histórica.

Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. Eficacia de las medidas adoptadas

Demanda mensual **Metrovalencia** en los periodos
enero 2019-febrero 2020 y marzo 2022-agosto 2022*



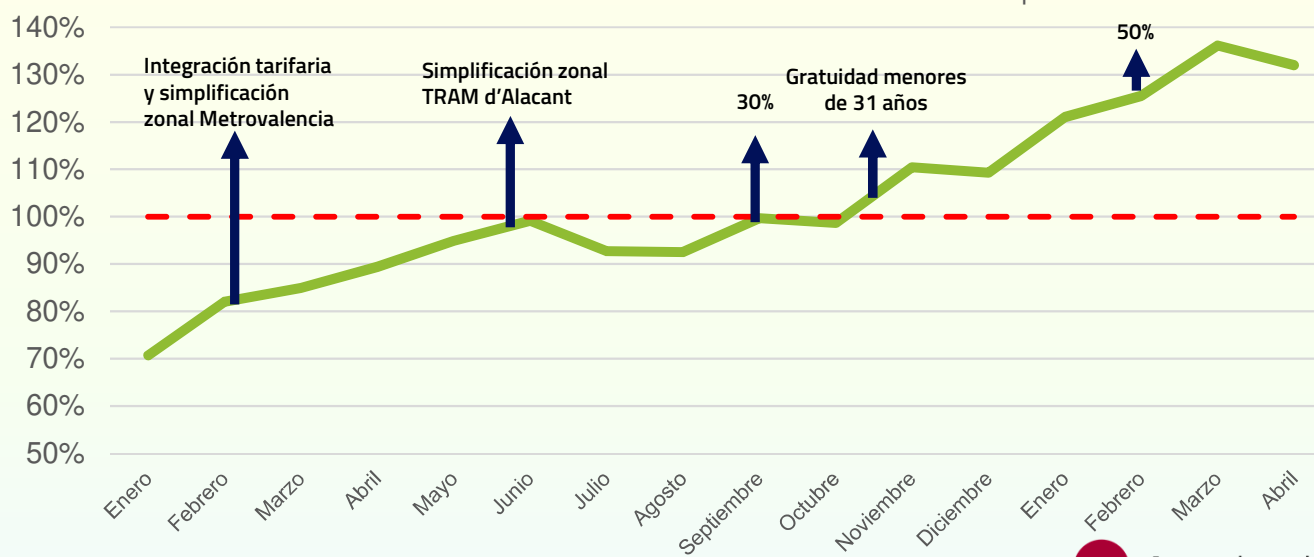
Demanda mensual **Metrovalencia** en el periodo
septiembre 2022-mayo 2023*



* Demanda referenciada a la demanda mensual de 2018

Implementación de medidas tarifarias para el fomento del uso del transporte público. Eficacia de las medidas adoptadas

FGV. Demanda mensual desde enero de 2022 hasta abril de 2023 respecto de 2019





3. Conclusiones

Conclusiones

- Con la **aplicación de las medidas clásicas** de mejora del servicio y desarrollo de redes, se venía observando un **leve crecimiento de la demanda** que permitió una recuperación paulatina de los niveles previos a la pandemia.
- Con la **adopción de las medidas tarifarias que actúan sobre los precios**, la demanda se ha situado en niveles hasta ahora nunca vistos, estableciéndose una tendencia de **fuerte crecimiento** de la misma, que parece no haber tocado techo todavía.
- A falta de comprobar la evolución en el tiempo de esta tendencia, se observa un incipiente **cambio en el patrón de movilidad**, adquiriendo el transporte público una mayor relevancia.

A photograph of a group of people gathered around a vertical pole, holding it with their hands. In the foreground, a person's hand holds a smartphone displaying a website with images of food. The image is overlaid with a blue tint.

4. Para la reflexión

Para la reflexión

- 1. ¿Es FGV un caso aislado? ¿Ha ocurrido lo mismo en otras explotaciones que han aplicado políticas tarifarias de reducción de precios?
- 2. La movilidad futura no puede más que ser sostenible y estas políticas se han revelado como auténticamente eficaces para avanzar en la consecución de ese objetivo.
- 3. Conocidos los beneficios que la mayor utilización del transporte público reporta, ¿deben las administraciones plantearse rebajar los precios del transporte de manera estructural y no coyuntural?
- 4. Y si es así, ¿habría que reformular el modelo de financiación del transporte, de manera que se subvencione directamente parte del mismo, más allá de las subvenciones existentes a las empresas operadoras de forma directa o mediante los contratos de servicio público?