

HACÍA UN NUEVO PATRÓN DE CRECIMIENTO - EL TRANSPORTE URBANO COMO EJEMPLO

Posted on 05/08/2010 by Naider



La gran crisis económica nos hace reflexionar sobre cómo hemos podido llegar a tales excesos en la economía. Casi ninguna economía del mundo se ha escapado de la recesión, y casi todos han cuestionado de forma más o menos severa sus modelos: el sistema anglosajón, el europeo de más intervencionismo, el capitalismo de estado practicado en Asia...

No obstante, creo que el debate no debe perder mucho el tiempo en qué sistema es el mejor o el menos malo, cada país tendrá su modelo óptimo que mejor se puede adaptar a su sociedad (algunos no lo habrán encontrado todavía). En cambio, el debate debe ser de buscar otro progreso, dejando atrás la forma de pensar que originaron los sistemas que hoy resultan obsoletos e intentando cambiar mediante impulsos decisivos algunas prácticas. Se trata de lograr un cambio decisivo, que aporte una mirada actual, es decir, innovadora, crítica, tecnológica, y sostenible a la realidad de hoy en día.

Mi ejemplo es el Metro de París. Abogo por que sea gratuito. La Región de París es una de las locomotoras de la economía mundial, y una ciudad ejemplar en el ámbito social y cultural. Hay infinitud de cosas para visitar y para desplazarse los habitantes suelen ir en metro; es más rápido, económico y ecológico. Nada menos que 16 líneas recorren 216 km llegando a 384 estaciones; 4,5 millones de usuarios al día hacen de este transporte urbano un sistema imprescindible para el funcionamiento de esta ciudad.

RATP es la empresa que asegura una gestión eficiente del metro. Se hace cargo de la gestión de las barreras, los vendedores de tickets en los mostradores, las máquinas expendedoras y su mantenimiento, la tinta y el papel de los tickets así como su impresión, la limpieza de los tickets al salir del metro, miles de toneladas de aluminio para construir las barreras herméticas, los instaladores de las barreras, los mostradores, las comisiones a los bancos para quienes pagan en tarjeta de crédito...el dinero fluye.

Todo se paga con un solo euro por ticket. Claro, las economías de escala de 4,5 millones de viajeros al día aseguran millones de euros de ingresos. Aunque no generan mayores plusvalías, e incluso genera pérdidas en algunos ejercicios. Pero, genera actividad económica. RATP asegura una gestión eficiente del dinero que corre entre sus manos, las extrusoras fabrican el aluminio de las barreras, los informáticos programan las máquinas, y un largo etc. que genera un sin fin de industrias.

¿Pero realmente ganan todos? Bueno, todos menos el usuario y el medio ambiente, para los que el sistema del ticketing supone altos costes. Me pregunto si todo ese esfuerzo de gestionar un impresionante sistema de pago por uso merece la pena, si no existe otra forma de mirar. Cuando se abrió la primera línea durante la Expo, en 1900, seguramente tenía sentido, pero no hay que ignorar el paso del tiempo ni el avance tecnológico. París tiene 2,1 millones de habitantes y el metro de París hoy en día es una parte esencial del funcionamiento económico y social de la ciudad, como pueden ser los bancos para el capitalismo.

Me planteo como alternativa a todo este embrollo del ticket, si no sería más práctico el sistema de canon, donde toda la población contribuye a la financiación a través de una cuota mensual. Un canon parisino por usar el metro eliminaría todo un sistema ineficiente de control de pago. El canon podría pagarse como el IRPF, descontándolo de la nómina, o podría recaudarse de la cuenta de cada ciudadano residente en París a fin de mes. Los turistas podrían pagarlo a través de la factura del hotel, y se podrían hacer descuentos para ciertos colectivos. De este modo, se liberarían recursos para funciones más útiles - las barreras de aluminio se reciclarían (sin derroche de energía), el uso de máquinas, el papel, la tinta, los escaneos, el mantenimiento, todo se ahorraría - mejorando no solamente el impacto sobre el medio ambiente, sino también elevando el bienestar de la sociedad.

Así, el que usa el coche paga el canon del metro como tributación al coste que genera a terceros, incentivándole a que use el metro y pudiendo eliminar algún impuesto creado a ese fin. El usuario del metro encontraría una forma mucho más cómoda de pagar. Además, un sistema sin control reduciría costes, favorecería la movilidad, recortaría el tiempo del trayecto, reduciría los robos tan frecuentes que sufren los turistas al sacar la cartera en frente la máquinas, y, en general, ayudaría al funcionamiento general del metro elevando su atractivo aún mas.

No se trata de producir más, de elevar el PIB con sistemas que han tocado techo, sino todo lo contrario, reducir el PIB, liberar recursos, reducir la huella ecológica, crecer ahí donde tenga sentido y de forma sostenible, y cuestionar sistemas que con el uso de la tecnología o el paso del tiempo hayan quedado obsoletos. En el transporte urbano gratuito, y en todos las otras áreas.

There are no comments yet.