

SUMARIO

Movilidad y mejora de los tiempos de recorrido por la ciudad de Madrid

Revista del Instituto de Estudios Económicos, n.º 4/2008

La ciudad de Madrid necesita la adopción de políticas que mejoren la calidad del sistema de transporte público de manera que el transporte colectivo se constituya como la mejor alternativa al vehículo privado para los desplazamientos. Además, los planes de movilidad deberían incentivar el uso de medios más respetuosos con el medio ambiente y la eliminación de las barreras arquitectónicas que dificultan este tipo de desplazamientos. La construcción de intercambiadores que facilitan la intermodalidad y minimizan el tiempo de los trasbordos o la flexibilización de las redes de Metro y de Cercanías son inversiones en infraestructuras que se deberían tener en cuenta en la Planificación del Transporte dados los beneficios que reporta en términos de competitividad y de bienestar.

La Planificación del Transporte ha de incorporar una dificultad adicional respecto a la densidad de población al existir una correlación inversa entre esta variable y los costes del transporte. La dispersión de la población y el aumento de la motorización han provocado un uso excesivo del vehículo privado que se erige como el principal modo de transporte utilizado en los desplazamientos, sobre todo por motivos de trabajo. Parte de esta demanda ha sido absorbida por el transporte público. Esta es la tendencia apropiada para alcanzar un modelo más sostenible de movilidad. La movilidad ha de ser abordada desde un enfoque integral, es decir, atendiendo tanto a la oferta como a la demanda. Así, un modelo más sostenible debería combinar medidas dirigidas a mejorar y a ampliar las infraestructuras que garantizaran una mayor calidad del transporte público para potenciar su demanda con otras orientadas a disuadir el uso del vehículo privado.

La planificación y la gestión de la movilidad urbana tratan de alcanzar la eficiencia en costes cuya partida principal la compone el tiempo de viaje. En Madrid la dispersión urbana y el modelo de ciudad monocéntrica son factores que han contribuido al incremento de las distancias recorridas, mientras que los perfeccionamientos en las infraestructuras viarias y en la ampliación del servicio de ciertos modos de transporte han conseguido mejoras en la velocidad comercial. La disminución del tiempo que se emplea en los desplazamientos se traduciría en aumentos del bienestar, a la vez que incrementaría la competitividad. En Madrid los nuevos desarrollos urbanísticos están favoreciendo el uso del vehículo privado,

ya que se alejan del modelo de ciudad compacta en la que la proximidad es la característica fundamental. La metrópoli de Madrid cuenta con una elevada proporción de viajes en transporte público y a pie gracias al efecto conjunto de un modelo metropolitano monocéntrico y denso y a un sistema de transporte público eficiente; sin embargo, las características morfológicas y funcionales de la mayoría de los nuevos desarrollos urbanos los hacen más dependientes del transporte privado, con los problemas que ello implica.

Se trataría de implementar un modelo de movilidad alternativo al vigente que se caracteriza por el uso excesivo del vehículo privado, la distribución de los usos del suelo que dificultan los desplazamientos a pie o en modos de transporte no mecanizados y un sistema de transporte público que admite mejoras en la prestación del servicio. Un sistema de transporte sostenible debe intentar minimizar los costes sociales, compatibilizando la calidad de vida de los residentes con el derecho a la movilidad de los que se desplazan por este espacio. En el caso de la movilidad, la dotación de un nivel óptimo de infraestructura juega un papel fundamental en la competitividad de los modos. La gran mayoría de las inversiones en infraestructuras de transporte acometidas en Madrid se han dirigido a la mejora y a la ampliación de la red de transportes de la ciudad, lo que ha beneficiado a todos sus usuarios. No obstante, el sistema admite mejoras y nuevas inversiones que deberían ser tenidas en cuenta en la planificación de la actividad para contar con un sistema de transporte más competitivo. A pesar del esfuerzo inversor que se ha realizado para ampliar la oferta y la accesibilidad del transporte público en muchas áreas metropolitanas, el tiempo medio de viaje sigue siendo relativamente elevado. Es necesario combinar la gestión de la movilidad obligada con una política urbanística que promueva la proximidad de los usos del suelo en aras de minimizar el coste de tiempo de los desplazamientos. El valor del tiempo para los usuarios es fundamental a la hora de planificar y gestionar el transporte, por lo que la mayoría de las políticas de transporte están orientadas a la reducción del tiempo medio de viaje con el objeto de incrementar el bienestar en la sociedad.

Existen posibilidades para la reducción de los tiempos de viaje a través de la construcción y mejora de las infraestructuras, de la adopción de medidas dirigidas a descongestionar las vías o de aquellas otras destinadas a promover el aumento de la velocidad comercial. Así, los intercambiadores permiten disminuir el tiempo dedicado a los transbordos al concentrarse, en una misma plataforma, varios modos de transporte, generalmente autobús y metro. Otra de las medidas puestas en práctica en Madrid destinadas a la descongestión es el Sistema de Estacionamiento Regulado (SER) que ha

tratado de desincentivar el uso del vehículo privado. La combinación de estas y otras medidas acometidas en la ciudad de Madrid ha obtenido como resultado un aumento de la velocidad comercial en los últimos tres años, lo que avala la correcta dirección de la política de movilidad que se está aplicando en Madrid bajo los criterios de eficiencia, de bienestar y de mejora de los tiempos de viaje.

Movilidad y mejora de los tiempos de recorrido por la ciudad de Madrid

Revista del Instituto de Estudios Económicos, n.º 4/2008

XXXVI + 412 páginas