

SUMARIO

La movilidad y la eficiencia económica: especial aplicación a la ciudad de Madrid

Revista del Instituto de Estudios Económicos, n.º 1 y 2/2006

En este volumen se analizan las características que presenta el patrón de movilidad en la ciudad de Madrid, y su evolución en los últimos años. El problema de la movilidad urbana se estudia recurriendo a las herramientas que nos proporciona la ciencia económica, desde cuya perspectiva debe ser entendido como un problema de desajuste entre la oferta y la demanda, además de un problema de externalidades. El hecho de que el precio por hacer uso de la capacidad viaria, cuya oferta es limitada, sea nulo, unido a que los usuarios no asuman buena parte de los costes que genera su utilización, y que recaen sobre el conjunto de la sociedad, hace que la demanda sea muy superior al nivel óptimo. Asimismo, se exponen los beneficios de utilizar mecanismos de mercado en la gestión de la movilidad, superiores a otras aproximaciones exclusivamente funcionales.

Uno de los aspectos que más inciden sobre las características que presenta el modelo de movilidad es la estructura urbana. Las pautas de los desplazamientos urbanos en la capital de España han sufrido cambios importantes en los últimos tiempos, como consecuencia fundamentalmente de las transformaciones en la distribución territorial de la ciudad, más concretamente, por los fenómenos de la suburbanización y de la expansión hacia la periferia. La tendencia hacia un modelo urbano más descentralizado y disperso, como consecuencia de la propia dinámica de crecimiento de la ciudad, fenómeno común a las grandes metrópolis europeas, ha incrementado la distancia media de los desplazamientos y, consecuentemente, su duración, al tiempo que ha propiciado cambios sustanciales en la distribución modal de la movilidad, aumentando la importancia del vehículo privado, más competitivo en relación con el transporte público cuanto menor es la densidad de la población.

Los cambios en el patrón de movilidad son el reflejo, por otra parte, de los procesos económicos que subyacen a los cambios en el modelo territorial de la ciudad, y que se perciben más claramente al analizar la evolución de las características de los desplazamientos por razones de trabajo. Así, en Madrid, cobran cada vez más importancia los viajes entre núcleos urbanos situados en la periferia, e incluso desde la propia capital hacia los municipios de su entorno, destacando especialmente los núcleos situados en la primera corona metropolitana. Este fenómeno refleja el proceso de dispersión de la

actividad económica hacia las zonas periféricas, a medida que el elevado grado de concentración en Madrid comienza a generar deseconomías de congestión.

La solución a los problemas de la movilidad debe partir de una visión integral de la misma, por lo que la aproximación a esta cuestión debe realizarse tanto desde el punto de vista de la oferta como de la demanda, así como desde un planeamiento urbanístico racional y eficiente. Las medidas de oferta pueden seguir una doble vía: la mejora de las infraestructuras -que no significa aumentar de forma constante la capacidad viaria, lo cual, además de inviable, es ineficaz- y la potenciación del transporte público. La necesidad de mejorar e impulsar este último introduce, dentro del ámbito de la gestión de la movilidad, el debate sobre la propiedad pública o privada de las empresas operadoras de este servicio.

Desde el punto de vista de la demanda, la aproximación más racional a la gestión de la movilidad -bajo el enfoque del análisis económico- consiste en tratar de ajustar la demanda a una oferta limitada, y en internalizar los efectos externos negativos que genera el sobreuso del vehículo privado, a través de la imposición de un precio a los usuarios de las vías públicas. Esto se puede instrumentalizar, por ejemplo, mediante la regulación del aparcamiento, que supone el cobro de una tasa por el uso del espacio urbano y la limitación de su duración, así como a través de la introducción de tasas por congestión. Finalmente, la gestión de la movilidad también requiere la integración y la coordinación ente la política urbanística y la política de transportes, de modo que la ordenación urbana y la estructura del territorio se planifiquen teniendo en cuenta las necesidades de movilidad que van a generar, con el objeto de que éstas sean las menores posibles. En síntesis, el modelo de gestión de la movilidad debe sustentarse sobre los siguientes pilares: la reducción de las necesidades de movilidad mecanizada, la mejora de la oferta de transporte público y la disuasión del uso del automóvil.

También debe analizarse, desde el punto de vista de la racionalidad económica, la política de ayudas a los municipios por parte del Gobierno central para financiar el transporte público. En este sentido, la concesión de dicha ayuda en función del número de habitantes, como se ha propuesto recientemente, en lugar de en función del número de viajeros, cómo se ha hecho hasta ahora, además de no ser equitativo, provocará efectos muy negativos sobre la movilidad, al desincentivar la realización de inversiones por parte de las autoridades municipales o autonómicas destinadas al incremento de la accesibilidad y a la mejora de la red de transporte público.

En conjunto, la gestión de la movilidad, desde la perspectiva de la racionalidad económica, y mediante el uso de los instrumentos de mercado orientados a actuar sobre los incentivos que guían el comportamiento de los agentes económicos, es la aproximación más completa de las que pueden proponerse, además de un método de gestión mucho más eficiente que el que resulta de otras aproximaciones, como las prohibiciones y las medidas de carácter restrictivo. En este sentido, Madrid constituye un ejemplo de aplicación de criterios económicos y de eficiencia en la gestión del sistema de transporte metropolitano, al apoyarse sobre los tres pilares básicos siguientes: el sistema de integración tarifaria (“abono transportes”), el sistema de estacionamiento regulado y los aparcamientos disuasorios. Pese a ello, el modelo de movilidad de la capital de España aún debe afrontar importantes problemas, por lo que sería conveniente profundizar más en el camino de los instrumentos de mercado y estudiar la introducción de medidas que ya se han aplicado con éxito en otras ciudades, como las tasas por congestión.

**La movilidad y la eficiencia económica:
especial aplicación a la ciudad de Madrid**

Revista del Instituto de Estudios Económicos, n.º 1/2006