



## Disponibilidad y accesibilidad en el transporte público madrileño como garantía de equidad social ante la aplicación de un peaje urbano para la ciudad de Madrid

Juan Pedro Muñoz Miguel<sup>a,\*</sup>, Clara Simón de Blas<sup>b</sup> y Ana Elizabeth García Sipols<sup>c</sup>

<sup>a</sup> Departamento de Economía de la Empresa, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rey Juan Carlos, Edificio Departamental, Despacho 279, Paseo de Artilleros s/n, 28032 Vicálvaro, Madrid, España

<sup>b</sup> Instituto Universitario de Evaluación Sanitaria, Facultad de Medicina, Universidad Complutense de Madrid, Avenida de la Complutense s/n, 28040 Madrid, España

<sup>c</sup> Departamento de Economía Financiera y Contabilidad II, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rey Juan Carlos, Edificio Departamental II, Despacho 259, Campus de Móstoles, C/ Tulipán s/n, 28933 Móstoles, Madrid, España

### INFORMACIÓN DEL ARTÍCULO

#### Historia del artículo:

Recibido el 1 de noviembre de 2012

Aceptado el 17 de junio de 2013

On-line el 7 de noviembre de 2013

#### Códigos JEL:

R410

#### Palabras clave:

Congestión

Transporte público urbano

Peaje urbano

Equidad social

### R E S U M E N

Un transporte público urbano suficientemente accesible constituye uno de los principales condicionantes para la implantación de peajes urbanos, lo que permite garantizar, además de un adecuado nivel de equidad social en la movilidad, un elevado grado de aceptación social. El presente artículo sobre la base de una encuesta poblacional para la ciudad de Madrid y su entorno ofrece una valoración sobre la actual accesibilidad que presenta el transporte madrileño como garantía de equidad social en la movilidad bajo una situación de peaje urbano, donde los resultados muestran que el sistema permitiría garantizar un nivel de equidad en la movilidad muy significativo y relevante para los desplazamientos interiores y radiales respectivamente, con alcance muy reducido para los desplazamientos transversales, si bien el empleo de determinadas estrategias puede constituir un factor crucial que favorezca la equidad social deseable para el peaje urbano.

© 2012 AEDEM. Publicado por Elsevier España, S.L. Todos los derechos reservados.

### Availability and accessibility in Madrid public transport as social guarantee to the implementation of road pricing to City of Madrid

#### A B S T R A C T

A sufficiently accessible public transport, is one of the main factors for the implementation of congestion charging, which ensures addition, an adequate level of social equity in mobility, a high degree of social acceptance. This article based on a population survey for the City of Madrid and its surroundings, provides an assessment of the current transport accessibility features Madrid to guarantee social equity in low mobility urban pricing situations, where the results show as the system would ensure a level of fairness in the mobility very meaningful and relevant to interior and radial displacements respectively with very limited scope for transverse displacements, although the use of certain strategies can be a crucial factor that promotes fairness socially desirable for the congestion charge.

© 2012 AEDEM. Published by Elsevier España, S.L. All rights reserved.

#### JEL classification:

R410

#### Keywords:

Congestion

Public transport

Road pricing

Social equity

### 1. Introducción

Los resultados favorables que actualmente vienen mostrando los principales sistemas de peaje urbano de anticongestión a lo largo de la última década ponen de manifiesto la elevada efectividad

de esta medida para reducir los niveles de congestión urbana en el ámbito de las grandes ciudades y su entorno más próximo. Prueba de ello es el caso del tradicional y consolidado peaje de Singapur (1975), que sobre la base de un régimen político centralizado y no democrático permitió evitar la falta de aceptación social que caracteriza a esta medida reduciendo así notablemente la elevada tasa de motorización (Muñoz, 2012) mediante una reducción significativa del tráfico entrante en el interior de la ciudad, en torno al 73% tras su implantación (KTA, 2008), y un aumento significativo del uso del transporte público del 37 al 67% para el periodo

\* Autor para correspondencia.

Correos electrónicos: [juanpedro.munoz@urjc.es](mailto:juanpedro.munoz@urjc.es), [jumper267@gmail.com](mailto:jumper267@gmail.com) (J.P. Muñoz Miguel), [clara.simon.blas@gmail.com](mailto:clara.simon.blas@gmail.com) (C. Simón de Blas).

1975-1992 (Pozueta, 2008), o el peaje londinense (2003) como caso más reciente, con aumentos significativos en la velocidad de desplazamiento en el interior de la ciudad del orden del 30% y mejoras en la fiabilidad del transporte público en superficie del 40% (Transport for London, 2008), lo que se ha traducido en un incremento del nivel de aceptación social entre el 40 y el 50% (Muñoz, 2012), resultados que a su vez sirvieron de inspiración al peaje de Estocolmo (2007), cuyos ingresos durante el periodo de ensayo canalizados hacia fuertes inversiones en transporte público e instalaciones *park&ride*<sup>2</sup> han supuesto una reducción del tráfico entrante en la ciudad del 22%, efectos positivos sobre el medioambiente, la actividad económica y el comercio (Curacao Project, 2008) (CPPP, 2009a, 2009b), un fuerte impulso del cambio modal a favor de modos más sostenibles (Pozueta, 2008) y la aceptación ciudadana necesaria para su aprobación definitiva tras dicho periodo de ensayo de 7 meses.

No obstante, a pesar de los beneficios que aportan estos peajes de anticongestión y la existencia de unos sólidos planteamientos teóricos en el marco de la economía del transporte desarrollados desde los años veinte del siglo pasado, con posturas ciertamente optimistas sobre las ventajas sociales que proporcionan a la movilidad sostenible en el ámbito de las grandes ciudades, hemos de destacar que, hasta la fecha, dicha medida no ha cristalizado en un volumen importante de iniciativas, a pesar de una apuesta clara de la medida por parte de la Unión Europea y la suficiente garantía sobre su aplicabilidad tanto económica como tecnológica aportada por las actuales experiencias en funcionamiento, debido fundamentalmente a la falta de aceptabilidad social y consenso político e institucional, hecho que se pone de manifiesto si tenemos en cuenta que, en el caso de Singapur, la medida surgió bajo un régimen político autoritario (1959-1990)<sup>3</sup>; el peaje londinense, debido a un elevado liderazgo y compromiso político del grupo laborista como promotor, y por último el caso de Estocolmo, como consecuencia, además, del compromiso político por el excelente funcionamiento del sistema durante el periodo de prueba como factor clave de aceptación social (Pozueta, 2008).

Los argumentos expuestos sirven de base para tratar de ofrecer en el presente artículo una valoración sobre la viabilidad de un peaje urbano en el caso de la ciudad de Madrid, así como una aproximación al grado de aceptación social sobre el mismo, como medida necesaria y oportuna si consideramos el elevado nivel de contaminación en el centro de la ciudad<sup>4</sup>, los elevados niveles de congestión que soporta diariamente el centro de la ciudad y su entorno<sup>5</sup>, y por último como medida que proporcionaría una fuente adicional de ingresos para abordar un conjunto de inversiones más sostenibles en movilidad que las aportadas por las actuales medidas sobre gestión de la demanda, cada vez más costosas.

En este sentido, el objetivo general del presente trabajo de investigación consiste en valorar las posibilidades y alternativas de movilidad que ofrece el actual sistema de transporte público frente al automóvil en el ámbito de la ciudad de Madrid y su entorno, con el fin de diagnosticar el nivel de equidad social sobre la movilidad y también como garantía del grado de aceptación social ante

la hipotética implantación de un peaje urbano en el centro de la ciudad.

Como objetivos particulares, nuestro trabajo presenta una valoración sobre el actual reparto modal de los modos de transporte en la Comunidad de Madrid como forma de apreciar el grado de comportamiento sostenible en la región, un análisis sobre las posibilidades que ofrece el sistema de transporte público madrileño en cuanto a disponibilidad y accesibilidad como alternativa al uso del automóvil, así como la potencialidad que ofrecen otras alternativas más sostenibles como son la movilidad a pie o en bicicleta, lo que nos permitirá un diagnóstico básico sobre la capacidad del actual sistema de transporte urbano en la región. Así mismo, y sobre la base de los resultados obtenidos, tratamos de identificar las principales estrategias asociadas al sistema para permitir no solo incrementar de forma efectiva la equidad social en la movilidad como consecuencia de un hipotético peaje urbano, sino también para potenciar un mayor nivel de sostenibilidad en la movilidad madrileña en su conjunto.

## 2. Revisión de la literatura sobre sistemas de peaje urbano

Una revisión de la literatura económica en el marco de la economía del transporte sobre peajes urbanos, iniciada en los años veinte de la mano de Pigou y desarrollada notablemente a lo largo de la década de los años cincuenta por Buchanan y Vickey fundamentalmente, pone de manifiesto que la aplicación de la tarifa de peaje urbano como criterio de eficiencia en el transporte y movilidad se presenta como un argumento de difícil aceptación por parte de los ciudadanos afectados por el pago de la misma (Viegas, 2001), para quienes esta es percibida como un impuesto o tasa adicional que deben pagar por el uso de la infraestructura vial urbana, circunstancia que, además de provocar rechazo social, supone un importante factor de resistencia para que las administraciones públicas implicadas adquieran el compromiso para su puesta en funcionamiento, debido fundamentalmente a las implicaciones electoralistas negativas que podrían derivarse de su aplicación.

Un aspecto decisivo que ha contribuido notablemente a la aceptación social progresiva de estos sistemas se encuentra vinculado a la inversión de los fondos procedentes del peaje en el fomento y desarrollo del transporte, y más concretamente a la percepción de mejoras reales y efectivas en el transporte público (Albalade y Bel, 2009), así como también a la aceptación popular mediante referéndum —como el caso del peaje de Estocolmo tras el periodo de prueba—, factor muy significativo para evitar la elevada resistencia y oposición social sobre la medida cuando esta es implantada de forma imperativa e inminente (Schade y Baum, 2007).

Los efectos sociales y su posible incidencia sobre la falta de equidad o justicia social constituyen igualmente un factor decisivo sobre la aceptación social (Viegas, 2001), fundamentalmente por el potencial riesgo que estos sistemas presentan para generar efectos regresivos sobre las condiciones de movilidad, donde el pago de la tarifa de peaje puede provocar un efecto de exclusión social en el acceso al lugar de trabajo, educación u ocio sobre las clases más modestas (Schlag y Teubel, 1997), solo proporcionando beneficios a los individuos que tienen capacidad económica para soportar el pago de la misma (Giuliano, 1994).

Por lo tanto, los distintos grupos sociales, por razones económicas o socioeconómicas, pueden verse altamente afectados por la aplicación de la medida cuando no existen alternativas suficientemente competitivas y accesibles de transporte público (Bonsall y Kelly, 2005) en el marco de la actual configuración que presentan de las grandes urbes como ciudades dispersas, debido al elevado proceso de suburbanización poblacional y deslocalización de los negocios, donde la transparencia sobre el destino de los ingresos procedentes del peaje urbano juega un papel crucial en la

<sup>2</sup> Política basada en la constitución de una red aparcamientos disuasorios que de forma estratégica que facilitan notablemente la intermodalidad para la alternativa de movilidad urbana combinada por el uso del vehículo propio y transporte público.

<sup>3</sup> Los gobiernos liberales surgidos tras 1990 han aceptado socialmente el sistema como consecuencia de que el mismo se ha incorporado definitivamente en los hábitos sociales de los ciudadanos y han impulsado notablemente una estrategia general de transporte con mejoras sobre la planificación coordinada del transporte público, el uso del suelo y la gestión integrada del tráfico (Muñoz, 2012, anexo 19, p 411).

<sup>4</sup> Situación que ha motivado solicitar una segunda moratoria para el cumplimiento de la normativa sobre calidad del aire contenido en las Directivas Comunitarias con un horizonte temporal de 2015.

<sup>5</sup> Tan solo en el 3% de la oferta viaria disponible se concentra el 84% de la congestión urbana durante los periodos de hora punta comprendidos entre las 7.00 y las 10:30 h y las 18:00 y las 20:00 h (Fundación RACC, 2009).

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/1010703>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/1010703>

[Daneshyari.com](https://daneshyari.com)