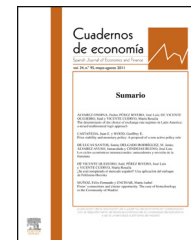




Cuadernos de economía

www.elsevier.es/cesjef



ARTÍCULO

Estudio empírico sobre la utilización del transporte público en la Comunidad de Madrid como factor clave de movilidad sostenible

Juan Pedro Muñoz Miguel^{a,*}, Clara Simón de Blas^b e Iciar Carmen Jiménez Barandalla^c

^a *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*

^b *Departamento de Estadística e Investigación Operativa, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rey Juan Carlos, Edificio Departamental II, Despacho 042, Avda. Tulipán s/n, 28933 Móstoles, Madrid, España*

^c *Departamento de Economía de la Empresa, Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales, Universidad Rey Juan Carlos, Edificio Departamental, Despacho 287, Paseo de Artilleros s/n, 28032 Vicálvaro, Madrid, España*

Recibido el 18 de octubre de 2013; aceptado el 9 de diciembre de 2013

PALABRAS CLAVE

Alternativas de movilidad;
Modos de transporte;
Transporte público;
Movilidad sostenible;
Eficiencia

Resumen El grado de utilización del transporte público en el ámbito de las grandes ciudades es representativo del nivel de comportamiento sostenible en la movilidad. El presente artículo, sobre la base de una encuesta poblacional de movilidad en el ámbito de la Comunidad de Madrid y el planteamiento de un conjunto de hipótesis que relacionan alternativas disponibles y los modos de transporte utilizado en el marco de 4 escenarios de movilidad diferenciados, pone de manifiesto que si bien el sistema de transporte público se percibe actualmente como suficientemente desarrollado y accesible, no es capaz de impulsar un efectivo cambio modal, fundamentalmente debido a la menor competitividad y eficiencia que ofrece con respecto al automóvil. No obstante, la existencia de una predisposición favorable de la sociedad madrileña por la aceptación de medidas orientadas a una mejora de la sostenibilidad en el transporte puede suponer un factor clave en el cambio modal a favor de modos de transporte más sostenibles.

© 2013 Asociación Cuadernos de Economía. Publicado por Elsevier España, S.L. Todos los derechos reservados.

* Autor para correspondencia.

Correos electrónicos: juanpedro.munoz@urjc.es, jumper267@gmail.com (J.P. Muñoz Miguel).

KEYWORDS

Alternative mobility;
Modes of transport;
Public transport;
Sustainable mobility;
Efficiency

Empirical study on the use of public transport in the Community of Madrid as a key factor in sustainable mobility

Abstract The level of public transport use in the area of large cities is representative of the degree of sustainable mobility behavior. This article, based on a population survey of mobility in the Community of Madrid are and the approach of a set of hypotheses combining alternatives and modes of transportation in the framework of four different mobility scenarios, shows that, although the public transport system is currently perceived as sufficiently developed and accessible, is not capable of promoting an effective modal shift, mainly due to lower competitiveness and efficiency offered regarding the car. However, the existence of a favorable predisposition of Madrid society to accept measures aimed at improving sustainability in transportation can be a key factor in the modal shift in favor of more sustainable modes of transport.

© 2013 Asociación Cuadernos de Economía. Published by Elsevier España, S.L. All rights reserved.

1. Introducción

El actual proceso de expansión que afecta a las grandes ciudades, como consecuencia de la deslocalización residencial y de las actividades empresariales, pone de manifiesto una tendencia progresiva en la dispersión poblacional y los flujos de *commuting* congruente con el modelo multicéntrico de desarrollo urbano (Llano, 2006). Dicho modelo se caracteriza por una fragmentación, una especialización y una complejidad crecientes, dando lugar a la aparición de nuevas periferias que condicionan de forma notable la movilidad (Gutiérrez y García, 2005; Mella y López, 2006); una movilidad más singular y subjetiva donde el usuario decide cómo, cuándo y en qué modo desea desplazarse según sus intereses y las posibilidades que el sistema de transporte le ofrece (García y Gutiérrez, 2007; Guzmán-García, 2008).

En este marco de ciudad dispersa, el centro de la ciudad pierde hegemonía como núcleo principal de viajes y cobran mayor importancia los denominados desplazamientos *inverse-commuting* entre centro y periferia (Giuliano y Gillespie, 1997). Estos desplazamientos se han visto favorecidos por el desarrollo de vías de alta capacidad que, asociadas a los bajos niveles de densidad residencial, han contribuido notablemente a que el automóvil se muestre como el modo más adecuado para este tipo de viajes (Kennedy et al., 2005; Luk, 2003). Como consecuencia de este incremento progresivo de la movilidad transversal ha surgido una tipología de «territorios de automóvil» (Dupuy, 1995) que ha contribuido significativamente al aumento de los niveles de congestión urbana y a la pérdida de la calidad de vida de los ciudadanos (Greene y Wegener, 1997), derivando en un comportamiento insostenible en el uso del transporte urbano por falta de eficiencia económica, bienestar social y medioambiental (Batterbury, 2003). Por esta razón, uno de los principales objetivos a alcanzar en el ámbito de las grandes ciudades es la reducción del uso del automóvil mediante la aplicación de distintas medidas, si bien con distintos resultados de éxito hasta la fecha (Loukopoulos, 2007). Entre estas medidas, el desarrollo y la potenciación del uso de modos de transporte más sostenibles ocupan un papel relevante, y en especial el desarrollo del transporte público como alternativa viable al automóvil (Holmgren, 2007).

Un sistema transporte público urbano competitivo, accesible y de calidad puede convertirse en una alternativa efectiva de cambio modal frente al automóvil. Sin embargo, es complicado responder a la pregunta sobre cuáles deberían ser los atributos de este modo de transporte para impulsar un efectivo cambio modal en los desplazamientos de carácter habitual. Hensher y Prioni (2002) indican que el motivo de viaje no tiene efecto alguno sobre el uso del transporte público, mientras que la edad y la renta constituyen 2 atributos relevantes que inciden en su uso. En la misma línea se pronuncian Bamberg et al. (2003) y Luk (2003), aunque consideran residual el uso del transporte público por determinados segmentos; estos autores interpretan que si el uso del automóvil se encuentra al alcance de las rentas altas, el transporte público es utilizado mayoritariamente por jóvenes y población de rentas bajas como única alternativa disponible. En otros casos, las razones que impulsan al uso del transporte público son de carácter más sociológico y personal, donde el factor clave puede deberse a razones demográficas y a la percepción personal o subjetiva del usuario (Thevathasan y Balachandran, 2007), o bien a la experiencia negativa o positiva que el usuario haya percibido mediante el uso del mismo (Boisvert, 1998; Tyrinopoulos y Antoniou, 2008).

El precio y la frecuencia, como argumentan Eboli y Mazzulla (2008), parecen ser factores significativos de percepción de calidad por el usuario, aunque fundamentalmente para un segmento poblacional de bajas rentas, lo cual no es extrapolable al universo poblacional analizado. Andreassen (2005) considera que un factor clave de impulso para favorecer el cambio modal sería la implantación de una tarifa reducida unida a una velocidad comercial competitiva de desplazamiento, mientras que Hensher et al. (2003) consideran fundamental un precio bajo y relegan a un segundo plano la velocidad comercial de desplazamiento.

Redman et al. (2013) indican que los usuarios habituales del transporte público que disponen de automóvil son más propensos a valorar atributos relacionados con la mejora de prestación de servicio, en lugar de aspectos relativos a la mejora de la velocidad comercial, la frecuencia o la fiabilidad, atributos estos últimos más trascendentales para los actuales usuarios del automóvil y decisivos para impulsar un cambio modal efectivo.

Download English Version:

<https://daneshyari.com/en/article/7342982>

Download Persian Version:

<https://daneshyari.com/article/7342982>

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