

Las decisiones de viajar y la elección modal en desplazamientos interurbanos*

*M^a José Caride Estévez** , Eduardo L. Giménez-Fernández***
y Xosé Manuel González Martínez****

This paper presents a microeconomics foundation of the demand of transportation that integrates an explanation of why a consumer travels, how many trips he undertakes, and which mode he chooses. The model presented considers transportation as an intermediate good, which consumes monetary and temporal resources, and incorporates welfare subjective considerations on the attributes of the transportation modes, and allows us to explain generated demand after a change of the transport mode supply. The demand of transportation becomes relevant as long as it is a variable usually considered for evaluation of public expenditure, such as infrastructures. In addition, due to transportation is an intermediate good, this paper presents a theoretical basement to deal with issues such as the effects of mobility within cities, congestion, employment and the demand of houses.

37

El objetivo de este trabajo es fundamentar microeconómicamente un modelo de demanda de transporte que proporcione una explicación conjunta a por qué se producen los desplazamientos, cómo se determina el número de viajes y cuáles son los condicionantes de la elección modal. El modelo propuesto considera que el transporte es un bien intermedio que consume recursos monetarios y temporales, incorpora la existencia de valoraciones subjetivas de los atributos de los modos de transporte, y permite explicar la demanda generada tras un cambio en la oferta de transportes. Conocer la demanda de transporte adquiere especial relevancia ya que esta variable es habitualmente utilizada para evaluar económicamente importantes políticas públicas como las de infraestructuras; además, por ser el

* Agradecemos los comentarios de los evaluadores de la revista. Este trabajo ha contado con la financiación de Caixa Galicia y del Ministerio de Ciencia y Tecnología (SEC2002-03095).

** Universidade de Vigo

*** Universidade de Vigo y REDE

transporte un bien o consumo intermedio, debería ser el punto de partida para estudiar efectos sobre la movilidad en las ciudades, la congestión, el empleo o la demanda de vivienda.

Key words: temporal restriction, demand of transportation, decision on travel, modal election, generated demand.

JEL classification: D11, R41

1. INTRODUCCIÓN

Los cambios en la actividad económica y en el uso del tiempo de ocio de los individuos tienen su reflejo en la utilización de los modos de transporte. Por una parte, el crecimiento de los diferentes sectores económicos se traduce en cambios en la demanda de transporte, por lo que debe entenderse como una demanda derivada. Por otra parte, la mejora del nivel de renta ocasiona que los individuos modifiquen su comportamiento respecto al ocio programando desplazamientos entre ciudades para acudir, por ejemplo, a museos, teatros, playas o tiendas especializadas y, de esta forma, consumir determinados bienes de ocio que difícilmente pueden obtener en su localidad de origen. Evidentemente, la satisfacción de estas necesidades también tiene su influencia sobre la demanda de transporte.

Por lo que respecta a las políticas públicas, la demanda de transporte también es una variable fundamental para evaluar los efectos de distintas actuaciones realizadas desde las administraciones públicas: la política de inversión en determinadas infraestructuras, la implementación de una política de precios o subvenciones al transporte, o el impacto de la tarifa urbana a la congestión dependen crucialmente de la sensibilidad de los usuarios a cambios en las características de los modos. Es, pues, importante entender cómo los individuos programan sus desplazamientos ya que esto permitirá posteriormente derivar los efectos sobre la movilidad en las ciudades, sobre la congestión, el empleo, la demanda de vivienda, etc.

El objetivo de este trabajo es fundamentar microeconómicamente las decisiones asociadas a la realización de desplazamientos interurbanos con el fin de satisfacer determinadas necesidades de consumo que no se encuentran disponibles en su lugar de residencia. Presentaremos, un modelo de demanda de transporte que permita una explicación integrada de cuestiones relevantes para la política pública en materia de transportes, y que han sido poco tratadas conjuntamente, como son: por qué se producen estos des-