EL PAÍS

Los expertos piden nuevos hábitos de movilidad para evitar los atascos

El Ayuntamiento de Madrid ya prepara un nuevo plan que fomenta modos alternativos y sostenibles para desplazarse



FRAN SERRATO – 6/11/2016

Cada día, un millón de vehículos tratan de llegar a diferentes puntos de Madrid o cruzan la región a través de la M-30 y la M-40. Cuando la demanda es mayor al poder de absorción de las vías, estas se colapsan y se forman los atascos. Los expertos sostienen que evitar el colapso de tráfico es complejo y no se puede lograr solo con medidas para regular la circulación, ni tampoco con la construcción de más y mejores infraestructuras. La clave, subrayan, está en cambiar los hábitos de movilidad y apostar por el transporte público. El Ayuntamiento ya prepara un nuevo plan que fomenta modos alternativos y sostenibles para desplazarse.

El 24 de octubre hubo un atasco gigantesco en Madrid. Las retenciones llegaron a alcanzar los 16 kilómetros de longitud en algunos accesos, como en la carretera de Barcelona (A-2) y en la de A Coruña (A-6). Una escena similar se repitió el pasado viernes, en este caso por la lluvia. Y en muchas otras ocasiones.

Cuando el número de coches supera la capacidad de la vía, comienzan los frenazos y los desplazamientos laterales, lo que provoca una caída brusca en la velocidad de la marcha. Un atasco necesita muy poco tiempo para formarse y, cuando lo hace, tiene la particularidad de crecer rápidamente. La DGT calcula que cada vehículo arranca un segundo de media más tarde que el que le precede, por lo que deshacer el colapso lleva más tiempo.

La competencia en los trazados interurbanos la asume la DGT. El departamento, dependiente del Ministerio del Interior, asegura que los problemas crecen en los tramos de trenzado, que es la zona de incorporación de vehículos. Como ejemplo, el nudo de Manoteras, donde los conductores tienen hasta tres rutas de acceso a la arteria principal. Lo mismo sucede en el entorno de la M-40, donde cuatro carriles se convierten en uno. "Cada punto donde hay un acceso o una salida es un conflicto", dice Jaime Moreno, subdirector de Movilidad de la DGT.

A mayor demanda, menor velocidad de marcha. Los conductores empiezan a circular muy cerca unos de otros, lo que aumenta el riesgo de impacto. Si a todo ello le sumamos las precipitaciones, las probabilidades de que exista una colisión se triplican. En la mayoría de los casos, los coches siniestrados no se apartan de la calzada, bien porque no existe vía de servicio o porque los conductores gestionan los partes de accidente en el lugar del impacto. Esta es otra de las causas por las que se origina un atasco. "Cada minuto que la carretera esté cortada por un alcance supone un kilómetro de retención", precisa Moreno. Pero la cuestión no es hacer más carriles. "En lugar de aumentar las vías, hay que hacer una gestión más eficiente de ellas", añade.

Con Moreno coincide Carlos Cristóbal, del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Madrid. Cristóbal destaca que "no hay espacio donde meter nuevas vías, hay que gestionarlas mejor". Para ello propone la creación de plataformas reservadas que premien el número de ocupantes de un vehículo, como ya hace el carril bus VAO que opera en la A-6. "Hay un problema de movilidad y hay que potenciar el transporte público, aunque en Madrid los atascos no son tan grandes". El ranking mundial de TomTom sobre congestión de tráfico en las ciudades de más de 800.000 habitantes sitúa a Madrid en el puesto 104, por detrás de Barcelona, que ocupa el 62.

El subdirector de Movilidad de la DGT pide incrementar la información durante los atascos y confía en la ayuda que pueden prestar las aplicaciones de tráfico. Además, rompe una lanza a favor del carsharing, un modelo de uso compartido o alquiler temporal de vehículos. También aboga por la creación de carriles reversibles en función de la demanda (que ya existen en la A-1 y la A-5), por colocar semáforos en los accesos de autovías para obligar a un paso alternativo o de cremallera, y por controlar la velocidad variable.

Francisco López, director de Gestión y Vigilancia de la Circulación en el Ayuntamiento de Madrid, explica: "La circulación es sistémica, todas las vías están conectadas y que se produzca una congestión en un sitio afecta a otras partes de la red. Aunque a veces no es tan obvio deducir dónde va a afectar". En su opinión, lo normal es que si se produce una congestión fuera de la capital, exista menos presión en el interior. "Un accidente en el acceso puede ayudar a que la circulación sea relativamente mejor que otros días porque entran menos coches". Lo que sí sucede es lo contrario: cuando se produce una situación complicada en el interior de la ciudad, repercute fuera.

Para regular el tráfico urbano, el Ayuntamiento cuenta con varios centros de gestión. Detectan cuándo se produce una congestión gracias a las cámaras de tráfico distribuidas por la capital o bien usando sensores. "La ciudad está sembrada de lazos inductivos y otros mecanismos de detección de la carga", explica López. Para solventar los atascos, se recurre a la regulación semafórica automática. "También tenemos 670 agentes de movilidad; usamos los paneles de mensajería variable para sugerir vías alternativas y contamos con un servicio para la retirada rápida de vehículos", concluye.