

Conclusiones XXI Jornada Técnica del Observatorio de la Movilidad Metropolitana

Introducción

La XXI Jornada Técnica del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) se celebró el 11 de octubre de 2024, siendo la ATM de Camp de Tarragona la entidad anfitriona.

Bajo el lema **“El reto de la sostenibilidad en la Movilidad Metropolitana”** la Jornada reunió a representantes de equipos técnicos y diferentes autoridades en el Palacio Ferial y de Congresos de Tarragona.

En primer lugar, se comentaron los retos a los que se enfrenta la movilidad en el Camp de Tarragona y se expusieron las actuaciones que están llevando a cabo.

Seguidamente, se presentó el Informe de 2022 del OMM y un avance del de 2023.

Posteriormente, se analizó la movilidad sostenible desde un enfoque metropolitano donde, además, se comentaron diversas experiencias de actuaciones realizadas.

Por último, se debatió sobre la interoperabilidad y ticketing en el transporte público, en el cual se presentaron las tecnologías más avanzadas en esta materia, como por ejemplo el sistema “Open Loop”. La sesión concluyó con una mesa redonda con los ponentes y las principales empresas del sector.

Los representantes de los municipios, autoridades de transporte, universidades y del sector privado presentes en la Jornada, son conscientes, como gestores más próximos a la realidad de la movilidad en núcleos urbanos y metropolitanos, de la importancia de los datos y su divulgación, labor que lleva desarrollando el OMM en colaboración con las diversas Autoridades de Transporte Público (ATP) desde el año 2003.

Desarrollo de la Jornada

El acto inaugural de la jornada fue presidido por Dña. **María Jesús López López**, Directora General de Transportes y Movilidad de la **Generalitat de Catalunya**; Don **Álvaro Fernández**, Secretario General de Movilidad del **Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible**; y don **Ignacio García Latorre**, Tercer Teniente de Alcalde, Consejero de Urbanismo, Licencias, Dominio Público y Patrimonio del **Ayuntamiento de Tarragona**.

Don **Álvaro Fernández** explicó los esfuerzos realizados para conseguir la transformación del Ministerio mediante una Estrategia de movilidad sostenible que garantice la financiación necesaria para desarrollar el transporte público. Destacó el efecto de la política de bonificaciones realizada para afrontar la crítica situación en la que se encontraba el transporte público tras la pandemia, la importancia de la renovación de los equipos y sistemas, los avances en el desarrollo de la Ley de Movilidad Sostenible, la creación de fondos de compensación para aportar estabilidad y la importancia de conseguir un aumento de la oferta para poder acompañar al incremento de demanda esperado. También recalcó las cifras positivas obtenidas en los años 2023 y 2024.

Don **Ignacio García Latorre** expuso los problemas derivados de la dispersión de la población en Tarragona, junto con las principales actuaciones planificadas por el ayuntamiento, como la construcción de un intercambiador en la estación de Autobuses, la creación de una Zona de Bajas Emisiones y la colaboración entre la Generalitat de Catalunya y los ayuntamientos para hacer frente al desarrollo del TramCamp.

Acto seguido, tomó la palabra **Eugenia Doménech**, Gerente de la ATM Camp de Tarragona para explicar los principales retos que afrontan y las actuaciones realizadas en el Camp de Tarragona.

Eugenia Doménech mostró las principales infraestructuras que se están planificando en el Camp de Tarragona, como el TramCamp, tranvía destinado a unir los municipios de Cambrils, Salou, Vila Seca, Reus y Tarragona; la Estación Intermodal del Camp de Tarragona, en la que se podrán realizar transbordos entre Rodalies, el TramCamp y los servicios de Larga Distancia del Corredor Mediterráneo y la estación de Reus Bellissens, planteada para favorecer la conexión con la red de autobuses y la integración de los nuevos desarrollos urbanos de la ciudad.

También detalló el sistema tarifario actual, compuesto por siete títulos diferentes que tienen el objetivo de favorecer los viajes integrados, destacando especialmente los títulos T16 para niños de 4 a 16 años con viajes gratuitos ilimitados y T-JOVE con un precio reducido para menores de 30 años en 2023, con un efecto muy positivo ya que suponen un tercio de los viajes realizados este año.

Posteriormente recalcó la importancia de la elaboración del Plan Director de Movilidad bajo las premisas de la seguridad y la sostenibilidad. Este plan tiene como objetivo favorecer la combinación de modos activos y transporte público a través de un proceso con una

elevada participación pública, considerando las particularidades existentes en el área metropolitana, como la baja cuota modal del transporte público (5%), la influencia del turismo y la elevada tasa de desplazamientos internos (96%).

A continuación, describió la elaboración de los nuevos mapas concesionales como un reto y una oportunidad para adquirir una visión de conjunto e incorporar las nuevas tecnologías como el transporte a la demanda. Y concluyó recalcando el momento que vivimos que es una época de cambios en la que se deben incorporar nuevas tecnologías para conseguir objetivos de sostenibilidad y seguridad.

Seguidamente, Andrés Monzón de Cáceres, Catedrático de Transportes de la **Universidad Politécnica de Madrid**, director del **OMM** y Cristina García de Leániz, directora técnica del **OMM**, pasaron a presentar el informe **OMM 2022- Avance 2023**.

CONCLUSIONES DEL INFORME OMM 2022-AVANCE 2023

En 2022 la recuperación de la demanda del uso del transporte público continuó produciéndose, siguiendo la tendencia al alza del 2021. En las ciudades analizadas, se realizaron un total de 3.226 millones de viajes en transporte público, 1.544,2 millones en autobús y 1.681,8 millones en modos ferroviarios. La demanda anual en 2022 ha sido de 21.948 millones de viajeros – km (36% en autobús y 64% en modos ferroviarios) y 23.208 millones de viajeros – km en 2023, un 18% más que en 2022.

En el avance sobre el informe del OMM de 2023 se indica que la demanda de viajes ha aumentado un +14,4% con respecto a 2022, acercándose más a los niveles de 2019, pero sin llegar a alcanzarlos. Este dato se desglosa en un crecimiento del +10,6% en el autobús y del +39,1% en los modos ferroviarios. La oferta de transporte público (vehículos – Km) se ha incrementado en 2022: +8,2% en autobuses y +1,5% en ferrocarriles respecto a 2021.

La cuota modal del transporte público en las áreas metropolitanas es del 10,9%, aunque esta cifra varía mucho según la zona. De media, los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta), suponen el 44,0% de los viajes, mientras que aquellos realizados en coche privado y motocicleta representan el 45,9% de los desplazamientos.

En 2022, todos los índices de accidentalidad urbana han mantenido la tendencia al alza. Aunque estos todavía sean inferiores a los de los años prepandemia, no se puede asegurar una mejora en la seguridad vial hasta que los índices de movilidad se recuperen en su totalidad o, por lo menos, se estabilicen.

Las dos sesiones técnicas que ocuparon el resto de la mañana versaron, en primer lugar, sobre **"La movilidad sostenible en entornos metropolitanos"** (1ª sesión) y la **"Interoperabilidad y ticketing del transporte público"** (2ª sesión).

La primera sesión fue moderada y presentada por **Daniel Miravet**, técnico del ATM Camp de Tarragona.

La sesión comenzó con la intervención de **Cecilia Silva**, investigadora senior en el CITTA y profesora en la Facultad de Ingeniería de la Universidad de Oporto. Cecilia Silva mostró los resultados del proyecto **Mapping of 15-minute City practice (Drive Urban Transitions)**.

Para comenzar introdujo la relación proximidad-movilidad, que fue el elemento vertebrador de la ponencia, haciendo énfasis en la vocación del transporte de servir aquellas zonas sin proximidad.

Posteriormente recalcó la importancia de la proximidad en el desarrollo urbano, ya que la proximidad genera equidad, y resulta esencial para que la movilidad activa sea exitosa y al mismo tiempo genera mayor actividad en las ciudades. Para ilustrar estas ventajas mencionó varios ejemplos de buenas prácticas en ciudades que han realizado actuaciones que fomentan la proximidad, como por ejemplo, París con el desarrollo de la ciudad de los 15 minutos y las políticas de alquiler público de locales comerciales en zonas degradadas; Barcelona, con la implementación del modelo de supermanzanas y Gante con la limitación de entrada automóviles en la ciudad, posible gracias a una infraestructura ciclista bien estructurada.

Para cerrar su intervención, Cecilia incidió en que todas las ciudades deben generar estrategias que fomenten la proximidad, donde se prioricen los modos activos, siendo necesario involucrar a los ciudadanos en el desarrollo de sus ciudades, porque las ciudades más innovadoras son las que hacen cambios que son considerados como radicales.

A continuación, **Aarón Gutiérrez**, profesor de la Universitat Rovira i Virgili, presentó el concepto de **“Región de los 30 minutos”**. Comenzó describiendo los problemas existentes en la movilidad en las regiones de tamaño medio, las cuales cuentan con un peso significativo en Europa. Destacó que, al no existir proximidad, el transporte público en ellas es esencial. También introdujo el concepto de multicentralidad e incidió en la importancia de las ciudades intermedias, a pesar de ser las principales olvidadas en los planteamientos urbanos clásicos y en la innovación.

Seguidamente detalló los retos a los que enfrenta el desarrollo de la “Región de los 30 minutos”. De todos los retos mencionados destacó la dependencia del automóvil, la baja demanda de transporte público, la tendencia a los sistemas radiales, la falta de competitividad del transporte público, el exceso de uso del automóvil en los desplazamientos cortos, los menores recursos económicos disponibles en algunas de estas regiones y la oposición frente a los cambios y su politización.

Por último, explicó cómo afrontar estos retos mediante la coordinación de estrategias supramunicipales e interdisciplinarias de inversión, la incorporación de nuevas tecnologías como el transporte a la demanda, la regulación del espacio público, la elaboración de modelos de diagnóstico y de interpretación propios, la extracción de buenas prácticas y la definición de agendas de investigación.

Al finalizar su exposición dio paso a **María del Mar Martínez**, Directora Gerente de la Autoridad de Transporte Metropolitano de València, quien detalló su experiencia en la elaboración del nuevo mapa concesional de la red de autobuses interurbanos del Área Metropolitana de Valencia.

Para comenzar, analizó los problemas existentes en la actualidad que hacen que los usuarios tengan una mala percepción del sistema de autobuses interurbanos. Explicó que el principal objetivo del nuevo mapa concesional es conseguir unos estándares de calidad similares a los presentes en otros medios como el metro o el autobús urbano. Las principales acciones que presentó dentro del nuevo mapa concesional fueron la renovación de las marquesinas y el mobiliario urbano, la reducción de los contratos y agrupación por corredores, la mejora de frecuencias y fomento de la intermodalidad, el análisis de puntos de nueva demanda, el aumento de la flexibilidad de los contratos, la retribución por vehículos-kilómetro con incentivos como demanda, disponibilidad, puntualidad y calidad, las penalizaciones, la creación de un canal único de comunicación con el usuario y el objetivo de contar con un 85% de vehículos eléctricos.

Cerró esta sesión **Jorge Elía**, responsable de la Movilidad del Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, quien explicó las actuaciones que se están realizando para fomentar la ciclomovilidad en el área metropolitana de Zaragoza. Las actuaciones que presentó corresponden a la extensión de la red urbana ciclista al entorno interurbano través de carriles bici en los corredores de las carreteras, la creación de una red de aparcamientos públicos de bicicletas que funcionan funciona con la tarjeta de transporte público y la creación de una red de itinerarios saludables.

La segunda sesión, sobre el “**Interoperabilidad y ticketing del transporte público**”, que fue moderada por Rocío Báguena, Directora de la División de Estudios y Tecnología del Transporte del Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible, que dio la palabra a **Andrea Soehnchen**, Manager del Foro del “Open Payment” de la UITP.

Comenzó definiendo el sistema “Open Loop” como un sistema de pago en el transporte público que se apoya en el crecimiento de la tecnología del “contactless” y los sistemas ABT, en los que el usuario se identifica a través de su tarjeta bancaria, simplificando su experiencia al eliminar la necesidad de adquirir un billete. Incidió en que este es un proceso totalmente conocido e idéntico al realizado en cualquier negocio convencional, que presenta altos estándares de seguridad y que sus ventajas se reflejan en la gran expansión que ha tenido en Europa y en Asia. Cerró su exposición comentando la existencia de numerosos posibles “partners” tecnológicos dispuestos a escuchar y atender las demandas de las autoridades para implementar este sistema y la posibilidad de utilizar referencias de otros operadores que ya lo están empleando.

A continuación, tomó la palabra **Francesc Plana**, Jefe de Desarrollo e Innovación de T-Mobilitat de ATM Barcelona, que presentó la T-Mobilitat como un sistema de Ticketing interoperable orientado al crecimiento geográfico. También explicó los retos afrontados durante su desarrollo, tales como la capacidad de gestión necesaria, la complejidad de

planificar el mantenimiento del sistema, las problemáticas para atraer y retener el talento al mundo de la movilidad y las dificultades para competir con las empresas privadas.

Terminó la segunda sesión técnica **Andrés Recio**, Jefe de servicio del Servicio de Tecnologías de Negocio de EMT Madrid, que presentó varias soluciones digitales para interoperabilidad de los títulos de transporte. Resaltó la importancia de los sistemas Open-loop y ABT, que están basados en unos “Tokens” muy sencillos que identifican a cada usuario, dándole acceso a determinadas operaciones. También explicó que el objetivo actual es crear productos combinables, presentando la idea de crear un Marketplace para la adquisición de productos de transporte “a la carta”, con una plataforma que integre de toda la oferta de transporte público y que cuente con la facilidad de los pagos mediante el registro de una cuenta bancaria asociada a cada usuario.

La sesión finalizó con un turno de preguntas a los ponentes.

La Jornada se cerró con las reflexiones y clausura de la Jornada por parte de **Andrés Monzón de Cáceres**, Catedrático de Transportes de la Universidad Politécnica de Madrid, director del OMM, y **Xavier Villacampa**, Director de Serveis de Territori a Tarragona de la Generalitat de Catalunya.

Mensajes clave y reflexiones de la Jornada

Resulta fundamental la cooperación entre los distintos niveles de Administración en materia de transporte público para cumplir con la hoja de ruta hacia la neutralidad climática. Además, es importante la coordinación a nivel sectorial, incluyendo la movilidad, la planificación urbana, los usos del suelo, etc. Para lo que se deberían institucionalizar las competencias en esta relación territorio – transporte, a nivel regional y local.

También se expone que aquella amenaza del incremento del uso del coche, a raíz del miedo de las personas al transporte público en los tiempos de pandemia, ha sido claramente neutralizada. Se ha recuperado la situación de 2019, e incluso se ha cambiado el modelo de la movilidad metropolitana, gracias al uso inteligente de las inversiones en digitalización, sostenibilidad, etc.

Se anuncia el comienzo de una nueva era, iniciada con las nuevas tecnologías como el Open Loop Payment y los sistemas ABT, que se caracterizan por considerar al usuario como elemento central. La forma de aplicarlas y gestionarlas abre un panorama novedoso, que puede desembocar en una mejora de la eficiencia del transporte público, con un funcionamiento más integral y simple.

El Camp de Tarragona se encuentra actualmente en un proceso de creación de un área metropolitana, con el objetivo de lograr una movilidad más sostenible, segura y saludable para los ciudadanos. Uno de los retos a los que se enfrenta es el proyecto de implantación de un sistema tranviario entre los municipios de mayor tamaño del entorno. Otro desafío reside en la gestión de la situación del sistema ferroviario, en el que existe transporte de mercancías peligrosas cerca de zonas habitadas, mientras que la estación del AVE se encuentra alejada de estas. Por otro lado, se desea crear una gran área de prestación conjunta de servicios de taxi, para una mayor dinamización del sector. El último reto que se manifiesta es el de agilizar la implantación del transporte a la demanda, especialmente en pequeños municipios.

Para afrontar estos retos, se cuenta con herramientas de visión estratégica y de planificación, como el Plan Director de la Movilidad, que se está elaborando actualmente desde la ATM de Camp de Tarragona; y con la puesta en práctica de las experiencias que parten de la tecnología, con la vista puesta en dar un salto cualitativo hacia sistemas más accesibles orientados a la intermodalidad y la interoperabilidad.