

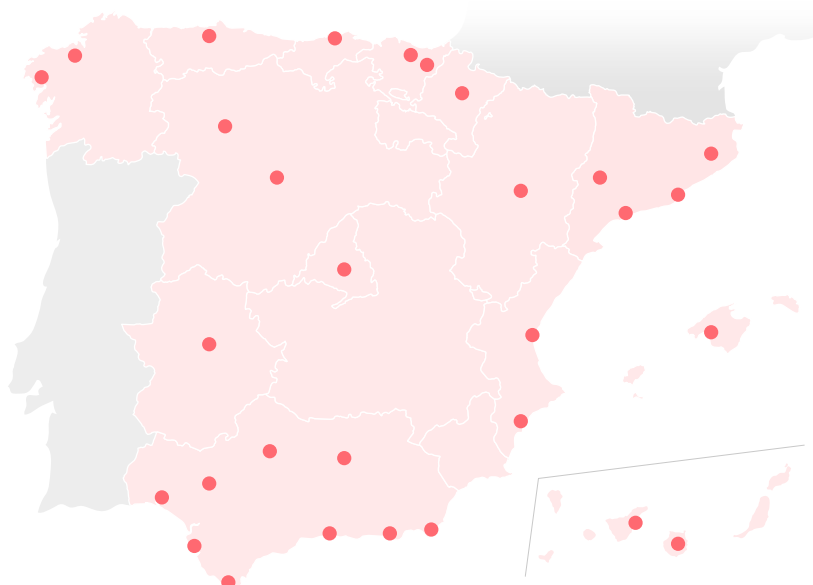


Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) Resumen del informe 2022-2023

El **Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)** es una iniciativa de análisis y reflexión constituida por las Autoridades de Transporte Público (ATP) de las principales áreas metropolitanas españolas, financiado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Cuenta con el apoyo del Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, la Dirección General de Tráfico (DGT), RENFE y otras instituciones, como la Asociación de Transportes Públicos Urbanos y Metro-politanos (ATUC), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP), INECO, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), la Fundación de los Ferrocarriles Españoles y el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.).

Para el Informe OMM 2022-Avance 2023, **27 ATP*** han aportado información. La población que reside en estas áreas representa aproximadamente un 59,2 % de la población total de España. El resto de la información ha sido proporcionada por colaboradores habituales del OMM, como RENFE, la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Instituto Nacional de Estadística (INE).

Este informe contiene la **información completa del año 2022, así como un adelanto de los datos de 2023** disponibles en la fecha de edición.



** Madrid, Barcelona, Valencia, Área de Sevilla, Bizkaia, Asturias, Área de Málaga, Mallorca, Área de Zaragoza, Bahía de Cádiz, Gipuzkoa, Camp de Tarragona, Alicante, Área de Granada, Área de Almería, Comarca de Pamplona, Campo de Gibraltar, A Coruña, Área de Lleida, Jaén, León, Cáceres, Valladolid, Área de Huelva, Santander, Área de Córdoba y Cabildo de Tenerife.



CIFRAS PRINCIPALES 2022-2023

- ▶ En **2022**, se realizaron en las ciudades analizadas 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. El número total de viajes en **2022 ha aumentado un 32,16% respecto a 2021, con un incremento del 26,8% en el uso de autobuses y del 36,2% en modos ferroviarios**. En **2023**, se realizaron **3.393,3 millones de viajes en transporte público**: 1.579 millones en autobús y 1.813 millones en modos ferroviarios. Las longitudes las redes son de 128.384 km de líneas de autobús y 3.589 km de red ferroviaria.
- ▶ La demanda anual de transporte público en **2022** ha sido de **21.948 millones de viajeros-km** (36% en autobús y 64% en modos ferroviarios), **un 33,3% más que en 2021**. En 2023, la demanda continuó su tendencia en alza, con **23.208 millones de viajeros-km, un 18% más que en 2022**.
- ▶ Para atender la demanda de 2022, la oferta total de vehículos-Km ha sido de **1029,7 millones**, correspondiendo **663,4 millones a los sistemas de autobuses y 366,3 millones a los modos ferroviarios**. El número de vehículos-km ha aumentado un **8,2% en autobuses y un 1,5% en ferrocarriles con respecto al año 2021**. En 2023, según los datos disponibles, hubo una oferta de **700 millones de vehículos-km, 419 millones vehículos-km de autobuses y 281 millones vehículos-km de modos ferroviarios**.
- ▶ En **2022** se **invertieron 913,4 millones de euros¹ en transporte público**, un **40,8% más que en 2021**, de los cuales un 66,9% han ido destinados a nueva infraestructura o a la mejora de la existente y un 33,1% se ha dedicado a la adquisición de nuevo material móvil. El 80,3% corresponde a los modos ferroviarios.
- ▶ **El número de viajes en transporte público por habitante por año** difiere según el tamaño del área metropolitana. La media es de 113 viajes por habitante en las áreas metropolitanas grandes, 54 en las medianas y 59 en las áreas pequeñas.
- ▶ **Los ingresos tarifarios** en el conjunto de las áreas estudiadas en 2022 fueron de **1.728 millones de euros**, mientras que **los costes de explotación ascendieron a 3.239 millones de euros**. Con los datos disponibles, **el ratio de cobertura² medio es del 43%**.

1 Los datos corresponden a 14 áreas: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Asturias, Bahía de Cádiz, Zaragoza, Gipuzkoa, Camp de Tarragona, Granada, Valladolid, Comarca de Pamplona, A Coruña, y León.

2 El ratio de cobertura solo se puede calcular en aquellas áreas de las que se disponen datos de ingresos tarifarios y costes de explotación. No se incluyen datos de Cercanías Renfe, ni del área de Barcelona por no disponer de los costes de explotación.



CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS A 1/1/2021

	Área metropolitana							Ciudad Capital			Ratio concentración población** [%]
	Superficie (km²)	Población (habitantes)	Densidad (hab/km²)	Número municipios	Superficie urbanizada (km²)	Ratio Superficie*	Densidad urbana (hab/km²)	Superficie (km²)	Población (habitantes)	Densidad (hab/km²)	
Madrid	8.028	6.750.336	841	179	928	12%	7274	605	3.280.782	5.423	49
Barcelona ¹	3.239	5.184.110	1.601	36	634	20%	8177	101	1.636.193	16.200	32
Valencia	1.479	1.848.515	1.250	60	306	21%	6041	139	792.492	5.701	43
Sevilla	4.221	1.496.238	354	45	229	5%	6534	141	681.998	4.837	46
Bizkaia ²	2.217	1.154.334	521	112	n.d.	n.d.	n.d.	41	346.405	8.449	30
Málaga	1.432	1.076.010	751	15	70	5%	15372	395	579.076	1.466	54
Asturias	10.604	1.004.686	95	78	1.697	16%	592	187	215.167	1.151	21
Mallorca	3636	914.564	252	53	n.d.	n.d.	n.d.	209	415.940	1.990	45
Bahía de Cádiz	3.312	823.806	249	12	n.d.	n.d.	n.d.	14	113.066	8.076	14
Zaragoza	3.258	791.946	243	32	2.873	88%	276	938	673.010	717	85
Gipuzkoa ²	1.980	725.000	366	89	n.d.	n.d.	n.d.	73	188.000	2.575	26
Tarragona	2.999	644.038	215	132	191	6%	3372	65	134.883	2.075	21
Granada	861	541.815	629	33	n.d.	n.d.	n.d.	88	228.682	2.599	42
Almería ³	2.127	522.687	246	18	n.d.	n.d.	n.d.	296	196.851	665	38
Alicante	354	477.766	1.350	5	74	21%	6456	201	338.577	1.684	71
Córdoba	3.972	432.554	109	21	85	2%	5.089	1.255	319.515	255	74
A Coruña	494	419.110	848	10	57	12%	7353	38	244.700	6.439	58
Huelva	3256	410.375	126	21	n.d.	n.d.	n.d.	151	141.854	939	35
Valladolid	955	410.287	430	25	125	13%	3282	198	297.775	1.504	73
Lleida ⁴	5.586	361.911	65	149	182	3%	1989	212	140.403	662	39
Pamplona	92	357.018	3.881	18	50	54%	7140	25	203.418	8.137	57
Gibraltar ⁵	1.530	273.811	179	8	432	28%	634	88	122.368	1.391	45
Jaén	3.488	273.286	78	27	n.d.	n.d.	n.d.	424	111.669	263	41
León	913	200.144	219	16	21	2%	9531	39	120.961	3.102	60
Santander ⁷	268	272.325	1.016	8	-	-	-	36	172.606	4.795	63
Cáceres ⁶	n.d.	95.418	n.d.	20	n.d.	n.d.	n.d.	1.760	95.418	54	100
Tenerife ⁸	2.034	931.466	1.012	4	n.d.	n.d.	n.d.	150	208.563	4.770	63

* Superficie urbanizada/ superficie total del área metropolitana.

** Población de la ciudad capital/ población del área metropolitana.

1: los 36 municipios corresponden al área metropolitana de Barcelona (AMB), mientras que el resto de los datos hacen referencia a un ámbito ampliado. Los km² del AMB son: 636km² y tiene: 3,2Mhab.

2: Superficie del AM y CP dato 2021.

3: Datos del 2018.

4: Datos de 2020.

5: Superficie urbanizada es dato de 2007.

6: Superficie de la ciudad capital es dato de 2017. Resto de datos del Informe 2021.

7: Datos AM correspondientes a la Comarca de Santander.

8: Datos Informe 2021.

Fuente: ATP y elaboración propia a partir de datos proporcionados por las ATP.

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y OTROS INDICADORES SOCIOECONÓMICOS

Variación de la población de las áreas metropolitanas entre 2013 y 2023



Las áreas de Bahía de Cádiz y Zaragoza van incorporando municipios a sus ámbitos de actuación con los años, de ahí las importantes variaciones. Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.

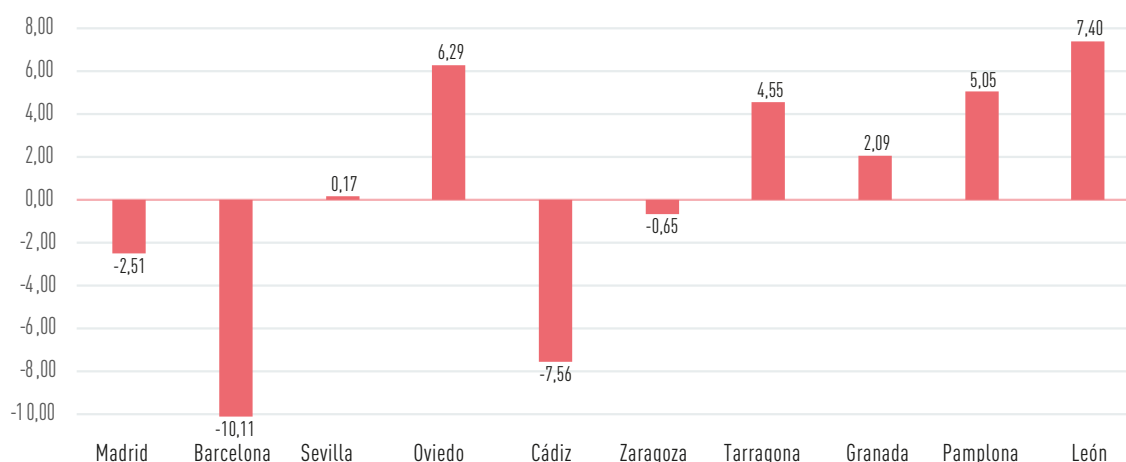


Entre 2013 y 2023, la **población de las áreas metropolitanas** ha experimentado un **ligero crecimiento del 3,2%**, la mayor parte del cual ha tenido lugar en la **periferia (+3,4%)**. En las ciudades principales la población se ha mantenido prácticamente igual (+0,2%). El área de Bahía de Cádiz es la que más crecimiento de población han tenido en el periodo, con aumento del 15,9 %. En cuanto a las ciudades, Cádiz y Valladolid han tenido los descensos más acusados de población en este periodo, con valores del -9,1% y -4%, respectivamente.

En el año 2023, se mantiene la tendencia positiva de creación del empleo de los años anteriores: la **tasa de desempleo a nivel nacional se redujo hasta alcanzar el 12,9% y el desempleo en el conjunto de áreas analizadas disminuyó un 2,5% respecto al año anterior y un 41,8% respecto a las tasas del año 2013**. Las áreas que registran una mayor disminución de su desempleo este último año son Bahía de Cádiz (41,5%) y Asturias (18,1%).

El **índice de motorización en 2023 ha disminuido un 0,29% con respecto al año anterior**. Desde 2013 hasta 2023, la tasa de motorización ha tenido una distribución muy desigual en función de la zona, como se muestra en la siguiente figura. León y Oviedo han aumentado significativamente su tasa de motorización (7,4% y 6,3%, respectivamente), mientras que Barcelona y Cádiz han disminuido la suya (-10,1%, y 7,6% respectivamente).

Variación del índice de motorización (nº turistas/1.000 habitantes) en la ciudad capital (2013-23)

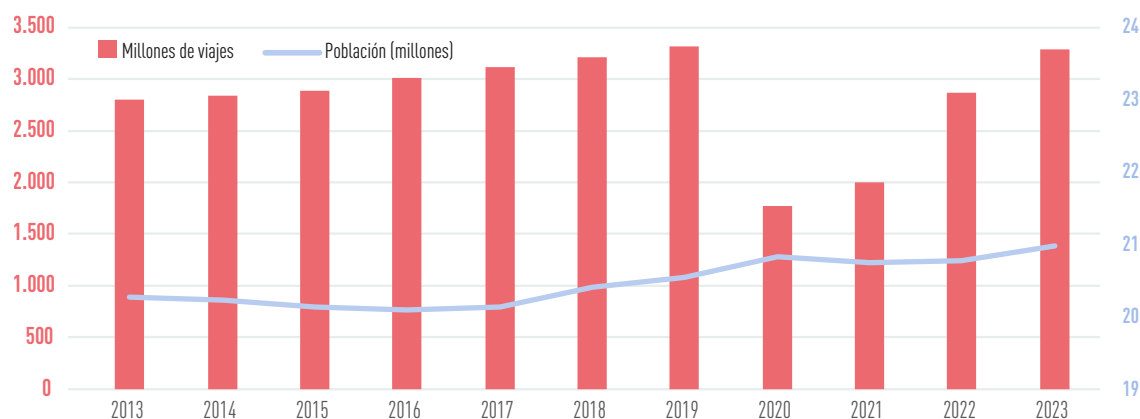


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO

La demanda de transporte público crecía de forma lenta pero constante hasta marzo de 2020, cuando empezó la pandemia de Covid-19, durante la cual se originaron cifras nunca registradas en este observatorio. Entre 2013 y 2023 la **demand**a total de viajes en transporte público ha crecido un 17,4%. En 2023 la demanda de viajes ha aumentado un 14,4% con respecto a 2022: la de **autobús** ha aumentado **un 10,6%** y la de los **modos ferroviarios un 39,1%**. La demanda de viajes sigue presentando una recuperación progresiva, aunque todavía, en 2023, no se alcanzan las cifras previas a la pandemia.

Evolución de la demanda de viajes en transporte público (2013-23)



Se han utilizado los datos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Asturias, Málaga, Bahía de Cádiz, C. de Tarragona, Granada, Alicante, C. de Pamplona, C. de Gibraltar, León y Cáceres. En caso de no disponer del dato de la población de un AM se ha tomado el dato del año anterior para evitar datos confusos.

En 2013 no se disponen de datos de Alicante y Cáceres. En 2021 no se disponen datos de Alicante. En 2023 no se disponen de los datos de viajes en autobús urbano de Málaga.



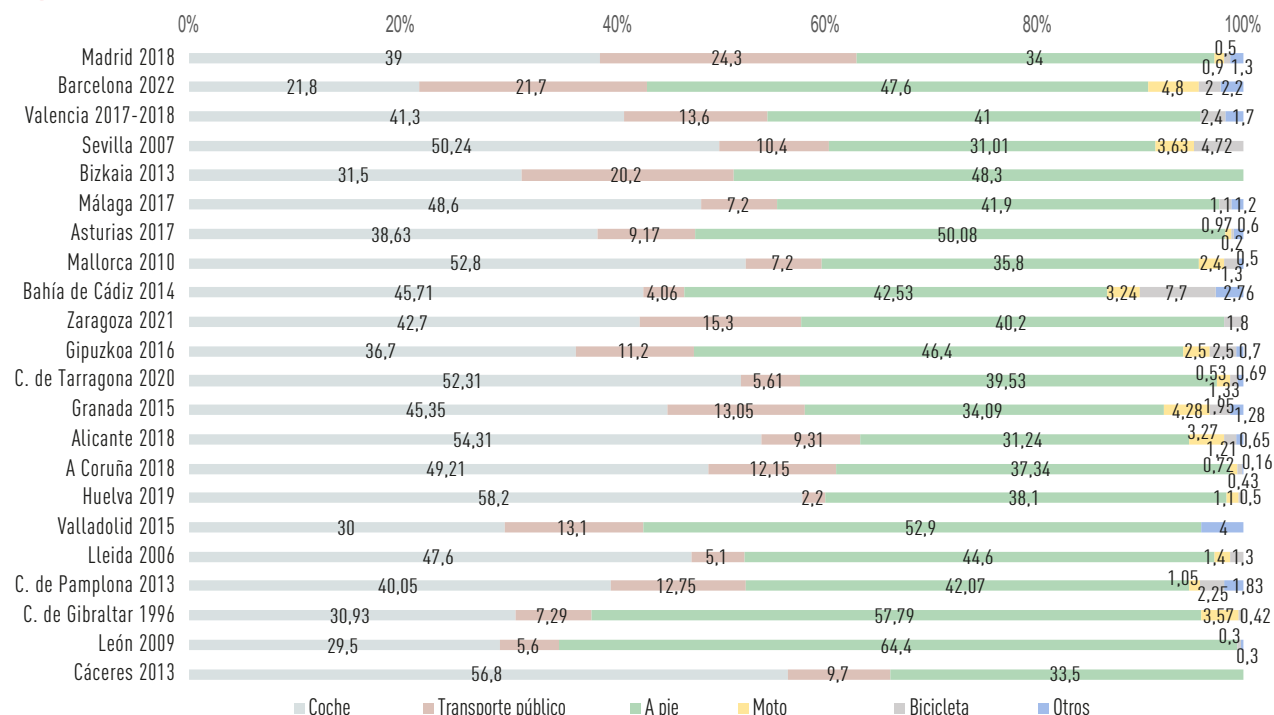
REPARTO MODAL

La **cuota modal media del transporte público** en las áreas metropolitanas es del **10,9%**. Esta cifra varía mucho según la zona: en Madrid alcanza el 24,3% mientras que en la de Huelva es del 2,2%.

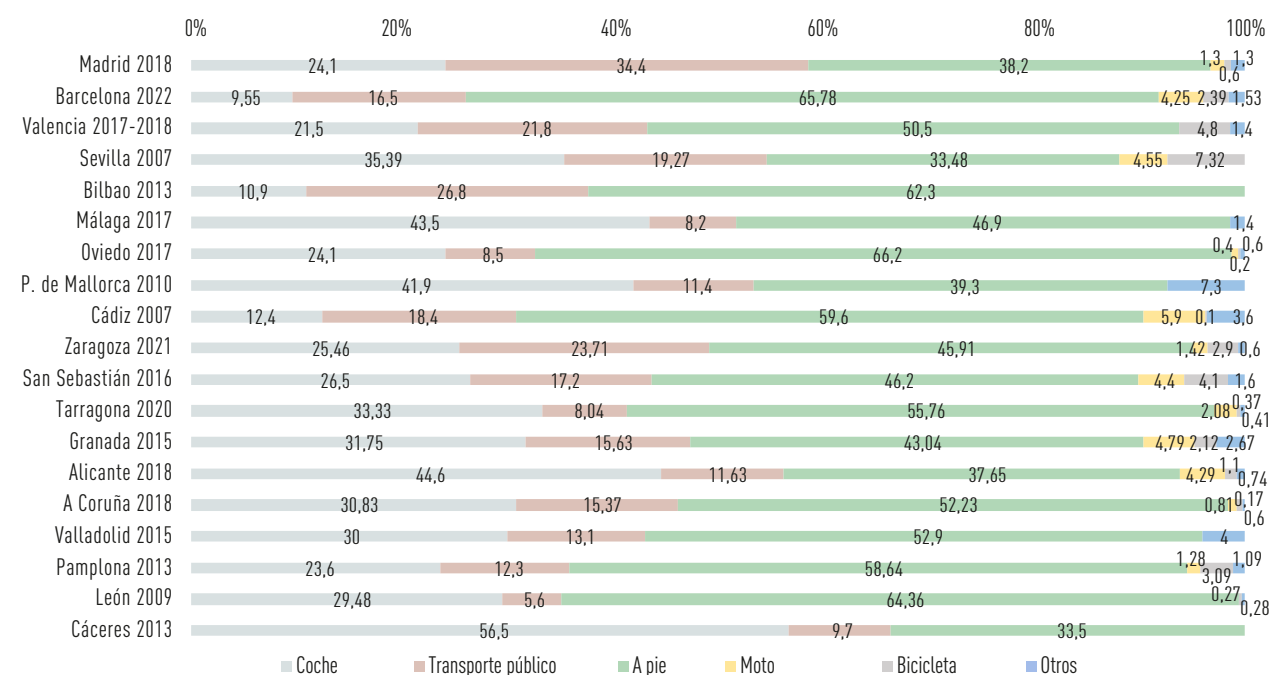
Por término medio, los **desplazamientos no motorizados** (a pie y en bicicleta), suponen el **44,0% de los viajes**, mientras que los realizados en **coche privado y motocicleta** representan el **45,9% de los desplazamientos**.

Destaca el reparto modal de las dos principales ciudades, Barcelona y Madrid, que presentan características diferentes: la primera tiene una tasa de viajes no motorizados del 68,1% debido al arraigado hábito de ir a pie o en bicicleta, mientras que el 34,4% de los viajes en Madrid se realizan en transporte público, cuyo sistema tiene un elevado uso.

Reparto modal todos los motivos



Reparto modal de viajes realizados en la ciudad capital



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.



OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

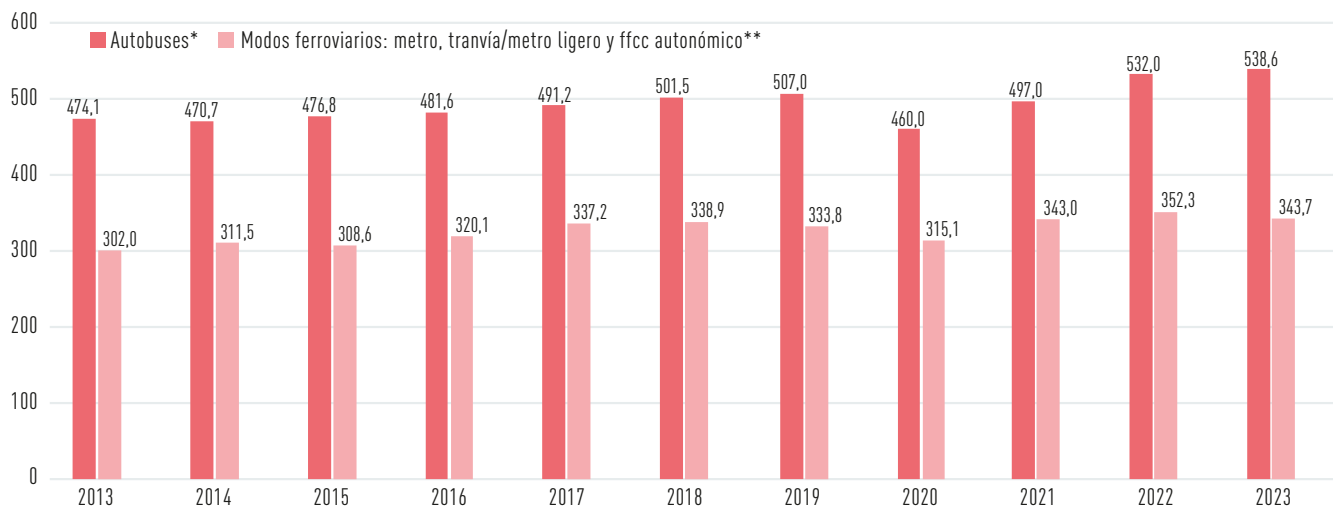
La **oferta de servicios de autobús** (en términos de vehículos-km) **ha aumentado un 7,8% entre 2013 y 2023**. En 2023 ha aumentado un 0,6% con respecto a 2022. En 2022, la media de densidad de las redes de autobuses fue **de 4,8 km por cada 1.000 habitantes**. Asturias y Huelva están muy por encima de este valor, con más de 10 km por cada 1.000 habitantes. En cuanto a la densidad de rutas con respecto a la superficie, Barcelona, Comarca de Pamplona y Málaga alcanzan las cifras más altas, con 8,5 km/km² y 4,1 km/km² y 4,1 km/km² respectivamente, siendo la media de **1,8 km/km²**.

Respecto a los modos ferroviarios, la densidad de la red es mayor para las áreas de mayor población. La media en España es de **209 km de longitud por millón de habitantes y 127,3 km por 1.000 km²**. Santander, León y Asturias tienen una cifra mayor debido a concentración de líneas de Cercanías de vía estrecha en relación con la población.

En 2022 la **longitud de las líneas de autobús** ha disminuido un 1,5% con relación a 2021 aunque el número de líneas ha aumentado ligeramente. Entre 2013 y 2023, la longitud de las líneas de autobús en las zonas estudiadas aumentó un 7,8% y la longitud de la red ferroviaria creció un 32,8 %.

Para conocer la capacidad de transporte de viajeros que se ofrece en las redes de transporte público, se mide el número de plazas-km que ofrece cada modo. En 2022, se ofrecieron **49.415,73 millones de plazas-km** en autobús y **89.552,53 millones plazas-km** en ferrocarril, un 4,7% y un 2,9% más que en 2021, respectivamente.

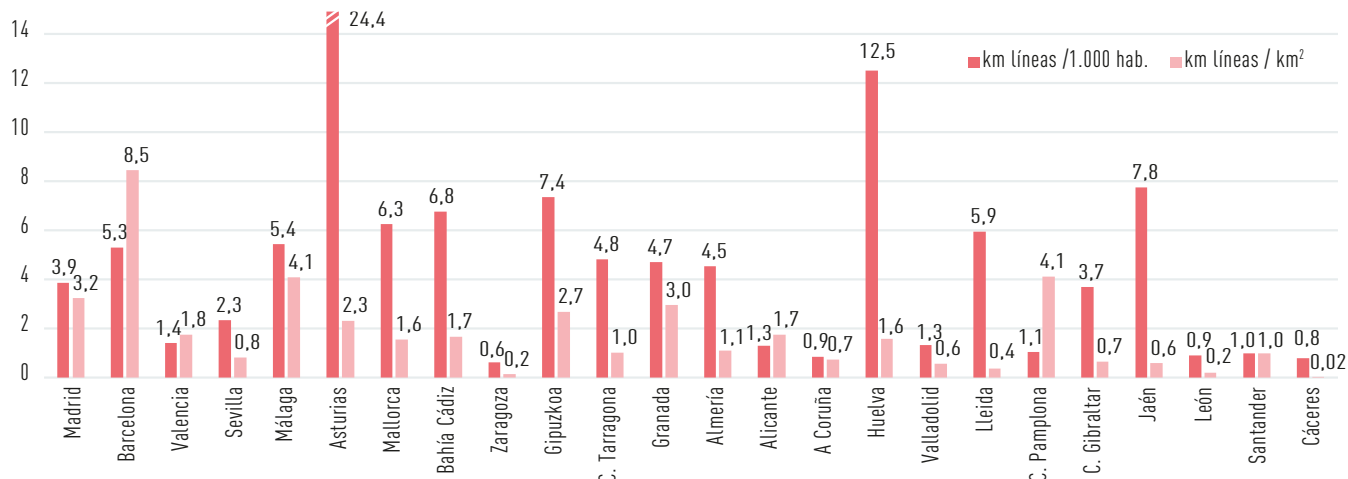
Evolución de los vehículos-km ofertados (millones)



* Elaborado únicamente con los datos de Madrid, Barcelona, Sevilla, Asturias, Bahía de Cádiz, Camp de Tarragona, Granada, Alicante, A Coruña, Comarca de Pamplona, Campo de Gibraltar y León. En Asturias solo se contabiliza el bus urbano de Oviedo. En Bahía de Cádiz y Campo de Gibraltar solo el autobús metropolitano. En 2019 Granada solo se tienen datos de metropolitano. ** Elaborado únicamente con datos de Madrid, Barcelona, Sevilla y Valencia

Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Densidad de las líneas de autobuses. Año 2022



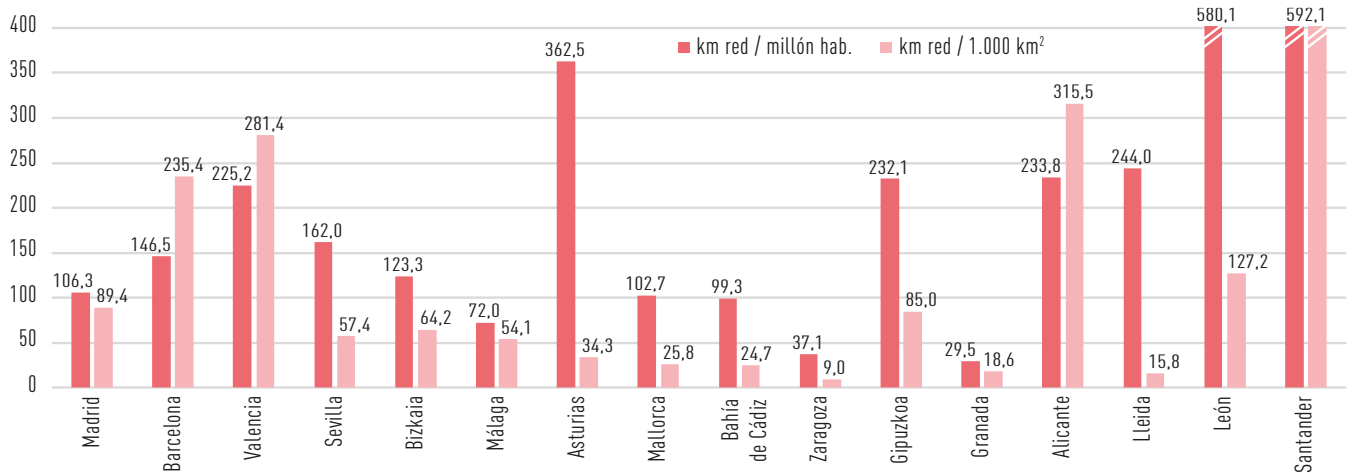
Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar y Jaén: solo autobús metropolitano.
Huelva y Lleida: Datos informe 2020.

Granada: Datos informe 2019.
Almería: Datos informe 2018.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.



Densidad de la red ferroviaria. Año 2022

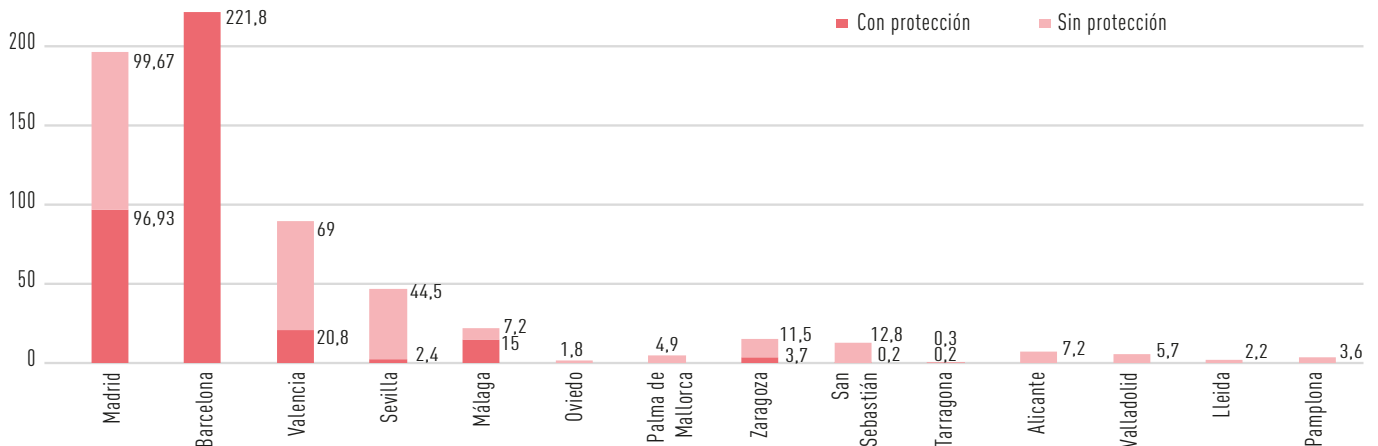


Lleida: Datos informe 2020 · Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP y Renfe.

CARRILES BUS

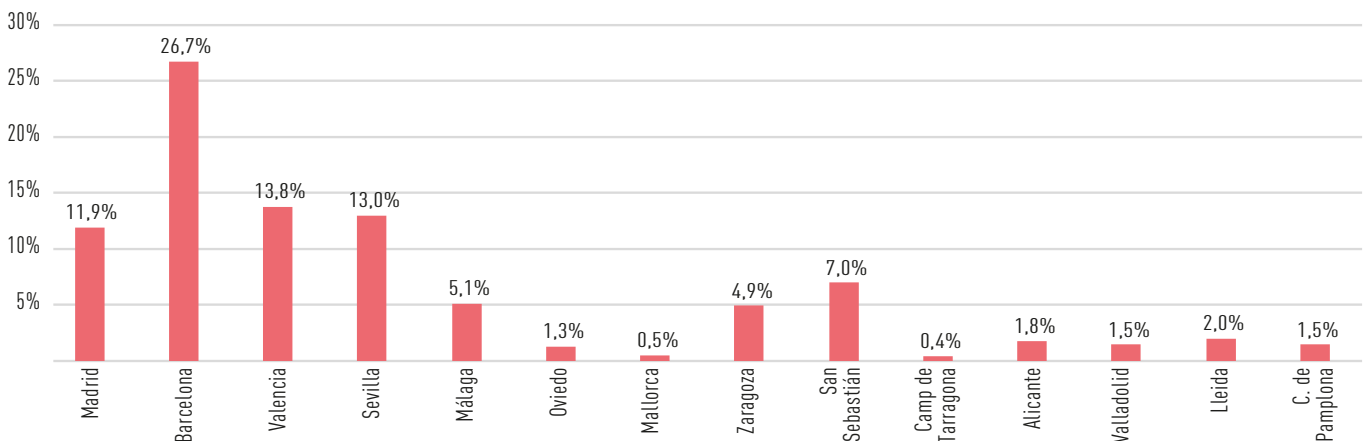
Los carriles de uso exclusivo o preferente para el transporte público son **esenciales para que este pueda ser competitivo con el transporte privado**. Estos carriles son más eficaces si cuentan con algún tipo de protección. En 2022, Barcelona presentó la mayor longitud de carriles bus en su red (221,8 km), así como el mayor porcentaje de red de autobuses con carril bus en la ciudad capital (26,7%), seguido de Valencia (13,8%) y Sevilla (13,0%).

Carriles bus en la ciudad capital (km). Año 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Porcentaje de la red de autobuses con carril bus en la ciudad capital. Año 2022



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.



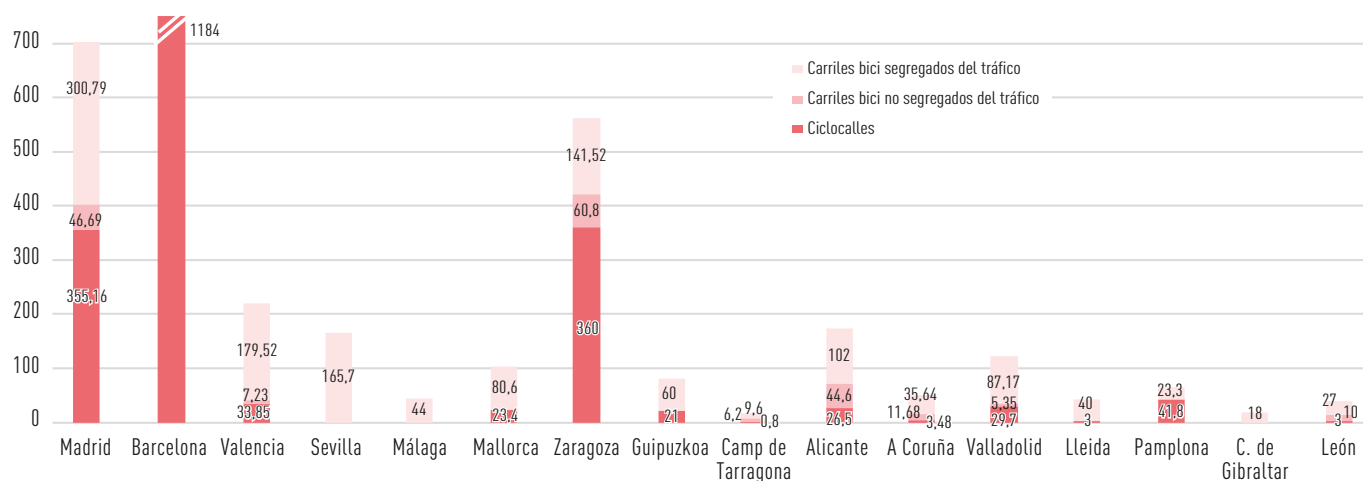
VÍAS CICLISTAS

El uso de la bicicleta crece más de 4 puntos porcentuales respecto a 2019. En 2022, cerca de 20 millones de personas, utiliza la bicicleta con cierta frecuencia. Así, desde el año 2008 hasta 2022, los ciclistas habituales se han multiplicado casi por tres, de poco más del 10% al 32,5%. En lo que se refiere al motivo de viaje, la movilidad obligada es la que más crece.

El interés de las autoridades locales por este modo de transporte es cada vez mayor, dados los múltiples beneficios que tiene la bicicleta tanto a nivel usuario (mejora de la calidad de vida y salud, menor coste económico) como a nivel social (menor ocupación en la vía, disminución de la contaminación atmosférica y acústica). El fomento del uso de la bicicleta en las ciudades comienza por disponer de un espacio adecuado, seguro y eficiente para que los ciclistas puedan circular.

La siguiente figura muestra la longitud de tres tipos diferentes de carriles bici en las ciudades españolas: carriles bici segregados o protegidos (carril bici provisto de elementos laterales que lo separan físicamente del resto de la calzada y de la acera), no segregados (vía ciclista que discurre adosada a la calzada, en un solo sentido o en doble sentido), y ciclocalles (calles unidireccionales con preferencia para ciclistas). Barcelona y Madrid son las ciudades con mayor longitud de carriles.

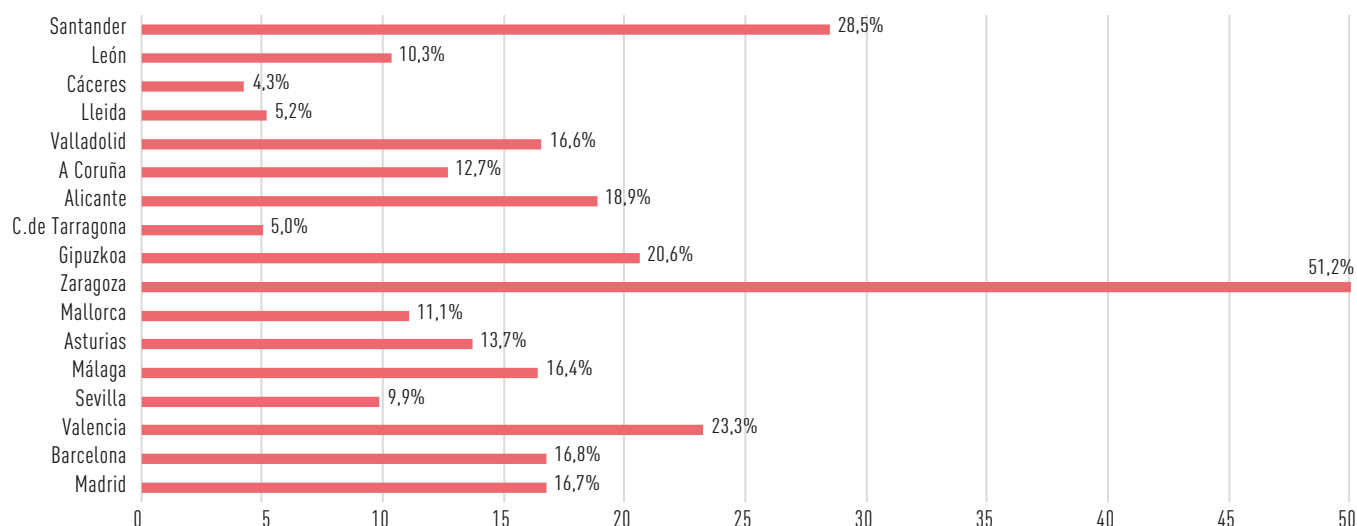
Longitud de vías ciclistas en la ciudad capital (km). Año 2022



SISTEMAS INTELIGENTES DE TRANSPORTE E INFORMACIÓN DE LOS USUARIOS

Los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) han **aumentado la eficiencia, la fiabilidad, la sostenibilidad y la seguridad del transporte público** en los últimos años, ya que permiten recopilar y compartir una gran cantidad de datos de la operación de los diferentes servicios, contribuyendo a una mayor coordinación entre los agentes implicados en su explotación diaria. Entre los ITS más importantes destacan los **SAE (Sistemas de Apoyo a la Explotación)**, que facilitan la explotación diaria de los

% paradas con paneles de información en tiempo real (bus urbano)





servicios de transporte público gracias al seguimiento geolocalizado en tiempo real de los vehículos; o el billete inteligente (o e-ticketing), que mejora y flexibiliza la implantación de títulos y tarifas.

Otro aspecto clave para mejorar la satisfacción de los usuarios con los servicios de transporte público es la **información en tiempo real** que se les proporciona en las pantallas de los vehículos, paradas o estaciones o a través de las distintas aplicaciones móviles (apps) que han surgido recientemente, disponibles en todas las áreas y para la mayoría de los modos de transporte. Estas apps cuentan con diferentes funcionalidades: visualización de mapas y rutas, planificación de viajes, información sobre tiempo de espera e interrupciones en tiempo real, lo que permite al usuario elegir qué ruta y modo de transporte le conviene, reducir sus tiempos de espera y limitar la incertidumbre en el recorrido.

Las **redes sociales** de las ATP y los operadores son un canal de comunicación bidireccional en tiempo real con los usuarios. Debido a su uso asiduo entre la población española y en especial, mientras se desplaza en transporte público, la información aportada por este canal puede llegar con mayor facilidad a su público objetivo. Este medio también puede utilizarse para publicitar los servicios de transporte público anunciando nuevas actuaciones o medidas con un coste mínimo.

SERVICIOS PÚBLICOS DE PRÉSTAMO DE BICICLETAS

Los sistemas de alquiler de bicicletas públicas permiten tomar una bicicleta en una base, situada en un punto determinado de la ciudad, y devolverla en otra base diferente. Se han implantado en numerosas ciudades como una alternativa de movilidad sostenible en los desplazamientos urbanos y suelen estar gestionados por los propios ayuntamientos. Para acceder al servicio, los usuarios de la bicicleta pública deberán estar dados de alta en el sistema correspondiente, a través del cual pagarán una tarifa que puede ser fija (un abono) o variable (en función del tiempo de uso de la bicicleta). Según el Observatorio de la Bicicleta Pública en España, existen varios sistemas públicos de préstamo de bicicletas gratuitos. Los sistemas de gestión, tecnología e incluso el tipo de bicicleta (convencional o eléctrica) difieren de una ciudad a otra.

En 2010 se implementaron un gran número de servicios de préstamo de bicicleta pública; sin embargo, a partir de esa fecha, el número de sistemas de bicicleta pública ha decrecido de manera notable: actualmente existen alrededor de 53 sistemas que representan un 40% del total que se han llegado a implementar, el 60% restante ha cerrado por falta de viabilidad económica.

La siguiente tabla presenta los datos de oferta y demanda de los servicios públicos de bicicleta de las ciudades capitales. Destaca Barcelona como la ciudad que presenta un mayor número de bicicletas disponibles, así como un mayor número de usuarios inscritos.

Oferta/demanda de bicicletas en la ciudad capital.

	Puntos préstamo	Número total de anclajes	Bicicletas disponibles	Ratio superficie servicio / superficie ciudad principal (%)	Horario de servicio (horas)	Usuarios inscritos	Usuarios habituales	Nº de préstamos anuales (miles)	Distancia media de viaje (km)	Rotación bicicletas* (usos diarios)
Madrid (BiciMad)	264	6.318	2.964	n.d.	24	58.397	54.302	2.954	4,0	n.d.
Barcelona ¹ (Bicing)	519	15.000	7.000	73,6	24	136.587	n.d.	16.299	3,4	6,3
Valencia (Valenbisi)	277	5.502	2750	96,6	24	37.560	37.170	3.509 ⁴	n.d.	n.d.
Sevilla (Sevici)	257	2.570	2.466	99,8	24	20.867	n.d.	2.468	n.d.	n.d.
Zaragoza (Bizi Zaragoza)	130	2.778	1.300	4,5	18	12.785	1.097	1.065	1,8	2,6
Gipuzkoa ^{2,4} (Dbizi)	46	799	511	100 ⁴	18 ⁴	5.716 ⁵	n.d.	488	n.d.	3,3 ⁶
A Coruña ³ (Bici Coruña)	32	551	230	100	18	7.589	5.914	329,5	4,5	4,8
Valladolid (Vallabici)	34	424	174	n.d.	24	773	n.d.	54	n.d.	148
León (ALSA-Next Bike)	27	243	300	100	24	2.894	870	49	n.d.	n.d.
Pamplona (Ride On)	42	834	400	99,6	24	43.307	n.d.	503	2,5	3,4

1: Amplitud horaria de 21 horas en días laborables y 24 horas en días festivos.

2: Bicicletas disponibles (120 eléctricas +291 mecánicas). Amplitud horaria de 18 horas en días laborables y de 24 horas en días festivos.

3: Amplitud horaria: de 7:00 a 01:00.

4: Datos 2021.

5: Usuarios inscritos: 5320 (Anuales) + 396 (ocasionales diciembre).

6: Rotación bicicletas: 6,81 usos/eléctrica día y 1,79 usos/mecánica día.

*Media anual teniendo en cuenta el nº de usos y las bicicletas disponibles.

Fuente: ATP



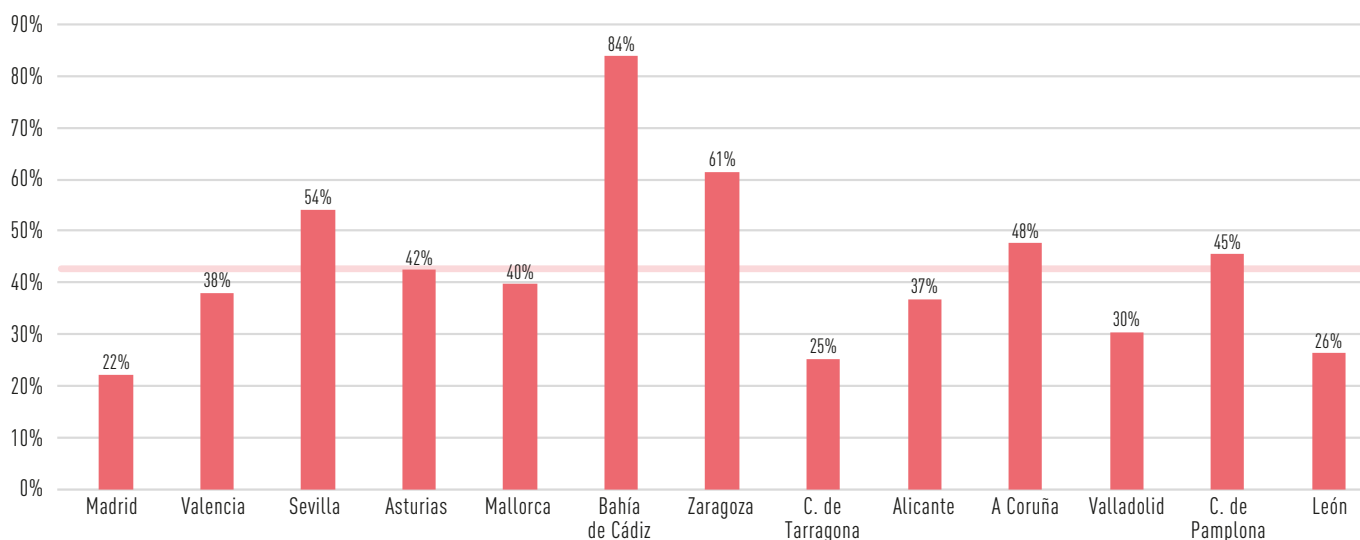
TIPOS DE BILLETES Y TARIFAS

Existe una gran heterogeneidad en los sistemas tarifarios de las áreas metropolitanas, lo que significa que hay infinidad de títulos de transporte que se adaptan a los distintos contextos territoriales y demográficos. El único título de transporte común en todas las áreas es el **billete sencillo** en la ciudad principal, aunque la coexistencia de diferentes modos de transporte hace que sus tarifas sean diferentes dentro de la misma ciudad. En Madrid el abono mensual es el billete más utilizado (77,5% de los usuarios). Las tarjetas monedero son el abono de transporte preferido en Bizkaia, Málaga, Coruña, Jaén y Gipuzkoa, utilizado por más del 70% de los usuarios. Barcelona es la ciudad con la tarifa más alta para el billete sencillo (2,40€).

RATIO DE COBERTURA

El porcentaje de los costes de explotación cubiertos por los ingresos de las tarifas (ratio de cobertura) alcanzó una media del **43%** en 2022. En general, las áreas metropolitanas con modos ferroviarios presentan ratios más bajas que las que no lo tienen. Los casos destacados son, por un lado, Bahía de Cádiz y Zaragoza, con ratios del 84% y 61%, respectivamente, y por otro, Madrid, Camp de Tarragona y León, con una ratio del 22%, 25% y 26%, respectivamente.

Grado de cobertura de los costes de explotación con las tarifas. Año 2022



No se incluyen datos de Cercanías Renfe.

Sevilla no incluye tranvía ni otros autobuses urbanos, pero sí a metro.

Bahía de Cádiz no incluye bus urbano.

Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.

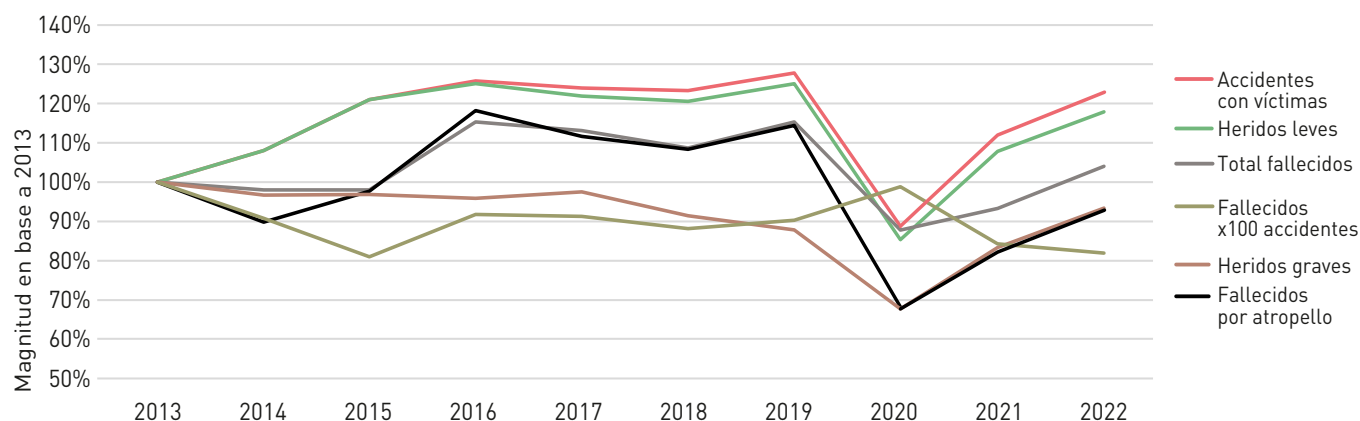
ACCIDENTALIDAD URBANA

La accidentalidad urbana siguió una tendencia decreciente desde el año 2000 hasta el año 2013, cuando se produjo un aumento significativo del número de accidentes con víctimas. En el periodo 2013- 2022, el número de accidentes con víctimas aumenta un 24%, y el número total de fallecidos se incrementa un 5%. Sin embargo, el resto de los indicadores de accidentalidad (número de hospitalizados, número de fallecidos por atropello y fallecidos por cada 100 accidentes) disminuyen, de media, un 9%.

El siguiente gráfico muestra una **evolución bastante irregular de los indicadores de accidentalidad urbana desde 2013 hasta 2019**: algunos, como el número de heridos graves o el número de fallecidos por cada 100 accidentes, siguen una tendencia negativa; mientras que otros, como el número de fallecidos por atropello o el número total de fallecidos, varían de manera considerable de un año para otro. En el 2020, todos los indicadores (excepto el número de fallecidos por cada 100 accidentes) se reducen de manera considerable debido a la drástica reducción de desplazamientos en los meses de marzo, abril y mayo. En el 2021, aumenta la movilidad con respecto al año anterior, y, consecuentemente, lo hacen los valores de los indicadores. En el año 2022 esta tendencia al alza se ha mantenido en todos los índices. Aunque estos todavía sean inferiores a los valores de los años prepandemia, no se puede asegurar una mejora en la seguridad vial urbana hasta que los índices de movilidad se recuperen en su totalidad o, por lo menos, se estabilicen..



Evolución del número de accidentes de tráfico en vías urbanas entre 2013 y 2022



MOVILIDAD COMPARTIDA

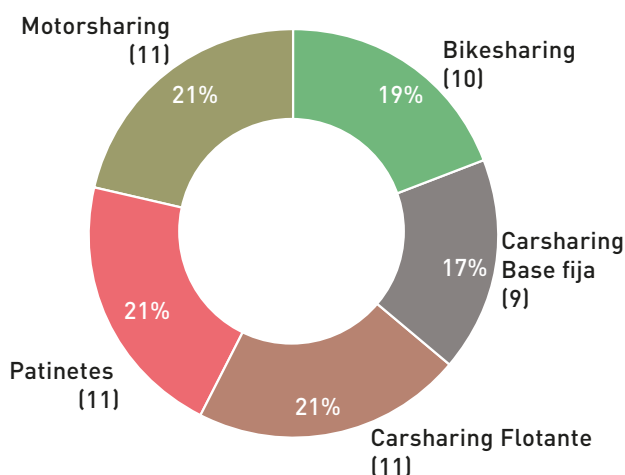
La movilidad compartida es uno de los vectores esenciales de la nueva movilidad. Surge como respuesta a los problemas de las ciudades modernas, cada vez más afectadas por la contaminación, el cambio climático, la congestión y la falta de espacio físico. Esta permite a los ciudadanos realizar sus viajes combinando los modos de transporte urbano sostenibles tradicionales (caminar, transporte público) con los compartidos (carsharing, motosharing, bikesharing), aumentando la eficiencia del sistema de transporte, mejorando la accesibilidad, disminuyendo la dependencia del coche y reduciendo la emisión de gases contaminantes.

Los servicios de sharing ponen a disposición de los usuarios una flota de vehículos de uso individual compartida que se pueden alquilar a través de aplicaciones móviles. De esta forma, el usuario no paga por la titularidad del vehículo, sino por los minutos que hace uso de este. Estos vehículos están dotados con sensores y sistemas de seguimiento que permiten a los proveedores compartir información en tiempo real sobre su ubicación y estado, así como calcular, aproximadamente, el importe que el usuario deberá abonar al finalizar el trayecto (en función del tiempo de uso, la distancia del recorrido, el tipo de vehículo, el momento del día y la ubicación, entre otros factores), garantizando la eficiencia y la transparencia del servicio.

En España, las ciudades más grandes cuentan con una mayor variedad de servicios, mientras que las medianas y pequeñas carecen de alguno de ellos. Cabe destacar que en el año 2023 ha habido un notable incremento de las empresas de movilidad compartida que operan en las ciudades más pequeñas. La difusión de este tipo de movilidad, junto con planes de adaptación a demandas más reducidas, ha permitido que algunos de estos servicios sean acogidos con gran éxito en dichas localidades.

El siguiente gráfico expresa el porcentaje de empresas que están presentes en cada tipo de movilidad compartida.

Empresas del sector de movilidad compartida. Año 2023





MIEMBROS DEL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

Autoridades de transporte público*



Autoritat de Transport
Metropolità de València



Autoritat del Transport
Metropolità de Barcelona



Autoritat Territorial de la
Mobilitat Àrea de Lleida



Autoridad Territorial del
Transporte de Gipuzkoa



Autoritat Territorial de
la Mobilitat Camp de
Tarragona



Autoritat Territorial de la
Mobilitat Girona



Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña



Ayuntamiento
de Cáceres



Ayuntamiento
de León



Ayuntamiento
de Santander



Ayuntamiento de
Valladolid
Ayuntamiento de Valladolid



Cabildo de
Tenerife



Concello
de Vigo



Consorci de Transports
de Mallorca



Consorcios de Transporte
de Andalucía



Consorcio de Transportes
de Asturias



Consorcio de Transportes
de Bizkaia



Consorcio de Transportes
del Área de Zaragoza



Consorcio Regional de
Transportes de Madrid



Mancomunidad de la
Comarca de Pamplona



Transporte Alicante
Metropolitano



Transporte de
Gran Canaria

Otros miembros permanentes

* Orden alfabético



Dirección General de Tráfico



Asociación de Transportes Públicos
Urbanos y Metropolitanos



Federación Española de Municipios
y Provincias



Dirección General
de Viajeros de Renfe



Instituto para la Diversificación y
Ahorro de la Energía



Ingeniería y Economía del
Transporte



Sindicato de Comisiones Obreras



Fundación de los Ferrocarriles
Españoles



Elaboración y redacción:
TRANSyT, Centro de Investigación del Transporte · Universidad Politécnica de Madrid