

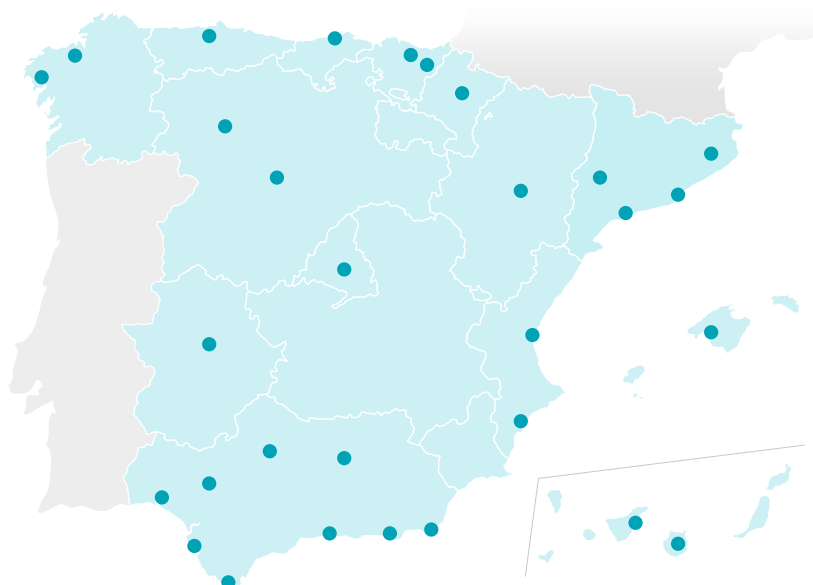


Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) Resumen del informe 2023-2024

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 Metropolitanos (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 2023-Avance 2024, **25 ATP*** han aportado información. La población que reside en estas áreas representa aproximadamente un 59,4 % 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 2023, así como un adelanto de los datos de 2024 disponibles en la fecha de edición.**



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



CIFRAS PRINCIPALES 2023-2024

- ▶ En **2023**, se realizaron en las ciudades analizadas un total de **3.801 millones de viajes en transporte público**, 1.820 millones en autobús y 1.981 millones en modos ferroviarios. El número total de viajes **en 2023 ha aumentado un 23% respecto a 2022, con un incremento del 29,1% en el uso de autobuses y del 17,8% en modos ferroviarios**. En **2024**, se realizaron **4.012 millones de viajes en transporte público**: 1.905 millones en autobús y 2.107 millones en modos ferroviarios. Las longitudes las redes son de 142.856 km de líneas de autobús y 3.882 km de red ferroviaria.
- ▶ La demanda anual de transporte público **en 2023** ha sido de **25.114 millones de viajeros-km** (33% en autobús y 67% en modos ferroviarios), **un 14,4% más que en 2022**. En 2024, la demanda continuó su tendencia en alza, con **28.361 millones de viajeros-km, un 13% más que en 2023**.
- ▶ Para atender la demanda de 2023, **la oferta total de vehículos-km ha sido de 1.049 millones**, correspondiendo **687 millones a los sistemas de autobuses y 362 millones a los modos ferroviarios**. El número de vehículos-km ha aumentado un 3,6% en autobuses y ha disminuido un 1,3% en ferrocarriles con respecto al año 2022. En 2024, según los datos disponibles, hubo una oferta **de 1.090 millones de vehículos-km, 675 millones vehículos-km de autobuses y 415 millones vehículos-km de modos ferroviarios**.
- ▶ En **2023** se **invertieron 1.596 millones de euros¹ en transporte público**, un **74,7% más que en 2022**, de los cuales un 51,2% han ido destinados a nueva infraestructura o a la mejora de la existente y un 48,8% se ha dedicado a la adquisición de nuevo material móvil. El 83,6% 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 132 viajes por habitante en las áreas metropolitanas grandes, 70 en las medianas y 59 en las áreas pequeñas.
- ▶ **Los ingresos tarifarios** en el conjunto de las áreas estudiadas en 2023 fueron **de 1.681 millones de euros**, mientras que **los costes de explotación ascendieron a 4.718 millones de euros**. Con los datos disponibles, **el ratio de cobertura² medio es del 37%**

¹ Los datos corresponden a 12 áreas: Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Asturias, Mallorca, Camp de Tarragona, Alicante, A Coruña, Valladolid, Comarca de Pamplona 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.



CARACTERÍSTICAS GENERALES DE LAS ÁREAS METROPOLITANAS A 1/1/2023

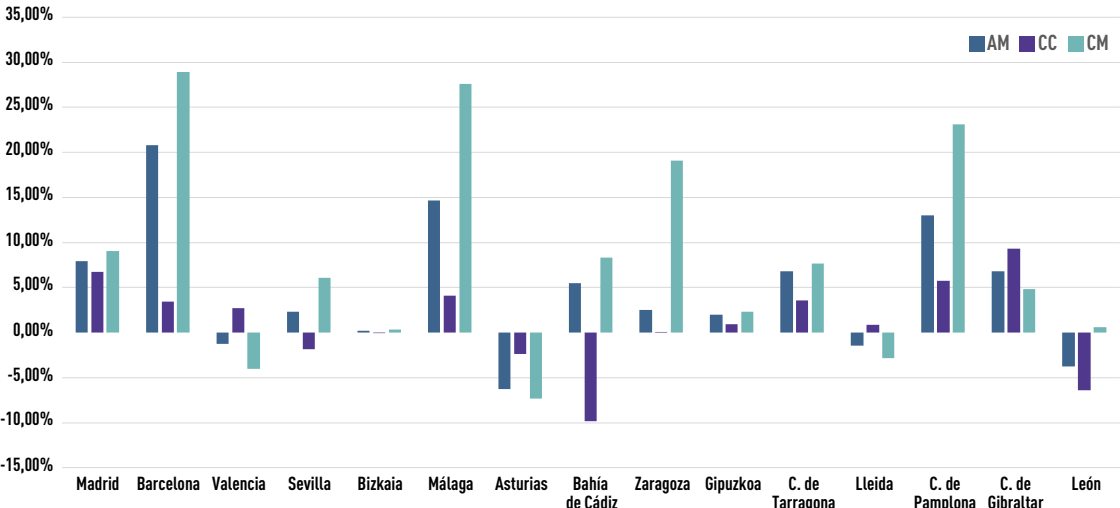
	Área metropolitana							Ciudad Capital			Ratio concen- tración población** [%]
	Superficie (km²)	Población (habitantes)	Densidad (hab/km²)	Número municipios	Superficie urbanizada (km²)	Ratio Superficie*	Densidad urbana (hab/km²)	Superficie (km²)	Población (habitantes)	Densidad (hab/km²)	
Madrid	8.031	6.871.903	855	179	928	11,50%	7274	605	3.340.176	5.521	49%
Barcelona	3.239	5.184.100	5.195,40	36	636	52%	8177	102	1.655.956	16.250	50%
Valencia	1.479	1.886.270	1.275	60	306	21%	6041	139	807.639	5.797	43%
Sevilla	4.221	1.505.305	354	45	229	5%	6534	141	684.025	4.840	44%
Bizkaia	2.217	1.154.334	521	112	n.d.	n.d.	n.d.	41	346.405	8.449	30%
Málaga	1.432	1.095.709	765	15	75	5%	15.372	395	586.384	1.484	54%
Asturias	10.604	1.008.876	95	78	1.697	16%	592	187	221.734	1.188	22%
Mallorca	3640	940.332	258	53	n.d.	n.d.	n.d.	209	430.640	2.064	46%
B. Cádiz	3.312	825.041	249	12	n.d.	n.d.	n.d.	14	111.811	7.874	14%
Zaragoza	3.258	802.920	243	32	2.873	88%	276	938	682.513	717	85%
Gipuzkoa¹	1.980	726.033	366	11	n.d.	n.d.	n.d.	73	188.102	2.576	26%
C. Tarragona	2.999	663.465	221	132	191	6%	3372	65	138.326	2.121	21%
Granada	861	548.405	637	33	n.d.	n.d.	n.d.	88	230.595	2.619	42%
Almería²	2.127	522.687	246	18	n.d.	n.d.	n.d.	296	196.851	665	38%
Córdoba	3.972	491.556	109	21	85	2%	5.089	1.255	319.515	255	74%
Alicante	354	477.766	1.387	5	74	21%	6.456	201	349.282	1.735	71%
A Coruña	494	419.110	848	10	57	12%	7.353	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	406.842	426	25	125	13%	3282	198	297.459	1.504	73%
C. Tenerife	318,5	395.612	1.242	4	n.d.	n.d.	n.d.	150	211.359	1.403	53%
Girona	2.126	372.341	175	72	n.d.	n.d.	n.d.	39	104.038	2.659	28%
Lleida³	5.586	361.911	65	149	182	3%	1.989	212	140.403	662	39%
C. Pamplona	92	361.343	3.942	18	50	54%	7.140	25	205.762	8.201	57%
C. Gibraltar⁴	1.530	276.335	180	8	432	28%	634	88	123.943	1.413	45%
Jaén	3.488	272.917	78	27	n.d.	n.d.	n.d.	424	111.888	264	41%
Santander	268	272.325	1.016	8	-	-	-	36	172.606	4.795	-
León	913	201.182	220	16	21	2%	9.531	39	121.281	3.074	60%
Cáceres⁵	n.d.	95.418	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1.760	95.418	54	100%

* Superficie urbanizada/ superficie total del área metropolitana.
** Población de la ciudad capital/ población del área metropolitana.
1: Superficie del AM y CC datos del 2021.
2: Datos del 2018.
3: Datos del 2020.

4: Superficie urbanizada es dato de 2007.
5: Número de municipios, superficie urbanizada y superficie de la ciudad capital son datos del 2017. La población es dato de 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 2024



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.

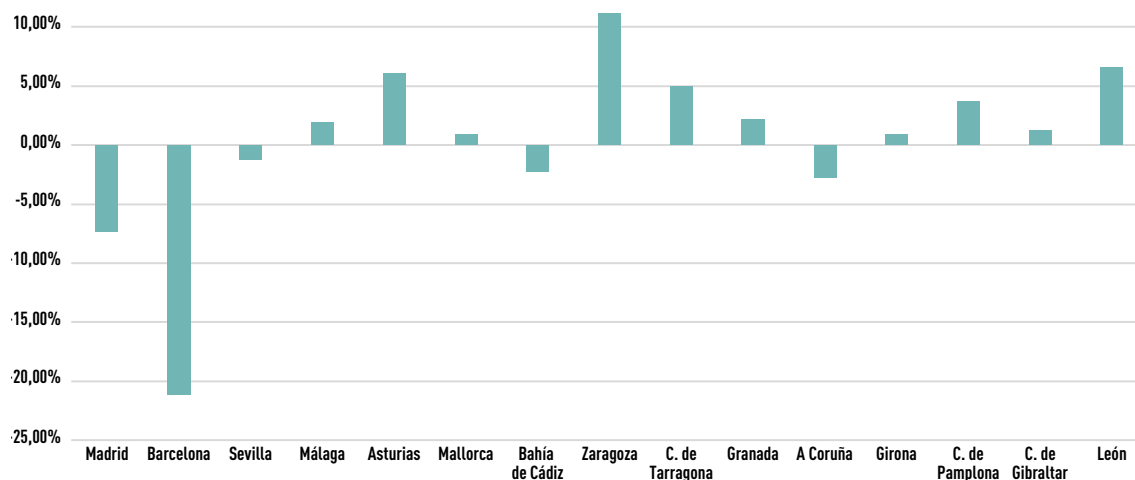


Entre 2013 y 2024, la población de las áreas metropolitanas ha experimentado un crecimiento del 8,6%, la mayor parte del cual ha tenido lugar en la periferia (+12,3%). En las ciudades principales la población ha experimentado un leve crecimiento (+3,4%). En cuanto a las ciudades, Cádiz y León han tenido los descensos más acusados de población en este periodo, con valores del -9,8% y -6,4%, respectivamente.

En el año 2024, 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 10,6% y el desempleo en el conjunto de áreas analizadas disminuyó un 7,9% respecto al año anterior y un 56,7% respecto a las tasas del año 2013. Las áreas que registran una mayor disminución de su desempleo en el periodo 2013-2024 son Málaga (74,4%) y Lleida (67%).

El índice de motorización en las ciudades principales ha aumentado un 0,52% con respecto al año 2013. En este periodo, la tasa de motorización ha tenido una distribución muy desigual en función de la zona, como se muestra en la siguiente figura. Zaragoza y León han aumentado significativamente su tasa de motorización (11,2% y 6,6%, respectivamente), mientras que Barcelona y Madrid han disminuido las suyas (-21,1%, y -7,3% respectivamente).

Variación del índice de motorización (nº turismos/1.000 habitantes) en la ciudad capital (2013-24)

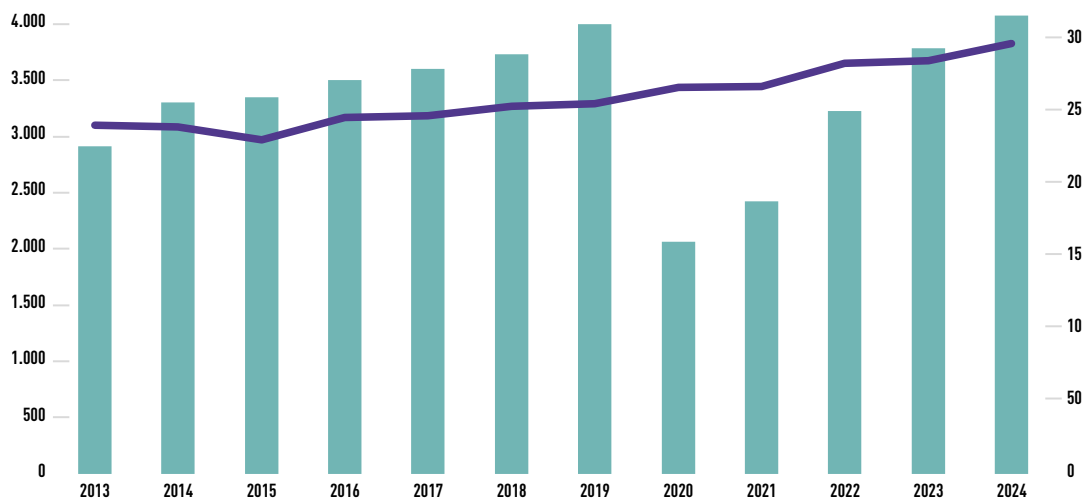


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

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 2024 la demanda total de viajes en transporte público ha crecido un 40,1%. En 2024 la demanda de viajes ha aumentado un 7,7% con respecto a 2023: la de autobús ha aumentado un 9,7% y la de los modos ferroviarios un 6,3%. La demanda de viajes ha tenido una recuperación progresiva en estos últimos años, de tal manera que ya se han alcanzado y superado las cifras previas a la pandemia.

Evolución de la demanda de viajes en transporte público (2013-24)



Se han utilizado los datos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Asturias, Málaga, Bahía de Cádiz, C. de Tarragona, Granada, Alicante, C. de Pamplona, Cáceres y León. 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.



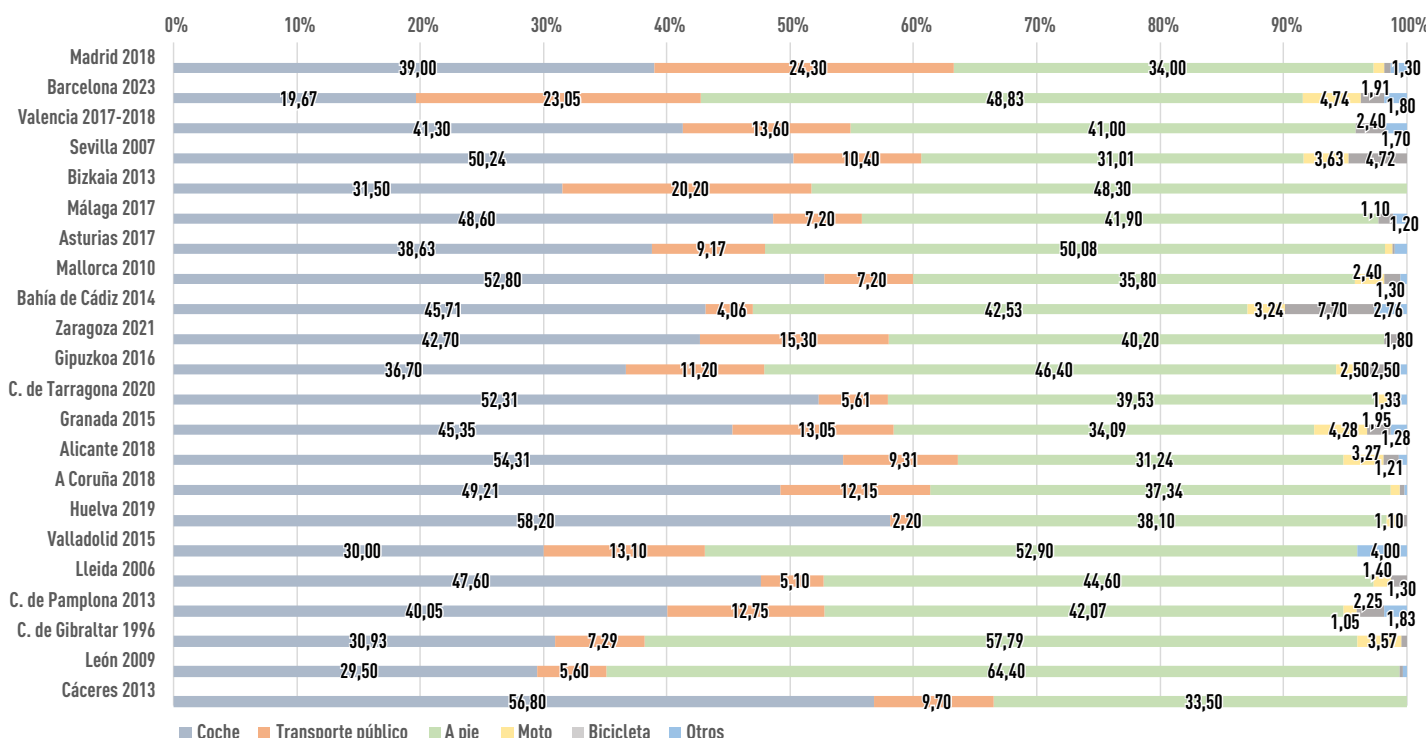
REPARTO MODAL

La cuota modal media del transporte público en las áreas metropolitanas es del 11%. Esta cifra varía mucho según la zona: en Madrid alcanza el 24,3% mientras que en la de Huelva es del 2,2%.

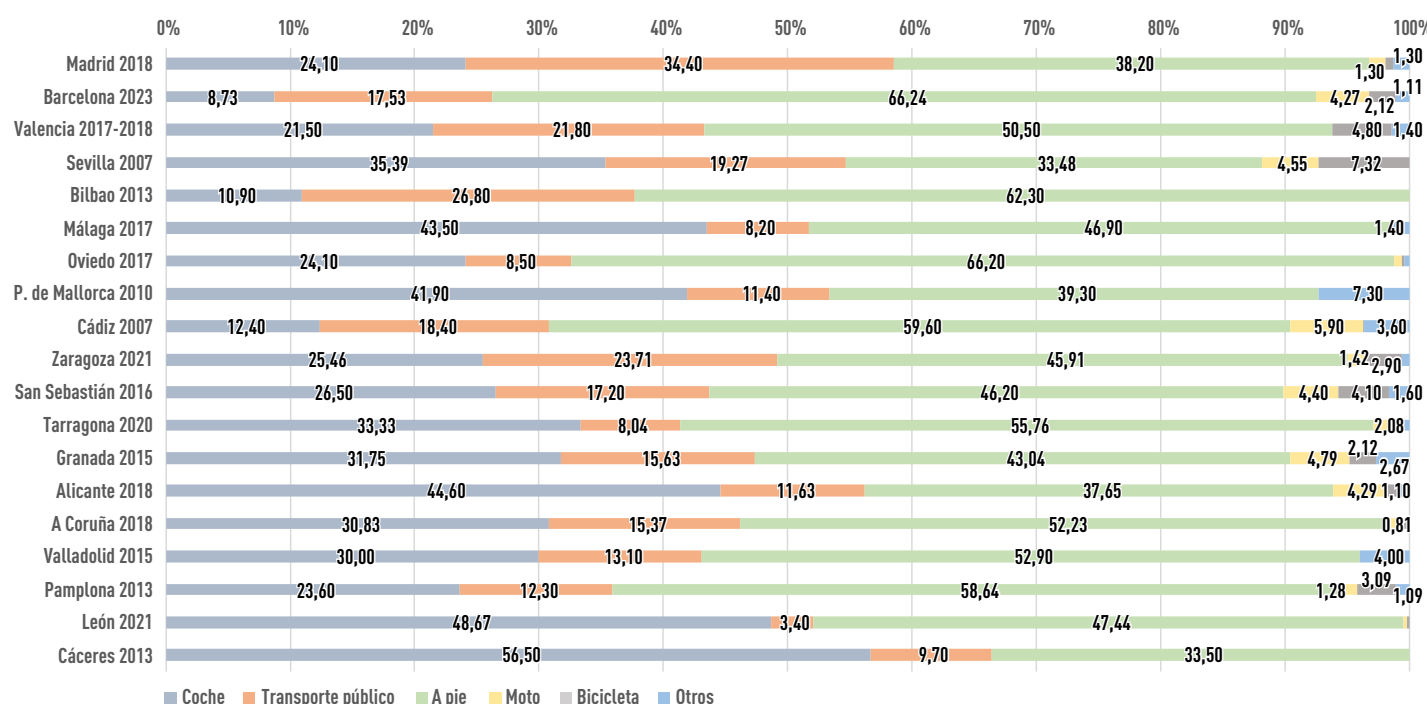
Por término medio, los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta), suponen el 44,0% de los viajes, mientras que los realizados en coche privado y motocicleta representan el 44,3% de los desplazamientos.

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 68,4% 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

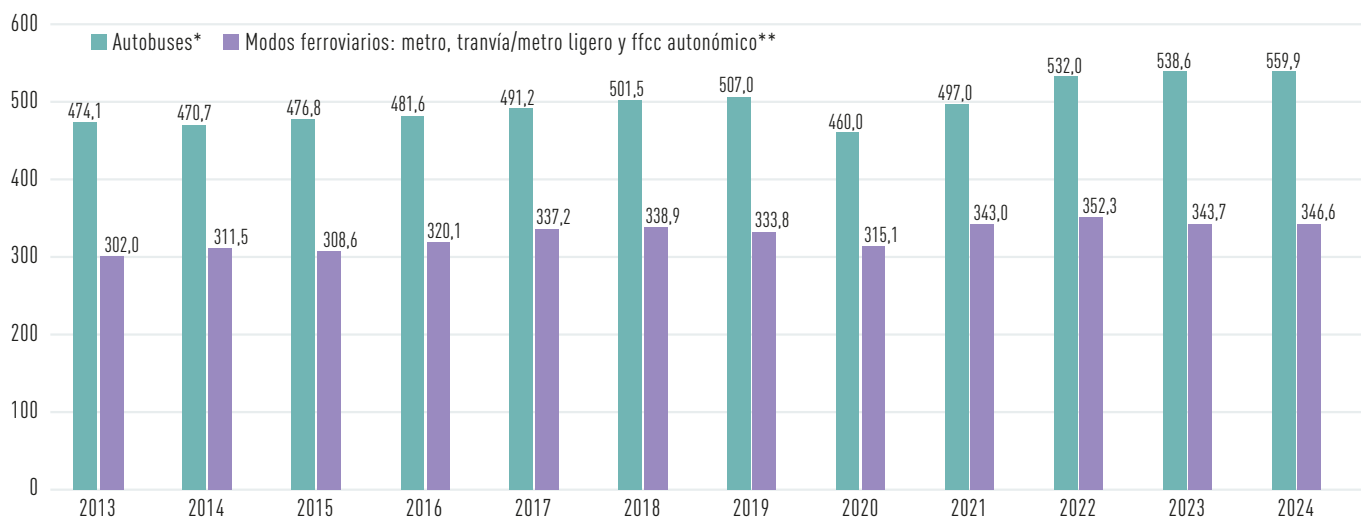
La oferta de servicios de autobús (en términos de vehículos-km) ha aumentado un 16,6% entre 2013 y 2024. En 2024 ha aumentado un 2,7% con respecto a 2023. En 2023, la media de densidad de las redes de autobuses fue de 4,9 km por cada 1.000 habitantes. Asturias y Huelva están muy por encima de este valor, con más de 10 km por cada 1.000 habitantes. En cuanto a la densidad de rutas con respecto a la superficie, Barcelona, Málaga y Comarca de Pamplona alcanzan las cifras más altas, con 8,5 km/km² y 4,2 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 244,3 km de longitud por millón de habitantes y 157,4 km por 1.000 km². Además, hay áreas como las de León o Asturias, que tienen una cifra mayor debido a la concentración de líneas de Cercanías de vía estrecha en relación con la población.

En 2023 la longitud de las líneas de autobús ha aumentado un 11,3% con relación a 2022, así como el número de líneas, que también ha aumentado. Entre 2013 y 2024, la longitud de las líneas de autobús en las zonas estudiadas aumentó un 14,9% y la longitud de la red ferroviaria creció un 2,7 %.

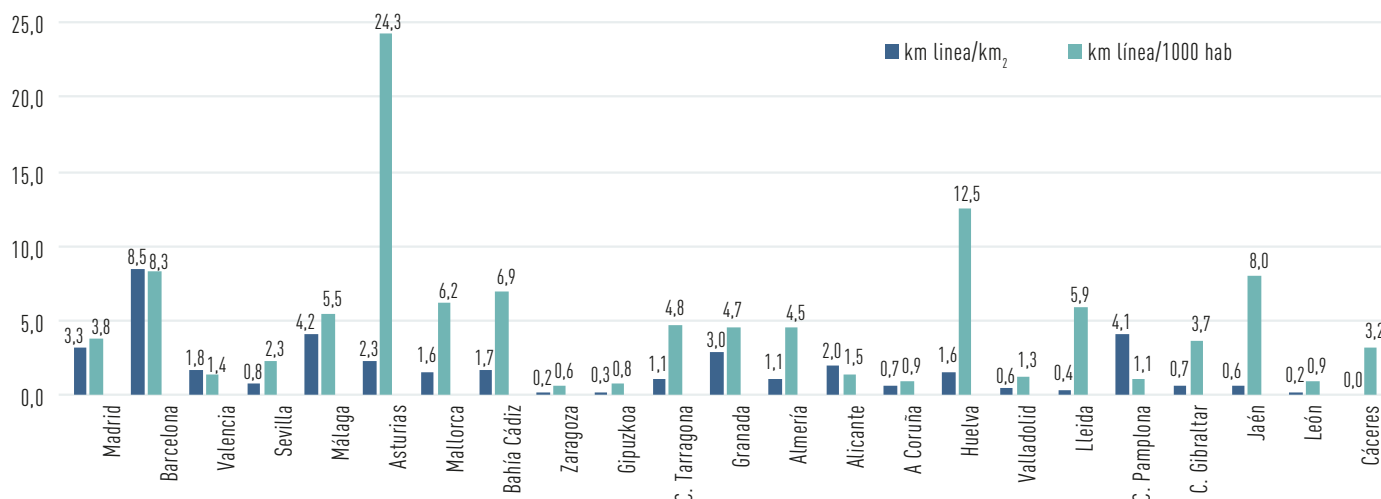
Para conocer la capacidad de transporte de viajeros que se ofrece en las redes de transporte público, se mide el número de plazas-km que ofrece cada modo. En 2023, se ofrecieron 49.657 millones de plazas-km en autobús, un 1,2% menos que en 2022, y 90.833,8 millones plazas-km en ferrocarril, un 0,5% más que en 2022.

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.

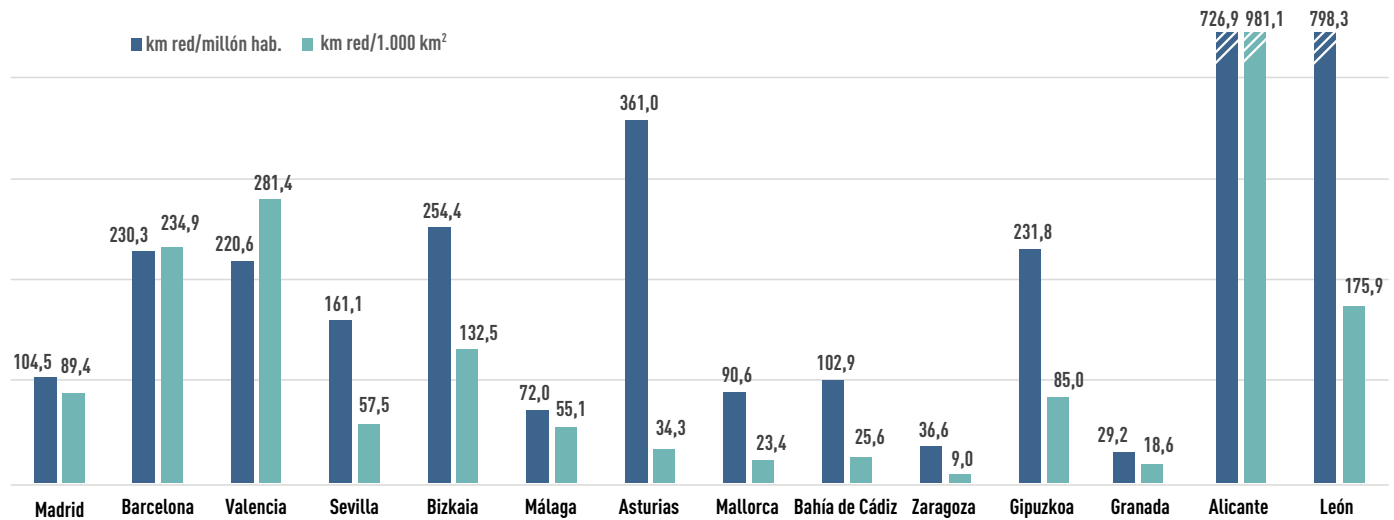
Densidad de las líneas de autobuses. Año 2023



Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar y Jaén: solo autobús metropolitano.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.



Densidad de la red ferroviaria. Año 2023

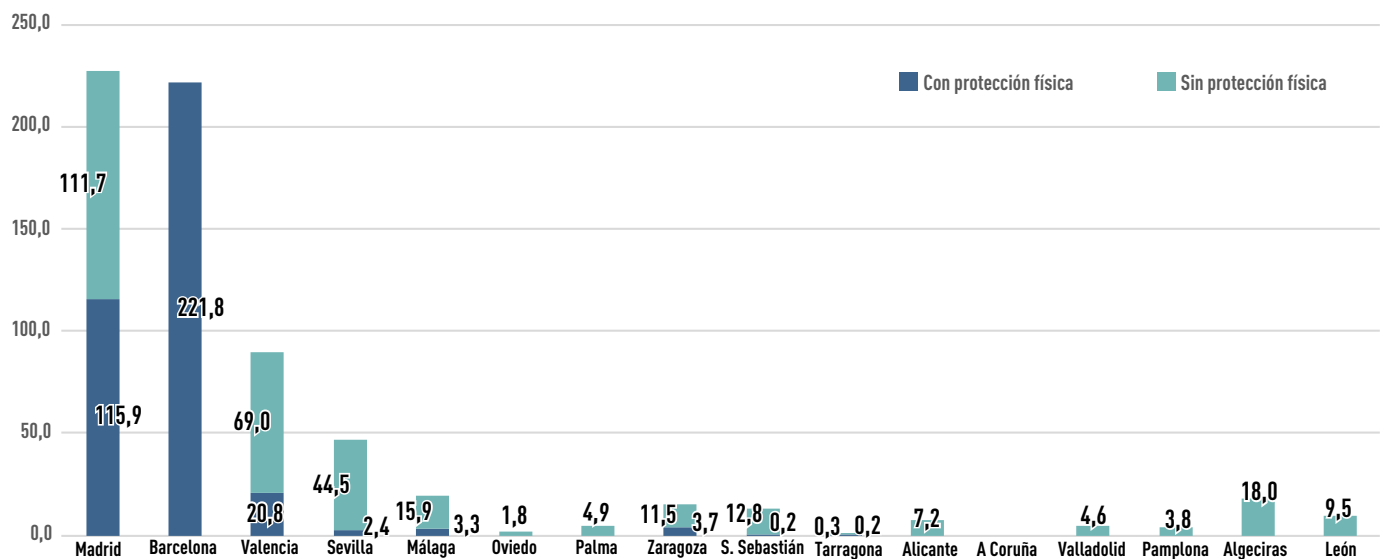


Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP y Renfe.

CARRILES BUS

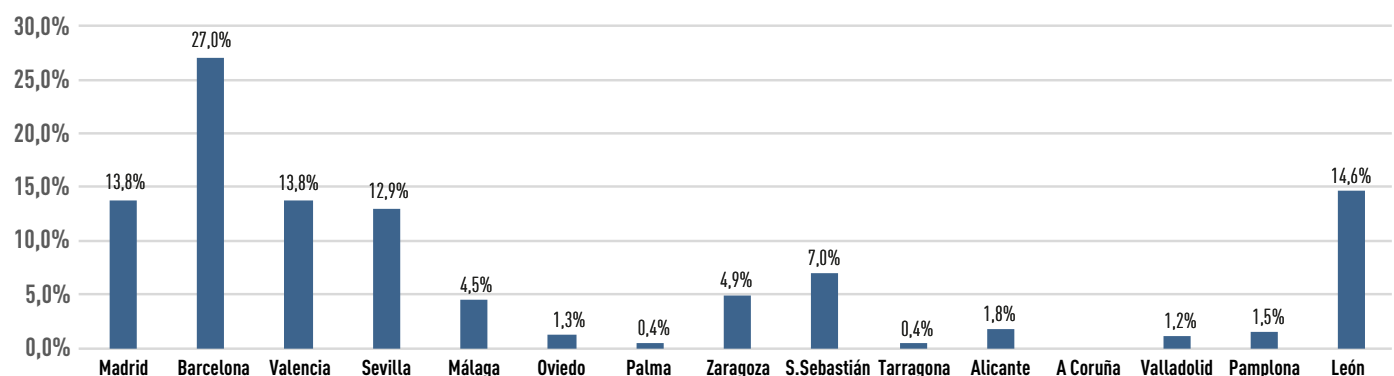
Los carriles de uso exclusivo o preferente para el transporte público son **esenciales para que este pueda ser competitivo con el transporte privado**. Estos carriles son más eficaces si cuentan con algún tipo de protección. En 2023, Madrid presentó la mayor longitud de carriles bus en su red (227,6 km). El mayor porcentaje de red de autobuses con carril bus en la ciudad capital lo dispone Barcelona (27%), seguido de Valencia y Madrid (13,8%).

Carriles bus en la ciudad capital (km). Año 2023



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

Porcentaje de la red de autobuses con carril bus en la ciudad capital. Año 2023



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



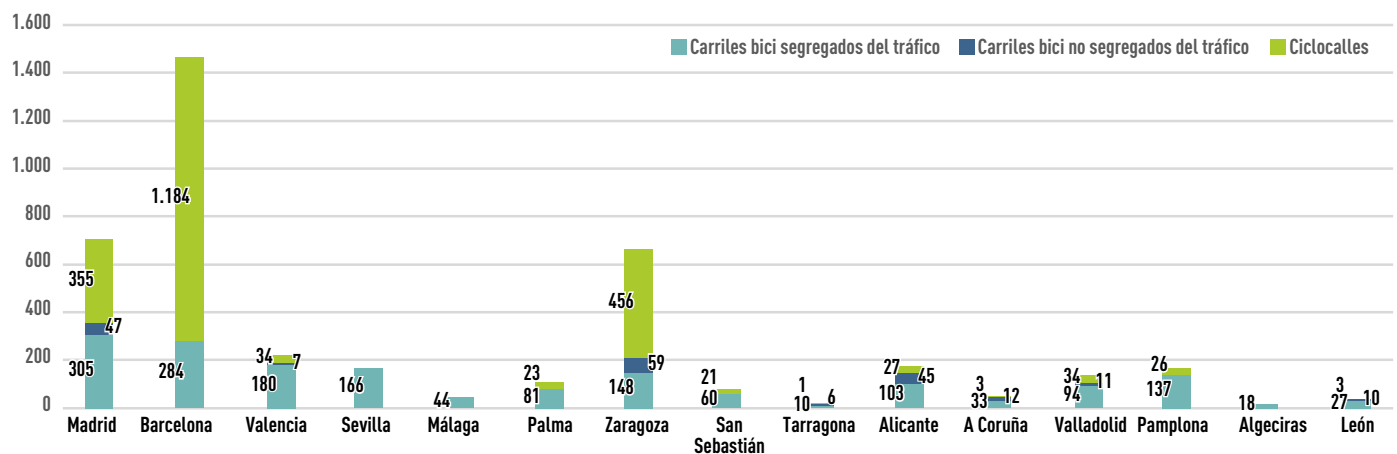
VÍAS CICLISTAS

El uso de la bicicleta crece más de 7 puntos porcentuales respecto a 2019. En 2023, cerca de 20 millones de personas utilizan la bicicleta con cierta frecuencia. Así, desde el año 2008 hasta 2023, los ciclistas habituales se han multiplicado casi por tres, de poco más del 10% al 32%. 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, Madrid y Zaragoza son las ciudades con mayor longitud de carriles.

Longitud de vías ciclistas en la ciudad capital (km). Año 2023

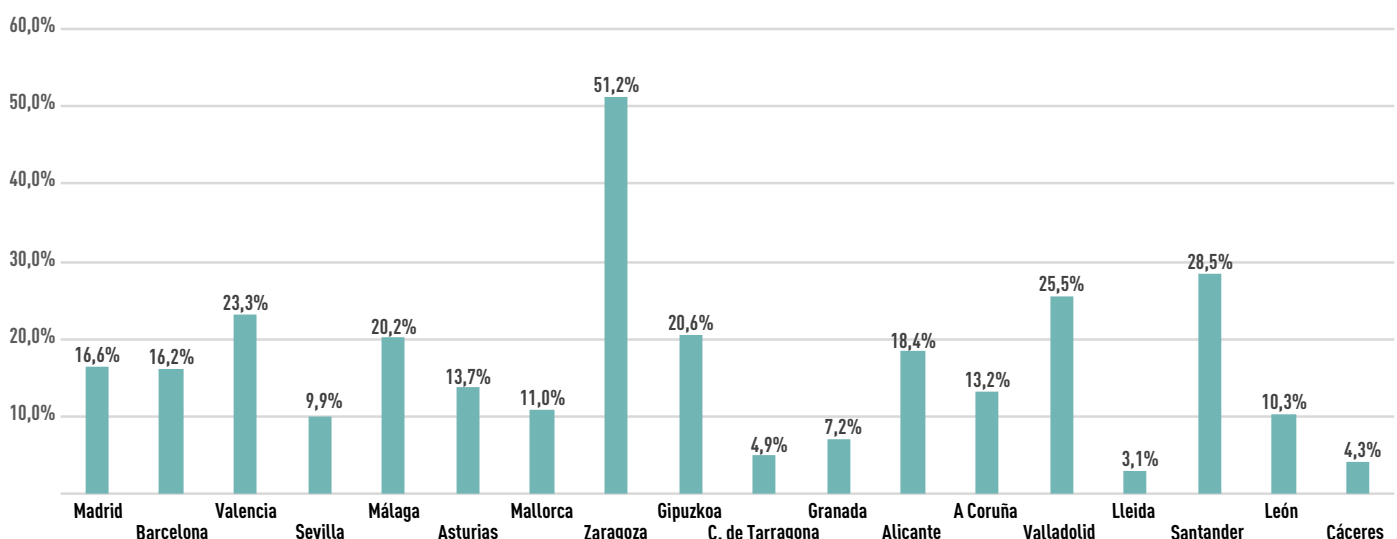


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

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 servicios de

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





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. Destacan Madrid, como la ciudad que presenta un mayor número de bicicletas disponibles, y Barcelona, como la que tiene un mayor número de usuarios inscritos.

Oferta/demanda de bicicletas en la ciudad capital Año 2023

	Puntos préstamo	Número total de anclajes	Bicicletas disponibles	Ratio superficie servicio / superficie ciudad principal (%)	Horario de servicio (horas)	Usuarios inscritos	Nº de préstamos anuales (miles)	Distancia media de viaje (km)	Rotación bicicletas* (usos diarios)
Madrid1 (BiciMad)	611	9.776	7.500	n.d.	24	107.402	16.275	4,0	0,0
Barcelona2 (Bicing)	519	15.000	7.108	74	24	147.708	17.721	3,4	0,0
Valencia (Valenbisi)	277	5.502	2.750	97	24	37.560	3.509	n.d.	n.d.
Sevilla (Sevici)	260	2.600	2.483	100	24	20.835	2.282	n.d.	0,0
Mallorca (Bicipalma)	78	1.486	930	n.d.	24	24.276	910	n.d.	4,2
Zaragoza (Bizi Zaragoza)	130	2.778	1.300	5	18	11.666	940	1,5	2,3
Gipuzkoa3 (Dbizi)	46	799	511	100	18	57.161	488	n.d.	0,0
A Coruña4 (Bici Coruña)	49	879	395	100	18	19.570	1.239	3,4	8,6
Girona (Girocleta)	29	750	300	n.d.	24	4.161	527	n.d.	0,0
Valladolid (biki)	97	1.895	827	100	24	23.359	416	3,0	3,4
C. de Pamplona (Ride On)	42	834	400	100	24	43.306	503	2,5	3,4
León (ALSA-Next Bike)	27	243	300	100	24	4.768	90	n.d.	0,0

1: Suponiendo que cada estación del nuevo modelo de 2023 tiene una media de 16 anclajes.

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

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

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

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

Fuente: ATP



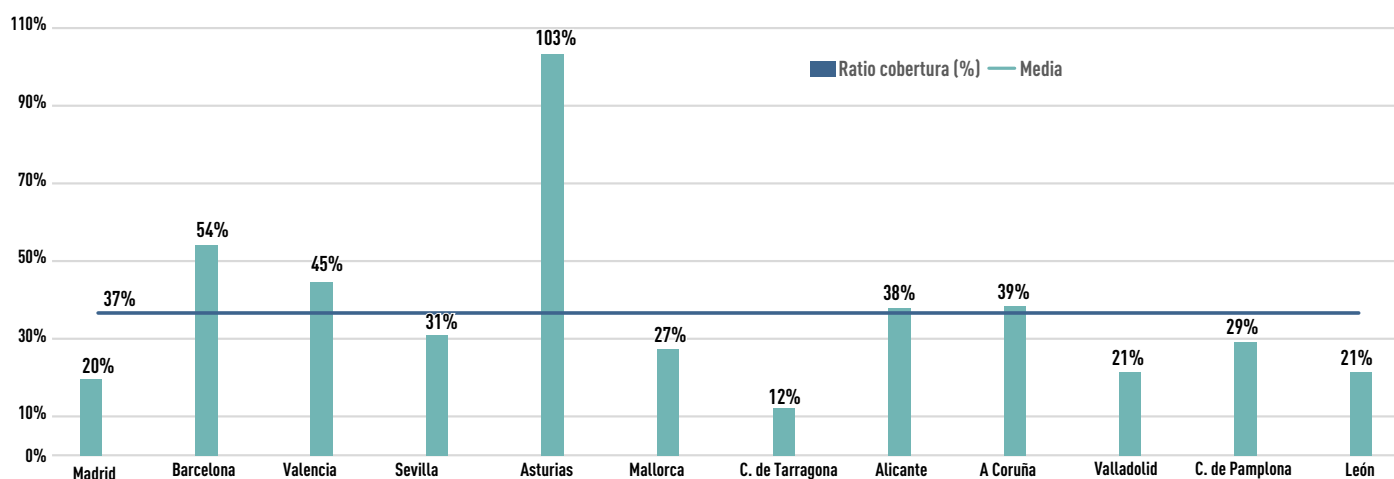
TIPOS DE BILLETES Y TARIFAS

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 (más del 80% de los usuarios). Las tarjetas monedero son el abono de transporte preferido en Bizkaia, Málaga, Mallorca, entre otros, 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 37% en 2023. Los casos destacados son, por un lado, Asturias y Barcelona, con ratios del 103% y 54%, respectivamente, y por otro, Camp de Tarragona y Madrid, con una ratio del 12% y 20%, respectivamente.

Grado de cobertura de los costes de explotación con las tarifas. Año 2023



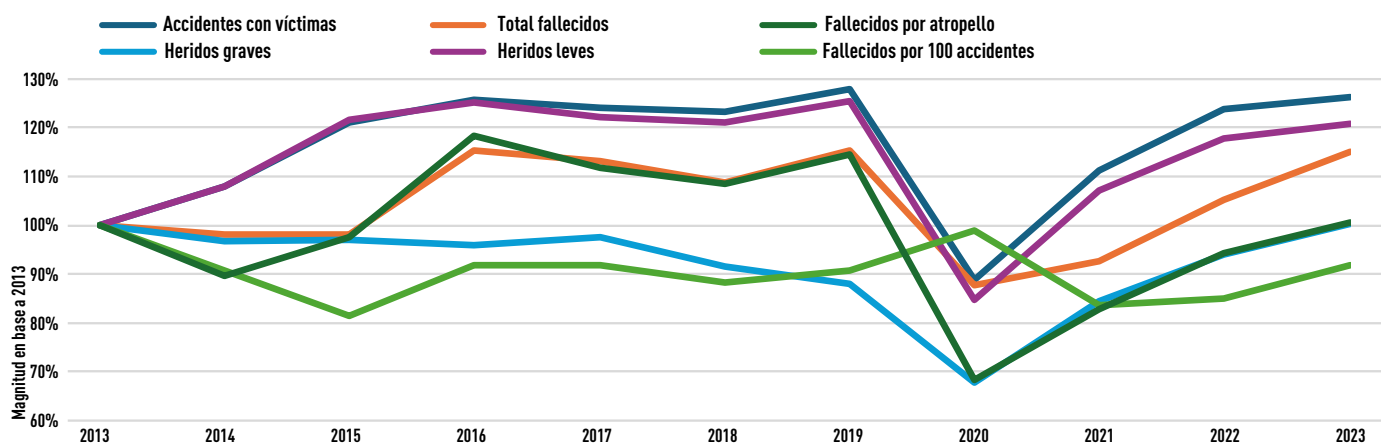
No se incluyen datos de Cercanías Renfe. Sevilla no incluye tranvía ni otros autobuses urbanos, pero sí a metro. Bahía de Cádiz no incluye bus urbano.

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- 2023, el número de accidentes con víctimas aumenta un 26%, y el número total de fallecidos se incrementa un 15%. Por otro lado, el número de hospitalizados y el número de fallecidos por atropello no han variado con respecto a los datos de 2013. Sin embargo, los fallecidos por cada 100 accidentes sí han disminuido un 8% respecto a los datos de 2013.

Evolución del número de accidentes de tráfico en vías urbanas entre 2013 y 2023



Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP



El 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 los años 2021 y 2022, aumenta la movilidad, y, consecuentemente, lo hacen los valores de los indicadores. En el año 2023, los indicadores de accidentalidad se han situado, de media, en valores similares a los de 2019. Habiendo un aumento del 14% del número de hospitalizados y una reducción del 12% de los fallecidos por atropello, manteniéndose constantes el resto de indicadores.

MOVILIDAD COMPARTIDA

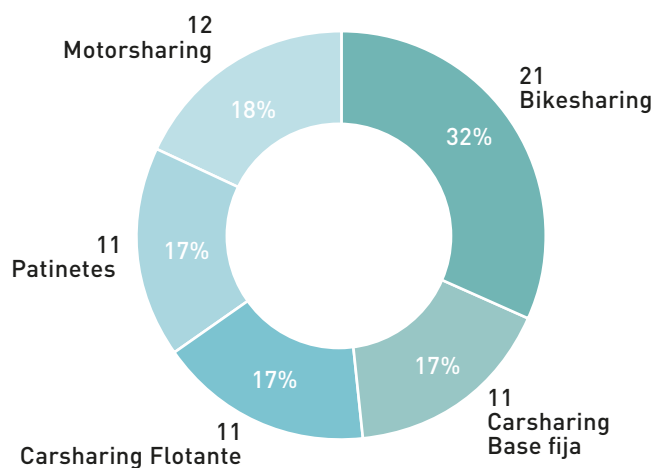
La movilidad compartida es uno de los vectores esenciales de la nueva movilidad. Surge como respuesta a los problemas de las ciudades modernas, cada vez más afectadas por la contaminación, el cambio climático, la congestión y la falta de espacio físico. Esta permite a los ciudadanos realizar sus viajes combinando los modos de transporte urbano sostenibles tradicionales (caminar, transporte público) con los compartidos (carsharing, motoshaaring, 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. En los últimos años 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 2024



Fuente: elaboración propia



MIEMBROS DEL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

Autoridades de transporte público*



Autoritat de Transport
Metropolità de València



Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

Autoritat del Transport
Metropolità de Barcelona



Àrea de Lleida
Autoritat Territorial
de la Mobilitat

Autoritat Territorial de la
Mobilitat Àrea de Lleida



Transportes de Gipuzkoa
Autoridad Territorial del
Transporte de Gipuzkoa

Autoridad Territorial del
Transporte de Gipuzkoa



Camp de Tarragona
Autoritat Territorial
de la Mobilitat

Autoritat Territorial de
la Mobilitat Camp de
Tarragona



Àrea de Girona
Autoritat Territorial
de la Mobilitat

Autoritat Territorial de la
Mobilitat Girona



Concello da Coruña

Ayuntamiento
de A Coruña



AYUNTAMIENTO
cáceres

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



bizaiko garraio partzuergoa
consorcio de transportes de bizkaia

Consorcio de Transportes
de Bizkaia



Consorcio de Transportes
del Área de Zaragoza



Consorcio Regional de
Transportes de Madrid



Mancomunidad
Comarca de Pamplona
Iruñerriko
Mankomunitatea

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