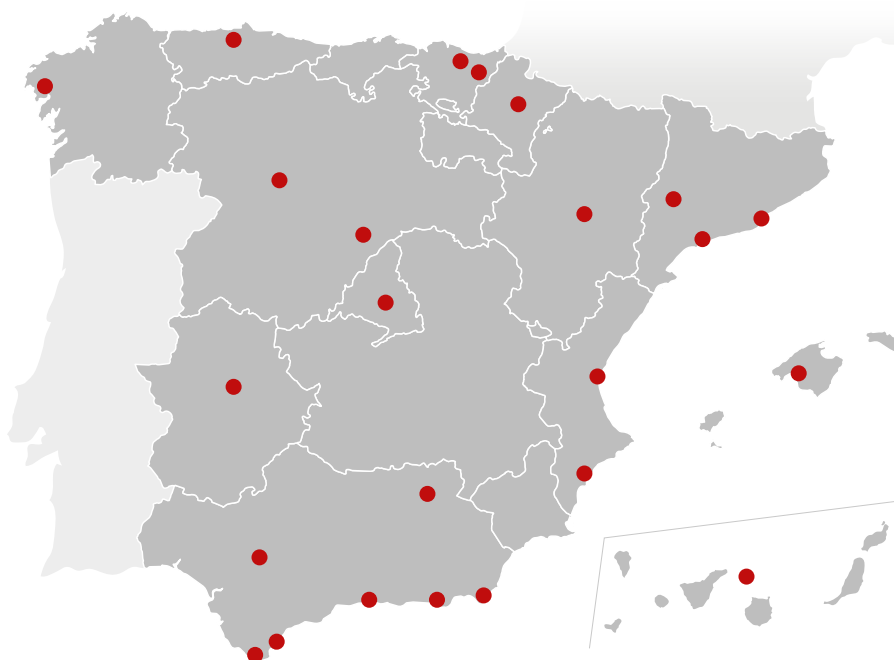




Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) Resumen del informe 2020-2021

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, Movilidad y Agenda Urbana, y 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 Movilidad Sostenible), la Federación Española de Municipios y Provincias (FEMP) y el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.).





Para el Informe OMM 2020 y avance 2021, **24 ATP*** han aportado información. La población que reside en estas áreas representa aproximadamente un 55,4% 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 2020**, así como un **adelanto de los datos de 2021** disponibles en la fecha de edición. De este modo, el informe refleja en mayor medida la situación actual de la movilidad urbana a escala nacional y su proceso de recuperación tras las importantes restricciones impuestas por la pandemia de la Covid-19.

PRINCIPALES MAGNITUDES 2020-2021

- ▶ **En 2020**, se realizaron un total de **2.060 millones de viajes en transporte público**, 1.019 millones en autobús y 1.041 millones en modos ferroviarios. Destaca la gran diferencia entre las longitudes de ambas redes: hay 138.212 km de líneas de autobús y 3.679 km de red ferroviaria. **En 2021**, se realizaron **2.326 millones de viajes en transporte público**: 1.128 millones en autobús y 1.198 millones en modos ferroviarios.
- ▶ La demanda anual de transporte público **en 2020** ha sido de **14.519 millones de pasajeros-km** (37% en autobús y 63% en modos ferroviarios) y **16.405 millones de pasajeros-km en 2021**, un 13,5% más que en 2020.
- ▶ **En 2020**, la oferta de transporte público fue de **574 millones de vehículos-km para los servicios de autobús y 334 millones de vehículos-km para los modos ferroviarios**. En **2021** aumentó a **567 millones de vehículos-km para los servicios de autobús y 350 millones de vehículos-km para los modos ferroviarios** (sin incluir Cercanías RENFE).
- ▶ **Se han invertido 688 millones de euros**, de los cuales un 49% han ido destinados a la compra de nueva infraestructura o a la mejora de la existente y un 51% se han utilizado para la adquisición de nuevo material móvil. El 70% se ha invertido en modos ferroviarios.
- ▶ **El número de viajes en transporte público por habitante por año** difiere según el tamaño del área metropolitana. La **media es de 70 viajes por habitante en las áreas metropolitanas grandes, 41 en las medianas y 31 en las pequeñas áreas**.
- ▶ **La ratio de cobertura media es del 40%**. Los sistemas de transporte de las áreas metropolitanas que incluyen modos ferroviarios tienen un índice de cobertura menor que los que están integrados exclusivamente por autobuses.

*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 y Área de Huelva.



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

	Área metropolitana							Ciudad Capital			Ratio concentración población**
	Superficie (km²)	Población	Densidad (hab/km²)	Nº municipios	Superficie urbanizada (km²)	Ratio Superficie*	Densidad urbana (hab/km²)	Superficie (km²)	Población	Densidad (hab/km²)	
Madrid	8.028	6.779.888	845	179	919	12%	7.374	605	3.334.730	5.512	49%
Barcelona	3.239	5.222.384	1.612	164	634	20%	8049	101	1.664.182	16.420	32%
Valencia	1.551	1.843.186	1.188	60	306	20%	6.024	138	800.215	5.784	43%
Sevilla	4.221	1.497.779	355	45	227	5%	6.600	141	691.395	4.892	46%
Bizkaia	2.217	1.159.443	523	112	n.d.	n.d.	n.d.	41	350.184	8.541	30%
Asturias	10.604	1.018.784	96	78	1.463	14%	696	187	219.910	1.178	22%
Málaga	1.432	1.061.161	741	15	75	5%	14.187	395	578.460	1.465	55%
Mallorca ¹	3.623	880.113	243	53	212	6%	4.152	214	409.661	1.918	47%
Bahía de Cádiz	3.312	822.197	248	12	n.d.	n.d.	n.d.	1.202	116.027	273	40%
Zaragoza	3.258	797.882	245	32	2.873	88%	278	938	681.877	727	86%
Gipuzkoa	1.980	727.121	367	89	n.d.	n.d.	n.d.	73	188.240	2.579	26%
C. de Tarragona	2.999	637.198	212	132	189	6%	3.374	65	136.496	2.093	21%
Granada	861	541.465	629	33	n.d.	n.d.	n.d.	88	233.648	2.655	43%
Almería ²	2.127	522.687	246	18	n.d.	n.d.	n.d.	300	196.851	666	38%
Alicante	354	475.402	1.342	5	74	21%	6.424	201	337.482	1.677	71%
A Coruña	n.d.	419.926	n.d.	n.d.	57	n.d.	7.421	38	247.604	6.545	59%
Huelva	n.d.	407.238	n.d.	21	n.d.	n.d.	n.d.	151	142.538	945	35%
Valladolid	955	404.305	424	25	125	13%	3.234	198	299.265	1.512	74%
Lleida	5.586	361.911	65	149	182	3%	1.993	212	140.403	662	39%
C. de Pamplona	92	356.212	3.887	18	50	55%	7.073	25	203.944	8.129	57%
C. de Gibraltar ³	1.530	273.010	178	8	432	28%	632	88	123.078	1.403	45%
Jaén	3.488	223.221	65	15	n.d.	n.d.	n.d.	424	112.757	266	51%
León	913	203.203	223	16	21	23%	9.676	39	124.028	3.178	61%
Cáceres ⁴	n.d.	96.467	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.	1.760	96.467	55	100%

* Superficie urbanizada/ superficie total del área metropolitana.

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

1: Datos del 2018. Superficie urbanizada es dato de 2009.

2: Datos del 2018.

3: Superficie del área metropolitana es dato de 2015, superficie urbanizada es dato de 2007 y superficie de la ciudad capital es dato de 2015.

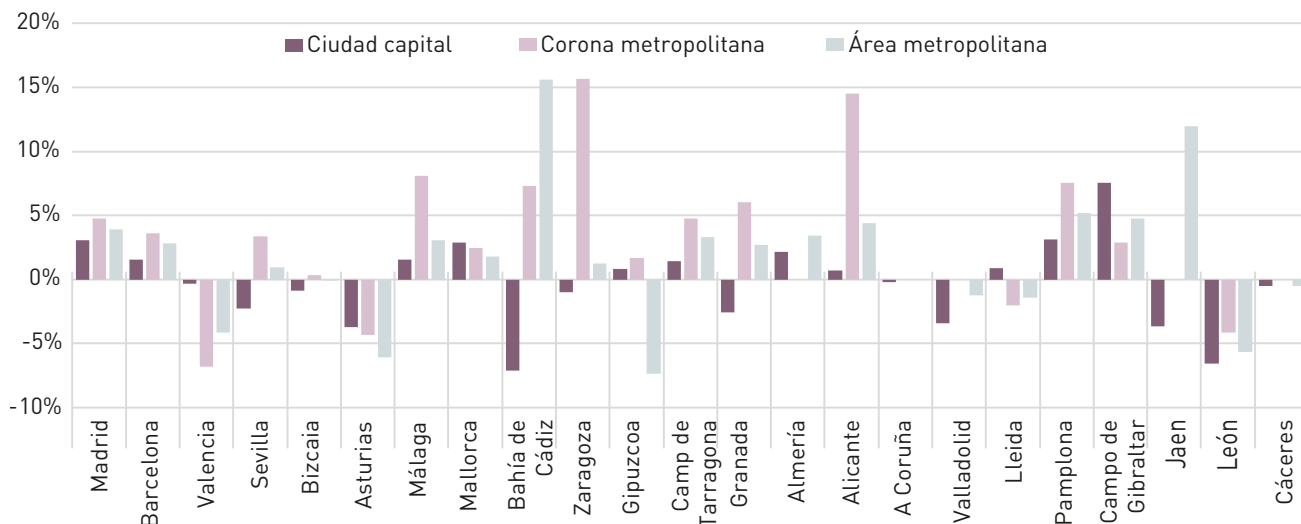
4: Número de municipios, superficie urbanizada y superficie de la ciudad capital es dato de 2017.

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

EVOLUCIÓN DE LA POBLACIÓN Y OTROS INDICADORES SOCIOECONÓMICOS

Entre 2013 y 2021, la población de las áreas metropolitanas ha experimentado un ligero crecimiento del 0,8%, la mayor parte del cual ha tenido lugar en la periferia (+2,7%). En las ciudades principales la población se ha mantenido prácticamente igual (+0,9%). Las áreas de Bahía de Cádiz y Madrid son las que más crecimiento de población han tenido en el periodo, con aumentos del 15,2 % y 4,4%, respectivamente. En cuanto a las ciudades, León y Cádiz han tenido los descensos más acusados de población en este periodo, con valores en torno al -5%.

Variación de la población de las áreas metropolitanas entre 2013 y 2021



Las áreas de Bahía de Cádiz y Zaragoza van incorporando municipios a sus ámbitos de actuación con los años, de ahí las importantes variaciones.

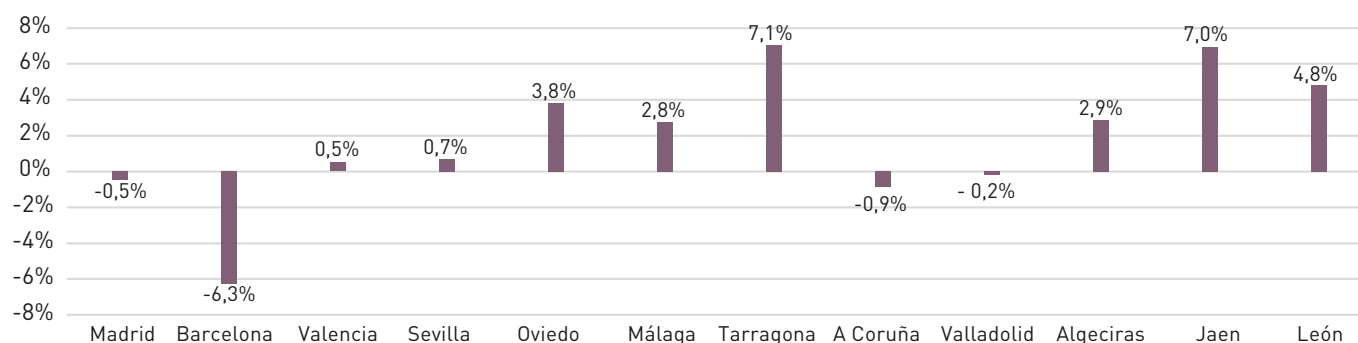
Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.



Durante el año 2020 se rompe, por la pandemia, la tendencia a la recuperación del empleo destruido durante la crisis económica: a nivel nacional la **tasa de desempleo asciende al 16,3%**. Esta sigue siendo bastante elevada en las provincias andaluzas y en Cáceres, en el entorno del 20%. Las mejores, por menores, tasas de desempleo (inferiores al 10%) sólo se presentan en Gipuzkoa, y con valores próximos en A Coruña, Navarra, Bizkaia, Valladolid, Lleida y en la Comarca de Pamplona.

La **tasa de motorización en 2021 ha aumentado un 0,58% respecto a 2020**. Desde 2013 hasta 2021, la tasa de motorización ha tenido una distribución muy desigual en función de la zona (como se muestra en la siguiente figura). Tarragona y Jaén han aumentado su tasa de motorización (7,1% y 7%, respectivamente).

Variación del índice de motorización (nº turistas/1.000 habitantes) en la ciudad capital (2013-21)



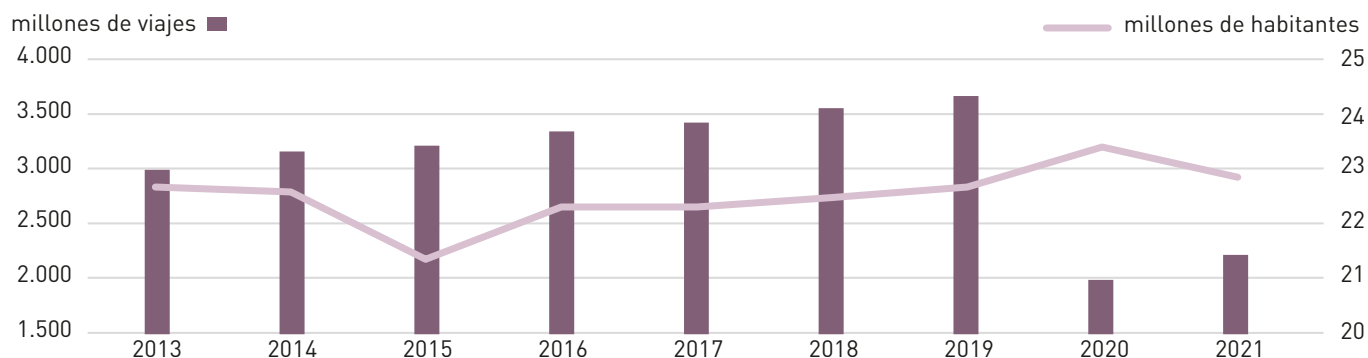
*Valencia, Bilbao y Alicante desde 2014. **Valladolid desde 2018. ***Jaén desde 2016. Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.



DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO E IMPACTO COVID-19

La **demanda de transporte público crecía de forma lenta pero constante hasta 2020**, cuando empieza la pandemia de Covid-19, durante la cual se originaron cifras nunca registradas en este observatorio. La demanda total de viajes en transporte público ha descendido un -28,9% entre 2013 y 2021. En 2021, la demanda de viajes ha aumentado en un 14,4% respecto a 2020: **la de autobús ha aumentado un 13,1% y la de tren hizo lo propio en un 15,5%**. Aunque 2021 ha sido un año de recuperación, todavía queda lejos de las cifras de 2019.

Evolución de la demanda de viajes en transporte público entre 2013 y 2021



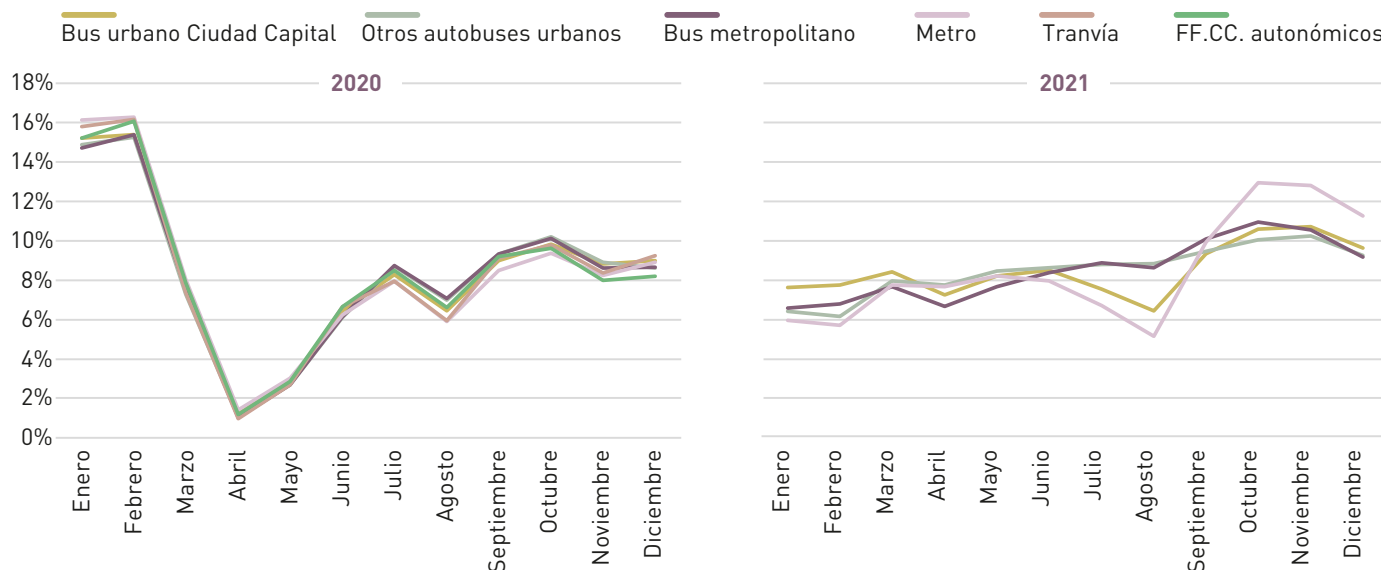
Este gráfico ha cambiado con respecto a los informes anteriores porque se han incluido más ciudades. Se han utilizado los datos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bizkaia, Asturias, Málaga, Bahía de Cádiz, Zaragoza, Gipuzkoa, C. de Tarragona, Granada, A Coruña, C. de Pamplona, C. de Gibraltar y León.

IMPACTO DE COVID-19 DURANTE 2021

Como se pudo observar en el Informe OMM 2019- Avance 2020, **desde marzo de 2020, el sector del transporte y de la movilidad se han visto profundamente afectados**, en una fase inicial por las restricciones generalizadas a los desplazamientos de la población, y más tarde debido a la reducción de la movilidad que ha experimentado una gran parte de la población. Tampoco ha ayudado la **percepción negativa**, en términos de seguridad sanitaria, que ha afectado especialmente al **transporte público** a pesar del ingente esfuerzo realizado por las autoridades del transporte en materia de seguridad, limpieza y transmisión de confianza.

En el momento de redacción de este informe, la pandemia está en la séptima ola, debido a que siguen produciéndose nuevas variaciones y mutaciones del virus. En la tabla se puede observar que la pendiente de la curva del número de viajeros durante 2021 se suaviza con respecto a los meses de 2020, aunque en agosto de 2021 vuelve a haber una pérdida de viajeros cuando se acentúan los casos de la 5ª ola de Covid. La demanda vuelve a recuperarse hasta el mes de octubre, con un ligero descenso en los meses de noviembre y diciembre.

Comparativa de la evolución del número viajeros total por meses de 2020 y 2021



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 Huelva es del 2,2%.

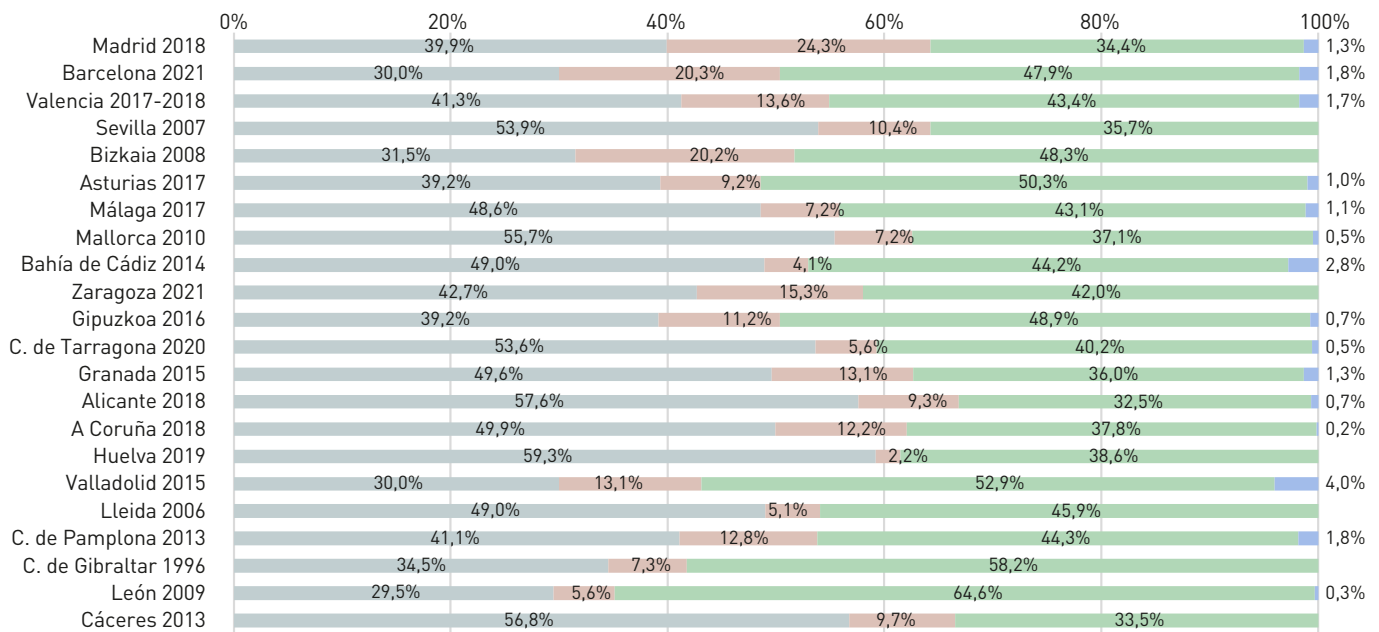
Por término medio, los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta), suponen el 44% de los viajes, mientras que los coches privados y las motocicletas representan el 45% de los desplazamientos.

El caso de las dos principales ciudades, Barcelona y Madrid es bastante notable: la primera tiene una tasa de viajes no motorizados del 66,4% mientras que el 34,4% de los viajes en Madrid se realizan en transporte público. Estas dos ciudades presentan características diferentes: mientras que en la primera está muy arraigado el hábito de ir a pie o en bicicleta, en la segunda hay un gran uso del sistema de transporte público.

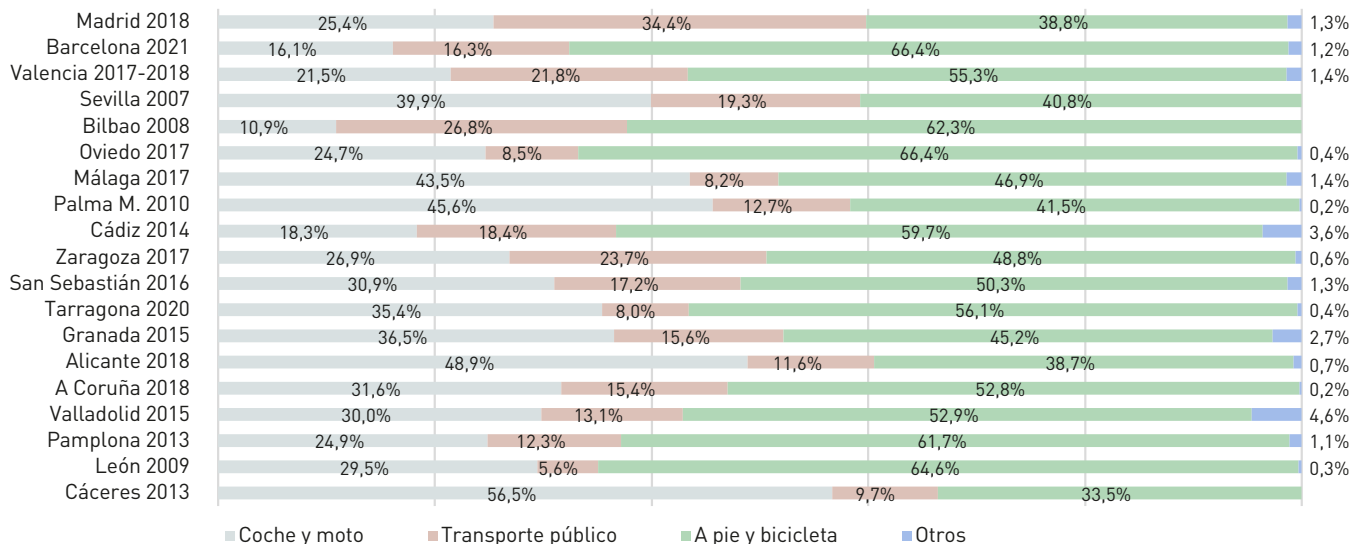




Reparto modal todos los motivos



Reparto modal de viajes realizados en la ciudad capital



OFERTA DE TRANSPORTE PÚBLICO

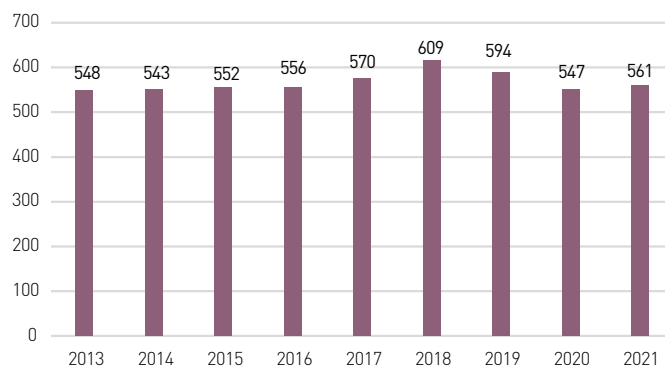
La **oferta de servicios de autobús** (en términos de vehículos-km) ha **aumentado un 2,7% entre 2013 y 2021**. En 2021 ha aumentado un 4,7% con respecto a 2020. En 2020, la media de densidad de las redes de autobuses es de **5,54 km por cada 1.000 habitantes**. Asturias y Huelva están muy por encima 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 y Málaga alcanzan las cifras más altas, con 8,51 km/km² y 4,08 km/km², respectivamente, siendo la media de **2,08 km/km²**.

El transporte ferroviario cubre largas distancias. La densidad de la **red ferroviaria** es mayor para las áreas de mayor población. La media en España es de **205,33 km de longitud por millón de habitantes y 94,89 km por 1.000 km²**. Asturias tiene una cifra significativamente mayor debido a la longitud de las líneas de cercanías de FEVE, con una densidad de 771,51 km por millón de habitantes.

En 2020, **el número y la longitud de las líneas de autobús** han tenido un **incremento medio del 1,94% y del 3,2%** (respectivamente) con relación a 2019, continuando con la tendencia del año anterior. En 2020, las redes ferroviarias redujeron ligeramente en un -0,9% su tamaño respecto a las existentes en 2019, manteniéndose Madrid (682 km) y Barcelona (756 km) como las de mayor tamaño. Para conocer la capacidad de viajeros que se ofrece en las redes de transporte público, se mide el número de plazas-km que ofrece cada modo. **En 2019, se ofrecieron 51.583 millones de en autobús y 87.892 millones de plazas-km en ferrocarril. En 2020, se ofrecieron 40.812 millones de plazas-km en autobús y 82.634 millones plazas-km en ferrocarril**, un -21% y un -6% menos que en 2019, respectivamente. Entre 2013 y 2021, la longitud de las líneas de autobús en las zonas estudiadas aumentó un 28,1 % y la longitud de la red ferroviaria creció un 5,1 %.



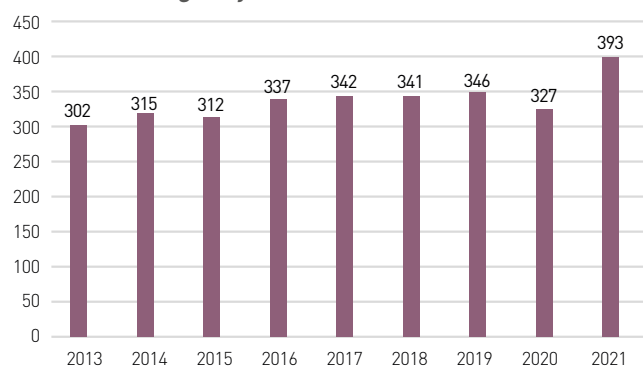
Vehículos-km ofertados de autobuses (millones)



*Sin incluir Bizkaia, Mallorca, Granada, Almería, Huelva y Valladolid.

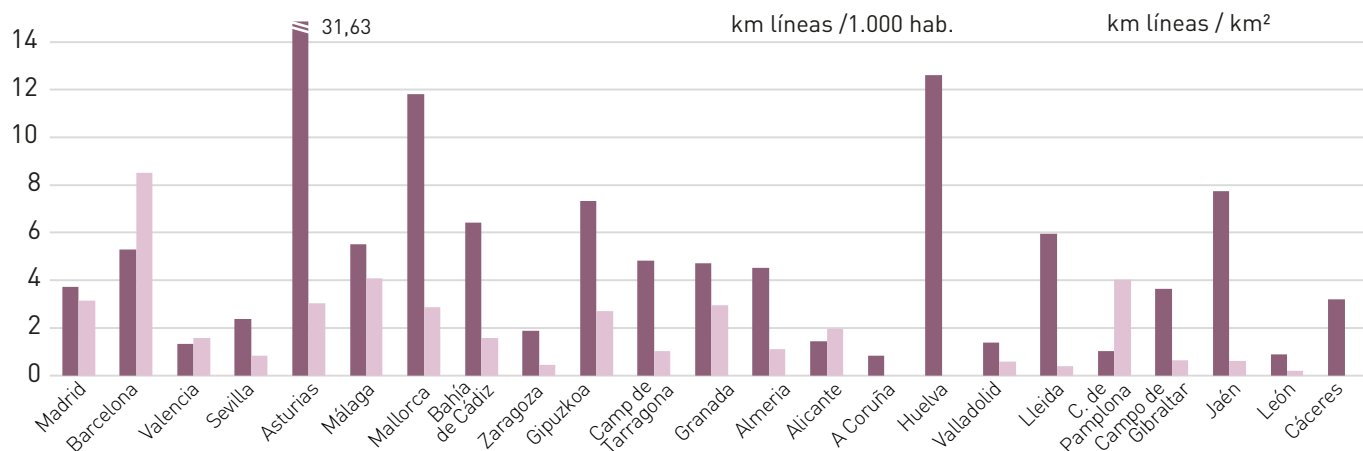
**En 2021, faltan datos de Lleida y de Alicante.

Vehículos-km ofertados de modos ferroviarios: metro, tranvía/metro ligero y ffcc autonómico (millones)



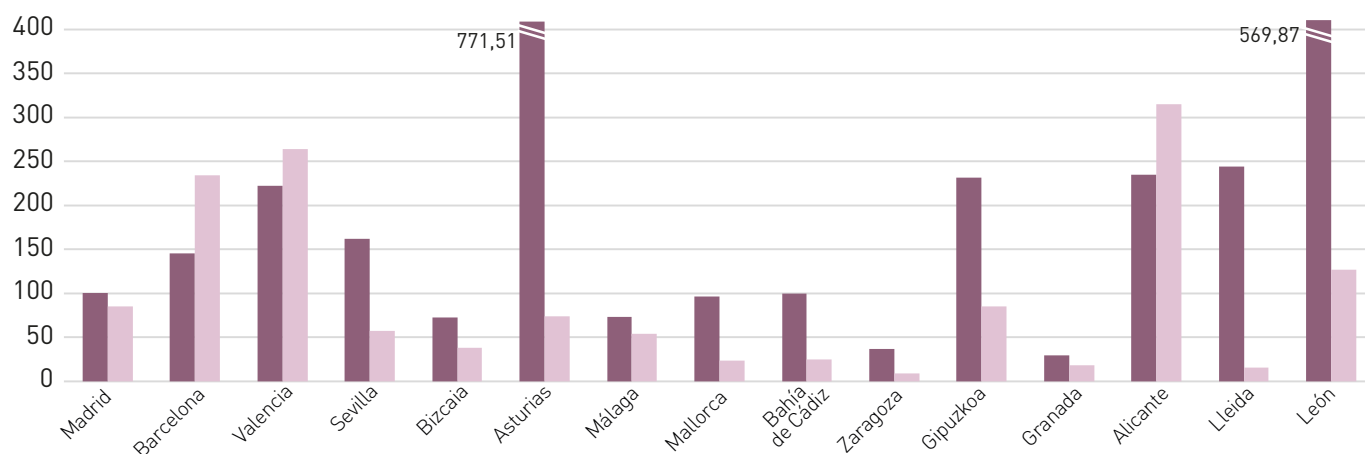
*Sin incluir Bizkaia, Asturias, Málaga, Camp de Tarragona, Granada, Almería, A Coruña, Huelva, Valladolid, Lleida, Pamplona, Campo de Gibraltar, Jaén, León y Cáceres. **En 2021 faltan datos de Alicante.

Densidad de las líneas de autobuses. Año 2020



Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar y Jaén: solo autobús metropolitano. Fuente: elaboración propia a partir de datos de las Tablas 4 y 9.

Densidad de la red ferroviaria. Año 2020



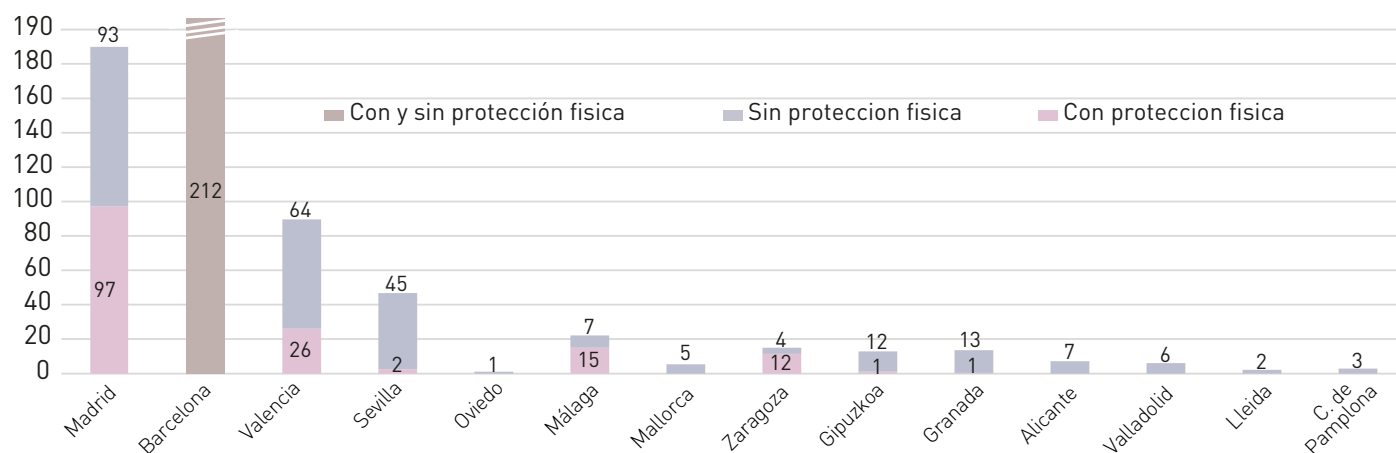
Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.



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 2020, Barcelona presentó la mayor longitud de carriles bus en su red (212 km), así como el mayor porcentaje de red de autobuses con carril bus en la ciudad capital (43,4%), seguido de Valencia (21,7%) y Sevilla (13%).

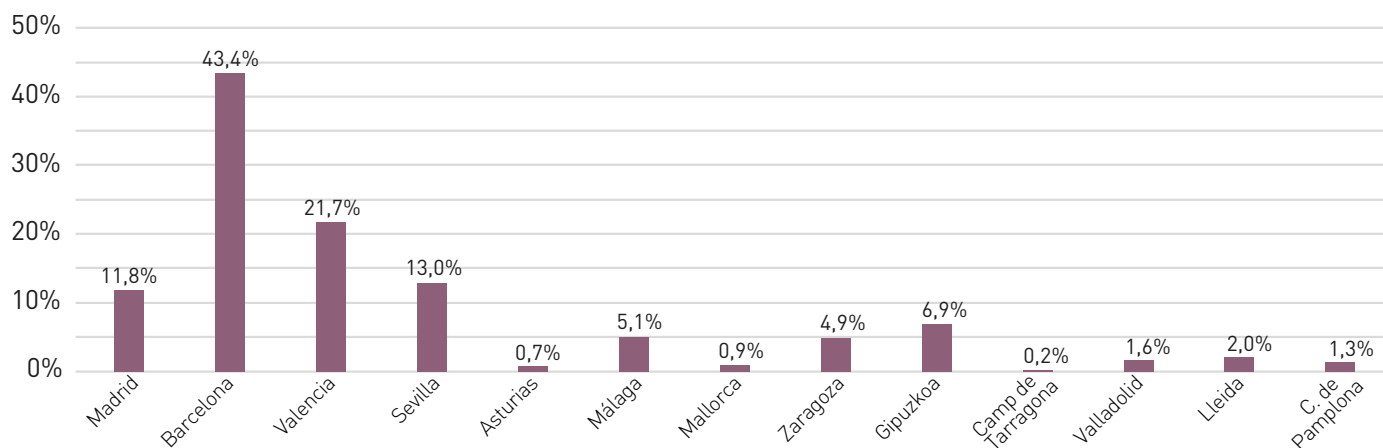
Carriles bus en la ciudad capital (km). Año 2020



Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP



Porcentaje de la red de autobuses con carril bus en la ciudad capital. Año 2020



Valencia y Granada: Datos 2019

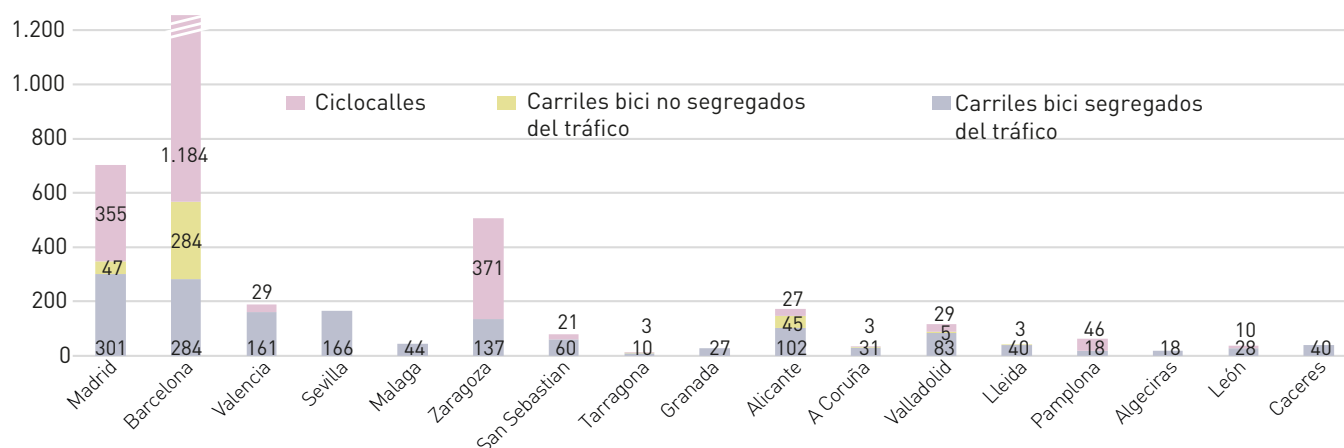
Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.



Vías ciclistas

En las ciudades españolas, el uso de la bicicleta es poco significativo si se compara con el peso que tiene la movilidad ciclista en otras ciudades europeas. El interés de las autoridades locales por este medio de transporte es cada vez mayor, dados los múltiples beneficios que tiene la bicicleta tanto a nivel usuario como a nivel social. 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), no segregados, y ciclocalles (calles unidireccionales con preferencia para ciclistas). **Los carriles bici siguen aumentando**, principalmente por el desarrollo de los sistemas de bicicletas públicas compartidas. Barcelona y Madrid son las ciudades con mayor longitud de carriles. Cabe resaltar que el interés de las autoridades locales por este medio 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, supresión de la contaminación atmosférica y acústica).

Longitud de vías ciclistas en la ciudad capital (km). Año 2020

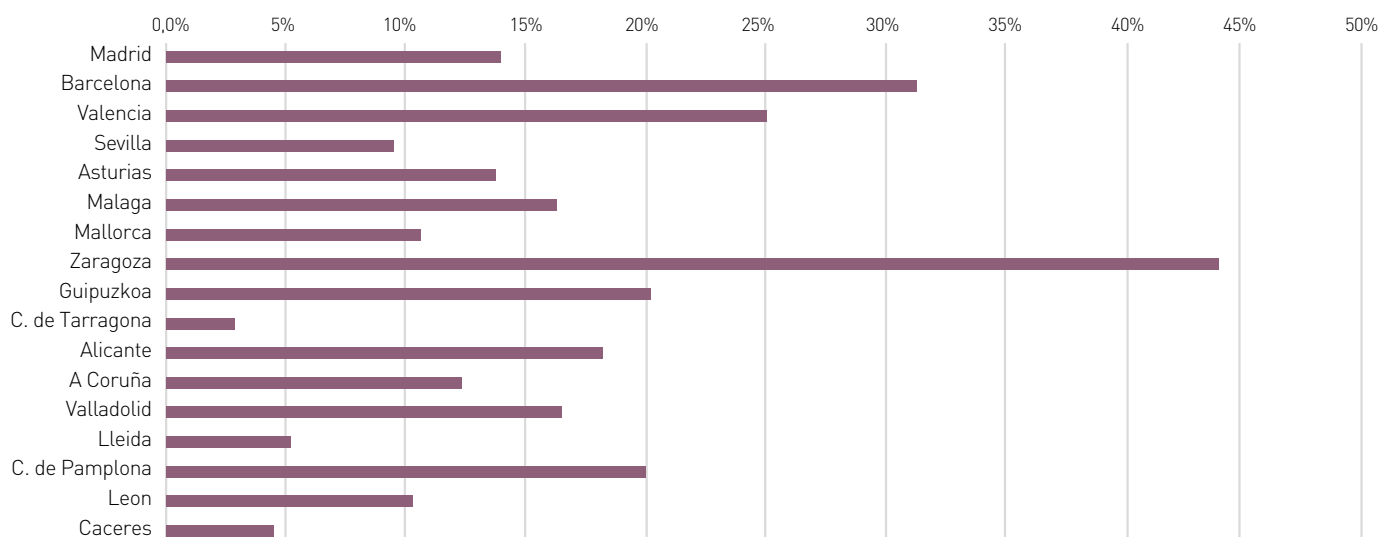


Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP

ITS e información de los usuarios

Los Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) han permitido aumentar la calidad, eficiencia, sostenibilidad y seguridad del transporte público en los últimos años. Un ejemplo son los SAE (Sistemas de Apoyo a la Explotación), que facilitan la explotación diaria de los servicios de transporte público, o el uso del billete inteligente, que flexibiliza la implantación de títulos y tarifas. Otro aspecto clave para mejorar la satisfacción de los usuarios con los servicios de TP 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 etc.

Porcentaje de paradas de autobús con información a tiempo real en 2020





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 (71% de los usuarios). Las tarjetas monedero son el abono de transporte preferido en Bizkaia, 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€).

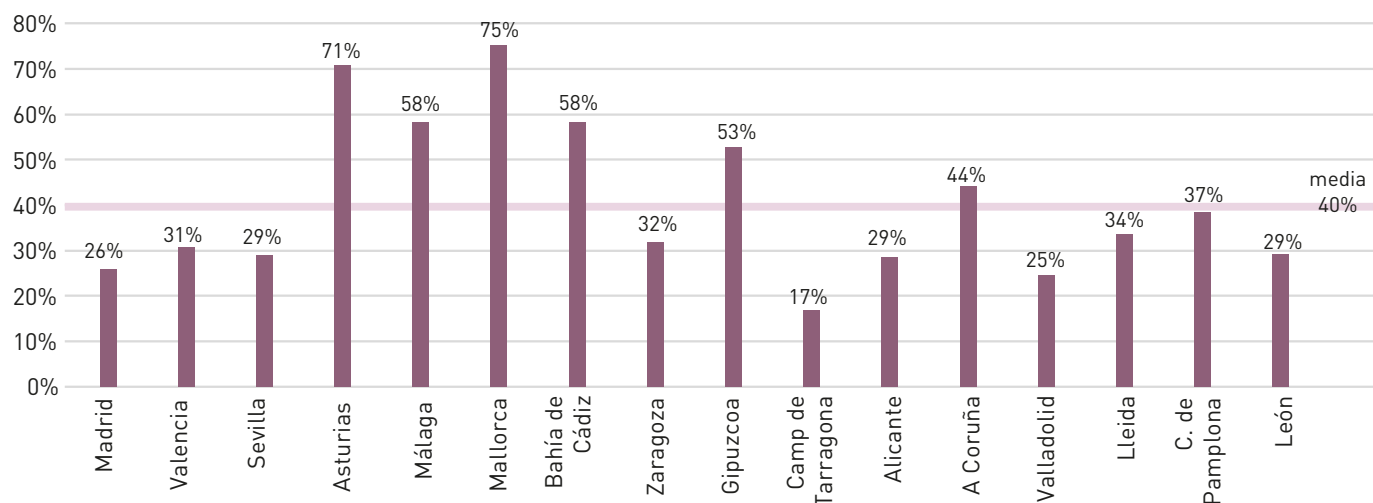
Precio del billete sencillo en la ciudad principal (€)



RATIO DE COBERTURA

El porcentaje de los costes de explotación cubiertos por los ingresos de las tarifas (ratio de cobertura) alcanzó una media del 40% en 2020. En general, las áreas metropolitanas con modo ferroviario presentan ratios más bajas que las que no lo tienen. Los casos destacados son, por un lado, Mallorca y Asturias, con ratios del 75% y 71%, respectivamente, y por otro, el Camp de Tarragona, con una ratio del 17%. Los resultados españoles son mejores que los europeos, donde la tasa de cobertura es de media del 50%, según el Barómetro de la EMTA.

Grado de cobertura de los costes de explotación con las tarifas. Año 2020



No se incluyen datos de Cercanías Renfe. Sevilla no incluye tranvía ni bus metropolitano, pero sí a metro. Bahía de Cádiz no incluye bus urbano. Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.

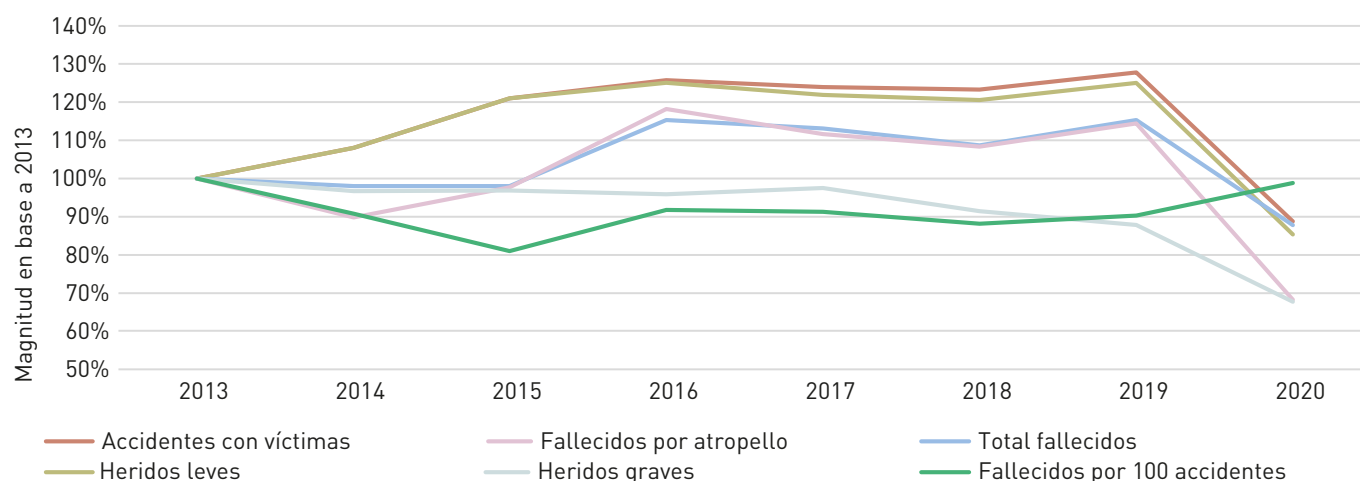


ACCIDENTALIDAD URBANA

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 la fecha de redacción de este informe los últimos datos que tiene publicados la DGT son de 2020, año en el que, a consecuencia de la pandemia, la accidentalidad urbana se ha reducido considerablemente, alcanzando cifras de 2010.

El siguiente gráfico muestra una evolución negativa de los indicadores de accidentalidad urbana desde 2013 hasta 2019. En el 2020, todos los indicadores (excepto el número de fallecidos por cada 100 accidentes) se reducen más de un 10% con respecto a 2013 y más de un 20% con respecto a 2019. Esta gran variación no es el resultado de medidas concretas sino de la enorme reducción de desplazamientos en los meses de marzo, abril y mayo.

Evolución del número de accidentes de tráfico en vías urbanas



Source: "Main Figures of Road Accidents. Spain 2019." General Directorate of Traffic, 2020.

MOVILIDAD COMPARTIDA

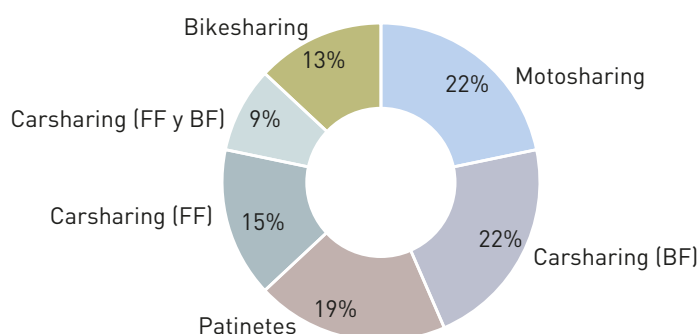
La movilidad compartida es uno de los vectores esenciales de la nueva movilidad. La integración de los distintos modos de transporte plantea nuevos retos y supone una alternativa allí donde no llega el transporte público convencional o como complemento en los casos en los que las distancias o el tiempo hacen excluyente una movilidad a pie. Esta nueva forma de movilidad, basada en la tecnología, hace aparición en la movilidad urbana en torno a 2014, y desde entonces, estos servicios han contribuido a producir cambios muy significativos.

La movilidad en vehículo compartido, también conocida como sharing, consiste en la disposición de una flota de vehículos de uso individual compartida mediante alquiler, algo que se puede hacer gracias a aplicaciones móviles que permiten al cliente localizar, alquilar y pagar por el vehículo. Existen cuatro tipos de sharing diferentes en función del vehículo que ofertan: car-sharing, mo-to-sharing, bike-sharing y patinetes eléctricos compartidos. Estas nuevas formas son cada vez más populares por muchos motivos, el principal siendo la accesibilidad de los vehículos, ya que al ser eléctricos no se ven afectados por las restricciones que afectan a los vehículos de combustión.

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 2021 han aumentado las empresas de carsharing y motosharing y han disminuido las de patinetes. Las de bicicletas siguen siendo las más escasas. Esto se debe por una parte a la volatilidad del sector, y por otra, a la gran presencia de empresas públicas que ofrecen servicios similares, lo que significa que el negocio no resulte rentable para muchas empresas.

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

Empresas del sector de movilidad compartida. Año 2020





MIEMBROS DEL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

Autoridades de transporte público*

ATMV
Autoritat de Transport
Metropolità de València
**Autoritat de Transport
Metropolità de València**

ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità
**Autoritat del Transport
Metropolità de Barcelona**

ATM Àrea de Lleida
Autoritat Territorial
de la Mobilitat
**Autoritat Territorial de la Mobilitat
Àrea de Lleida**

TGG
Transportes de Gipuzkoa
Autoridad Territorial del
Transporte de Gipuzkoa
**Autoridad Territorial del
Transporte de Gipuzkoa**

ATM Camp de Tarragona
Autoritat Territorial
de la Mobilitat
**Autoritat Territorial de la Mobilitat
Camp de Tarragona**

Ayuntamiento de La Coruña
Concello de A Coruña
**Ayuntamiento
de A Coruña**

**AYUNTAMIENTO
cáceres**
**Ayuntamiento
de Cáceres**

AYUNTAMIENTO DE LEÓN
**Ayuntamiento
de León**

**Ayuntamiento de
Valladolid**
**Ayuntamiento
de Valladolid**

tib TRANSPORTS
DE LES
ILLES BALEARS
**Consorci de Transports
de Mallorca**

**Consortios Metropolitanos
de Transportes de Andalucía**
**Consortios de Transporte
de Andalucía**

GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS
Consortio Transportes Asturias
**Consortio de Transportes
de Asturias**

ctb
bizkaiko garraio partzuergoa
consorcio de transportes de bizkaia
**Consortio de Transportes
de Bizkaia**

CTAZ
CONSORCIO DE TRANSPORTES
DEL ÁREA DE ZARAGOZA
**Consortio de Transportes
del Área de Zaragoza**

**CONSORCIO
TRANSPORTES
*** MADRID**
**Consortio Regional de
Transportes de Madrid**

**Mancomunidad
Comarca de Pamplona**
Iruñerriko
Mankomunitatea
**Mancomunidad de la
Comarca de Pamplona**

TAM TRANSPORTE
ALICANTE
METROPOLITANO
**Transporte Alicante
Metropolitano**

TGC Transporte
de Gran Canaria
**Transporte de
Gran Canaria**

Otros miembros permanentes

* Orden alfabético



DGT
Dirección General
de Tráfico
Dirección General de Tráfico

atuc
movilidad sostenible
asociación de transportes públicos
urbanos y metropolitanos
**Asociación de Transportes Públicos
Urbanos y Metropolitanos**

FEMP
FEDERACIÓN ESPAÑOLA DE
MUNICIPIOS Y PROVINCIAS
**Federación Española de Municipios
y Provincias**

renfe
Dirección General
de Viajeros de Renfe
**Dirección General
de Viajeros de Renfe**

IDAE
Instituto para la Diversificación
y Ahorro de la Energía
**Instituto para la Diversificación y
Ahorro de la Energía**

ineco
Ingeniería y Economía del
Transporte
**Ingeniería y Economía del
Transporte**

CCOO
Sindicato de Comisiones Obreras
Sindicato de Comisiones Obreras

**Fundación de los Ferrocarriles
Españoles**