



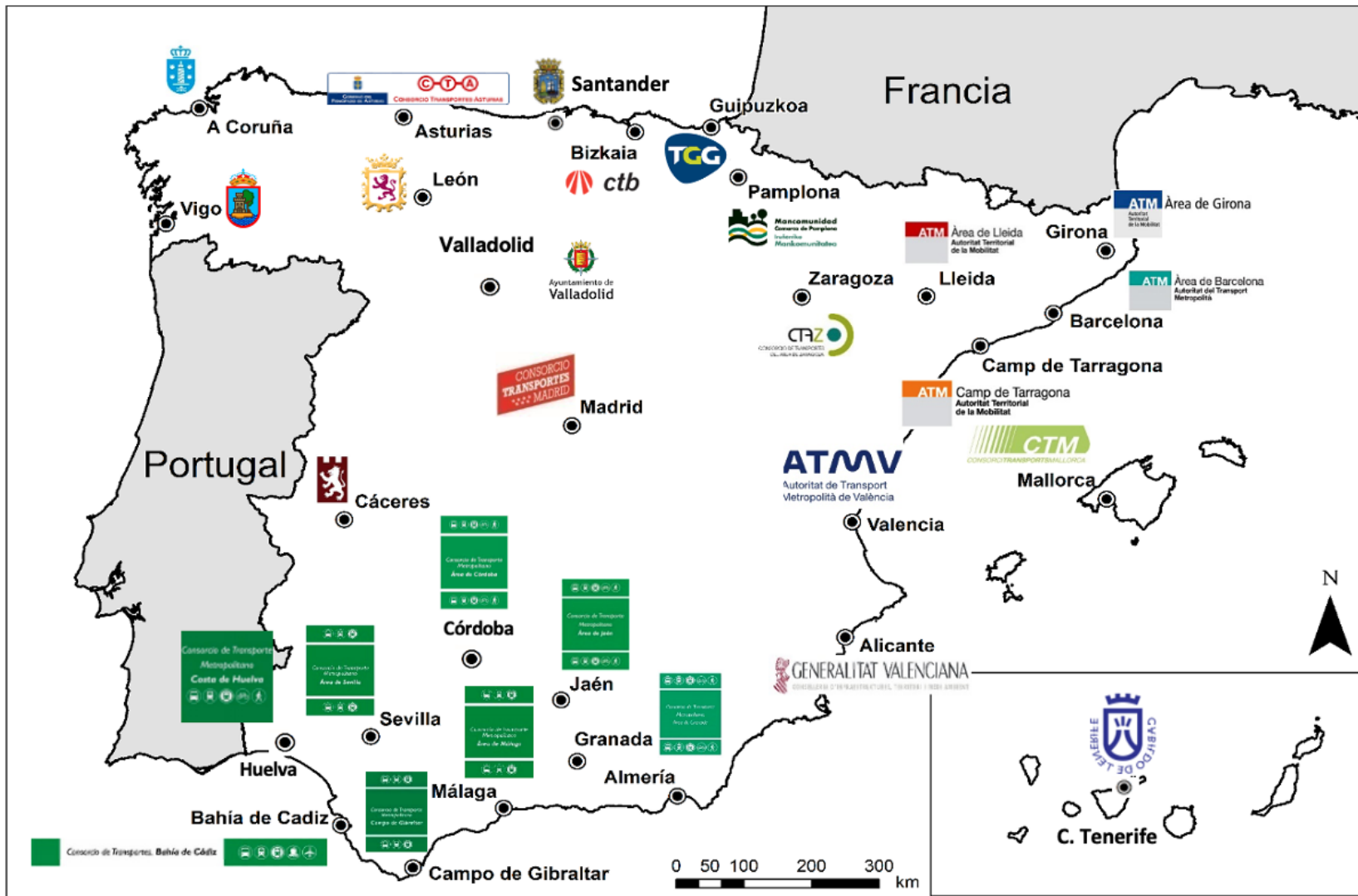
INFORME OMM 2021-AVANCE 2022

A Coruña, 3 de noviembre 2023

Andrés Monzón y Cristina López



¿Quiénes somos?














			
			
			
			
			





Informes OMM

-  Informe julio 2023 (Datos 2021-Avance 2022)
-  Informe julio 2022 (Datos 2020-Avance 2021)
-  Informe julio 2021 (Datos 2019-Avance 2020)
-  Informe octubre 2020 (Datos 2018)
-  Informe abril 2019 (Datos 2017)
-  Informe junio 2018 (Datos 2016)
-  Informe junio 2017 (Datos 2015)
-  Informe junio 2016 (Datos 2014)
-  Informe abril 2015 (Datos 2013)
-  Informe junio 2014 (Datos 2012)
-  Informe junio 2013 (Datos 2011)
-  Informe junio 2012 (Datos 2010)
-  Informe abril 2011 (Datos 2009)
-  Informe junio 2010 (Datos 2008)
-  Informe junio 2009 (Datos 2007)
-  Informe junio 2008 (Datos 2006)
-  Informe marzo 2007 (Datos 2005)
-  Informe junio 2006 (Datos 2004)
-  Informe octubre 2005 (Datos 2003)

Summary Reports MMO

-  Summary Report October 2022 (2020-2021 Advance)
-  Summary Report October 2021 (2019-2020 Advance)
-  Summary Report October 2020 (2018 Data)
-  Summary Report April 2019 (2017 Data)
-  Summary Report June 2018 (2016 Data)
-  Summary Report June 2017 (2015 Data)
-  Summary Report June 2016 (2014 Data)
-  Summary Report April 2015 (2013 Data)
-  Summary Report June 2014 (2012 Data)
-  Summary Report June 2013 (2011 Data)
-  Summary Report June 2012 (2010 Data)

Resumen informes OMM

-  Resumen Informe julio 2023 (Datos 2021-Avance 2022)
-  Resumen Informe julio 2022 (Datos 2020-Avance 2021)

SE PUEDE DESCARGAR LA SERIE HISTÓRICA DE
LOS INFORMES DESDE 2003-AVANCE 2022

<https://observatoriomovilidad.es/informes/>

[Versión online](#)



Boletín OMM - Septiembre 2023

Boletín mensual del OMM con las noticias más destacadas de movilidad urbana y metropolitana

- ✓ Publicación de noticias más relevantes de las ATP
- ✓ Publicación del Newsletter mensual

Inscripción a través del correo:
info@observatoriomovilidad.es



MITMA

Mitma facilita 2,6 millones de viajes a jóvenes en dos meses con las rebajas de hasta un 90% en los billetes de autobús y tren

[Ver noticia](#)

Córdoba

La bonificación del transporte incrementa los usuarios del Consorcio más de un 32%

[Ver noticia](#)



I MONOGRAFÍA OMM



Evolución de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible

Noviembre 2022



II MONOGRAFÍA OMM



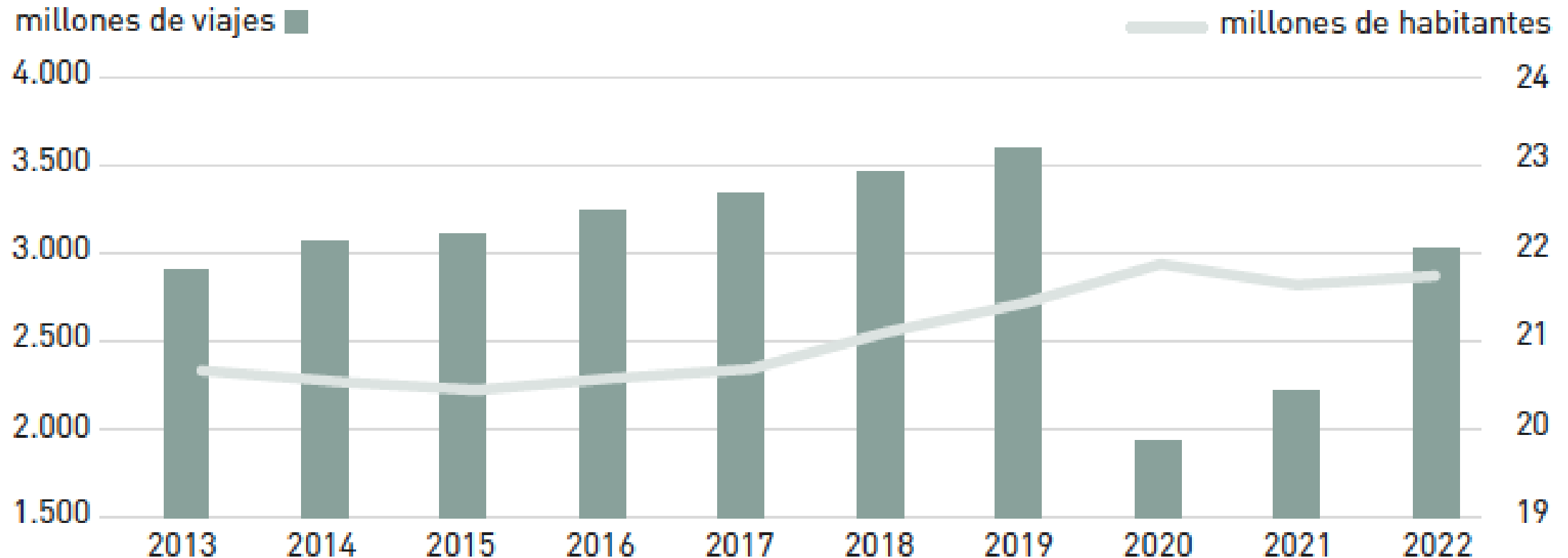
El inicio de las Zonas de Bajas Emisiones en España

Diciembre 2022



DISPONIBLES EN: <https://observatoriomovilidad.es/monografias/>

Evolución de la demanda de transporte público entre 2013-2022



Se han utilizado datos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Bizkaia, Asturias, Málaga, Bahía de Cádiz, Zaragoza, C. de Tarragona, Granada, A Coruña, C. de Pamplona, C. de Gibraltar y León.

Viajes en TP en 2021: **2.419 millones de viajes**



1.206 millones



1.213 millones

Viajes en TP en 2022: **3.055 millones de viajes**



1.406 millones



1.649 millones

Recuperación de la demanda del 33,7 % de viajeros con respecto al 2021



+ 32 %



+ 40 %

Indicador	2021 (Variación respecto 2020)	2022 (Variación respecto 2021)
Viajeros-km por año (Bus)	5.940 Millones (+ 10 %)	7.201 Millones (+ 24%)
Viajeros-km por año (Ffcc)	10.612 Millones (+ 15,4 %)	14.656 Millones (+ 38%)

% Viajeros en TP según el género

	Viajeros en TP según sexo (%)	
	Hombre	Mujer
Madrid 2018 ¹	47,7	52,3
Barcelona 2021 ²	49,0	51,0
Valencia 2017-2018	52,0	48,0
Sevilla 2007	50,6	49,5
Bizkaia 2008	54,0	46,0
Asturias 2017 ²	49,0	51,0
Málaga 2015	36,4	63,6
Mallorca 2010	50,7	49,3
Zaragoza 2021	48,5	51,5
Gipuzkoa 2016	34,0	66,0
C. de Tarragona 2020	49,7	50,3
Granada 2001	52,0	48,0
Alicante 2018	49,3	50,7
A Coruña 2018	32,0	68,0
Huelva 2019	49,1	50,9
Valladolid 2015	47,1	52,9
C. de Pamplona 2013 ³	48,6	51,4
C. de Gibraltar 2007 ⁴	47,0	53,0
León 2021	40,0	60,0



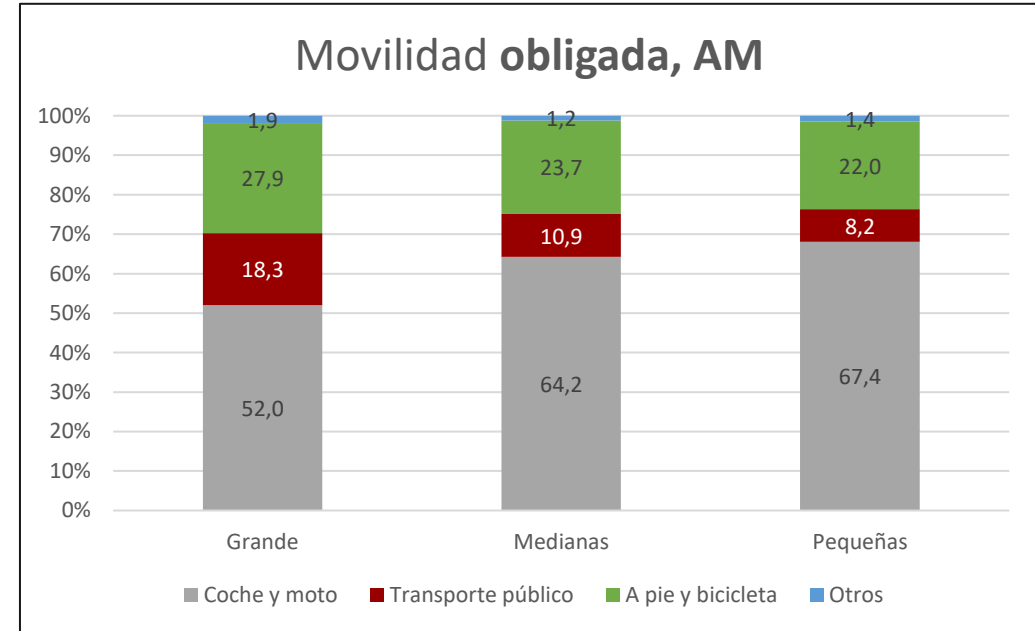
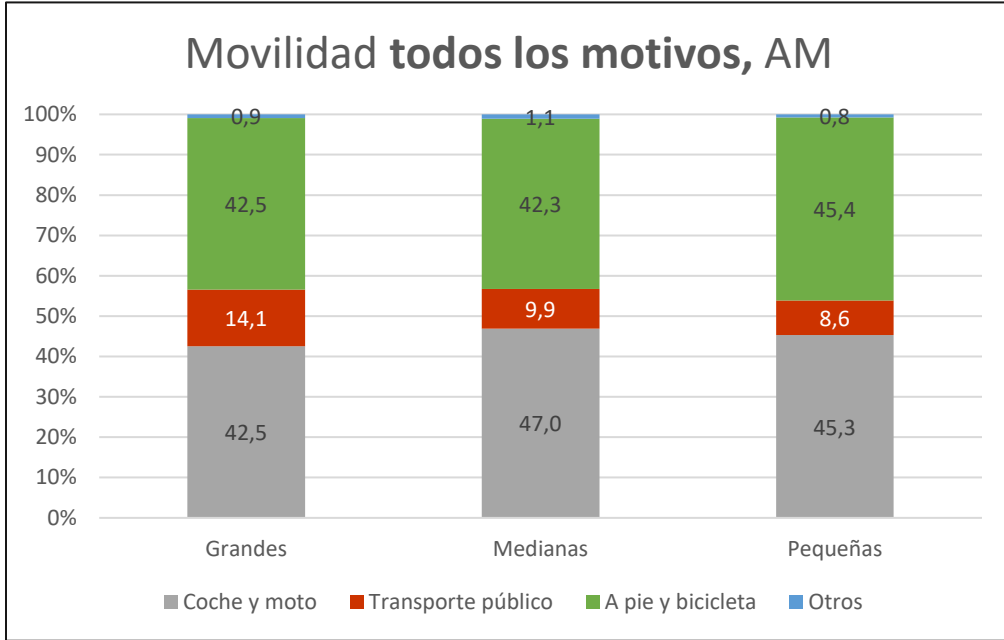
TP más utilizado por mujeres en:

- A Coruña (68%)
- Gipuzkoa (66%)
- Málaga (63,6%)



Los hombres lo utilizan más en:

- Bizkaia (54%)
- Valencia (52%)
- Granada (52%)



Grandes AM: < uso del coche

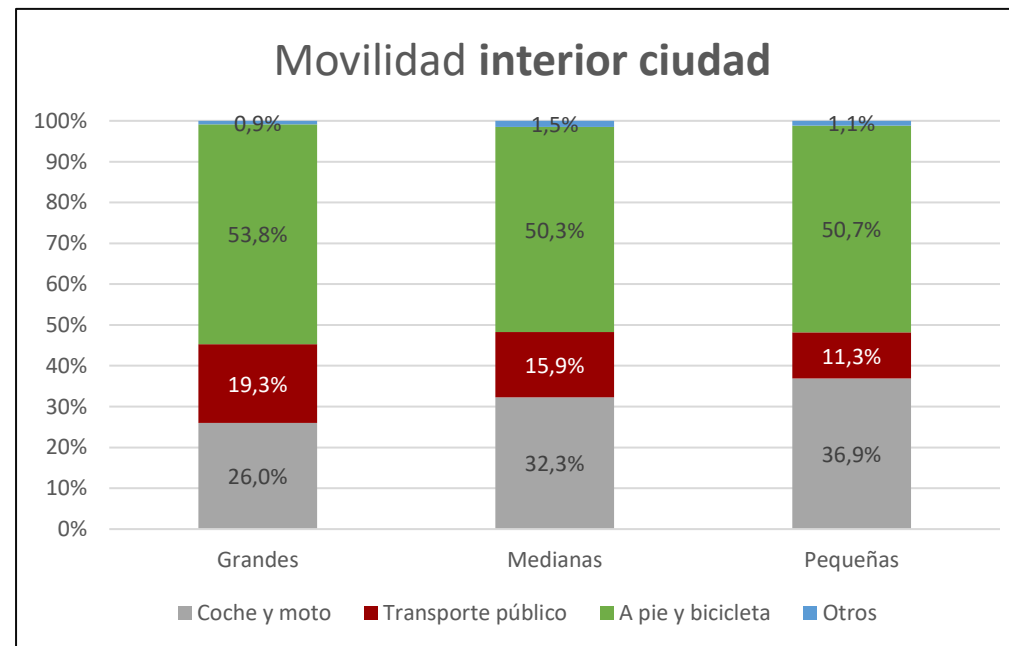
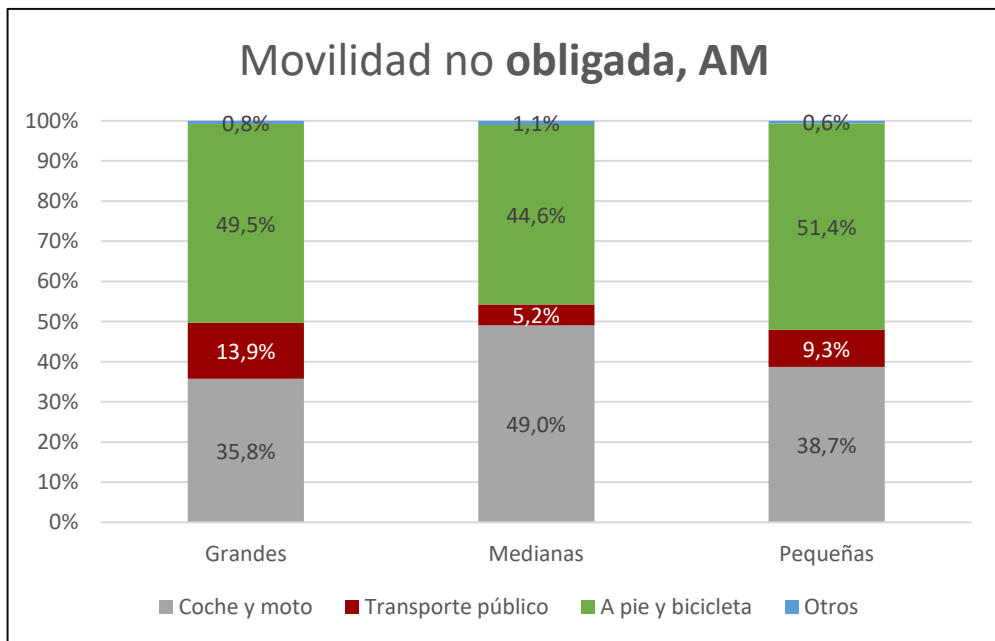
Grandes AM: > Uso del TP

AM Pequeñas: > A pie y bicicleta

AM Pequeñas: > uso del coche

Grandes AM: > Uso del TP

Grandes AM : > A pie y bicicleta



AM Medianas: > uso del coche

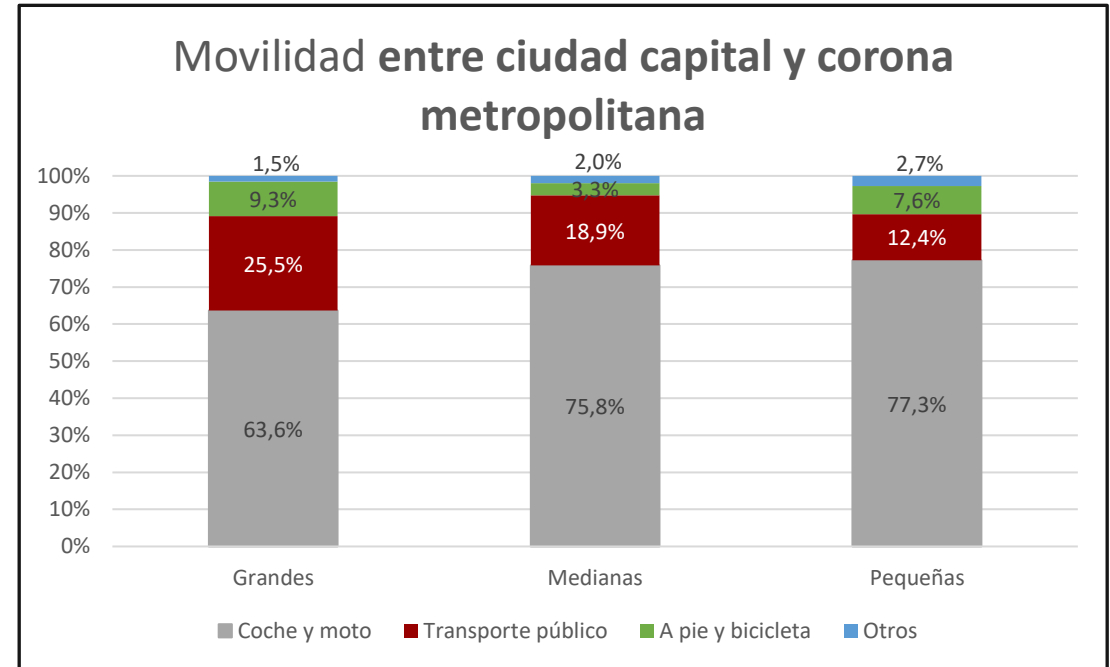
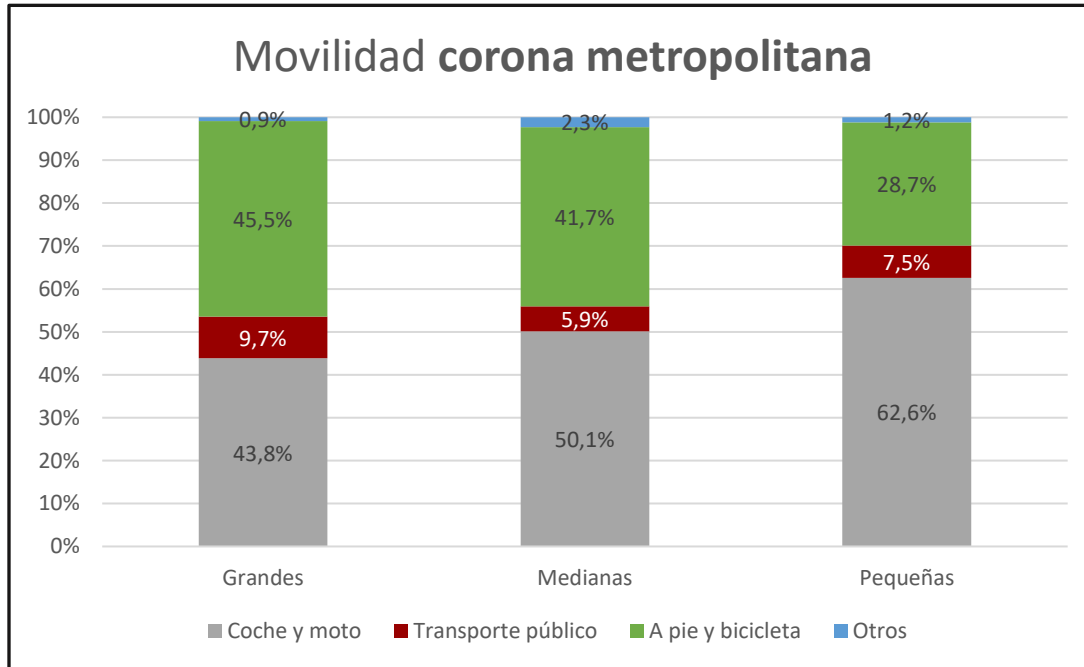
Grandes AM: > Uso del TP

AM Pequeñas: > A pie y bicicleta

Ciudades Pequeñas: > uso del coche

Ciudades Grandes : > Uso del TP

Ciudades Grandes: > A pie y bicicleta



Ciudades Pequeñas: > uso del coche





Ciudades Grandes : > Uso del TP

Ciudades Grandes: > A pie y bicicleta

Ciudades Pequeñas: > uso del coche

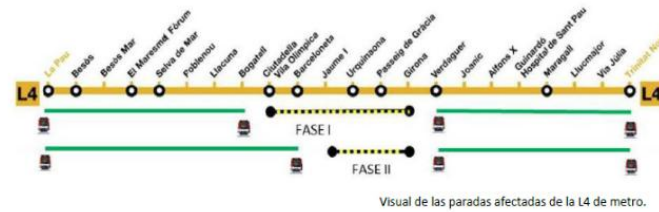
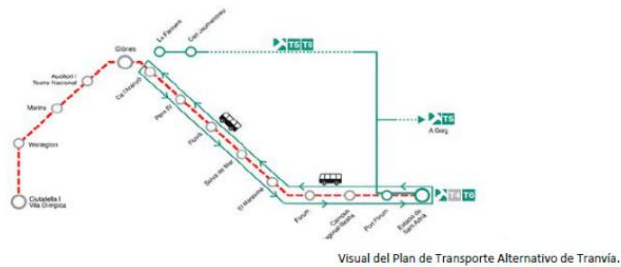
Ciudades Grandes : > Uso del TP

Ciudades Grandes: > A pie y bicicleta

	ÁREA METROPOLITANA			A - Ciudad capital	B - Corona metropolitana	Entre A y B
	Todos	Obligada	No obligada			
	45%	61%	41%	31%	52%	77%
	11%	12%	9%	15%	8%	19%
	43%	25%	49%	53%	39%	7%
	1%	1%	1%	1%	1%	2%

Aumento longitud de líneas de autobuses **+ 8,9%** (2013-2022) y aumenta **+ 0,58%** entre 2021 y 2022

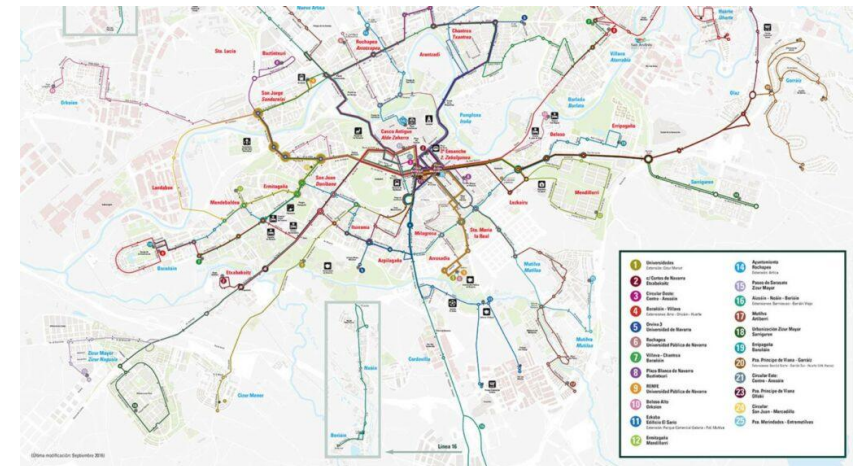
Aumento longitud de red ferroviaria **+16 %** (2013-2022) y crece **+ 0,18%** entre 2021 y 2022



PER SEGUIR EN LA LÍNEA DE LA MILLORA, ARA CAL TALLAR-NE DUES.

Fase I **L4** **26/06 a 31/07** Tall **T4** **26/06 a 31/08**

Fase II **L4** **01/08 a 25/08**



Entre 2013 y 2022

Aumento servicio de autobuses (veh - km) un **+ 7,6 %**

Aumento servicio de modos ferroviarios (veh - km) un **+ 26,5%**

En 2022

Oferta de autobuses ha sido de **591,5 M** vehículos - km

Oferta vehículos - km de modos ferroviarios ha sido de **583,6 M**



Disminuye la oferta Cercanías Renfe (km - rama) un **-6,1%** entre 2013-2022

Aumenta la oferta Cercanías Renfe (km - rama) un **+2,3%** entre 2021 y 2022



La media de la **edad media** de los **autobuses urbanos** en la ciudad principal de cada área metropolitana es de **9,3 años**.

Destacan, **Asturias** con una edad media de **3,9 años** en autobuses urbanos, seguido por **Madrid** con **5,8 años**, **Cáceres** con **6,2 años** y **Gipuzkoa** con **6,9 años**.

La edad media general de las flotas de **autobuses metropolitanos** es de **7,6 años**.



Autobuses urbanos por tipo de combustible. 2021

	Tipo de combustible						
	Diésel	AdBlue	GNC	GLP	Híbridos	Biodiésel	Eléctricos
2021	32,95%	2,2%	40%	1,21%	15,79%	5,36%	2,5%
2020	34,7%	2,3%	38,7%	1,3%	13,9%	7,4%	1,8%
2019	37,2%	2,2%	38,1%	1,3%	11,3%	8,6%	1,2%

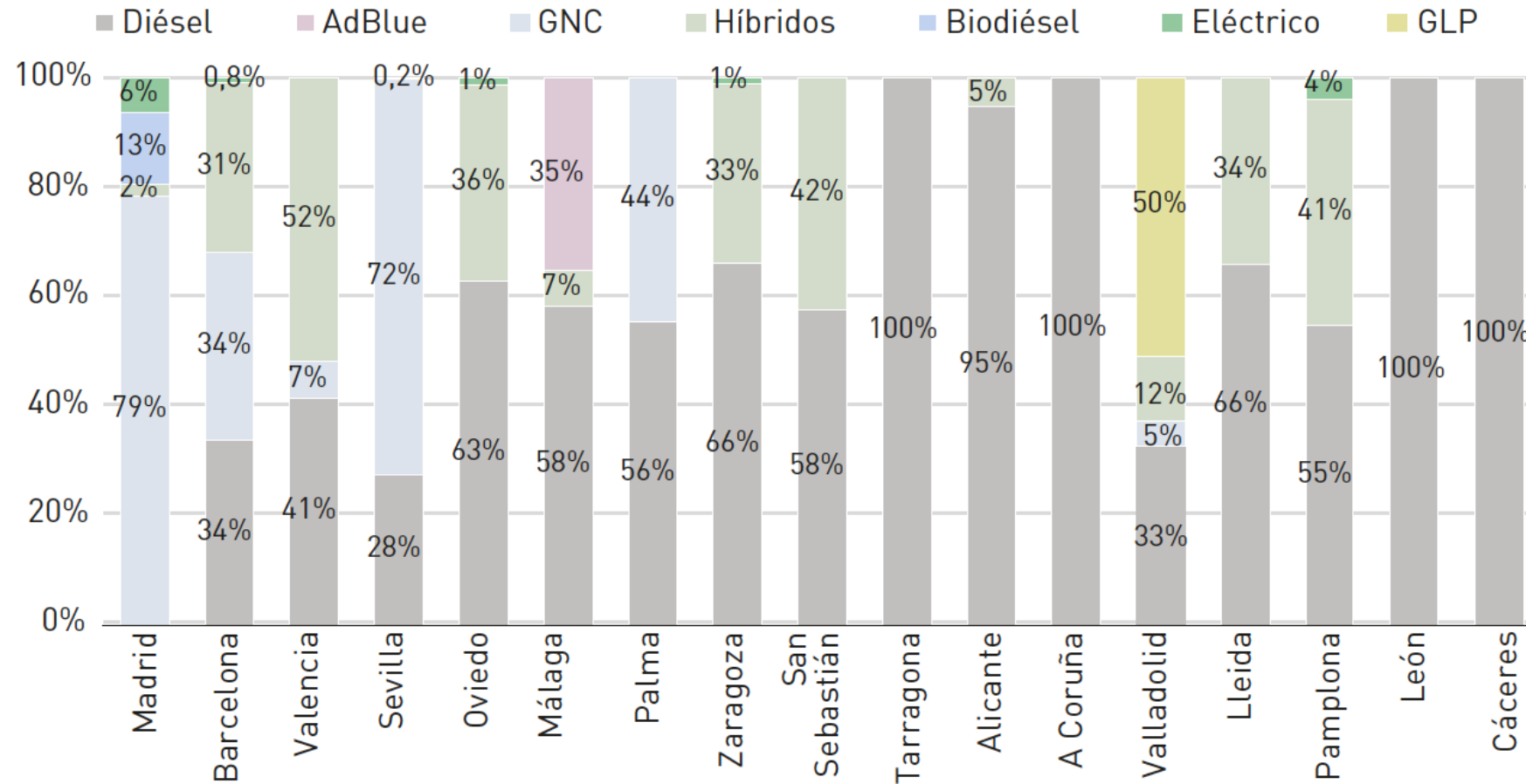


Autobuses metropolitanos por tipo de combustible. 2021

	Tipo de combustible					
	Diésel	GNC	GLP	Híbridos	Biodiésel	Otros
2021	79,72%	9,72%	0,07%	9,66%	0,53%	0,31%
2020	83,7%	5,6%	0,1%	9,9%	0,6%	0,1%
2019	84,3%	5,4%	0,07%	9,5%	0,55%	0,09%



Autobuses urbanos por tipo de combustible. 2021



Autobuses metropolitanos por tipo de combustible. 2021

	Tecnología de motor				Tipo de combustible					
	Euro III y anteriores	Euro IV	Euro V	Euro VI	Diésel	GNC	GLP	Híbridos	Biodiésel	Otros
Madrid	1	0	489	1577	1476	242	3	337	-	5
Barcelona ¹	691	240	0	35	1354	0	0	76	24	0
Valencia	61	27	4	24	116	0	0	1	0	0
Sevilla	13	10	78	48	146	3	0	0	0	0
Mallorca ²	0	0	0	214	7	196	0	11	0	9
Zaragoza	3	26	7	22	54	2	0	2	0	0
Camp de Tarragona	11	22	75	57	164	1	0	0	0	0
Granada ³	17	46	22	30	115	0	0	0	0	0
Alicante	7	0	21	14	28	0	0	14	0	0
Lleida ⁴	7	19	50	22	98	0	0	0	0	0
Jaén	0	6	30	47	83	0	0	0	0	0

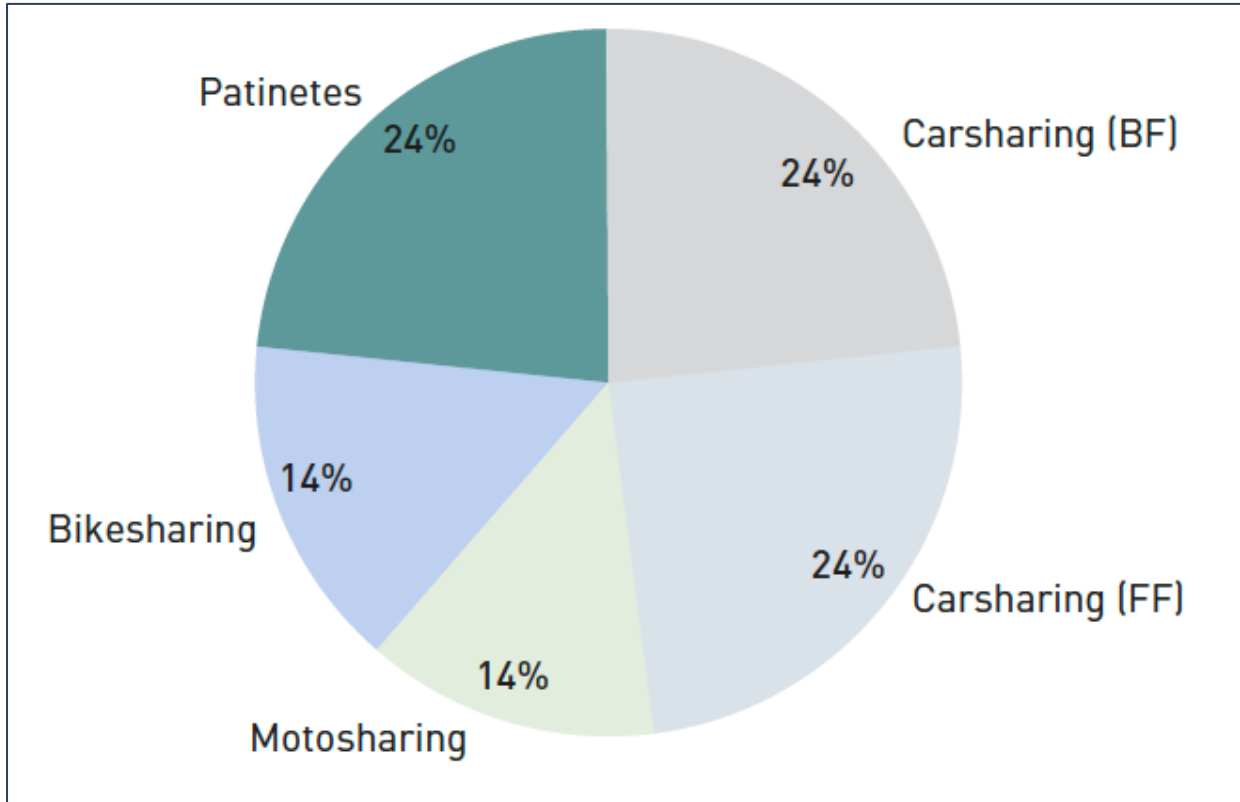
El diésel sigue siendo el combustible más utilizado

Desde el año 2019, ha habido un **incremento del 40,7% en el uso de la bicicleta en las ciudades españolas**: este modo de desplazamiento ha pasado de ser utilizado por 8,1 millones a 11,4 millones de personas. En lo que se refiere al motivo de viaje, **la movilidad obligada es la que más crece**.



	Puntos de préstamo	Número total de anclajes	Bicicletas disponibles
2020	1741	30893	16.857
2021	1972	34.282	18.242
DIFERENCIA	+13 %	+11,0%	+8,0%

Empresas del sector de movilidad compartida (2022)



Empresas Carsharing (48%):

Base fija: (24%)

Free Floating: (24%)

Empresas Motosharing (14%):

Empresas Patinetes (24%):

Empresas Bikesharing (14%):

En las **ciudades de mayor tamaño** los servicios de movilidad compartida están marcadamente presentes y se ofrece una **amplia variedad de vehículos**, sin embargo, en **las ciudades medianas y pequeñas** no es un servicio asentado y la variedad de **la oferta es menor**.

Inversión en 2021: **648 millones €**



29,6 %



70,4 %

INFRAESTRUCTURA

59,2 %

MATERIAL MÓVIL

40,8 %

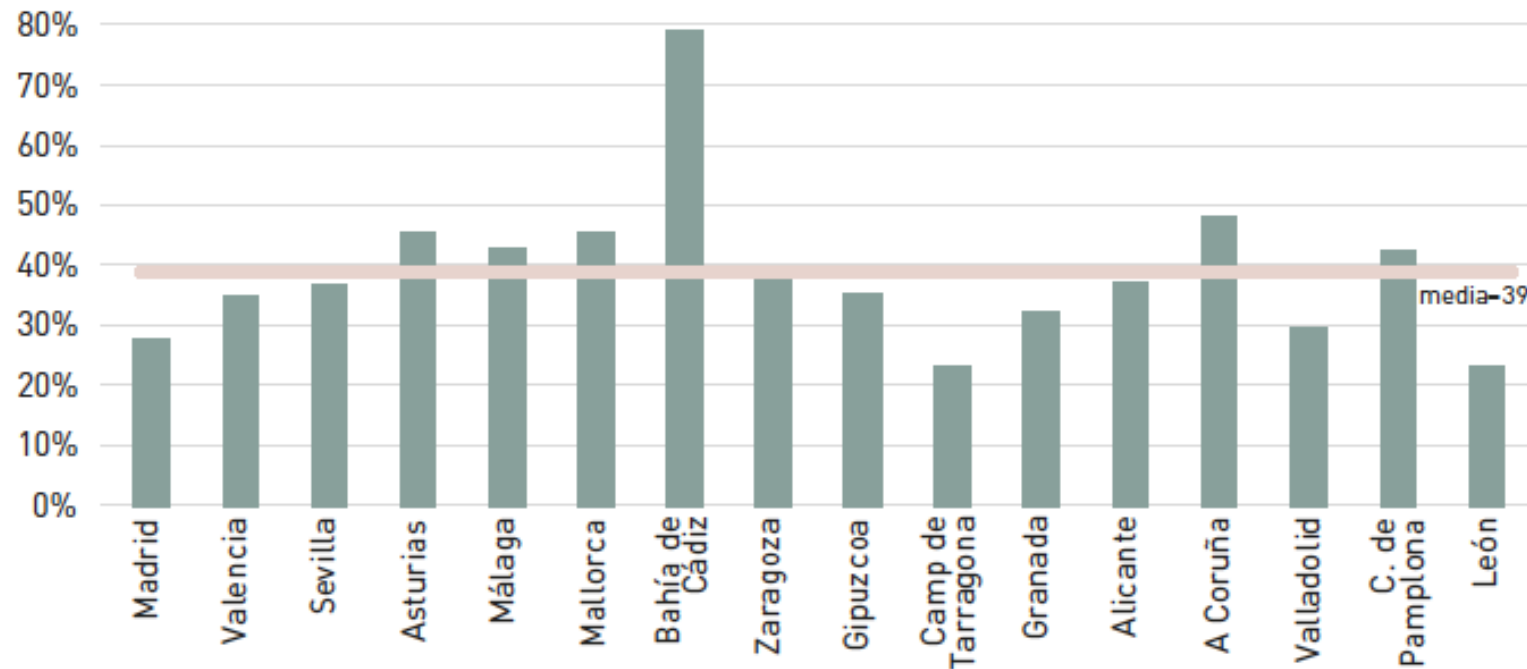
Evolución de las Inversiones en TP (millones de €)

2013	2014	2015*	2016*	2017	2018	2019	2020	2021**
348	929	696	165	920	114	756	688	648

*No se dispone información de las inversiones realizadas en la Comunidad de Madrid

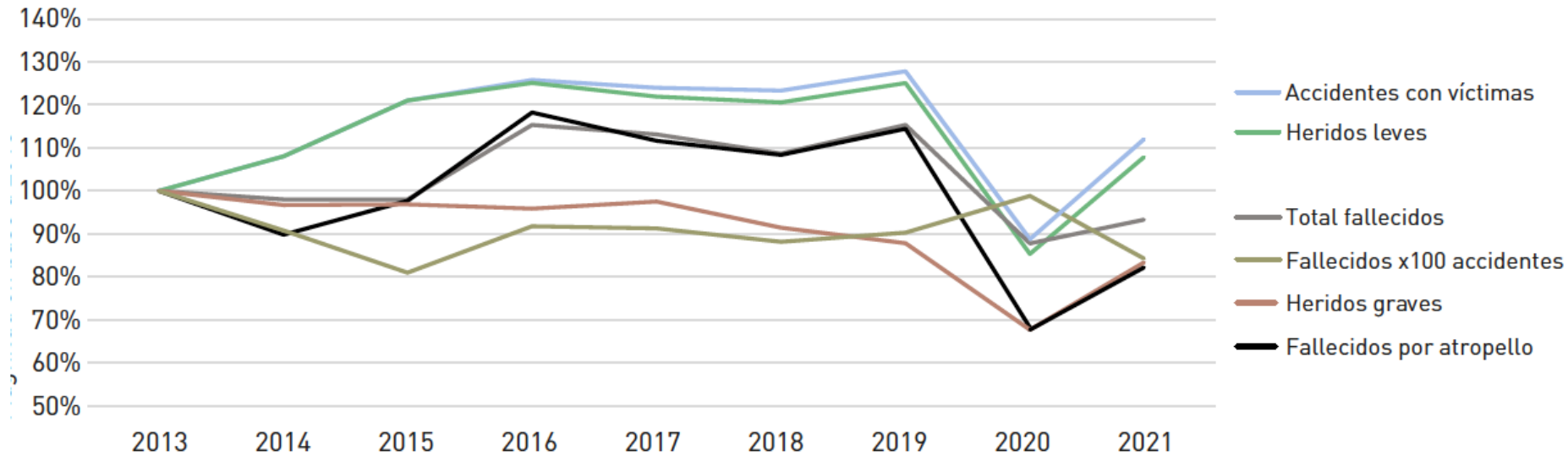
** Corresponden los datos aportados por 15 áreas y en 2020 fueron 17

Ratio de cobertura medio: 39%



INGRESOS TARIFARIOS: 1.456 M€
COSTES DE EXPLOTACIÓN: 2.974 M€

Accidentalidad en medio urbano (2021)



Fuente: Dirección General de Tráfico, 2023.

Aumenta el n° de accidentes con víctimas en **11%** y **disminuye** el total de fallecidos un **7%** entre 2013-2021.

Disminuye un **2%** el n° de fallecidos en vías urbanas respecto a 2020.

El colectivo más vulnerable sigue siendo el de los peatones y el sector de la población más afectado es el de > 65 años, que representan el 64% de los fallecidos por atropello.

En **2021** ha producido una **recuperación de la demanda**, pero todavía no se han alcanzado los niveles de 2019.

Recuperación en 2022 de la **demanda** de TP en un **+38%** respecto **2021**, pero los niveles de demanda están al 84% de los niveles prepandemia.

Aumenta la oferta de TP (vehículos-km) en **2022**: **+9,6%** en **autobuses** y **+24,2%** en **modos ferroviarios**.

Continúa la mejoría en **la tecnología del motor** y en el **tipo de combustible en los autobuses urbanos**.

Desde el año 2019, ha habido un **incremento del +40,7%** en el uso de la **bicicleta** en las ciudades españolas.

En el 2021, aumenta la movilidad con respecto al año anterior, y consecuentemente, lo hacen los valores de los indicadores de accidentalidad. Aunque estos todavía sean inferiores a los valores de los años prepandemia, **no se puede asegurar una mejora en la seguridad vial urbana**.

MUCHAS GRACIAS POR SU ATENCIÓN



2003 - 2023

www.observatoriomovilidad.es