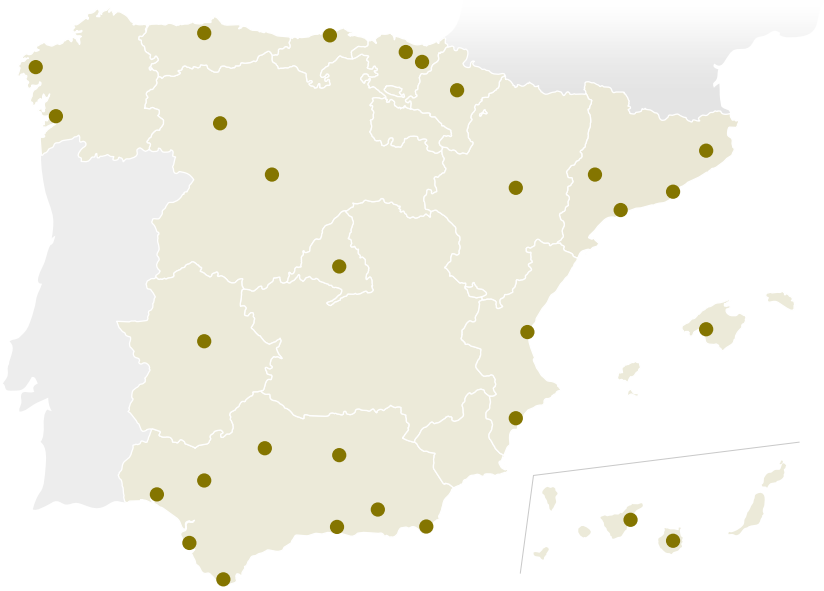
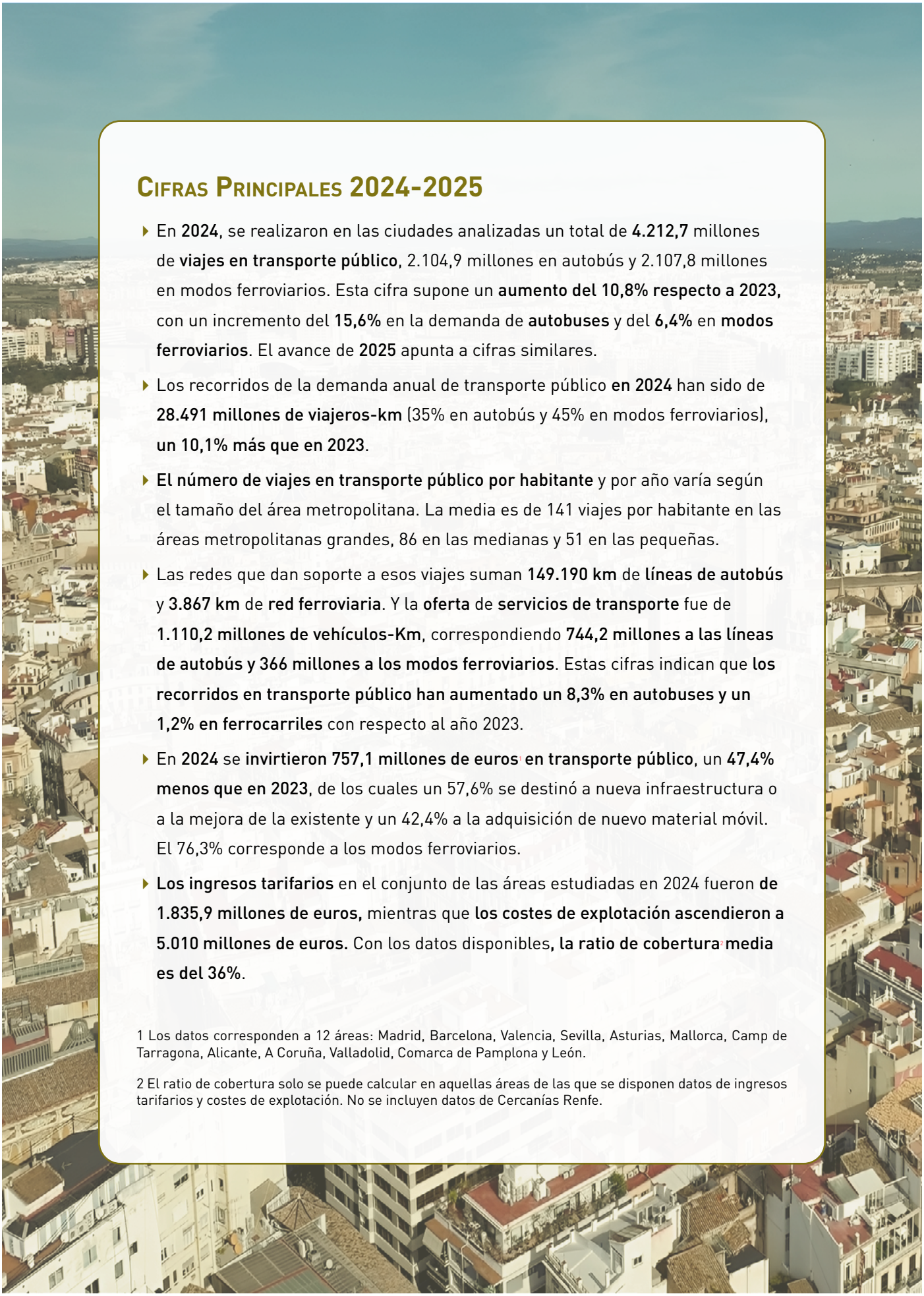
Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)
Resumen del informe 2024-2025

El **Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM)** es una iniciativa de análisis y reflexión constituida por **29 Autoridades de Transporte Público (ATP)** de las principales áreas metropolitanas españolas, financiado por el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible. Cuenta con el apoyo de 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.) y el sindicato Unión General de Trabajadoras y Trabajadores (UGT).

25 ATP* han aportado los datos esenciales para el **Informe OMM 2024-Avance 2025,** que representan la movilidad del 62% de la población española. El resto de la información proviene de otros colaboradores OMM, como RENFE, la Dirección General de Tráfico (DGT) y el Instituto Nacional de Estadística (INE). Contiene la **información completa del año 2024, y un avance de los datos disponibles de 2025.**



* 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 2024-2025

- En **2024**, se realizaron en las ciudades analizadas un total de **4.212,7** millones de **viajes en transporte público**, 2.104,9 millones en autobús y 2.107,8 millones en modos ferroviarios. Esta cifra supone un **aumento del 10,8% respecto a 2023,** con un incremento del **15,6%** en la demanda de **autobuses** y del **6,4%** en **modos ferroviarios**. El avance de **2025** apunta a cifras similares.
- Los recorridos de la demanda anual de transporte público **en 2024** han sido de **28.491 millones de viajeros-km** (35% en autobús y 45% en modos ferroviarios), **un 10,1% más que en 2023**.
- **El número de viajes en transporte público por habitante** y por año varía según el tamaño del área metropolitana. La media es de 141 viajes por habitante en las áreas metropolitanas grandes, 86 en las medianas y 51 en las pequeñas.
- Las redes que dan soporte a esos viajes suman **149.190 km** de **líneas de autobús** y **3.867 km** de **red ferroviaria**. Y la **oferta** de **servicios de transporte** fue de **1.110,2 millones de vehículos-Km**, correspondiendo **744,2 millones a las líneas de autobús y 366 millones a los modos ferroviarios**. Estas cifras indican que **los recorridos en transporte público han aumentado un 8,3% en autobuses y un 1,2% en ferrocarriles** con respecto al año 2023.
- En **2024** se **invirtieron 757,1 millones de euros**[1] **en transporte público**, un **47,4% menos que en 2023**, de los cuales un 57,6% se destinó a nueva infraestructura o a la mejora de la existente y un 42,4% a la adquisición de nuevo material móvil. El 76,3% corresponde a los modos ferroviarios.
- **Los ingresos tarifarios** en el conjunto de las áreas estudiadas en 2024 fueron **de 1.835,9 millones de euros,** mientras que **los costes de explotación ascendieron a 5.010 millones de euros.** Con los datos disponibles**, la ratio de cobertura**[2] **media es del 36%**.

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.

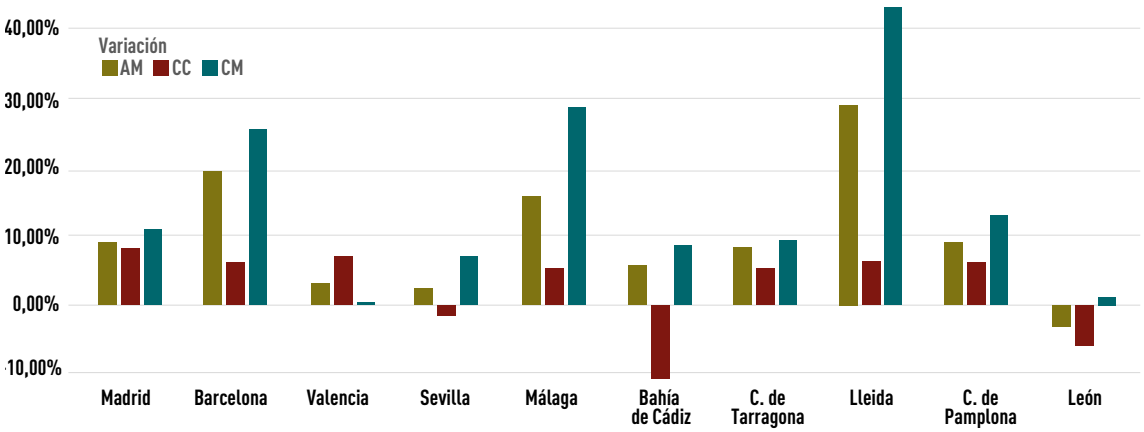
Características generales de las áreas metropolitanas a 1/1/2024

	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	8.031	7.009.268	873	179	929	12%	7.545	605	3.422.416	5.657	49%
Barcelona	7.857	5.959.941	759	314	754	10%	7.904	102	1.666.908	16.342	28%
Valencia	1.479	1.926.512	1.303	60	306	21%	6.296	139	825.948	5.942	43%
Sevilla	4.220	1.515.318	359	45	229	5%	6.617	141	687.488	4.876	45%
Bizkaia	2.217	1.154.334	521	112	n.d.	n.d.	n.d.	41	348.089	8.490	30%
Málaga	2.395	1.184.445	495	20	n.d.	n.d.	n.d.	395	591.637	1.498	50%
Asturias	10.604	1.009.599	95	78	1.697	16%	595	187	220.543	1.179	22%
Mallorca	3.640	957.726	263	53	395	11%	2.425	209	438.234	2.097	46%
Bahía de Cádiz	3.312	826.301	249	12	n.d.	n.d.	n.d.	14	110.914	7.922	13%
Zaragoza	3.258	802.920[1]	246	32	2.873	88%	279	938	686.986	732	86%
Gipuzkoa	1.980	726.033	367	11	n.d.	n.d.	n.d.	73	188.102	2.577	26%
C. de Tarragona	2.999	674.307	225	132	191	6,4%	3.530	65	141.018	2.170	21%
Granada	861	552.500	642	33	n.d.	n.d.	n.d.	88	232.717	2.645	42%
Almería	2.127	528.900	249	18	n.d.	n.d.	n.d.	296	202.675	685	38%
Córdoba	3.972	491.556	124	21	85	0	5.089	1.255	322.811	257	66%
Alicante	354	477.766	1.350	5	74	0	6.456	201	358.720	1.785	75%
A Coruña	494	427.238	865	10	57	11,5%	7.495	38	249.261	6.560	58%
Huelva	3.256	410.375	126	21	n.d.	n.d.	n.d.	151	141.854	939	35%
Valladolid	955	417.936	438	25	125	13%	3.343	198	300.618	1.518	72%
C. de Tenerife	318,5[1]	395.612[1]	1.242	4	n.d.	n.d.	n.d.	150	209.395	1.396	53%
Girona	2.149	379.283	176	73	963	45%	394	39	106.476	2.730	28%
Lleida	12.360	467.830	38	241	16	0%	29.460	212	144.878	683	31%
C. de Pamplona	92	365.499	3.973	18	50	54%	7.310	25	208.243	8.330	57%
C. de Gibraltar	1.530	278.823	182	8	432	28%	645	88	124.978	1.420	45%
Jaén	3.488	274.150	79	27	n.d.	n.d.	n.d.	424	112.074	264	41%
Santander	268	272.325	1.016	8	-	n.d.	n.d.	36	174.101	4.836	64%
León	91	202.157	2.222	16	21	23%	9.627	39	122.243	3.134	60%
Cáceres	-	-	-	-	-	-	-	1.760	96.441	55	-

** Superficie urbanizada/ superficie total del área metropolitana. ** Población de la ciudad capital/ población del área metropolitana.*
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 2025



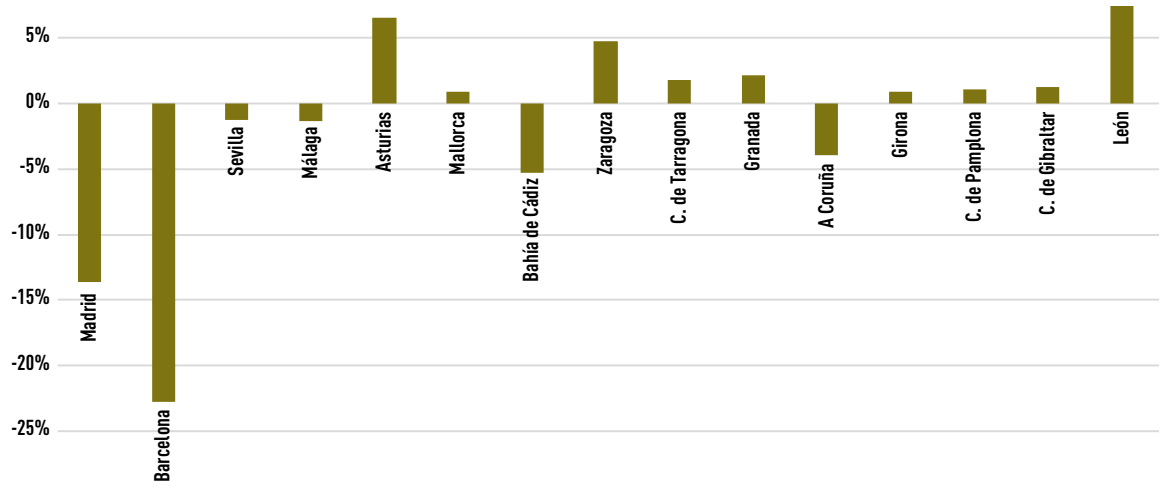
Las áreas de Barcelona, Málaga y Lleida han incorporado municipios a sus ámbitos de actuación con los años, de ahí las importantes variaciones.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Entre 2013 y 2025, la población de las áreas metropolitanas ha experimentado un crecimiento del 9,3%, la mayor parte del cual ha tenido lugar en la periferia (+12,2%). En las ciudades principales la población ha experimentado un crecimiento menor (+5,1%). En cuanto a las ciudades, Cádiz y León han tenido los descensos más acusados de población en este periodo, con valores del –10,5% y –5,5%, respectivamente.

En el año 2025, 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 9,9% y el desempleo en el conjunto de áreas analizadas disminuyó un 9,3% respecto al año anterior y un 60,4% respecto a las tasas del año 2013. Las áreas que registran una mayor disminución de su desempleo en el periodo 2013-2025 son Málaga (67,7%) y Madrid (66,5%).

El índice de motorización en las ciudades principales ha disminuido un 1,1% 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. León y Asturias han aumentado significativamente su tasa de motorización (7,4% y 6,5%, respectivamente), mientras que Barcelona y Madrid han disminuido las suyas (-22,8%, y –13,7% respectivamente).

Variación del índice de motorización (nº turismos/1.000 habitantes) en la ciudad capital (2013-25)

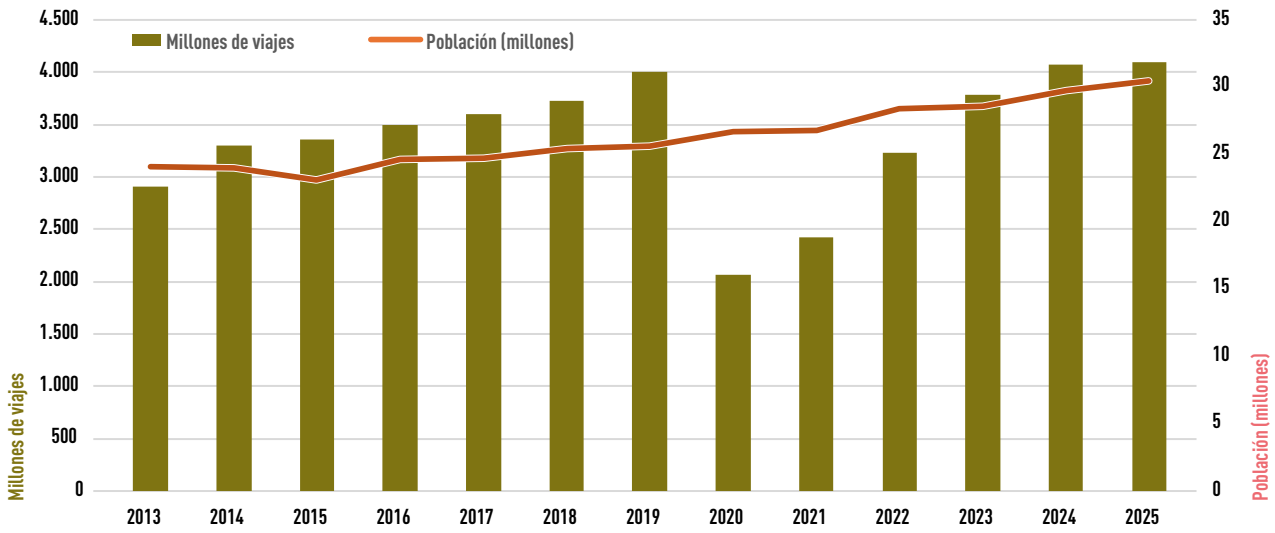


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

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 desplomó a niveles nunca antes registrados en este observatorio. Entre 2013 y 2025, la demanda total de viajes en transporte público creció un 40,1%, y en 2025 aumentó un 3% con respecto a 2024: la de autobús, un 5,8%, y la de los modos ferroviarios, un 1,7%. La demanda de viajes ha tenido una recuperación progresiva en estos últimos años, de modo que ya se han alcanzado y superado las cifras previas a la pandemia.

Evolución de la demanda de viajes en transporte público (2013-25)



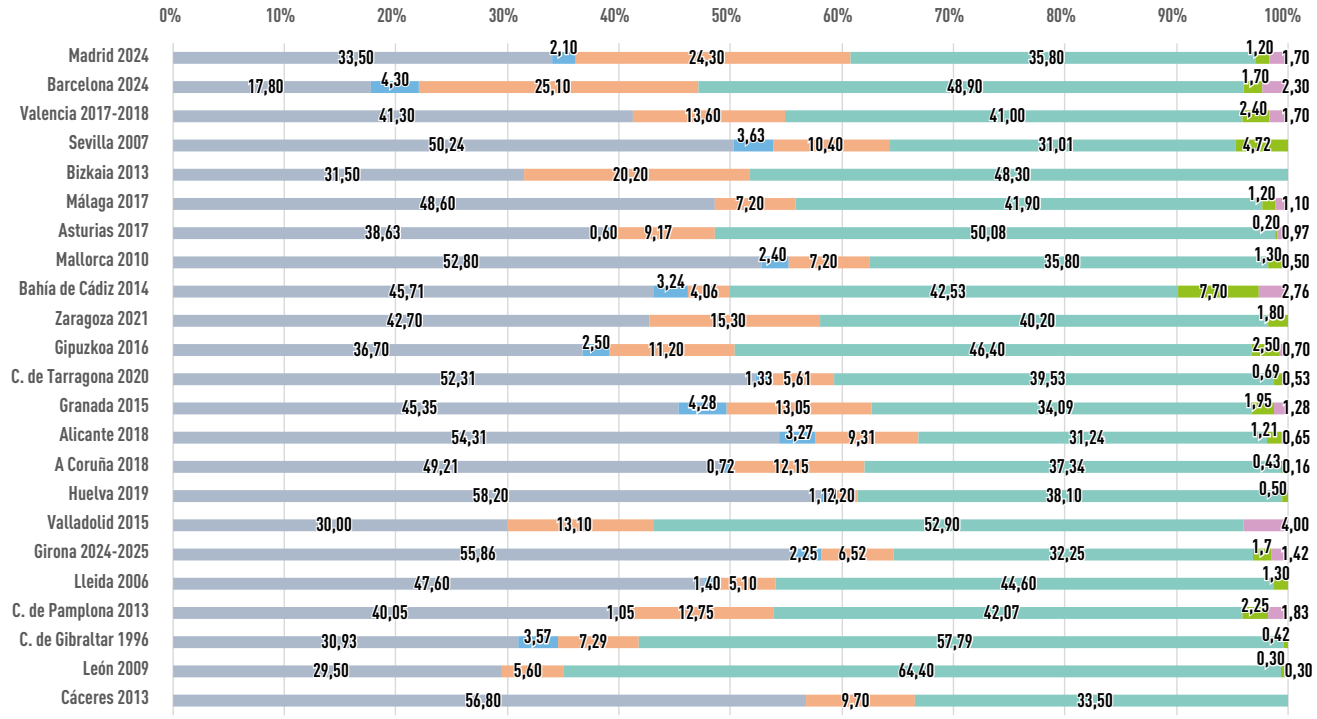
Reparto modal

La cuota modal media del transporte público en las áreas metropolitanas es del 10,9%. Esta cifra varía mucho según la zona: en Barcelona alcanza el 25,1% mientras que en la de Huelva es del 2,2%.

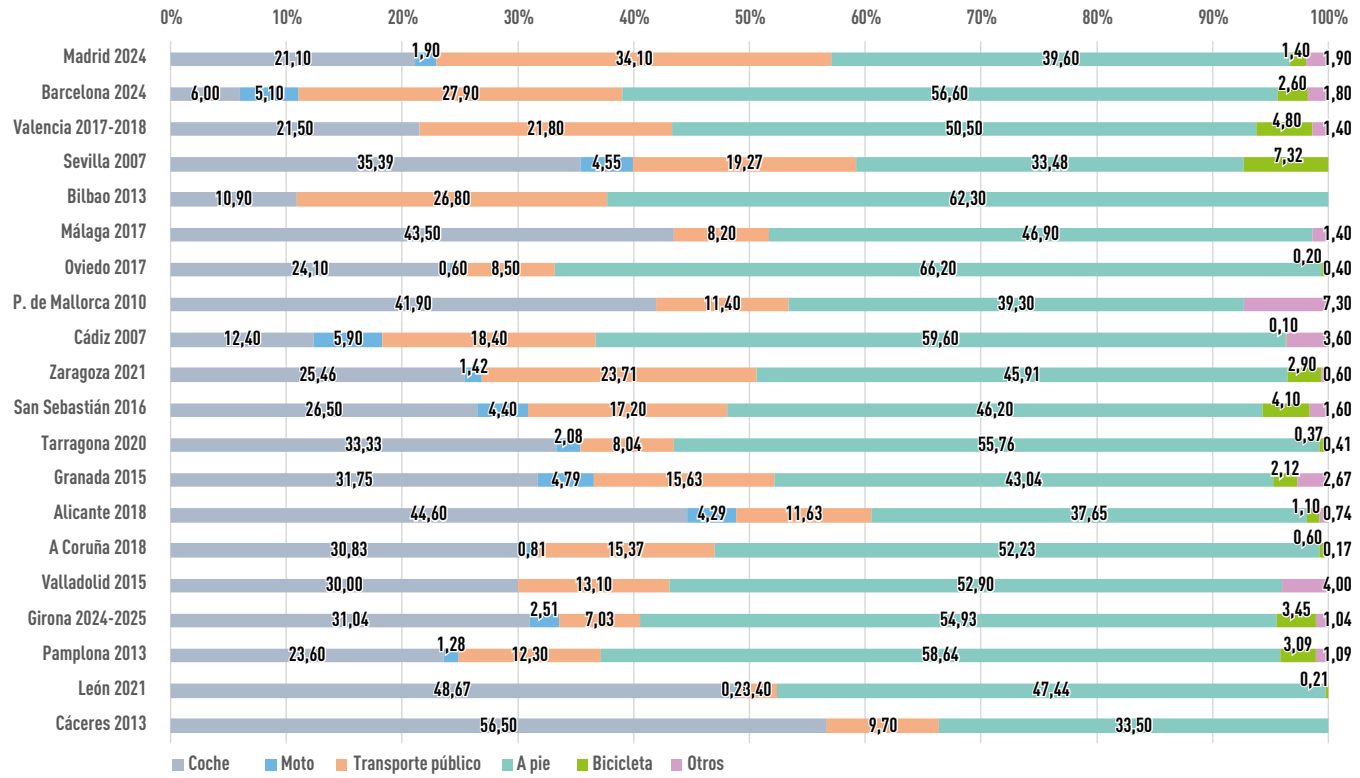
Por término medio, los desplazamientos no motorizados (a pie y en bicicleta) suponen el 43,9% de los viajes, mientras que los realizados en coche privado y motocicleta representan el 45,4% de los desplazamientos.

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 59,2% debido al arraigado hábito de ir a pie o en bicicleta, mientras que el 34,1% 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

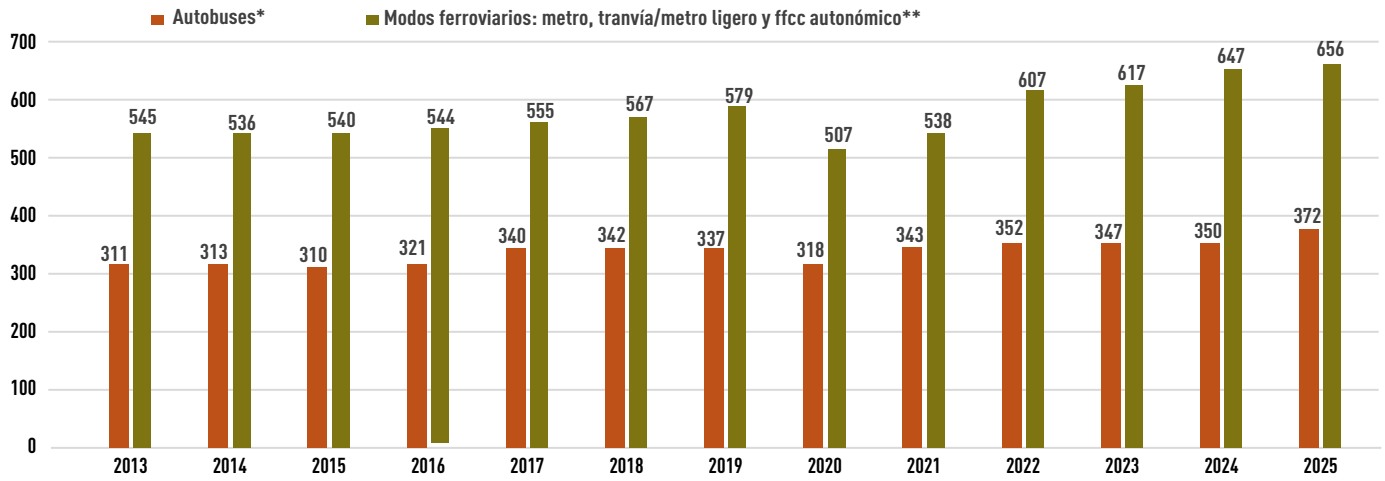
La oferta de servicios de autobús (en términos de vehículos-km) ha aumentado un 17,8% entre 2013 y 2025. En 2025 ha aumentado un 1,5% con respecto a 2024. En 2024, la media de densidad de las redes de autobuses fue de 4,7 km por cada 1.000 habitantes. Asturias y Huelva están muy por encima de este valor, 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 Madrid alcanzan las cifras más altas, con 8,5 km/km² y 4,3 km/km² y 3,3 km/km², respectivamente, siendo la media de 1,8 km/km².

Las redes ferroviarias son, lógicamente, más densas en las áreas de mayor población. La media en España es de 227,4 km por millón de habitantes y 231,1 km por 1.000 km². Además, hay áreas como las de León, Asturias o Santander que registran cifras más altas debido a la concentración de líneas de Cercanías y de vía estrecha.

En 2025, la longitud de las líneas de autobús ha aumentado un 4,3% con respecto a 2024, y también ha aumentado el número de líneas. Entre 2013 y 2025, la longitud de las líneas de autobús aumentó un 15% y la red ferroviaria creció un 2,7%.

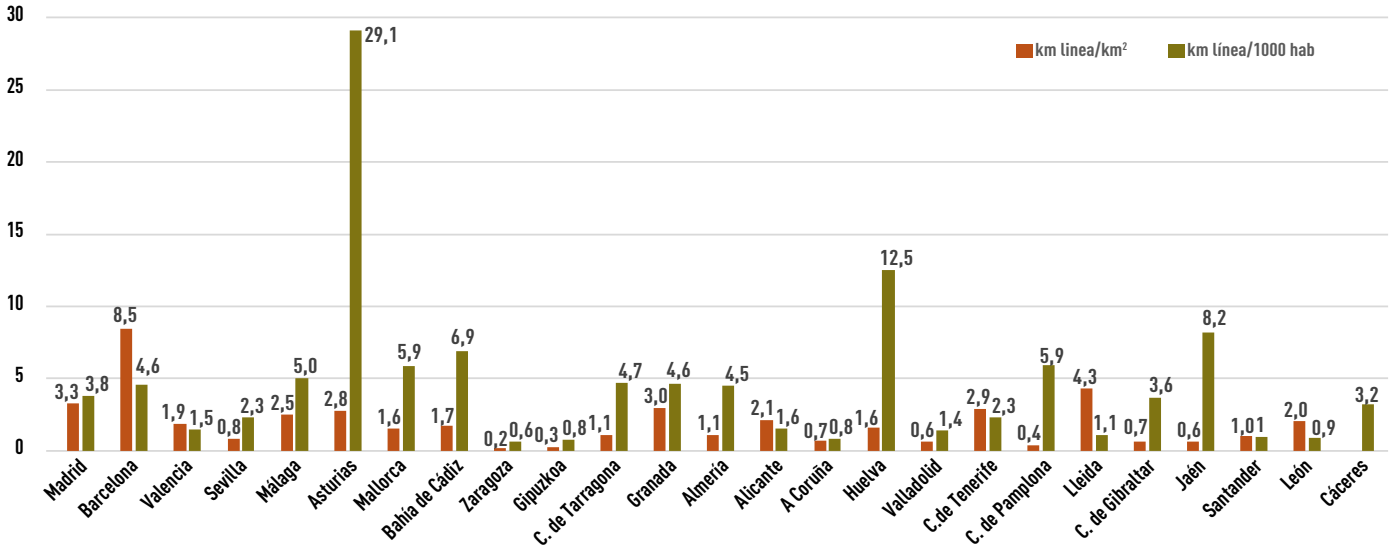
Para conocer la capacidad de transporte de viajeros ofertada en las redes de transporte público, se mide el número de plazas-km de cada modo. En 2025, se ofertaron 52.651 millones de plazas-km en autobús, un 6% más que en 2024, y 92.823 millones de plazas-km en ferrocarril, un 1,5% más que en 2024.

Evolución de los vehículos-km ofertados (millones)



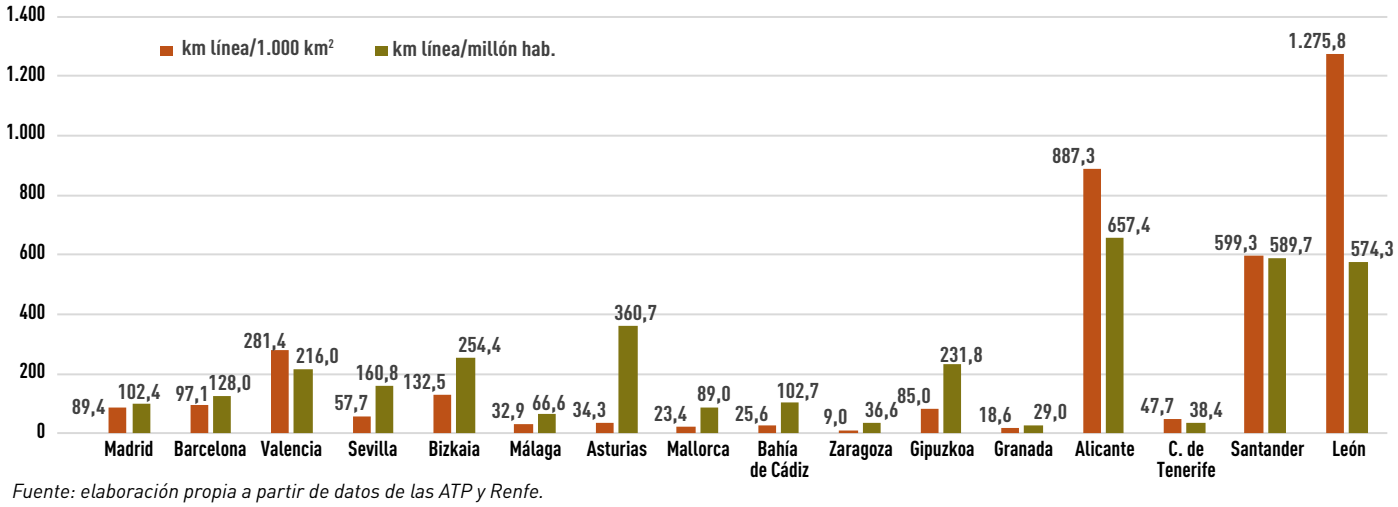
** Elaborado únicamente con los datos de Madrid, Barcelona, Valencia, Sevilla, Málaga, Asturias, Mallorca, Bahía de Cádiz, Camp de Tarragona, Alicante, A Coruña y Comarca de Pamplona. En Asturias solo se contabiliza el bus urbano de Oviedo. En Bahía de Cádiz solo el autobús metropolitano.*
*** Elaborado únicamente con datos de Madrid, Barcelona, Sevilla, Valencia y Alicante.*
Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Densidad de las líneas de autobuses. Año 2024



Bahía de Cádiz, Campo de Gibraltar y Jaén: solo autobús metropolitano.

Densidad de la red ferroviaria. Año 2024

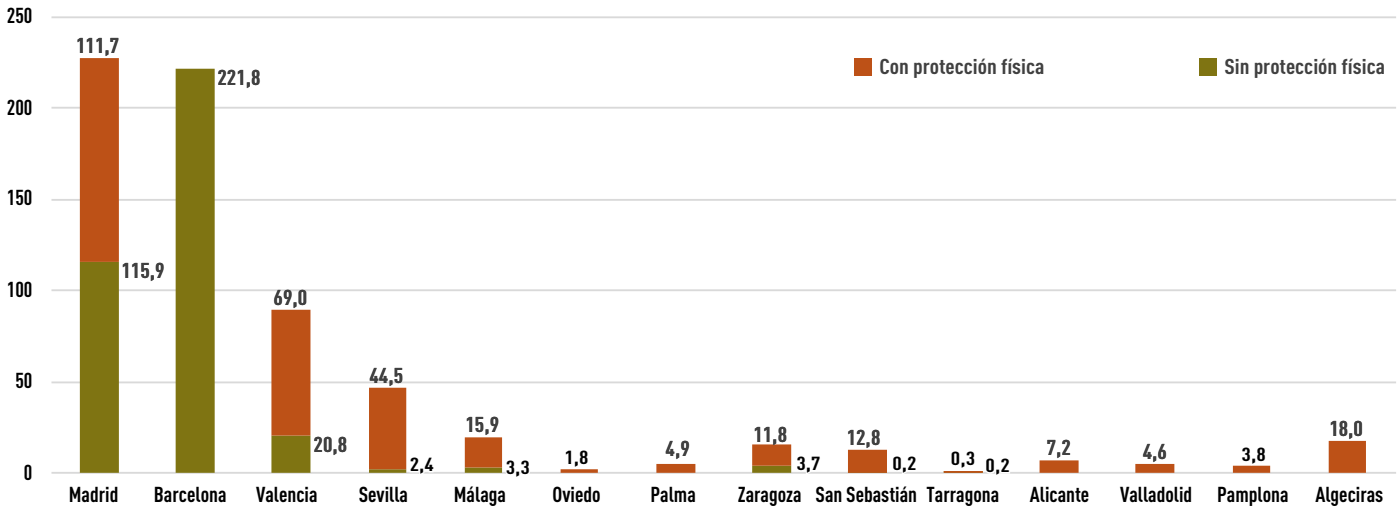


Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP y Renfe.

Carriles Bus

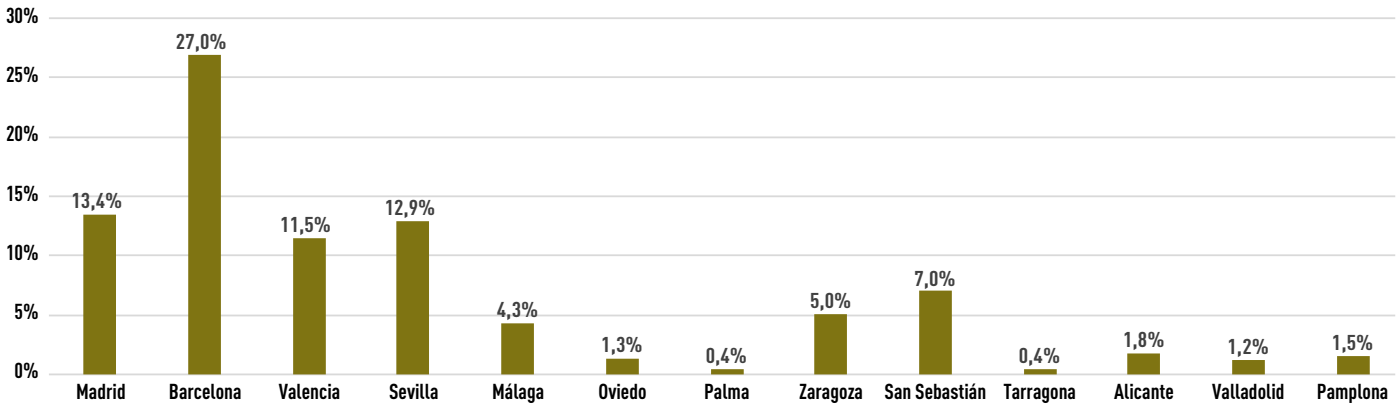
Los carriles de uso exclusivo o preferente para el transporte público son esenciales para que este sea competitivo frente al transporte privado. Estos carriles son más eficaces si cuentan con algún tipo de protección. En 2024, Madrid registró la mayor longitud de carriles bus (227,6 km). El mayor porcentaje de carriles bus en la ciudad capital lo tiene Barcelona (27%), seguido de Madrid (13,8%) y Valencia (12,9%).

Carriles bus en la ciudad capital (km). Año 2024



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

Porcentaje de la red de autobuses con carril bus en la ciudad capital. Año 2024

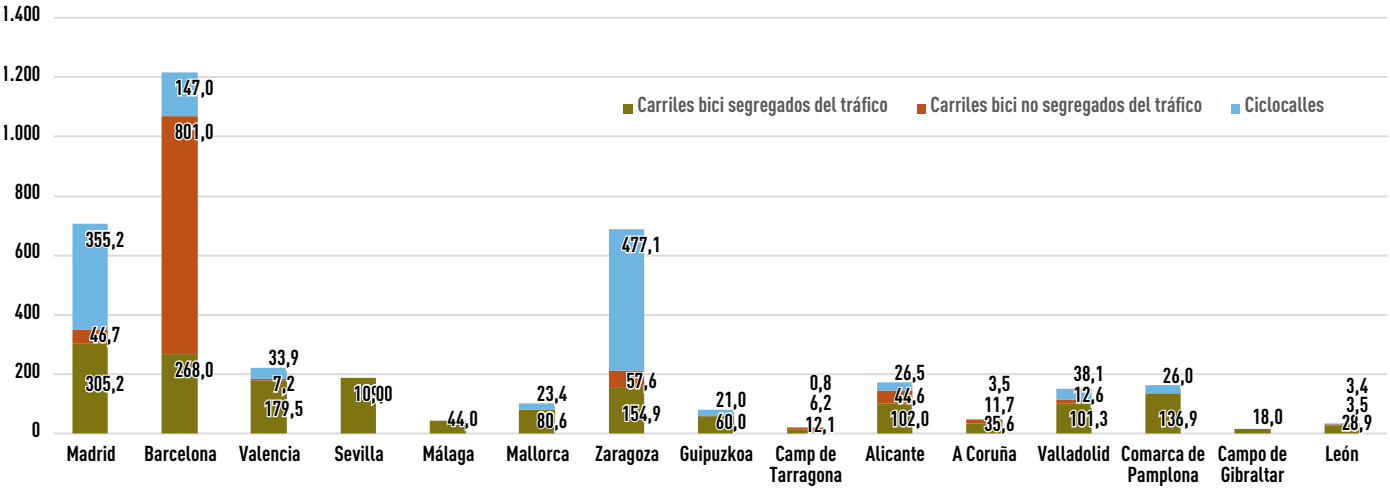


Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Vías ciclistas

El interés de las autoridades locales por este modo de transporte es cada vez mayor, debido a los beneficios de la bicicleta tanto para los usuarios (mejora de la calidad de vida y la salud, menor coste económico) como a nivel social (menor ocupación de la vía, disminución de la contaminación atmosférica y acústica). El fomento del uso de la bicicleta en las ciudades comienza por contar con un espacio adecuado, seguro y eficiente para que los ciclistas puedan circular. La siguiente figura muestra la longitud de los diferentes tipos de carriles bici en las ciudades españolas: segregados o protegidos, no segregados y ciclocalles (calles unidireccionales con preferencia para los ciclistas). Barcelona, Madrid y Zaragoza son las ciudades con mayor longitud de carriles.

Longitud de vías ciclistas en la ciudad capital (km). Año 2024



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 transporte público gracias al seguimiento geolocalizado en tiempo real de los vehículos; o el billetaje 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.

% paradas con paneles de información en tiempo real

	Autobús urbano	Otros autobuses urbanos	Autobús metropolitano
Madrid	16,4%	6,9%	
Barcelona	16,2%		6,8%
Valencia	39,3%	-	0,0%
Sevilla	9,8%	23,9%	0,0%
Málaga	26,6%	-	0,0%
Asturias	13,7%	15,5%	0,7%
Mallorca	10,9%	-	0,0%
Zaragoza	51,2%	-	2,4%
Gipuzkoa	20,6%	-	12,1%
C. de Tarragona	4,9%	22,6%	0,9%
Granada	4,0%	-	0,0%
Alicante	17,6%	-	0,0%
A Coruña	13,2%	-	-
Valladolid	25,4%	-	-
Lleida	3,1%	-	0,1%
C.de Pamplona	20,1%		
C. de Gibraltar	-	0,0%	0,7%
Jaén	0,0%	0,0%	0,0%
Santander	28,5%	-	-
León	10,2%	-	-
Cáceres	4,3%	-	-

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

El Barómetro de la bicicleta 2024 (estudio impulsado por Redbici) concluye que casi un cuarto de la población utiliza la bicicleta semanalmente (22,8%) y casi la mitad de la población (48,2%) la usa en alguna ocasión. Además, desde la creación del barómetro, en 2008, el porcentaje de ciclistas habituales se ha incrementado en 10 puntos, pasando del 12,7% en 2008 al 22,8% en 2024.

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 por factores relacionados con los costes de explotación, la sostenibilidad financiera de los sistemas y la evolución tecnológica. No obstante, en los últimos años se aprecia una fase de consolidación de los sistemas públicos de bicicleta, impulsada por la modernización tecnológica, la incorporación de bicicletas eléctricas y su creciente integración en las políticas urbanas de movilidad sostenible.

La siguiente tablas presentan 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 de bicicletas en la ciudad capital Año 2024

	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)
Madrid (BiciMad)	630	14.894	8.373	100	24	572.015	9.946	2,8	3,3
Barcelona (Bicing)	519	15.000	7.608	74	24	163.698	18.880	3,4[5]	6,8
Valencia[1] (Valenbisi)	277	5.502	2.750	97	24	37.560	3.509	n.d.	3,5
Sevilla (Sevici)	259	2.600	2.425	100	24	20.440	2.144	n.d.	2,4
Sevilla (Bus+Bici)	1	180	180	100	16,5	10.397	12	n.d.	0,2
Mallorca (Bicipalma)	87	1.550	1.080	n.d.	24	33.758	1.260	n.d.	3,2
Cádiz (+Bici)	1	16	16	100	13,5	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Zaragoza (Bizi Zaragoza)	130	2.778	1.300	5	18	10.958	705	1,3	1,5
Gipuzkoa (Dbizi)	46[1]	799[1]	511[1]	1002	182	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
Granada[1,3] (+Bici)	1	10	15	100	12	n.d.	n.d.	n.d.	n.d.
A Coruña[4] (Bici Coruña)	49	880	385	100	18	21.817	1.344	2,9	10
Valladolid (biki)	98	1.895	854	100	24	28.017	585	2,9	1,9
Girona (Girocleta)	35	905	390	n.d.	24	4.970	595	2,8	4,2
C. de Pamplona (Ride On)	57	1.092	590	100	24	43.307	693	2,0	3,2
León (ALSA-Next Bike)	40	327	330	100	24	14.808	122	n.d.	1,0

1: Datos del 2022
2: Datos del 2021
3: Amplitud horaria: días laborables de 9:00 a 21:00.
4: El ratio de superficie servicio/superficie ciudad principal es de 100, Bicis mecánicas 225 y eléctricas 160 (385 en total)
5: Dato del 2023

**Media anual teniendo en cuenta el nº de usos y las bicicletas disponibles*
Fuente: ATP

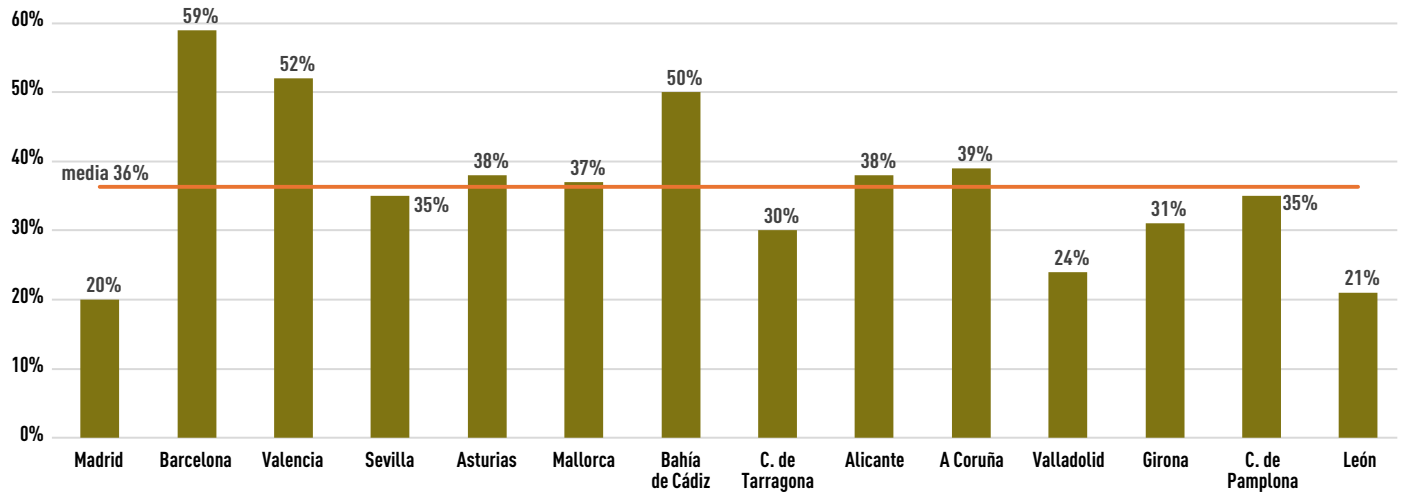
Tipos de billetes y tarifas

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 (casi el 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 (2,55€).

Ratio de cobertura

El porcentaje de los costes de explotación cubiertos por los ingresos de las tarifas (ratio de cobertura) alcanzó una media del 36% en 2024. Los casos destacados son, por un lado, Barcelona y Valencia, con ratios del 59% y 52%, respectivamente, y por otro, Madrid y León, con una ratio del 20% y 21%, respectivamente.

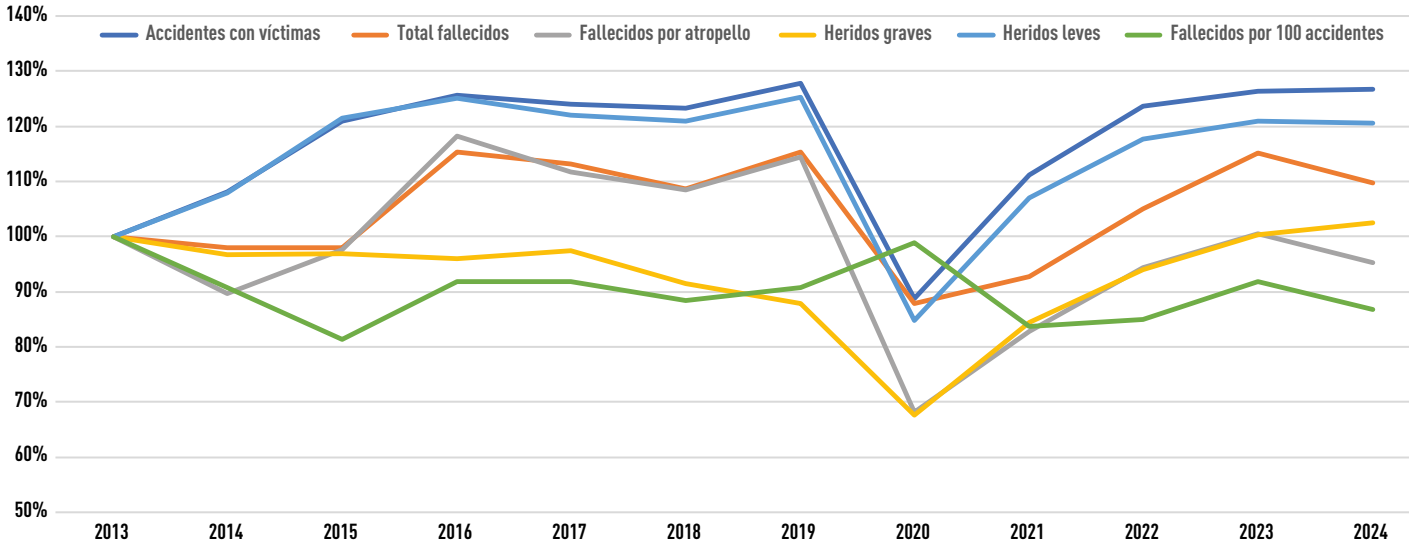
Grado de cobertura de los costes de explotación con las tarifas. Año 2024



No se incluyen datos de Cercanías Renfe. Sevilla, Asturias, Alicante, A Coruña y Girona no incluyen datos de autobús metropolitano. Bahía de Cádiz no incluye datos de bus urbano.
Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP.

Accidentalidad urbana

Evolución del número de accidentes de tráfico en vías urbanas entre 2013 y 2024



Fuente: elaboración propia a partir de datos de las ATP

La accidentalidad urbana fue decreciendo en el período 2000-2013, pero a partir de ese año se produjo un cambio de tendencia. En el periodo 2013-2024, el número de accidentes con víctimas aumentó un 26,8% y el total de fallecidos, un 9,8%. Sin embargo, el número de fallecidos por cada 100 accidentes ha disminuido un 13% respecto a los datos de 2013. Por otro lado, el número de hospitalizados y de fallecidos por atropello no ha variado respecto de los datos de 2013. Por tanto, el crecimiento de la accidentalidad está ligado al aumento de la movilidad suburbana: más accidentes, pero proporcionalmente menos graves.

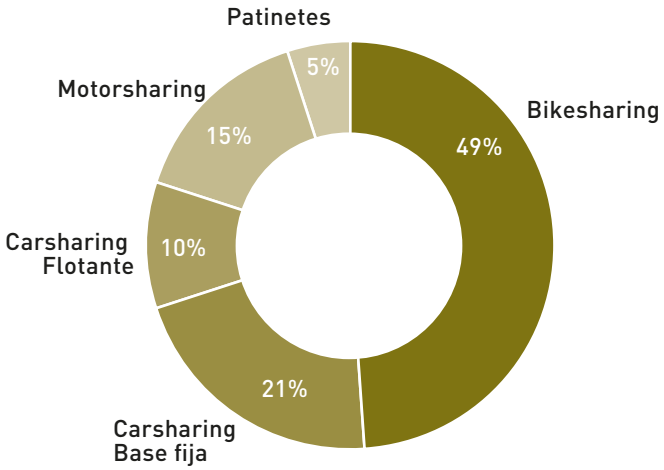
El siguiente gráfico muestra, en el contexto antedicho, la irregular evolución de los indicadores de accidentalidad urbana desde 2013 hasta 2024: algunos, como el número de heridos graves o el número de fallecidos por cada 100 accidentes, decrecen; mientras que otros, como el número de fallecidos por atropello o el número total de fallecidos, varían considerablemente de un año a otro. En 2020, todos los indicadores mejoraron considerablemente debido a la drástica reducción de los desplazamientos. En los años siguientes, aumentó la movilidad y, en consecuencia, la accidentalidad. En 2024, el nivel de accidentalidad fue similar al de 2019. Los hospitalizados aumentaron un 16,6%, pero los fallecidos se redujeron un 16,7%, mientras que el resto de los indicadores se mantuvo sin cambios significativos.

Movilidad compartida

La movilidad compartida es uno de los vectores esenciales de la nueva movilidad. Permite a los ciudadanos desplazarse combinando los modos de transporte urbano tradicionales (caminar, transporte público) con los compartidos (carsharing, motosharing, bikesharing), aumentando la eficiencia del sistema de transporte, mejorando la accesibilidad, disminuyendo la dependencia y uso del coche privado y reduciendo las emisiones de gases contaminantes. Los servicios de sharing ponen a disposición de los usuarios una flota de vehículos de uso individual compartida, que pueden alquilarse por un tiempo a través de aplicaciones móviles.

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 en el número de empresas de movilidad compartida que operan en las ciudades menores. La difusión de este tipo de movilidad, junto con planes de adaptación a demandas más reducidas, ha permitido que algunos de estos servicios hayan tenido éxito en dichas localidades. El gráfico muestra el porcentaje de empresas presentes por 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

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 A Coruña

Ayuntamiento de Cáceres

Ayuntamiento de León

Ayuntamiento de Santander

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

* Orden alfabético

Otros miembros permanentes

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

Unión General de Trabajadores

Fundación de los Ferrocarriles Españoles

transyt Centro de Investigación del Transporte

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