



EL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD
METROPOLITANA RADIOGRAFÍA LA SITUACIÓN
DE 20 GRANDES ÁREAS URBANAS ESPAÑOLAS

Cómo nos mover

► El empleo de autobuses no contaminantes es una tendencia ya consolidada. En la imagen, TRAM de Castellón.

BEGOÑA
OLABARRIETA

Elaborar una foto fija de las tendencias de uso de los distintos modos de transporte público en las grandes ciudades españolas. Ese es el cometido del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, cuyo informe anual aporta datos clave para desarrollar modelos baratos, ecológicos, colectivos o individuales de transporte. Su actuación se inscribe en los planes de la Comisión Europea para conseguir en el año 2050 un transporte competitivo, sostenible y eficiente en el territorio comunitario.

nos en la gran urbe



Las ciudades y sus áreas metropolitanas son elementos determinantes del desarrollo económico y de la cohesión social, pero también son los lugares donde se concentran importantes problemas ambientales y sociales derivados de la movilidad de su población, como la congestión y la contaminación, el ruido, el 69% de los accidentes o el 25% de las emisiones de CO₂, causadas casi todas ellas por el uso de vehículos a motor.

Una tendencia que hay que invertir, según abogan las directrices europeas, con acciones que consigan hacer del transporte público una oferta atractiva y válida para los millones de usuarios que lo utilizan cada día. Se trata, en





El reto es trasladar usuarios de vehículos privados al transporte público. Arriba, M-30 de Madrid y Metro de Sevilla. Izquierda, intercambiador de Nuevos Ministerios (Madrid).

definitiva, de disminuir los movimientos en vehículos privados a favor de modos de transporte más sostenibles.

Es lo que pretende el Libro Blanco del Transporte 2011 de la Comisión Europea, que también traza un plan para transformar el actual círculo vicioso, «marcado por la congestión y el deterioro de las condiciones de circulación, en un círculo virtuoso en el que el que la oferta pública sea la clave del cambio».

Conocer la realidad de la movilidad en los núcleos me-

tropolitanos, evaluar las mejoras, el cumplimiento de los objetivos y las necesidades y formas de uso de los ciudadanos se hace imprescindible para proponer esos planes de movilidad urbana sostenible por parte de las diferentes entidades implicadas.

Vigilando los movimientos

El encargado de hacerlo en España es el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), en el que participa, junto a otros organismos, el

Ministerio de Fomento, que publica cada año una foto fija de situación en la que se examinan las tendencias generales de uso de los distintos medios de transporte en los principales núcleos urbanos.

Para la elaboración de su último informe, el Observatorio ha contado con la información proporcionada por 20 Autoridades de Transporte Público (ATP) de las 23 que integran el OMM, lo que supone acercarse a la realidad de casi 26 millones de habitantes (un 54,6% de población española).

Los datos muestran la gran envergadura de la movilidad en las áreas metropolitanas. Así, en 2010 se realizaron 3.100 millones de viajes en transporte público: 1.582 en autobús y 1.518 millones en modos ferroviarios (trenes, tranvías y metros ligeros).

Sin embargo, el uso del vehículo privado por motivos de trabajo sigue siendo mayoritario en zonas como Murcia, Sevilla o Bahía de Cádiz, donde la oferta de alternativas es menos competitiva. Mientras en estas el porcentaje de uso del coche llega al 70%, en otras como Madrid o Barcelona, con mayor red de transporte público, baja a un 50%.

Al otro lado del panorama se encuentra el modo de transporte ecológico y sostenible por antonomasia, la bicicleta,

El Observatorio contabilizó en 2010 la realización de 3.100 millones de viajes en transporte público en las grandes urbes

► El tren de Cercanías, el servicio público con la mayor velocidad comercial, tiene una importancia creciente para la movilidad en las urbes españolas.

que representa un 30% de los desplazamientos diarios al trabajo en localidades más pequeñas como Lleida o Camp de Tarragona.

Estos datos de uso y preferencias de los usuarios en sus desplazamientos se hacen fundamentales, en especial si tenemos en cuenta que una persona realiza una media de 127 viajes al año en transporte público, un sector que también se ha visto afectado por la crisis actual.

La inversión realizada en el mismo durante 2010 se redujo drásticamente, quedando en 404 M€, de los que casi un 89% se dedicó a modos ferroviarios (metro convencional y ligero, Cercanías y ferrocarriles autonómicos).

Apuesta sobre raíles

Una tendencia que no es casual. El transporte por carretera emite seis veces más gases de efecto invernadero (GEI) por kilómetro y viajero que el ferrocarril, cinco veces más en el caso del transporte de mercancías. Por ello, la importancia de las redes ferroviarias es cada vez mayor, aunque en la actualidad la longitud de líneas de autobús en las áreas metropolitanas asciende a 95.644 kilómetros, mientras que la de ferrocarril es tan solo de 2.902.

Madrid, Barcelona y Valencia son los núcleos con los servicios ferroviarios más asentados, aunque Asturias, con su importante red de Cercanías (Renfe y Feve), también destaca en importancia. Por su parte, Murcia, Sevilla, Mallorca y Alicante tienen los servicios más jóvenes.



Pero convencer a los usuarios de la necesidad de optar por modelos de movilidad públicos no depende únicamente de estos factores. También hay que buscarlos en otros como las propias infraestructuras viarias, es decir, las vías de alta capacidad en los entornos metropolitanos, que sirven de acceso y salida a la urbe, así como los carriles bus y los carriles bici dentro de las ciudades.

Las redes más largas de autopistas se encuentran en Madrid (970 kilómetros) y Barcelona (512 kilómetros). Por su parte, Valencia es la que se

Trabajo conjunto para buscar soluciones

El Observatorio de la Movilidad Metropolitana está integrado por el Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, el Ministerio de Fomento, Renfe, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), la Dirección General de Tráfico (DGT) y otras instituciones, como la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, la Federación Española de Municipios y Provincias, la Asociación de Transportes Urbanos Colectivos y los sindicatos.

Forman parte también de él otras 23 Autoridades de Transporte Público (ATP) de las principales áreas metropolitanas de España: Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona, Agencia Valenciana de Mobilitat Metropolitana, Entidad Pública del Transporte de la Región de Murcia, Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Sevilla, Consorcio de Transportes de Bizkaia, Consorcio de Transportes de Asturias, Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Málaga.



Consorci de Transports de Mallorca, Autoridad Única del Transporte de Gran Canaria, Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza, Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa, Consorcio de Transportes de Bahía de Cádiz, Consorcio de Transporte Público del Camp de Tarragona, Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Granada, Consorcio de Transporte Metropolitano Área de Almería, Dirección General de Transportes de la Generalitat Valenciana (Alicante), Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, Ayuntamiento de Vigo, Ayuntamiento de A Coruña, Consorcio de Transporte Público del Área de Lleida, Consorcio de Transporte del Campo de Gibraltar y Ayuntamiento de León, la nueva incorporación

Su principal objetivo es observar las tendencias generales de la movilidad en las grandes áreas metropolitanas españolas, apoyando todas las iniciativas que promuevan la implantación de planes sostenibles.

sitúa a la cabeza de carriles bus (un 20% de la red) y Barcelona tiene la red más larga de carriles bici.

«Una buena calidad del servicio de transporte público es lo que hace que muchos usuarios opten por el mismo», afirma el informe 2010 del Observatorio de la Movilidad Metropolitana, que también analiza otros factores que influyen en la utilización del servicio público.

Con respecto al año anterior, la velocidad comercial de los autobuses urbanos aumentó ligeramente en muchas áreas metropolitanas, pero el

tren sigue a la cabeza. Los más rápidos son los trenes de Cercanías de Renfe y los autonómicos, con una velocidad comercial de entre 40 y 60 km/h, frente a los autobuses, entre 20 y 30 km/h. Esta última es la media de velocidad del metro, con la excepción del de Palma de Mallorca, que alcanza los 55 km/h.

Por otro lado, la amplitud de horarios es elevada en España en comparación con otros países europeos, con servicios que operan entre 17 y 20 horas, y con tiempos de espera que varían. Para el metro se sitúan en torno a 3 o 4 minutos, entre 6 y 15 para los autobuses urbanos, y llegando a los 20 en los metropolitanos. Por su parte, las frecuencias medias de los trenes de Cercanías pueden llegar a 30 minutos, aunque en redes como las de Madrid o Barcelona se sitúan en unos 7.

Pero, sin duda, uno de los factores fundamentales es el análisis del impacto medioambiental del transporte, con la apuesta por modelos no contaminantes, como es la renovación hacia flotas de autobuses urbanos con emisiones reducidas, una realidad en el 100% de los efectivos en Pamplona, Asturias, León, Madrid y Valencia.

Biciclistas

La realidad es que el transporte es responsable del 21% de las emisiones de GEI en la Unión Europea, excluyendo la aviación y la navegación marítima internacional, aunque en España esta cifra llega a alcanzar el 25%. Un 80% de estas corresponden al transporte por carretera.

Por ello, en los ámbitos urbanos y metropolitanos la apuesta es, según concluye el Observatorio de la Movilidad Metropolitana, mejorar la calidad del aire a través de la reducción de la densidad de la circulación de vehículos.



Los municipios españoles apoyan cada vez más los sistemas de bicicleta pública, un modalidad sostenible y saludable para el usuario.

Apuesta por un transporte sostenible

La Comisión Europea publicó su primer Libro Blanco del Transporte en 2001 y desde entonces se han logrado avances muy significativos hacia una movilidad más sostenible: el mercado ha continuado su apertura en el transporte aéreo, por carretera y en parte por ferrocarril; se ha lanzado con éxito la iniciativa de Cielo Único Europeo; se ha aumentado la seguridad, y se ha contribuido a la cohesión territorial con las redes transeuropeas de transporte.

Sin embargo, el sistema actual tiene aún amplias zonas por mejorar, como admite el Libro Blanco de 2011, en el que se proponen medidas clave. El objetivo es conseguir una reducción de al menos el 80% de gases de efecto invernadero para 2050, eliminando progresivamente los vehículos a motor con derivados del petróleo en los entornos urbanos y suburbanos, promocionando modos de transporte más limpios y sostenibles.

Las propuestas del Libro Blanco se basan en:

- Desarrollo y uso de nuevos combustibles y sistemas de propulsión sostenibles. Reduciendo a la mitad el uso del automóvil convencional,

llegando a una cuota del 40% de combustibles hipocarbónicos en el sector aéreo para 2050, y reduciendo las emisiones de CO₂ del sector marítimo en un 40%.

- Optimización del rendimiento de las cadenas logísticas multimodales. Intentando transferir el transporte de mercancías a modos como el tren o la navegación fluvial, para que representen el 50% en 2050; triplicando la red de ferrocarriles de alta velocidad para ese año, y conectando aeropuertos y puertos a las líneas ferroviarias.

- Aumento de la eficiencia del transporte y del uso de la infraestructura con sistemas de información y con incentivos de regulación del mercado. Estableciendo un sistema europeo de información, gestión y pago del transporte multimodal para 2020; reduciendo el número de víctimas en carretera a la mitad para ese mismo año; aplicando el principio de «quien contamina paga», y modernizando la infraestructura del tráfico aéreo en Europa, finalizando la construcción de la Zona Europea Común de Aviación.

Los grandes municipios españoles están haciendo en los últimos años un gran esfuerzo para potenciar el transporte público no contaminante, incluidos los modos ferroviarios, aunque una alternativa cada vez con más adeptos es la bicicleta, una modalidad sostenible apoyada por la gestión municipal en muchas ciudades españolas.

Se trata de sistemas de bicicleta pública, como el implantado en León en 2006 o en ciudades como Valencia y Alicante, que facilitan los desplazamientos por las ciudades en este medio, acompañados de la reserva de carriles bici para que esto sea posible. Una apuesta en la que también destacan Sevilla, San Sebastián y A Coruña, que tienen un 100% de su superficie cubierta con oferta de bicis públicas. ■