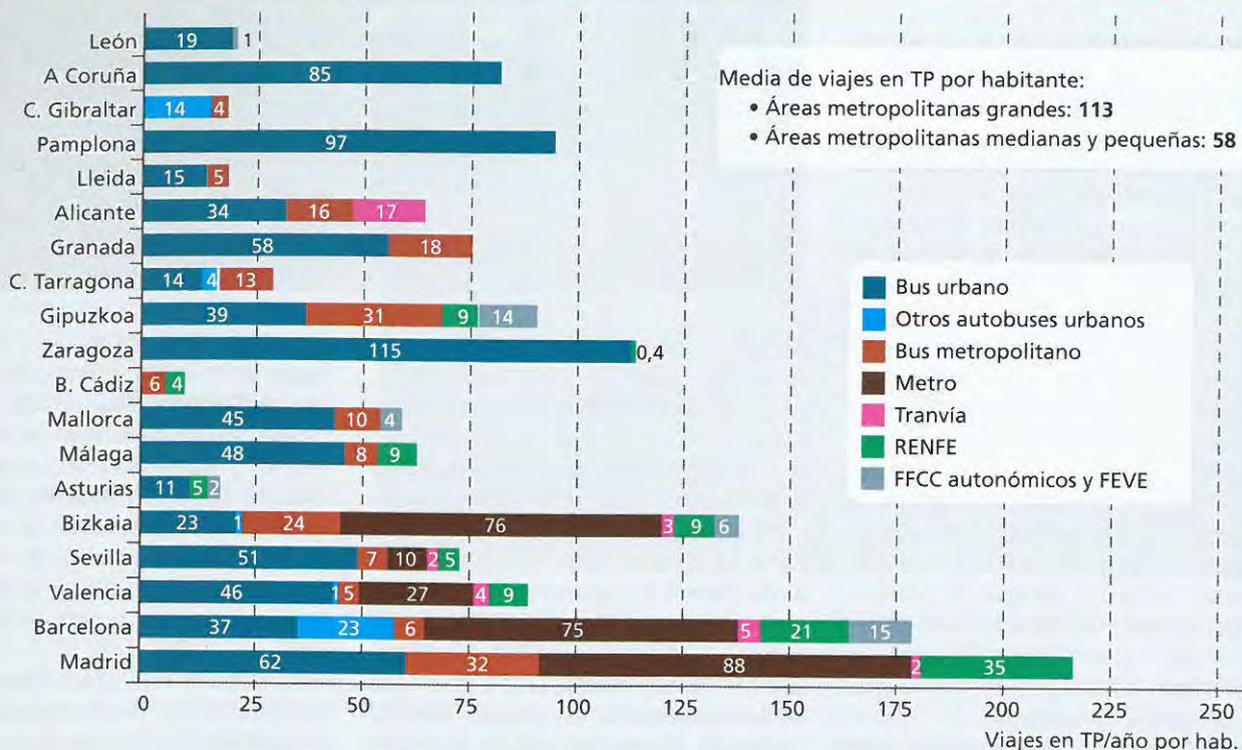


Viajes en transporte público por habitante en toda el área metropolitana, según modo (2014)



Salvo excepciones, se han utilizado viajes línea para autobuses y viajes red para modos ferroviarios. La población utilizada es la del área metropolitana.

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

Fuente: INFORME 2014 OMM

Una tímida tendencia hacia una movilidad más sostenible

El Observatorio de la Movilidad Metropolitana ha publicado recientemente su Informe sobre la movilidad urbana en 2014, elaborado por el Centro de Investigación del Transporte de la UPM y los expertos Andrés Monzón,

Rocío Cascajo, María Luisa Díaz y Ana Barberán. El documento extrae interesantes conclusiones sobre cómo evoluciona la movilidad en nuestras ciudades. Desde el arranque de la crisis económica, se pensó que la disminución de rentas favorecería el uso del transporte público,

Características de la movilidad en las áreas metropolitanas

	Viajes en día laborable (millones)	Tiempo medio de viaje (minutos)	Distancia media de viaje (km)	Nº de viajes por persona y día	Viajes intermodales (%)
Madrid 2014 ¹	12,93	29,0	6,0	2,5	9,0
Barcelona 2014	17,38	25,1	6,6	3,9	10,0
Valencia 2013 ²	3,79	28,2	n.d.	2,37	5,6
Sevilla 2007	2,90	12,5	n.d.	2,4	n.d.
Bizkaia 2008 ³	3,01	n.d.	3,2-12,7	2,8	1,9
Málaga 2011 ⁴	2,78	17-45,4	0,9-10	2,2	n.d.
Mallorca 2010	2,28	17,0	n.d.	3,6	1,0
B. de Cádiz 2007-2014 ⁵	2,57	16,0	n.d.	3,3	1,0
Zaragoza 2007	2,31	21,7	3,3	3,3	7,4
Gipuzkoa 2011	1,98	n.d.	n.d.	3,1	1,7
C. de Tarragona 2006 ⁶	1,85	18,0	n.d.	3,2	4,0
Granada 1994-2001 ⁷	1,21	19,2	n.d.	n.d.	6,8
Alicante 2013 ⁸	0,72	20,0	3,8-5,8	2,1	10,0
Lleida 2006	1,30	n.d.	n.d.	3,2	10,6
Pamplona 2013 ⁹	0,97	17,1	n.d.	3,0	1,8
C. Gibraltar 2007 ¹⁰	0,56	12,3	n.d.	2,2	n.d.
A Coruña 1999	n.d.	15,0	3,6	n.d.	0,0
León 2009	0,34	17,1	n.d.	2,7	6,1

1: Unidad de muestreo: 14 a 80 años. Distancia media de todos los viajes: 6. Distancia de viajes mecanizados: 8,2.

2: El % de viajes intermodales se ha obtenido de la EDM de 2010.

3: Distancia medio de viaje: en automóvil: 2,8 km en viajes urbanos y 11,3 en viajes interurbanos. En TP: 3,2 km en viajes urbanos y 12,7 km en viajes interurbanos.

4: Tiempo medio de viaje (minutos): coche 23,4; moto 17; Transporte Público 45,4; a pie 20,7. Distancias medias de viaje (km): Coche 8,5; moto 4,6; Transporte Público 10; a pie 0,9.

5: Viajes en día laborable es dato de EDM 2014, el resto son de 2007

6: El % de viajeros < 16 años es 2,4 los días festivos y 3,7 los días laborables. El % de viajeros >65 años es 2,0 los días festivos y 2,8 los días laborables.

7: Los datos de tiempo medio de viaje, y viajeros según sexo se ha obtenido del Censo de Población y Vivienda 2001.

8: Encuesta a >15 años. Distancia media de viaje: 3,8 km a pie y 5,8 km en coche, obtenida de la EDM de 2001.

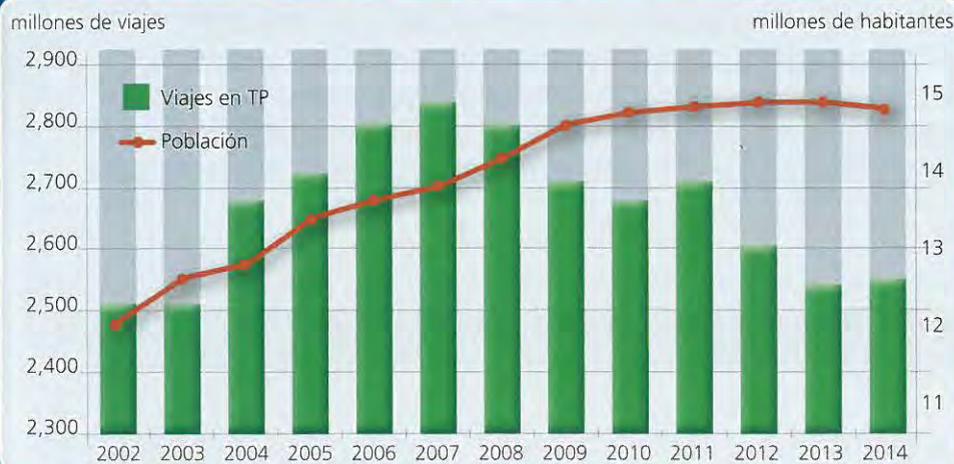
9: No se ha encuestado a los menores de 5 años.

10: Tiempo de viaje de la EDM de 1996. El número de viajes totales y por persona son datos del 2005.

Fuente: ATP. Datos correspondientes a la última encuesta realizada

Fuente: INFORME 2014 OMM

Variación de la demanda de viajes en transporte público (entre 2002 y 2014)



Fuente: INFORME 2014 OMM

más económico frente a la competencia del transporte privado. Así, las autoridades de transporte hicieron esfuerzos por mejorar la oferta de transporte, en calidad y extensión, en los diversos modos, hasta 2011. Pero la realidad es tozuda, y como la demanda siguió descendiendo

cada año, tanto en los servicios de autobuses, como trenes, metros y tranvías se impuso la necesidad de reducir el gasto. Sin embargo, se ha tenido siempre la preocupación de mantener la calidad de los servicios, por lo que se han adoptado medidas orientadas más a la



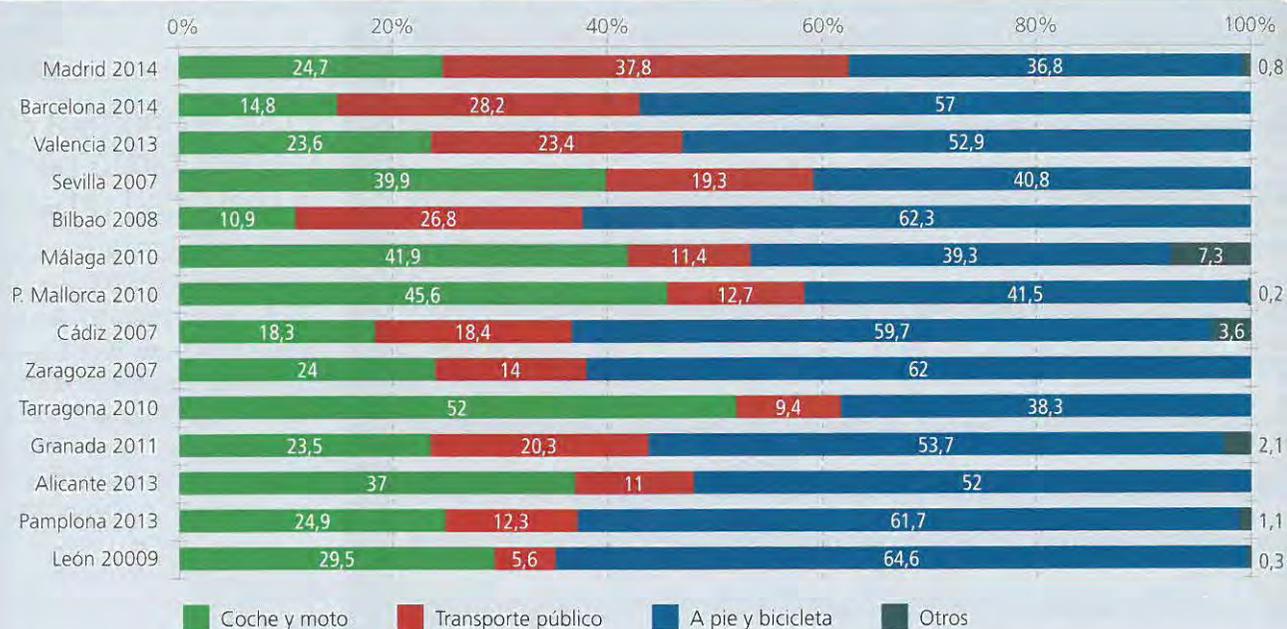
TRIBUNA

Crisis económica ¿Reto y oportunidad para la movilidad urbana?

El Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) viene testificando, desde 2008, las dificultades que tiene el sector del transporte público para mantener servicios de calidad en un entorno económico de crisis económica y paro creciente. Los datos ponen de manifiesto la caída en la demanda de transporte público en el año 2008, en consonancia con el aumento del desempleo. Las Autoridades de Transporte hicieron esfuerzos por mejorar la oferta de transporte, en calidad y extensión, en los diversos modos, hasta 2011. Pero el continuo descenso de la demanda obligó a tomar medidas orientadas a la eficiencia del uso de los recursos, más que a la reducción de oferta, sin perder de vista la calidad del servicio y los objetivos de calidad ambiental. Según los datos del último informe del OMM, en el año 2014 se observa un tímido cambio de tendencia, que se traduce en un leve aumento de demanda, en especial de los servicios ferroviarios. En paralelo, estamos asistiendo a cambios en el modelo de movilidad urbana: aumento de la movilidad peatonal y del uso de la bicicleta, con crecimientos importantes en algunas ciudades, avances tecnológicos y digitales, etc. Todo esto unido al crecimiento de nuevas necesidades en el transporte está originando la aparición del concepto Mobility as a Service (MaaS), en el que se ofertan paquetes completos que integran todos los servicios de movilidad. Tal vez el periodo de recesión económica nos haya ayudado a replantear la forma en la que nos movemos y sea un buen momento para dar un cambio hacia una movilidad urbana más sostenible.

ROCIO CASCAJO
DIRECTORA TÉCNICA DEL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA. TRANSYT-UPM

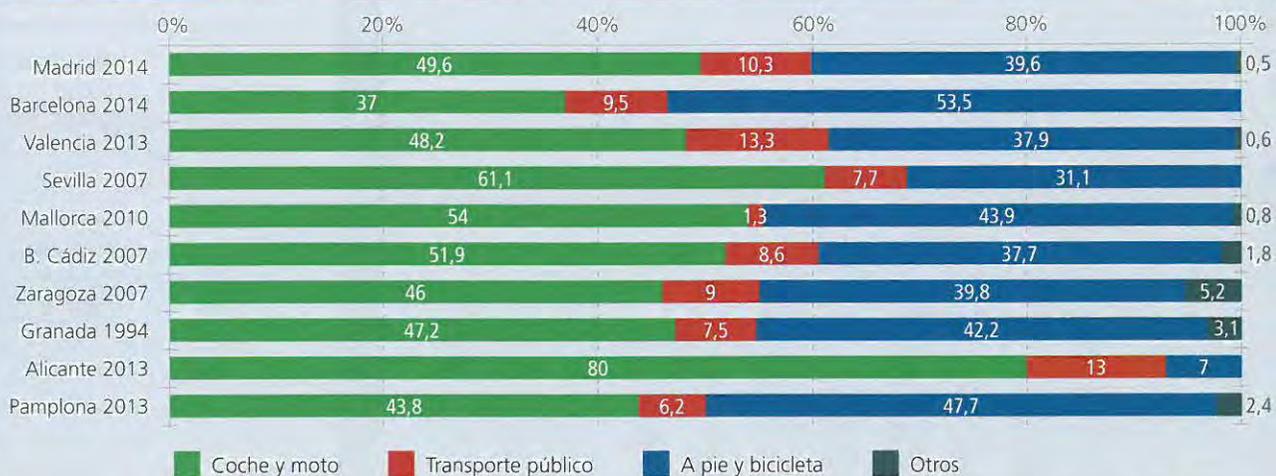
Reparto modal de viajes realizados en la ciudad capital (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP

Fuente: INFORME 2014 OMM

Reparto modal de viajes realizados en la corona metropolitana (%)



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de las ATP

Fuente: INFORME 2014 OMM

●●● eficiencia, que a la reducción de oferta. De este modo, se han ajustado frecuencias y horarios, sobre todo en líneas de baja demanda, y se han aplicado medidas de gestión basadas en los sistemas de información en tiempo real, de modo que moviendo menos vehículos se pudiera mantener el nivel global de calidad del servicio. En algunos casos también se han producido aumentos tarifarios, aunque siempre se han favorecido los títulos de transporte de los usuarios frecuentes,

en un esfuerzo por fidelizar el mercado de transporte público, y atraer nuevos clientes habituales. Podría decirse que se ha priorizado la eficiencia del uso de los recursos, sin dejar de atender las demandas sociales y sin perder de vista los objetivos de calidad ambiental, cada vez más estrictos.

El informe también incluye una reflexión sobre lo que parece es un giro en el escenario de años anteriores. Se puede anunciar que en el año 2014 se

observa un tímido cambio de tendencia, sobre todo en la demanda de los servicios ferroviarios, que parece se confirma con los datos de 2015. También han aumentado las cifras de inversión, sobre todo en renovación de flota, aunque todavía estamos lejos de la situación pre-crisis. Es una buena noticia por un doble motivo: se visualiza la mejora del sector y se visualiza que la prioridad de las administraciones es que no se deteriore la calidad de la oferta de transporte público. ■