

En 2008, y según el OMM hemos hecho en transporte público más de

# 3.000 millones de viajes

Medios ferroviarios en las grandes ciudades y buses urbanos en las urbes más pequeñas son los modos de transporte más utilizados por los ciudadanos. El transporte público español realizó 3.376 millones de viajes en el año 2008, distribuidos entre metro, cercanías, tranvías y buses urbanos e interurbanos, según los datos del Observatorio de la Movilidad Metropolitana.

**TEXTO:** ANDRÉS MONZÓN

CATEDRÁTICO DE TRANSPORTES, DIRECTOR DE TRANSYT, CENTRO DE INVESTIGACIÓN DEL TRANSPORTE DE LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA DE MADRID. SECRETARÍA TÉCNICA DEL OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

(En la redacción de este artículo también han colaborado Pablo Jordá y Rocío Carrasco, de la Secretaría Tec. Del OMM).

**S**egún el Libro Verde de 2007 "Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana" las ciudades concentran el 60% de la población europea y el 85% de su riqueza. Son el motor de la economía del continente, pero sufren la amenaza del deterioro ambiental: contaminación, ruido, congestión, accidentes, etc. El objetivo de la movilidad sostenible es el único camino para asegurar la calidad de vida en las ciudades, para que sigan constituyendo el eje de desarrollo económico y social. Los pilares de acción para lograr dicho objetivo pasan por reducir la dependencia del coche y potenciar

los viajes no motorizados y el transporte público. Las ciudades europeas tienen en común su carácter de zonas urbanas, con las mismas amenazas y oportunidades. Por ello, aunque es cierto que no hay soluciones universales, sino que siempre deben diseñarse estrategias de movilidad a nivel local, también es cierto que la mejor manera de aprender es intercambiando conocimientos y experiencias. Por esta razón, la Comisión Europea lanzó la iniciativa CIVITAS, un programa de investigación y demostración con vistas a un transporte urbano limpio. Y en la misma línea, para crear una nueva cultura

de la movilidad urbana, el Libro Verde propone la creación de un Observatorio Europeo de la Movilidad Urbana, que sirva para tener una base de datos armonizada, a fin de facilitar la toma de decisiones. Podemos decir que, en esta ocasión, España ha sido pionera, pues se adelantó cinco años, creando en 2002 el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM) cuyos resultados se recogen en un informe que se publica anualmente. En el mismo se incluyen indicadores sobre movilidad, oferta y demanda de transporte público, aspectos financieros y tarifas, inversiones, subvenciones, etc., haciéndose un



El uso del transporte público crece cada año, a pesar de las tendencias a la dispersión urbana, con menos densidades demográficas y más orientadas al uso del coche

estudio de la evolución de los indicadores y un análisis comparativo de los mismos.

Según comenta la Agencia Europea de Medio Ambiente en su informe TERM, no se puede gestionar lo que no se puede medir. Por ello hemos de recurrir al uso de indicadores de movilidad, para realizar análisis y establecer objetivos cuantificables de mejora de la sostenibilidad. El OMM nos permite disponer de una información actualizada y comparada para establecer estrategias de movilidad sostenible en las ciudades españolas.

Apuesta por el transporte público Algunas cifras del OMM (año 2008) demuestran el esfuerzo de todas las entidades de transporte por la mejora del transporte público y la mejora de la sostenibilidad. El número de viajes anuales en transporte público asciende a

3.376 millones, correspondiendo 1.672 millones al autobús, y los 1.702 millones restantes a los modos ferroviarios, es decir, la mitad para cada grupo. No obstante, el uso de transporte público varía según el tamaño del área metropolitana. Así, en las superiores a un millón de habitantes, la movilidad es más compleja, con un peso importante de los modos ferroviarios y una gran movilidad de buses en los entornos metropolitanos. En las ciudades entre 0,5 y 1 millón de habitantes el transporte público se presta, sobre todo en autobús, y en las de menos de medio millón, la ciudad principal asume casi toda la movilidad y los movimientos metropolitanos son marginales.

Por otro lado, el uso del transporte público aumenta con el tamaño de la ciudad: las áreas metropolitanas con población superior a un millón

de habitantes tienen una media de 163 viajes por habitante al año; en Madrid y Barcelona es de 226. Este valor disminuye a la mitad en las ciudades menores.

Sin embargo, no todos los modos tienen un uso similar. Las distancias medias de recorrido varían entre los viajes de Cercanías, en las grandes ciudades, y los de distribución de autobús urbano, como se puede ver en figura siguiente.

El número de viajeros en transporte público crece cada año, a pesar de la tendencia urbanística a la dispersión urbana, con menos densidades demográficas y, por tanto, más orientadas al uso del coche.

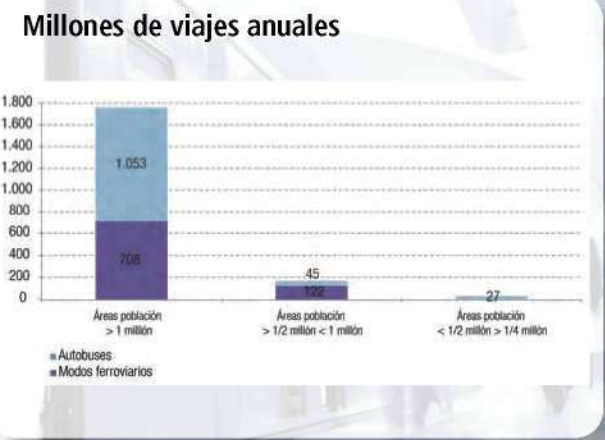
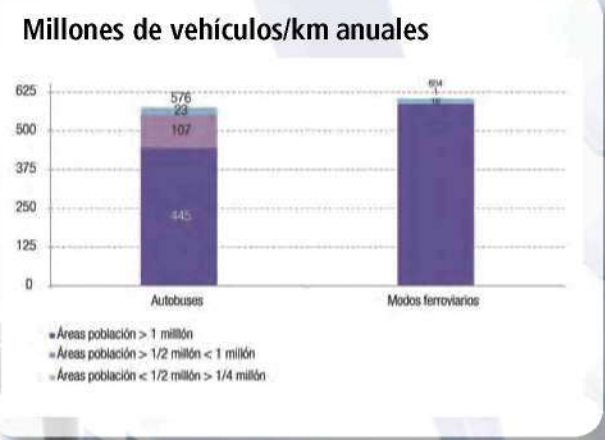
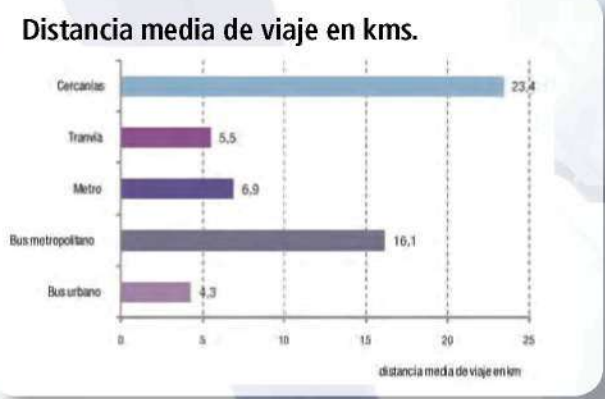
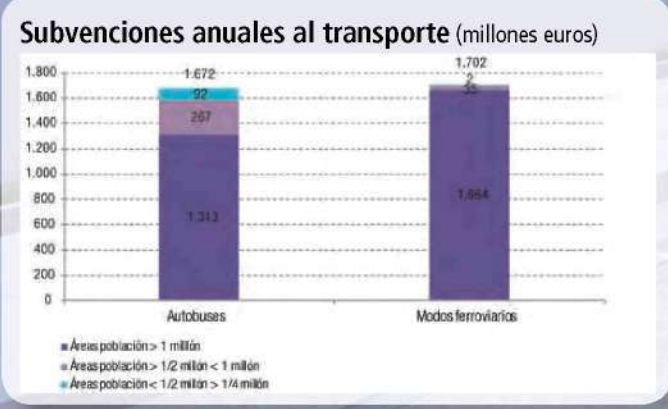
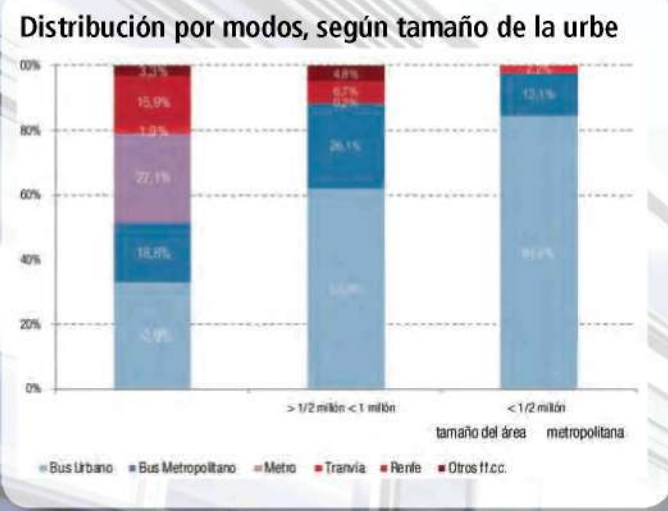
Para atender esa demanda de viajes, las Autoridades de Transporte Público (ATP) hacen una oferta adecuada a las diferentes demandas localizadas en las distintas áreas metropolitanas. Así, las líneas de



El objetivo de la movilidad sostenible es el único camino para asegurar la calidad de vida en las ciudades, para que sigan constituyendo el eje de desarrollo económico y social

●●● autobuses tienen una longitud de 57.610 km (ida y vuelta de cada línea) mientras que la longitud de redes ferroviarias es de 3.245 km (longitud de vía, sin contar las vías dobles). Aunque ambos valores no son directamente comparables, si que queda claro que con red mucho menor, los servicios ferroviarios mueven más viajeros que los sistemas de autobuses, lo cual indica su potencialidad para el transporte de grandes flujos de viajeros muy concentrados, que sólo se dan en las grandes ciudades. Los autobuses atienden asimismo corredores de alta demanda, pero también ofertan servicios de capilaridad, llegando hasta los extremos de las zonas urbanas donde operan. Por último, los datos del OMM ponen de manifiesto el esfuerzo de las ciudades para ofertar un transporte público de calidad, pero asequible a todos los ciudadanos. Por ello, las subvenciones suponen que las tarifas no llegan a cubrir el 50% de los costes de explotación. Las subvenciones a los servicios de transporte,

3000 millones de viajes



## Qué es el OMM

La clave del Observatorio es la activa participación de las entidades responsables del transporte público en las principales ciudades españolas que, con estructuras administrativas diferentes, asumen las competencias de Autoridad de Transporte Público (ATP). En la actualidad forman parte del OMM 21 ATP de las principales áreas metropolitanas (Madrid, Barcelona, Valencia, Murcia, Sevilla, Asturias, Málaga, Mallorca, Gran Canaria, Guipúzcoa, Bahía de Cádiz, Granada, Alicante, Pamplona y Vigo), que suman 22,4 millones de habitantes, el 48,5% de la población española. Además, participa el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino, así como el Ministerio de Fomento. Colaboran también en el OMM otras instituciones u organismos, como RENFE, el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), la Asociación de Transportes Urbanos Colectivos (ATUC), la Federación Española de Transporte Público (FETP) y el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.). La Secretaría Técnica la lleva desde su inicio el Centro de Investigación de Municipios y Provincias (FEMP) y el sindicato Comisiones Obreras (CC.OO.). La Secretaría Técnica la lleva desde su inicio el Centro de Investigación de la Universidad Politécnica de Madrid, TRANSYT.

El OMM, además de realizar sus informes anuales, los presenta en el contexto de unas jornadas que sirven de intercambio de experiencias y de estudio de la problemática cambiante de las áreas metropolitanas y del papel de las ATP para mejorar su sostenibilidad.

por cada grupo de áreas metropolitanas son: los de autobús reciben 858 millones de euros y los modos ferroviarios 1.097 millones de euros. Esto, se traduce, en el caso de los autobuses que operan en todas las ciudades, en una media de 62, 59 y 33 céntimos de euro de subvención por cada viaje, según el tamaño de ciudad. Teniendo en cuenta que el billete sencillo ronda el euro de media, el esfuerzo de las ATP por abaratar el servicio es realmente notable.

Todas estas cifras globales se han obtenido según la disponibilidad de datos de cada área, y además han sido agregadas por grupos de tamaño poblacional, por lo que no se deben tomar como reflejo perfecto de la realidad, si bien dan unos órdenes de magnitud claramente significativos del volumen de actividad del transporte público en las grandes ciudades de nuestro país.