

Jornada Técnica

OBSERVATORIO DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA

El Papel de las Autoridades de Transporte en la Sostenibilidad Urbana

Experiencias Internacionales en Observatorios de Movilidad: El Barómetro de EMTA

Carlos Cristóbal Pinto
Jefe del Área de Estudios y Planificación
Consortio Regional de Transportes de Madrid

*OBSERVATORIO de la
Movilidad Metropolitana*

8-9 de Marzo de 2005
Oviedo (Asturias)

GOBIERNO DEL PRINCIPADO DE ASTURIAS



MINISTERIO
DE MEDIO AMBIENTE



MINISTERIO
DE FOMENTO

La asociación de Autoridades de Transporte de Áreas Metropolitanas Europeas (European Metropolitan Transport Authorities, EMTA) fue creada en 1998.

Su objetivo es generar un foro de discusión y actuación en favor de los intereses comunes del transporte público en las áreas metropolitanas europeas.

Desde EMTA, por tanto, se trata de:

- Promover el intercambio de información y buenas prácticas
- Generar grupos de trabajo transnacionales
- Difundir información de interés proveniente de instituciones y operadores europeos
- Actuar como intermediario con otras instituciones y asociaciones

EMTA contaba, a fecha del Barómetro 2002, con 28 asociados que representan a algunas de las principales áreas metropolitanas europeas, contando con 5 ciudades españolas.

La mayoría de las áreas metropolitanas asociadas (21) ha participado en el proyecto del “Barómetro de EMTA sobre el transporte público en las Áreas Metropolitanas Europeas”.



El objetivo del “Barómetro EMTA sobre transporte público en las Áreas Metropolitanas Europeas” es conocer las principales características de las áreas metropolitanas europeas y su sistema de transporte público.

El Barómetro presenta los resultados absolutos y desarrolla una serie de indicadores que permiten observar en términos relativos la situación de las distintas áreas metropolitanas participantes.

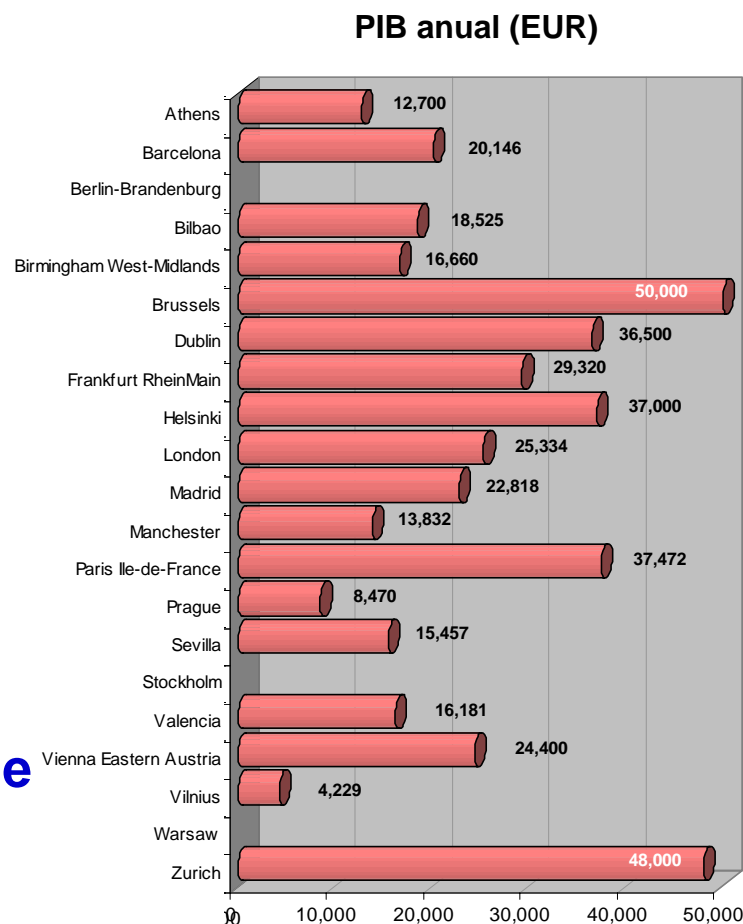
El documento expone la información según cuatro bloques:

- **Datos Básicos de las Áreas Metropolitanas**
- **Movilidad**
- **Oferta y Demanda de Transporte Público**
- **Aspectos Financieros**

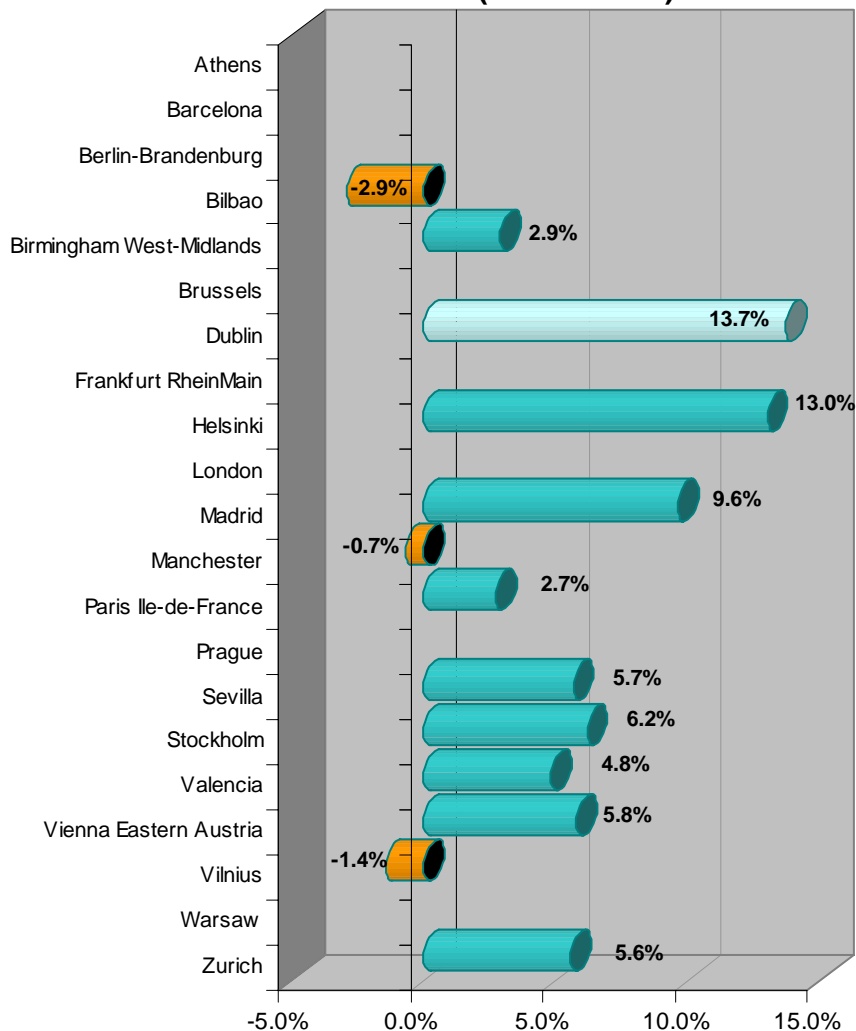
Las Áreas Metropolitanas en estudio representan un 14% de la población de la Europa de los 25, con una dinámica general de crecimiento.

Por otra parte, las diferencias entre ellas son enormes:

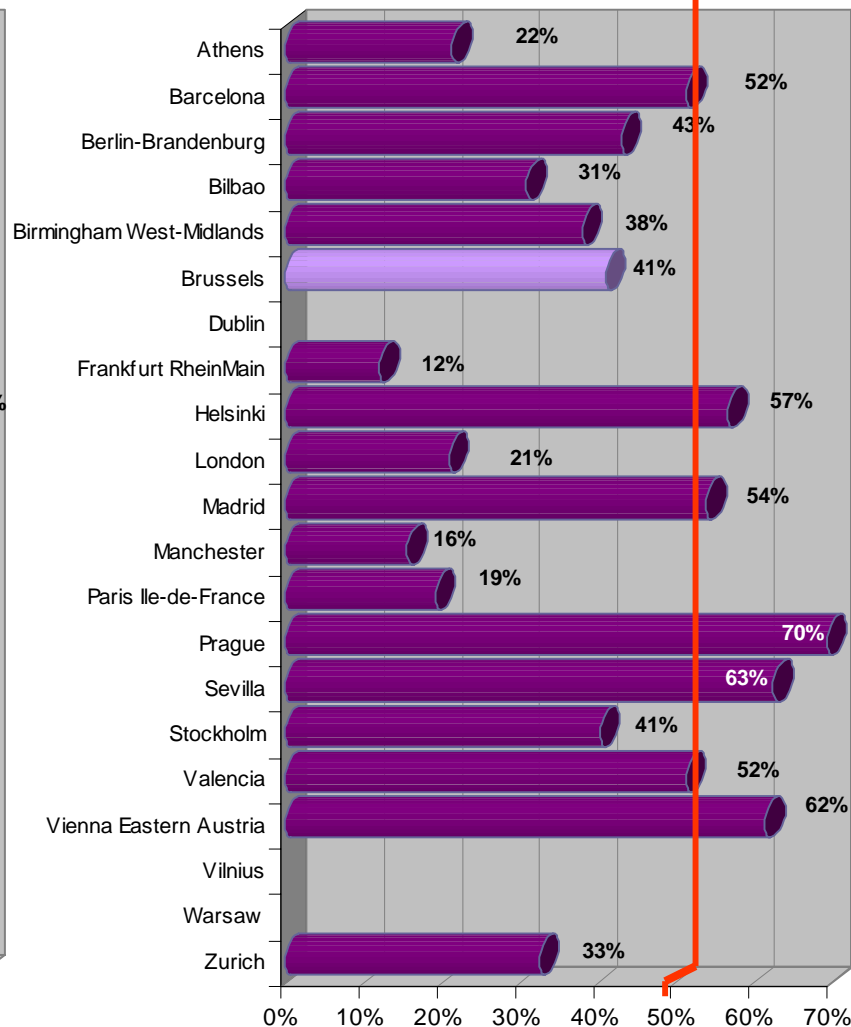
- La relación entre PIBs extremos se establece en 10.
- La población de París (Francia) representa 20 veces la de Vilnius (Lituania).
- La superficie atendida en Berlín (Alemania) por los servicios de transporte es 75 veces mayor que la de Vilnius (Lituania).



**Evolución población
(1992 – 2002)**



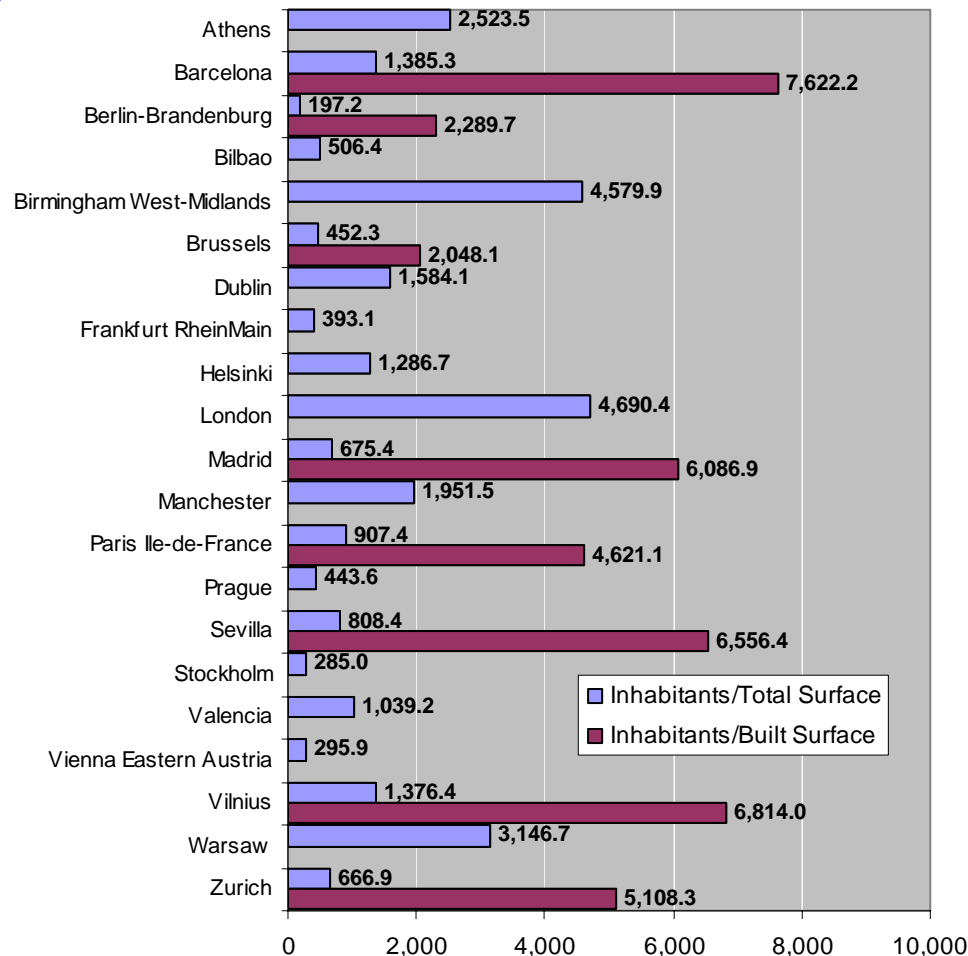
Densidad Ciudad Principal/Toda Región



La densidad de población depende de la extensión de los límites administrativos de la ATP.

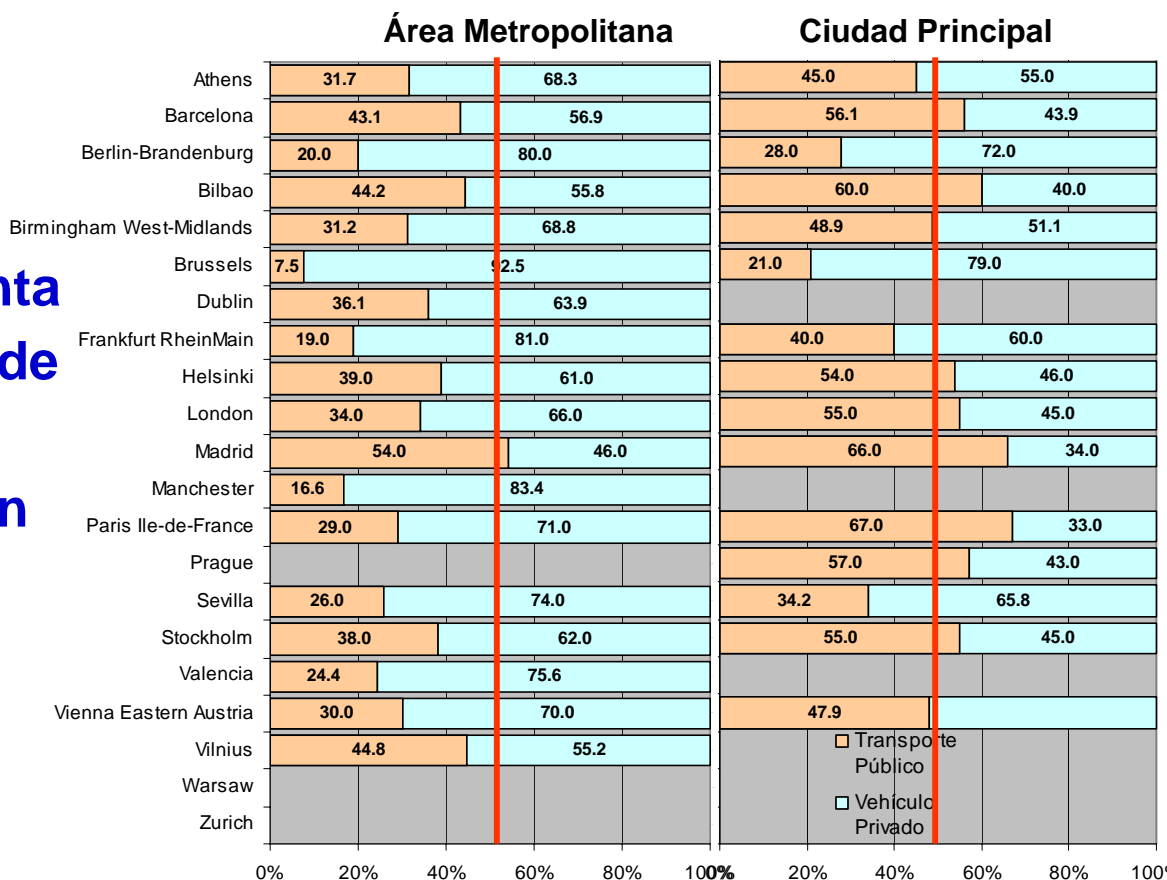
Es mas pertinente mirar a la densidad neta, donde las ciudades españolas alcanzan valores muy elevados.

Densidad de población (hab/km2)



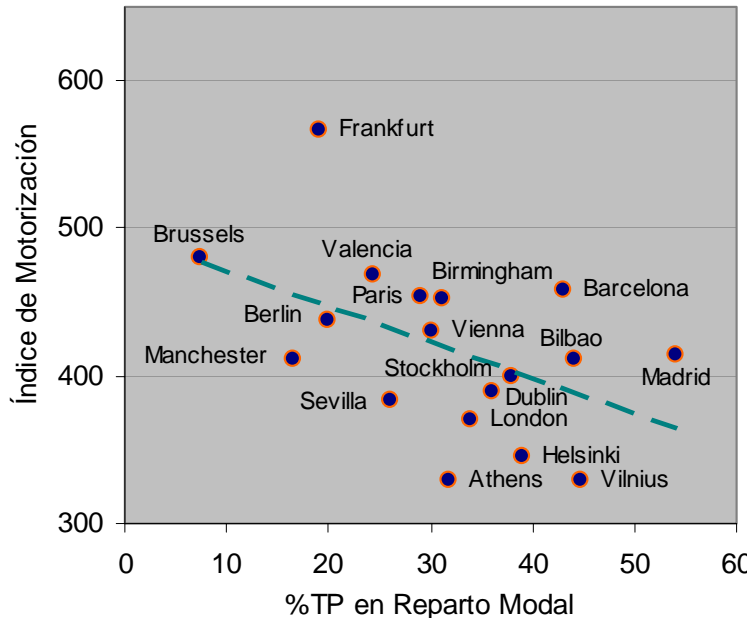
El Transporte Público representa más del 50% de todos los viajes motorizados en las áreas centrales. Revelando su papel indispensable en el sistema de relaciones del territorio.

El peso disminuye para el conjunto del área metropolitana dada la distinta configuración de las redes de transporte público (menos densas) y de carreteras (con infraestructuras de mayor capacidad).

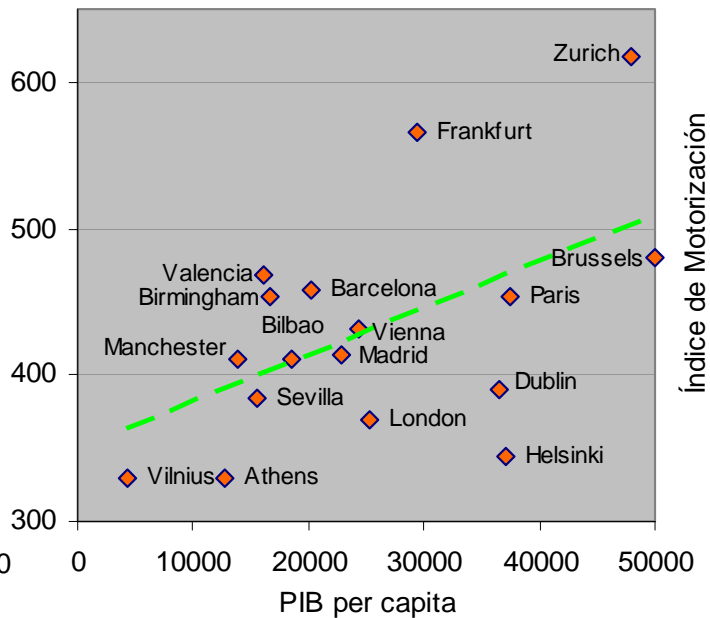


El nivel de motorización presenta fuerte contraste entre las ciudades estudiadas. Zurich tiene un índice 600 mientras que Atenas y Vilnius no llegan a los 350 coches por 1.000 habitantes.

Relación entre el índice de motorización y la participación del transporte Público en el reparto modal



Relación entre el índice de motorización y el PIB per capita



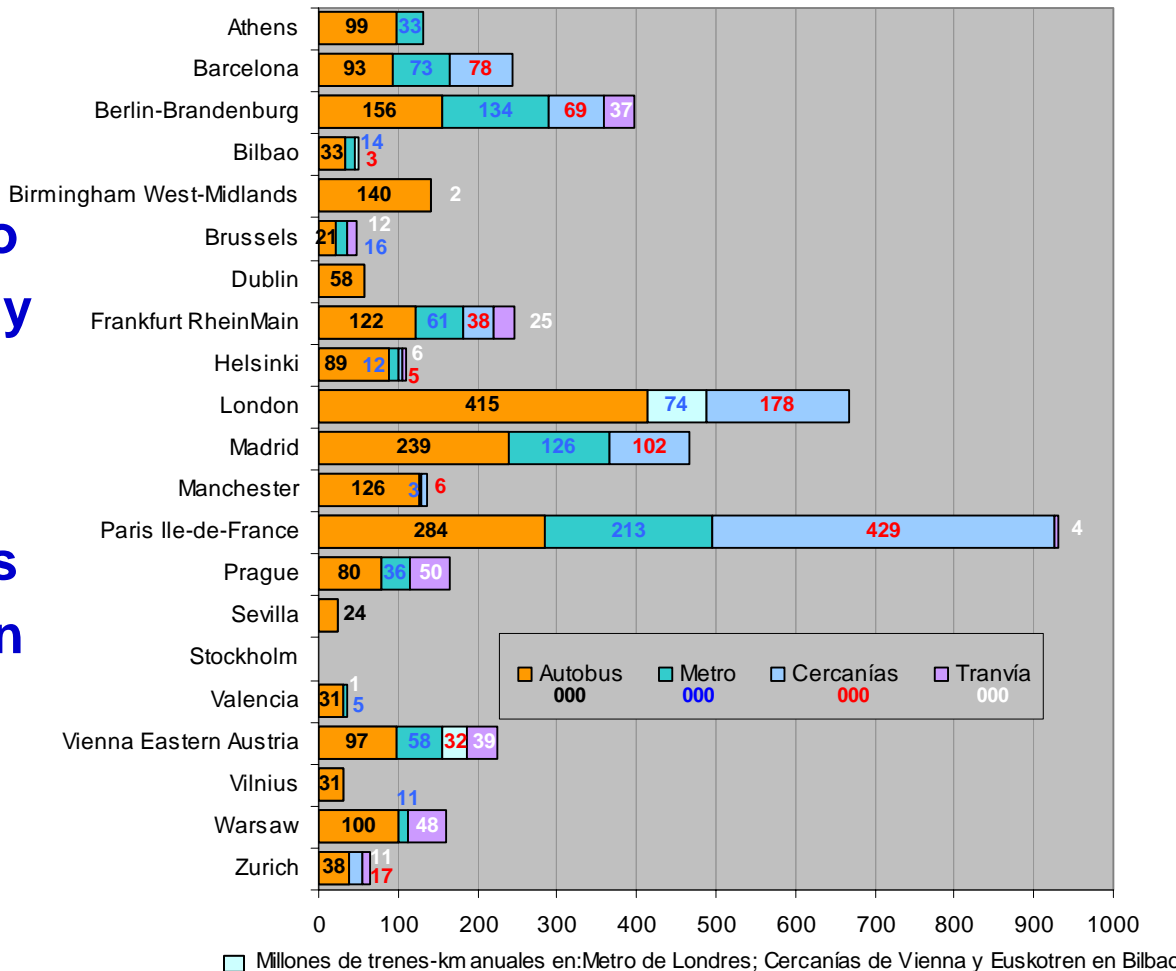
Debido a las importantes desviaciones, no resulta un indicador decisivo para prever el nivel de uso del transporte público.

El autobús es el modo de transporte público prioritario.

Hay, sin embargo, una fuerte inversión en modos ferroviarios en los últimos tiempos: 10 ciudades han o van a reintroducir tranvías y 2 más redes de metro).

Por ahora, sólo las grandes áreas metropolitanas basan mayoritariamente su sistema de transporte en modos ferroviarios.

Oferta de transporte público (millones de veh-km anuales)

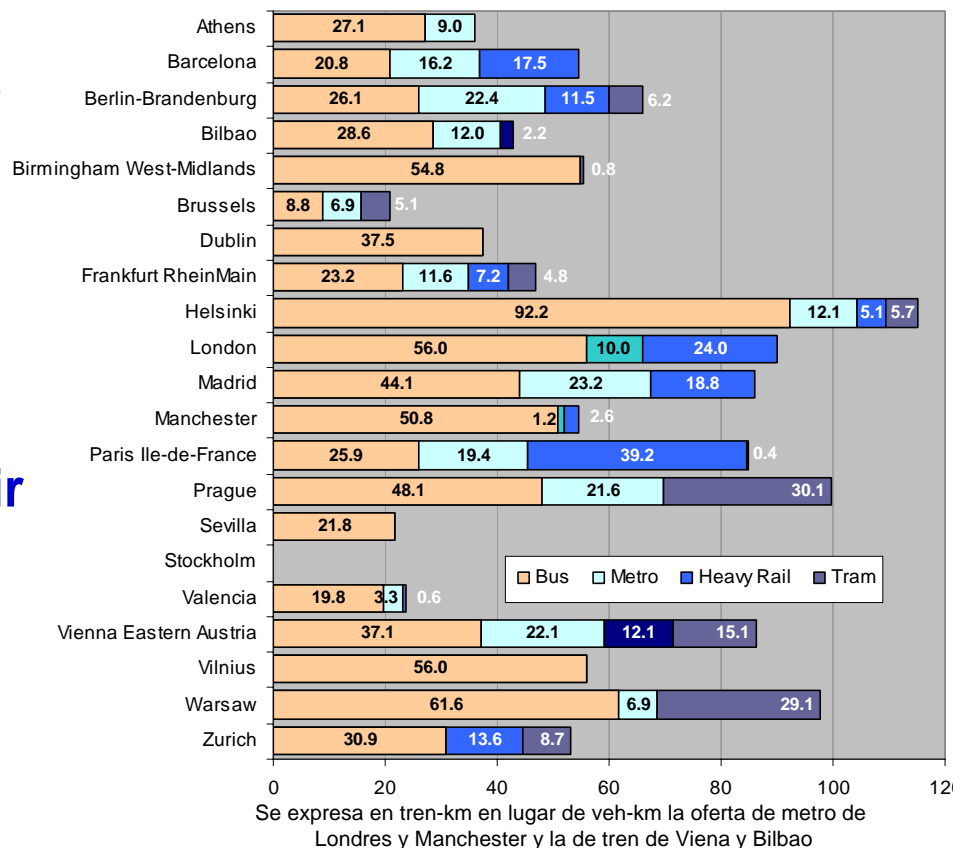


Los mayores niveles de oferta de TP per capita se observan para algunas ciudades de tamaño medio

A pesar de ciertos factores de escala que actúan a favor de las grandes ciudades, estas ocupan el segundo lugar en la escala de oferta por habitante.

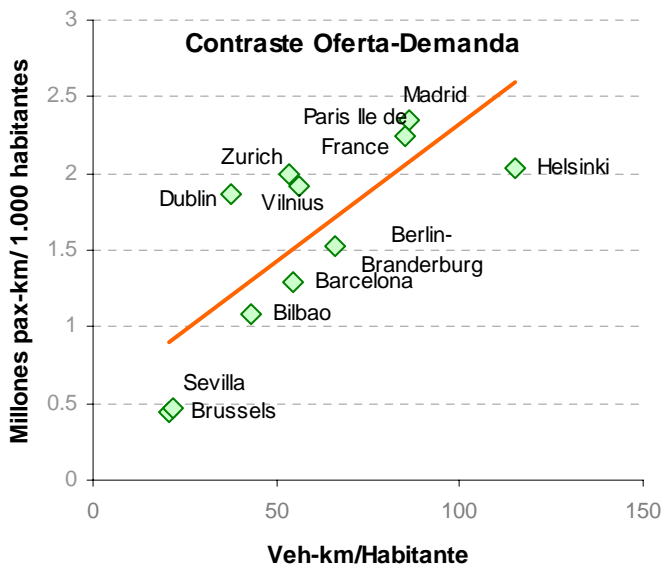
De cualquier forma, hay que tomar con cuidado los resultados al existir muchas ciudades que no han aportado datos de las Cercanías, lo que revela que un menor nivel de integración de estos en las ATP.

Oferta de Transporte por habitante (veh-km/habitante)

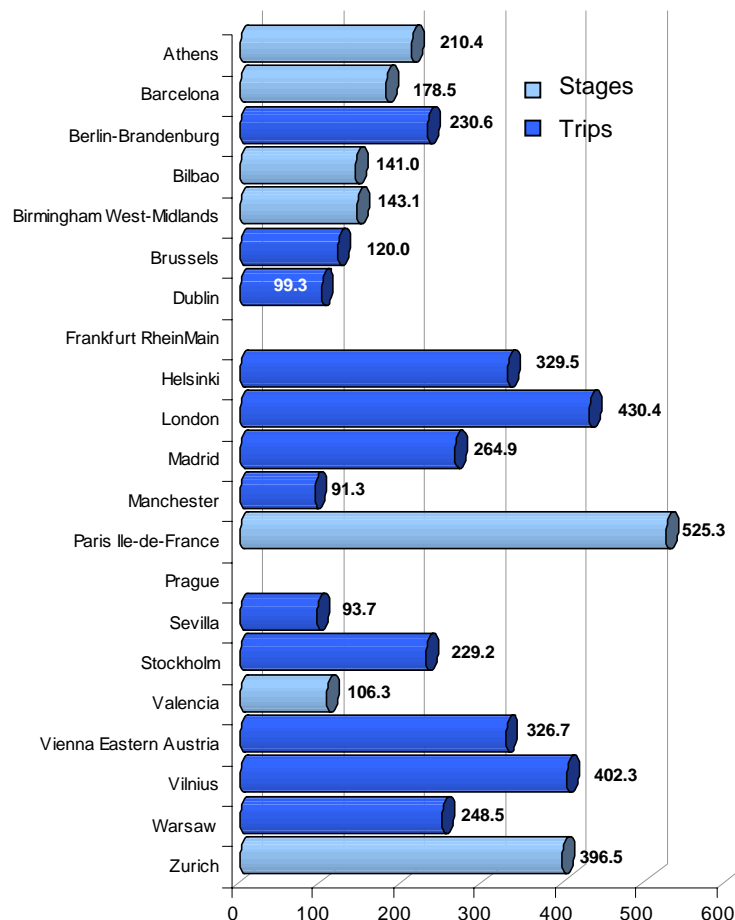


El número medio de viajes anuales por habitante en transporte público supera los 200, alcanzando más de 400 en algunos casos.

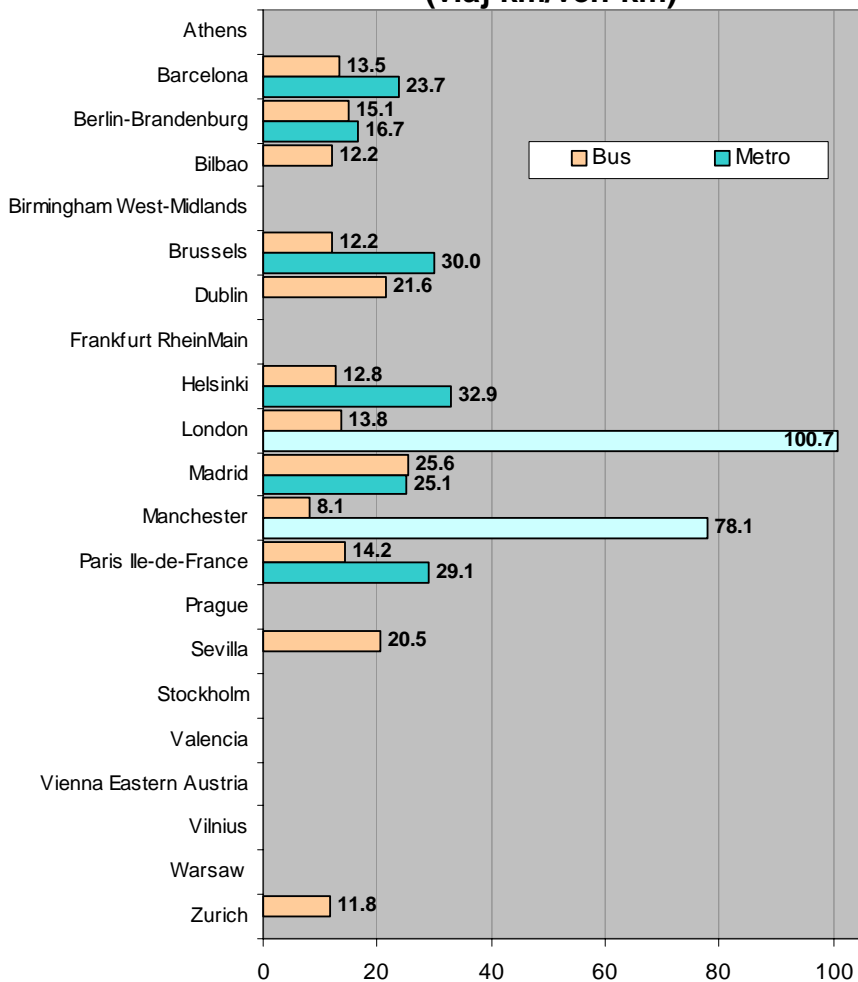
Los datos de demanda y oferta aparecen fuertemente relacionados, indicando que una oferta elevada del servicio de TP es apreciado por la sociedad.



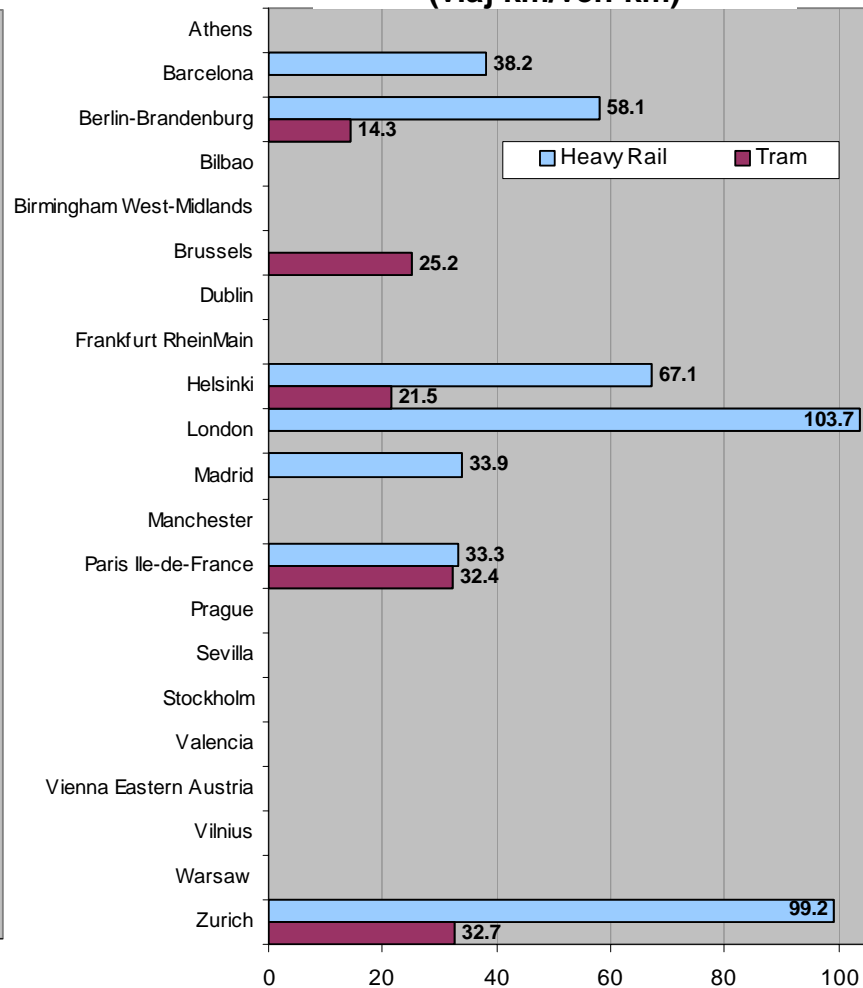
Viajes anuales por habitante



**Balance oferta-demanda
(viaj-km/veh-km)**



**Balance oferta-demanda
(viaj-km/veh-km)**

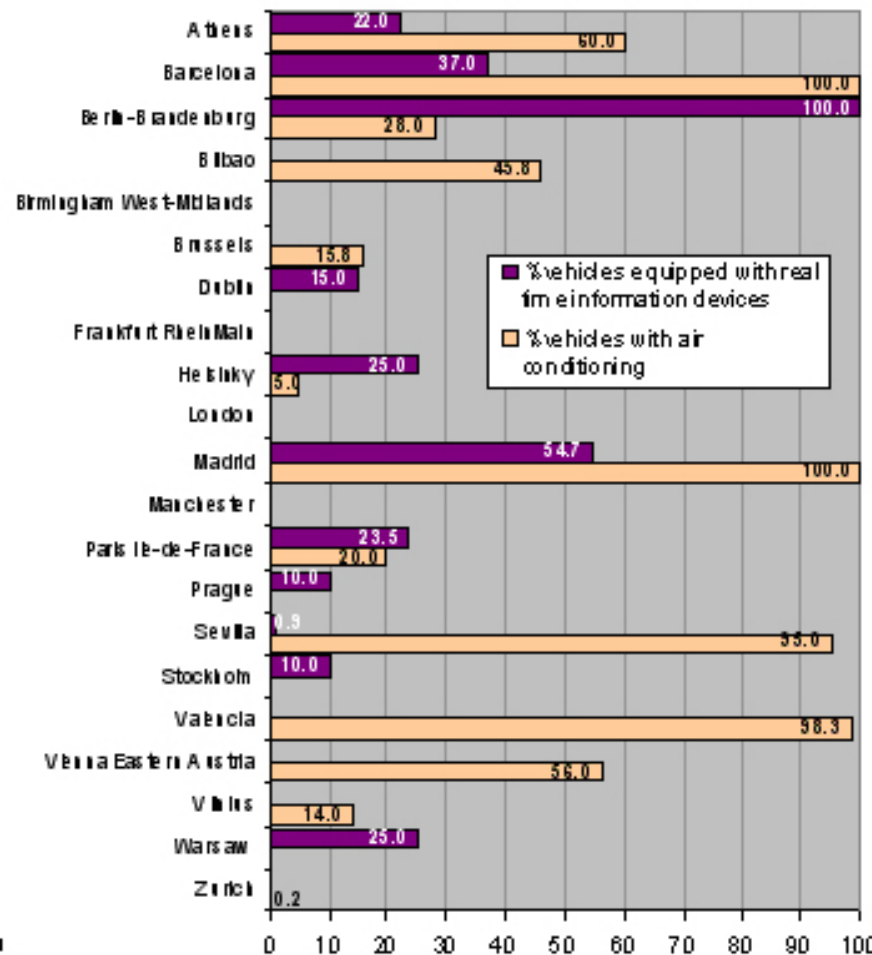


La calidad de los servicios se está revelando como una de las vías decisivas para incrementar la utilización del transporte público.

Las acciones de mejora de la calidad son múltiples: información al usuario, fiabilidad y regularidad de los servicios, mejora de la accesibilidad, aire acondicionado ...

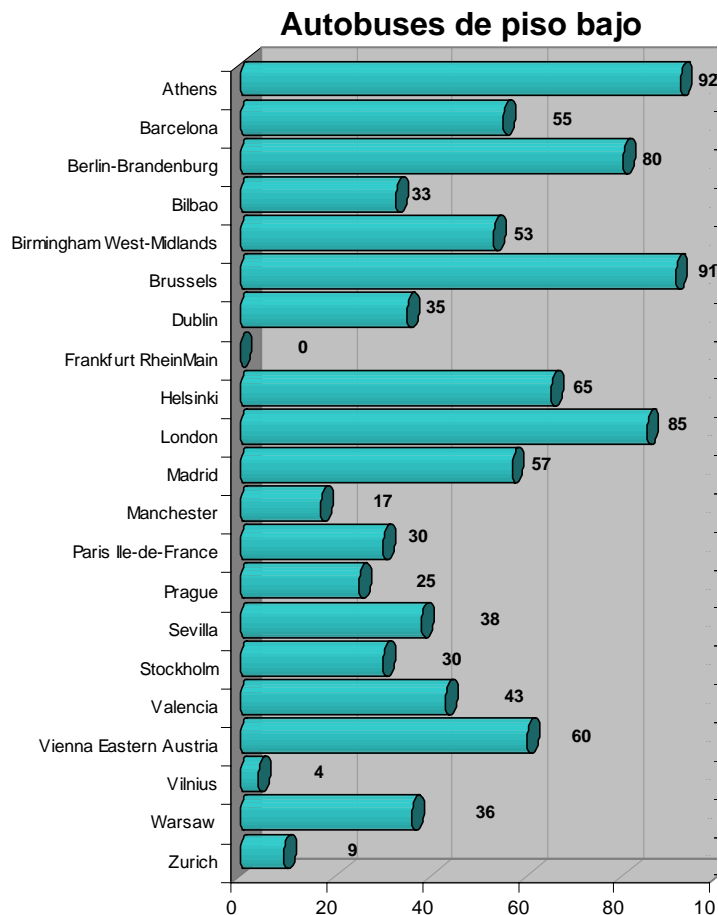
La incorporación de sistemas inteligentes de transporte ITS va, asimismo, realizándose si bien con fuertes diferencias de calendario en las distintas áreas metropolitanas.

Autobuses con dispositivos ITS v aire acondicionado (%)



La accesibilidad universal ha sido asumida como un compromiso por todas las autoridades de transporte público.

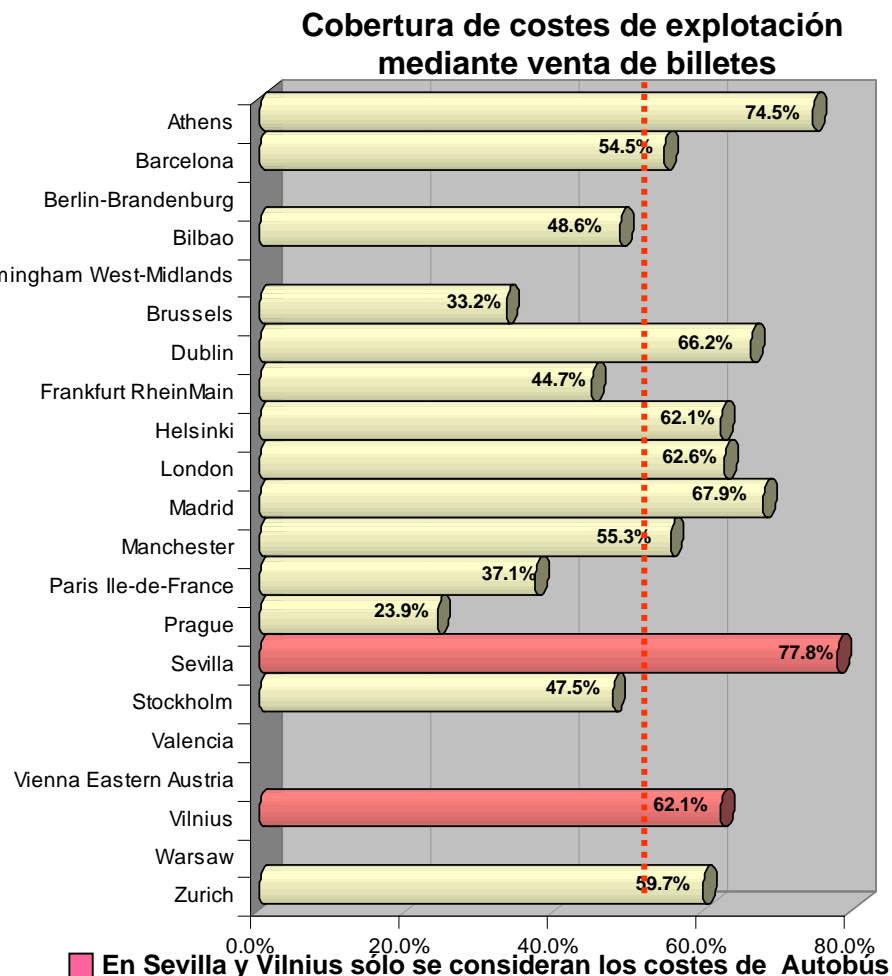
De este modo, por ejemplo, la accesibilidad de los vehículos irá incrementándose a medida que la flota sea renovada.



Los sistemas de transporte público necesitan recurrir a la financiación de las administraciones para cubrir sus costes de explotación.

Los ratios de cobertura de los costes de explotación varían enormemente, desde situaciones próximas al equilibrio a inferiores a la mitad de los mismos.

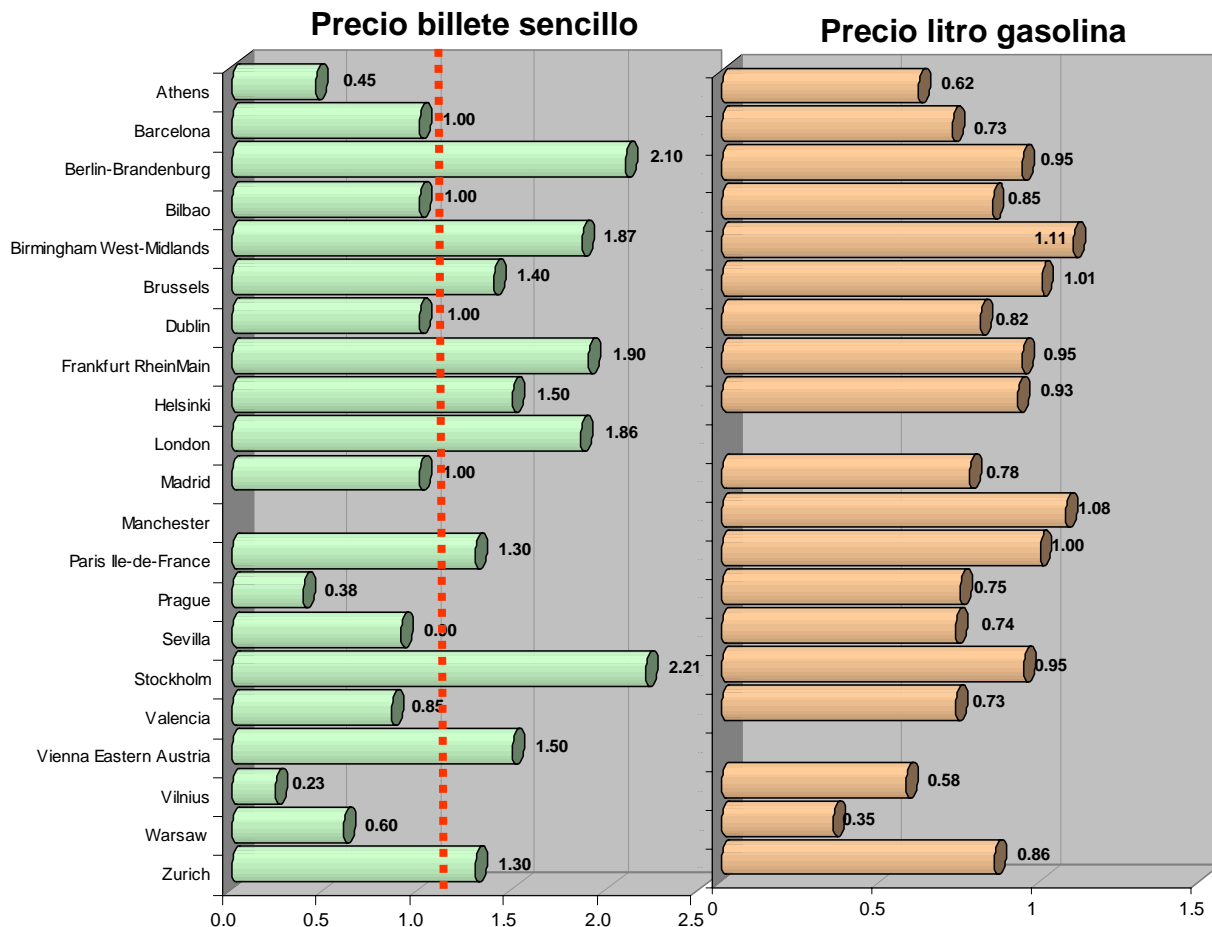
El nivel de tarifas no se refleja directamente en el nivel de cobertura, denotando la existencia de sistemas con mayor eficiencia económica.



Se puede decir, sin exagerar, que existen tantas políticas tarifarias como ciudades se han estudiado.

El nivel de las tarifas muestra diferencias acusadas.

Un billete sencillo puede costar 10 veces más en una ciudad que en otra. Lo que está por encima de la variación del precio de la gasolina.

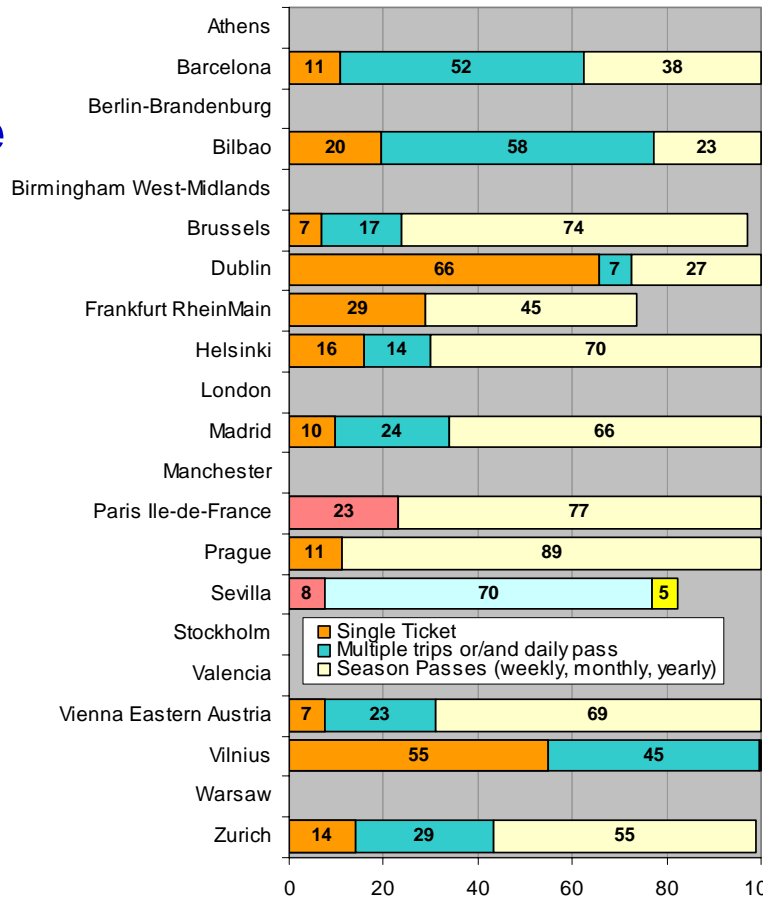


La integración tarifaria viene siendo una de las acciones que, en fomento del transporte, realizan las ATP.

En muchos casos esta acción se materializa en la creación de abonos de transporte (billete integrado), de forma que en las ciudades con tradición de este tipo de billete su uso está ampliamente extendido, y continúa creciendo.

Existe aún un reducido grupo de Autoridades de Transporte público donde esta modalidad de billete no ha sido introducido.

Reparto según tipo de billete utilizado (%)



París: Unificado el billete sencillo y el bono
Sevilla: Sólo autobuses urbanos

Gracias al intercambio de información del estudio se ha podido detectar que existen enormes diferencias de tamaño y estructura en los sistemas de transporte europeos, pero que la mayoría comparten una serie de directrices comunes:

- Integración tarifaria y de operadores**
- Mejora de la accesibilidad**
- Introducción de ITS**
- Inversiones en sistemas de capacidad intermedia**

Si se es capaz de llegar a un marco de desarrollo común de estos objetivos será posible mejorar la eficiencia de los sistemas de transporte público a nivel europeo.

Para más información:

Carlos Cristóbal Pinto

carlos.cristobal@ctm-comadrid.com

Secretario de EMTA:

Jonathan Goldberg

emta@emta.com

GRACIAS POR SU ATENCIÓN