



# EMTA barometer

EUROPEAN METROPOLITAN TRANSPORT AUTHORITIES

## Prólogo

La Asociación Europea de Autoridades de Transporte de Áreas Metropolitanas (EMTA) congrega a las autoridades públicas responsables de la planificación, coordinación y financiación de los sistemas de transporte público de 31 de las mayores áreas metropolitanas europeas.

**El conocimiento preciso de la realidad del transporte es un requisito previo para definir las políticas pertinentes.** Este hecho cobra especial importancia en el campo del transporte público, en el que las decisiones influyen sobre la vida diaria de millones de personas y en el que la inversión y los costes operativos del complejo sistema requiere millones, sino miles de millones, de euros. Estas decisiones repercuten de manera determinante sobre el dinamismo económico y la calidad medioambiental de las zonas urbanas.

En este contexto, **la comparación de datos entre regiones que afrontan los mismos retos ("benchmarking") es una fuente de información útil para los responsables en esta materia.** Siempre se aprende poniendo algo de distancia entre el contexto local propio y observando la forma de proceder de los demás. El *Barómetro de la EMTA sobre el Transporte Público en las Áreas Metropolitanas Europeas* pretende ofrecer tal posibilidad de comparación.

“ Las autoridades de transporte público son las únicas organizaciones con una perspectiva global de los asuntos relacionados con la movilidad, en el contexto de las grandes ciudades. ”

En la presente edición del *Barómetro* se pone de relieve la diversidad de los sistemas de transporte público y de las políticas sobre el transporte en las áreas metropolitanas. Deduciéndose, en paralelo, algunas conclusiones generales en relación a dichos sistemas.

Allí donde están presentes, **las autoridades de transporte público son las únicas organizaciones con una perspectiva global de los asuntos relacionados con la movilidad, en el contexto de las grandes ciudades.** Las áreas metropolitanas cuentan en la actualidad con redes de transporte público multimodales y gestionadas por un gran número de operadores. Sin embargo, el usuario percibe, o debe percibir, el sistema de transporte como un todo integrado que responda a todas sus necesidades de desplazamiento. La recopilación de información debe ser por tanto una responsabilidad fundamental de las autoridades de transporte público. Para lograr este propósito, es importante:

- **definir los territorios metropolitanos**, en función de la realidad de la movilidad de las personas. En demasiados casos, se limitan a las demarcaciones administrativas de las autoridades locales o al territorio atendido por una determinada compañía de transporte, que no siempre se ajusta, por exceso o por defecto, al territorio concebido como espacio metropolitano.
- **determinar un conjunto de indicadores clave** que serán recogidos y revisados de forma regular para tener una perspectiva clara de las tendencias y el desarrollo de las áreas metropolitanas europeas.
- **considerar no solo el transporte público, sino también la movilidad en un sentido más amplio**, incluyendo, por supuesto, los viajes en automóvil privado, y, también, en taxi, bicicleta y los desplazamientos a pie.

Las dificultades y sesgos de la recopilación de la información son bien conocidos por los expertos. La EMTA piensa que en estos momentos es factible emprender un proceso de armonización de las definiciones a nivel europeo, en cooperación con los representantes del sector de transporte público. Pese a dichos sesgos, la EMTA ha considerado de altísimo interés recopilar y mostrar de manera conjunta información de las autoridades de transporte público de las grandes ciudades europeas. En 2002 se publicó una primera edición de este barómetro (con datos base del año 2000). Esta reseña es un resumen de la segunda versión, editada en 2004, con datos de 2002.



# Presentación

## Presentación de la 2ª versión del Barómetro de la EMTA

■ En la segunda edición del *Barómetro de la EMTA sobre el transporte público* han participado **21 áreas metropolitanas**: Atenas, Barcelona, Berlín-Brandemburgo, Bilbao, Birmingham- Oeste de Midlands, Bruselas, Dublín, Frankfurt RheinMain, Helsinki, Lisboa, Londres, Madrid, Manchester, Paris-Ile de France, Praga, Sevilla, Estocolmo, Valencia, Vienna-Este de Austria, Varsovia, y Zúrich. Estas áreas metropolitanas son muy heterogéneas en cuanto a superficie y población.

### Descripción de las áreas metropolitanas objeto del estudio

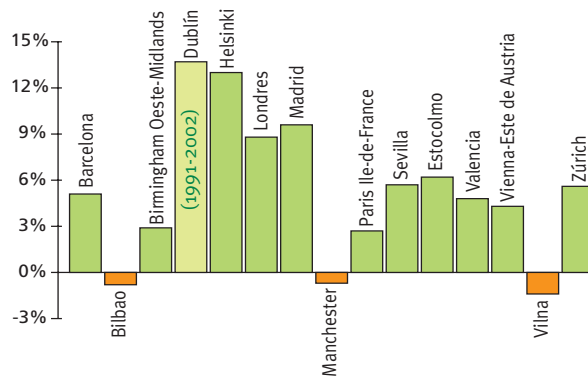
	Autoridad responsable	Población (habitantes)	Superficie (km²)	PIB anual per capita (Euro)
Atenas	OASA	3 659 145	1 450	12 700
Barcelona	ATM	4 482 623	3 236	20 146
Berlín-Brandemburgo	VBB	5 987 640	30 367	19 000
Bilbao	CTB	1 145 709	2 217	18 525
Birmingham Oeste-Midlands	Centro	2 555 592	899	16 660
Bruselas	Region	2 334 826	5 162	50 000
Dublín	DTO	1 535 000	969	36 500
Frankfurt RheinMain	RMV	5 256 937	13 374	29 320
Helsinki	YTV	965 000	750	37 000
Londres	TfL	7 410 800	1 580	25 334
Madrid	CTM	5 423 384	8 030	22 818
Manchester	GMPT	2 482 352	1 272	13 832
Paris Ile-de-France	STIF	10 952 000	12 070	37 472
Praga	ROPID	1 663 056	3 749	8 470
Sevilla	CTS	1 121 208	1 387	15 457
Estocolmo	AB SL	1 850 000	6 500	38 000
Valencia	ETM	1 562 342	1 503	16 181
Vienna Este de Austria	VOR	2 616 000	8 841	24 400
Vilna	MESP	553 300	402	4 229
Varsovia	ZTM	1 630 000	518	
Zúrich	ZVV	1 223 101	1 834	48 000

### ■ Las áreas metropolitanas europeas siguen creciendo, pero tienen estructuras demográficas diversas.

La mayoría de las áreas objeto del estudio han experimentado un crecimiento de su población durante los 10 últimos años. La tasa promedio de crecimiento en las ciudades que han suministrado información es del 5%. Dublín y Helsinki son las ciudades que lideran la clasificación con un 12,4% estimado para el periodo 1992-2002 (el porcentaje disponible es un 13,7% entre 1991 y 2002) y un 13 % respectivamente. Les sigue Madrid (+9,6%) y Londres (+8,8%).

La ciudad principal respecto a la totalidad del área metropolitana es de aproximadamente un 40% con grandes diferencias, que ponen de manifiesto los distintos marcos administrativos y de desarrollo de las ciudades.

### Evolución de la población (1992-2002)

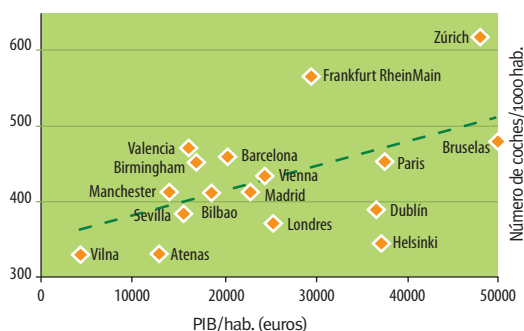


### ■ El índice de Motorización (número de coches/1.000 habitantes) son en algunas ciudades prácticamente el doble que en otras

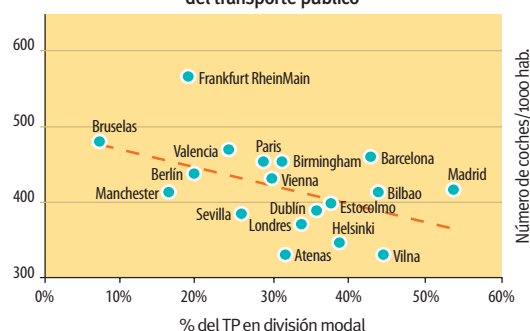
(más de 600 automóviles por 1.000 habitantes en Zúrich frente a 350 en Atenas y Vilna). Si se realiza un análisis de regresión lineal se pueden deducir, si bien con un alto grado de dispersión, una débil correlación entre el índice de motorización y el nivel

económico (expresado como PIB por habitante), por un lado, y la participación del transporte público en la distribución modal, por otro. Otros factores como la densidad urbana, el número de miembros de una familia, la existencia de sistemas de transporte público eficientes, o el coste de utilización y aparcamiento de los automóviles pueden conducir a bajas tasas de propiedad de automóviles en áreas metropolitanas con un alto nivel de renta.

### Relación entre el índice de motorización y el PIB per cápita



### Relación entre el índice de motorización y la participación del transporte público



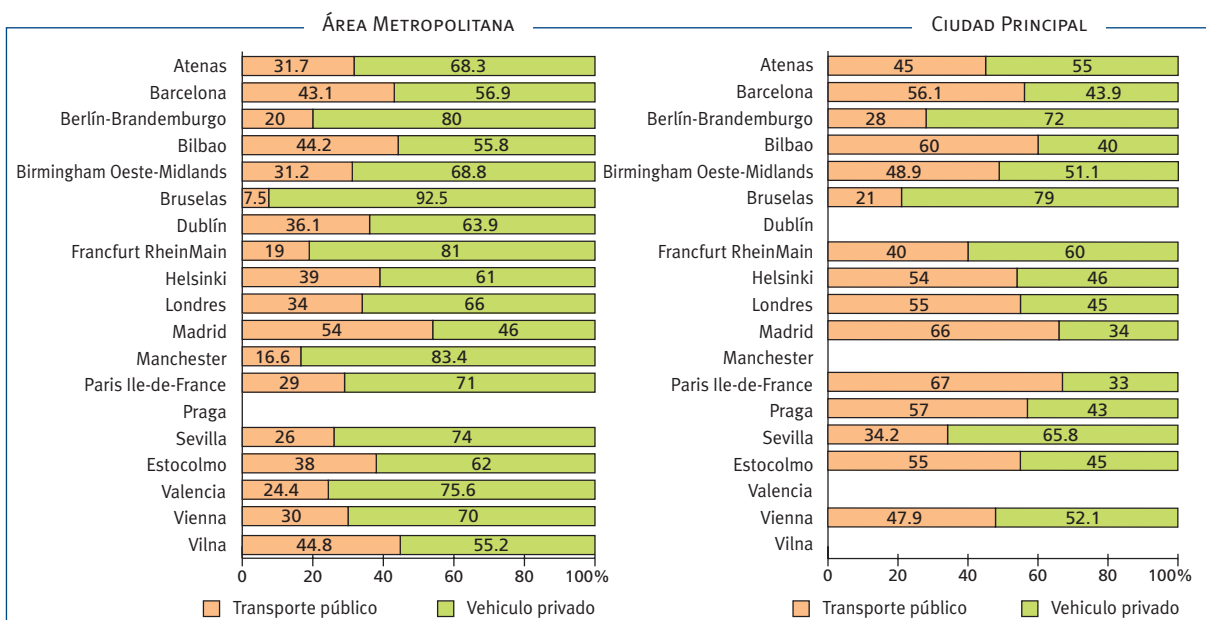


**El transporte público comprende más del 50% de los desplazamientos motorizados en las zonas de mayor densidad de población de la mayoría de las áreas metropolitanas europeas,** lo que pone de manifiesto su función económica, social y medioambiental en los grandes territorios urbanos.

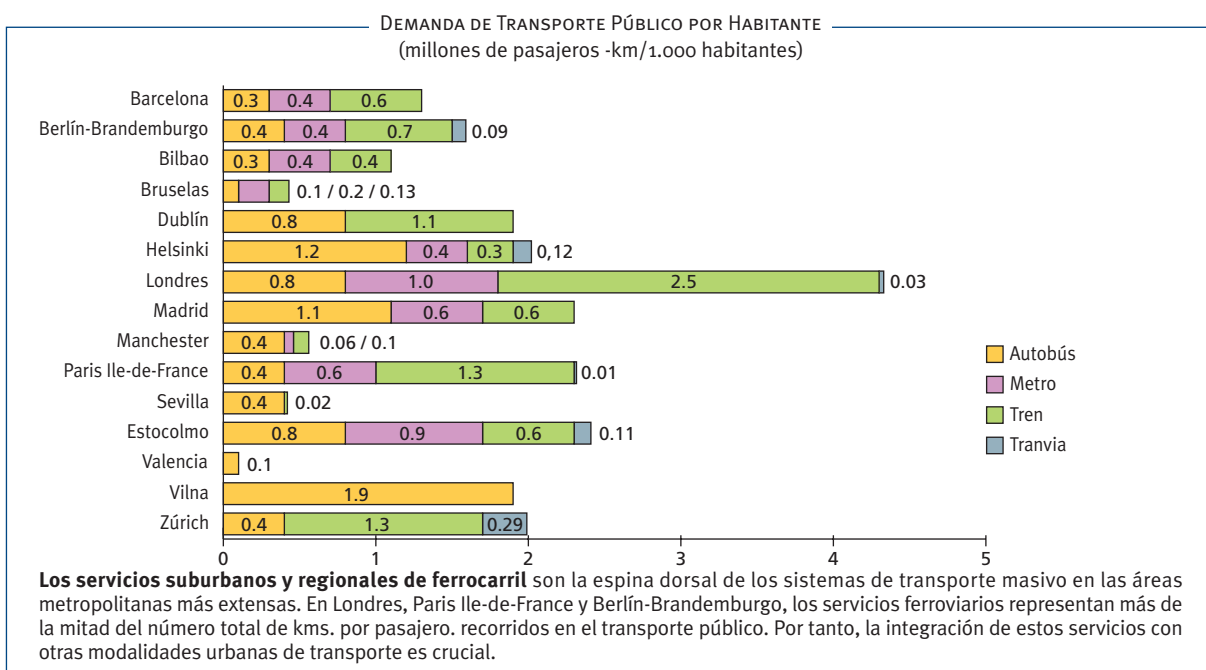
Madrid es la única gran área metropolitana europea incluida en el estudio, en la que el transporte público comprende más del 50% de todos los desplazamientos motorizados (54%). En otras áreas metropolitanas como Barcelona, Bilbao, Dublín, Helsinki, Londres, Estocolmo y Vilna más de un tercio de los desplazamientos motorizados realizados con el transporte público. En la mayoría de las ciudades centrales de las áreas metropolitanas el transporte público alcanza el 50% de la

distribución modal, liderando la clasificación París y Madrid con una tasa de dos tercios de todos los desplazamientos motorizados, lo que pone de manifiesto la alta densidad de los sistemas de transporte público presentes en las áreas urbanas de ambas capitales. La gran diferencia que existe entre la participación del transporte público en el global de la movilidad motorizada en la ciudad principal y en la totalidad del área metropolitana (en donde el transporte público comprende de media el 30% de los desplazamientos motorizados) pone de manifiesto uno de los principales retos que habrán de afrontar las autoridades de transporte público y las empresas explotadoras durante los próximos años: el desarrollo del transporte público en los barrios periféricos y en las zonas con menos densidad de población de las áreas metropolitanas.

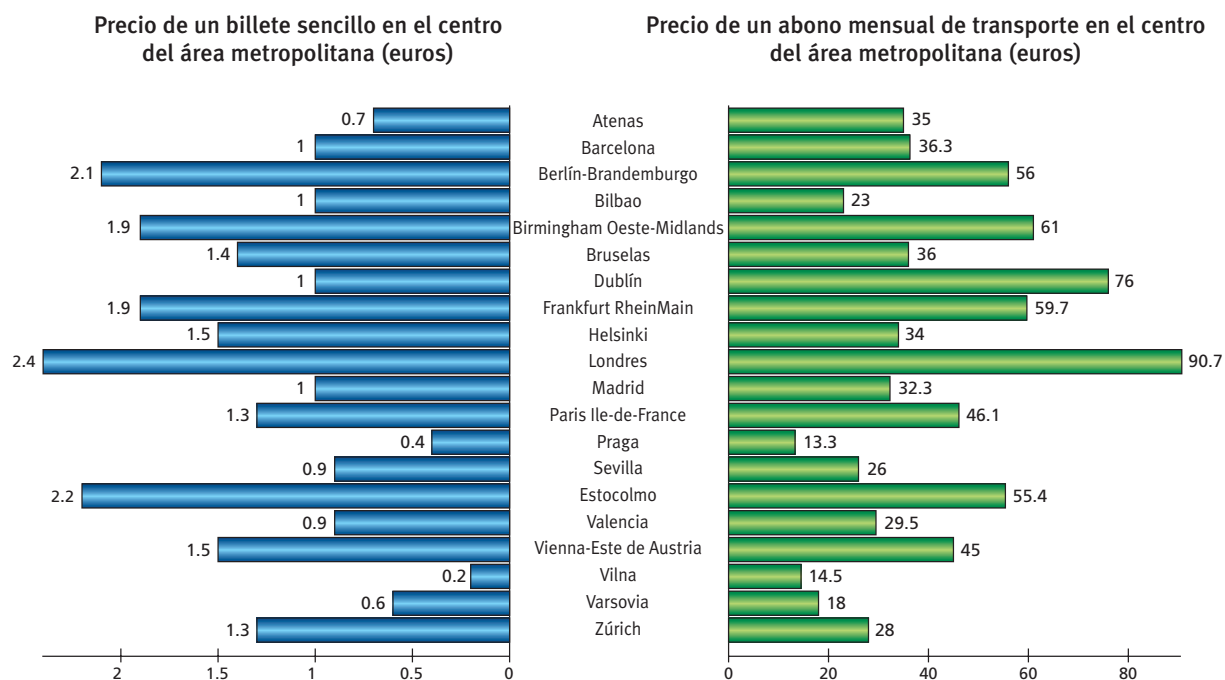
**La utilización del transporte público varía mucho entre las estudiadas:**



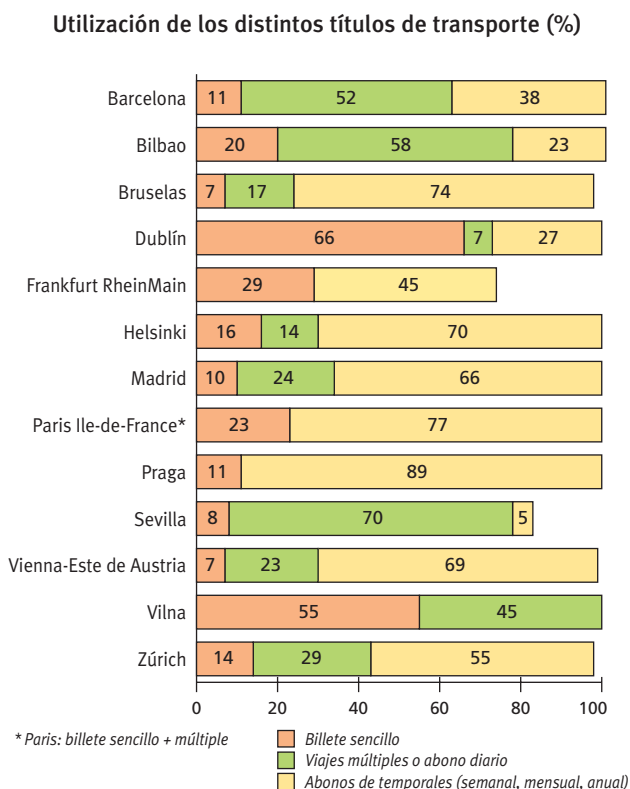
**Los servicios suburbanos y regionales de ferrocarril:**



■ **Las políticas tarifarias y los niveles de precio difieren mucho entre las distintas áreas metropolitanas**, variando, en este sentido, el precio de un billete sencillo desde menos de 0,50 euros, hasta más de 2 euros para desplazamientos similares.



■ **El uso de abonos temporales como título de transporte en el transporte público varía en gran medida entre las distintas áreas metropolitanas**, existiendo un grupo de ciudades (Bruselas, Helsinki, Madrid, Paris-Ile-de-France, Praga, Vienna, Eastern Austria y Zurich) con más de un 50% de la totalidad de los pasajeros que utiliza este tipo de abonos.



■ **Los ratios de cobertura de los costes de explotación por los ingresos tarifarios también varían enormemente**, aproximándose, en algunas ciudades, a una situación de equilibrio y siendo inferior al 50% en otras.

