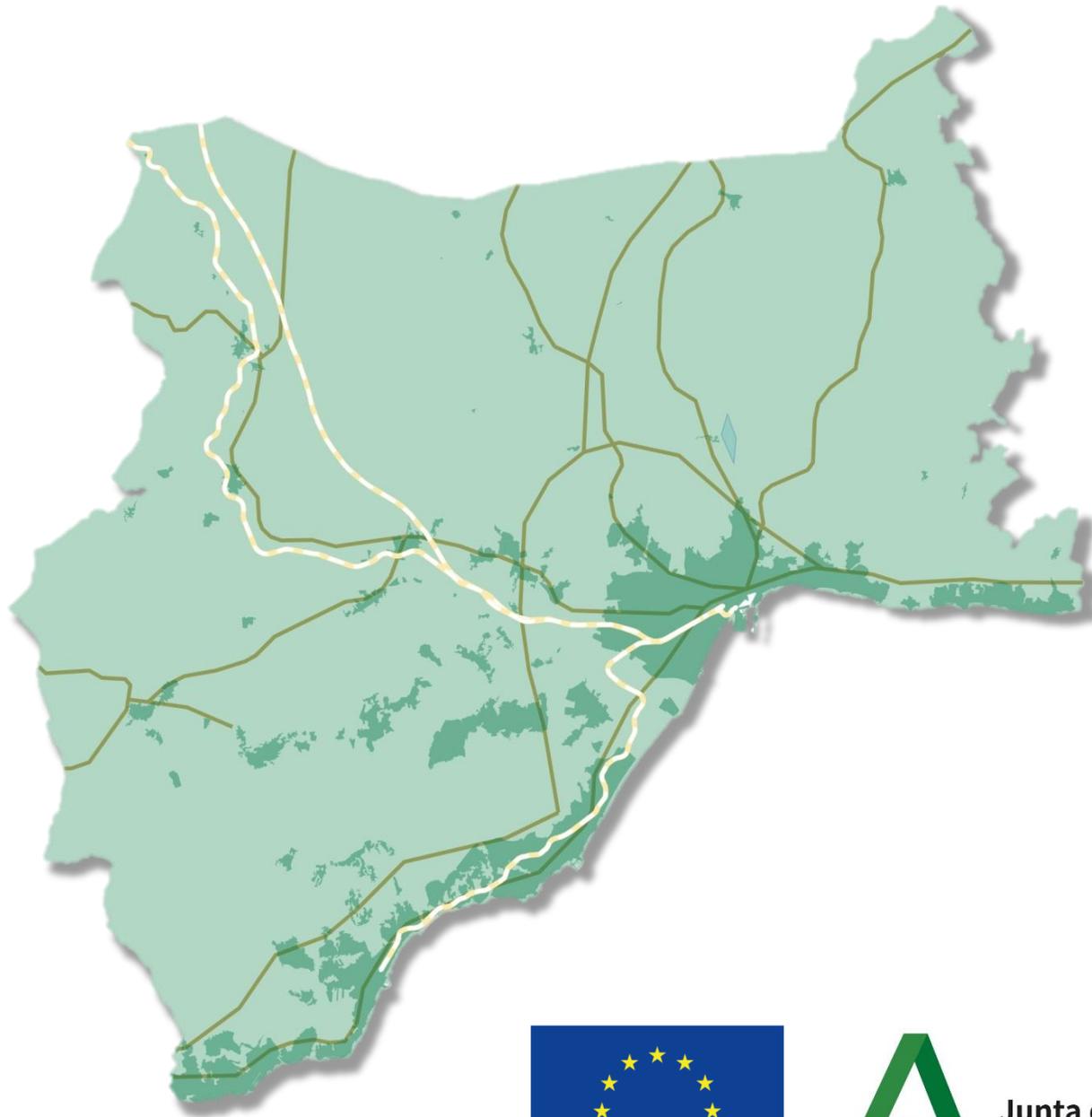


Plan de Transporte Metropolitano del Área de Málaga

Plan de Movilidad Sostenible



Anexo V: Benchmarking

Junio 2021



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras
y Ordenación del Territorio

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE MÁLAGA

Índice:

| | | |
|------|--|---|
| 1. | Benchmarking..... | 3 |
| 1.1. | Desarrollo de la evaluación comparativa..... | 3 |
| 1.2. | Conclusiones | 6 |

Índice de tablas:

| | | |
|-------------|---|---|
| Tabla 11.1: | Plazas/km ofertadas | 3 |
| Tabla 11.2: | Ocupación media por vehículo. | 4 |
| Tabla 11.3: | Intervalo medio en hora punta. | 4 |
| Tabla 11.4: | Accesibilidad al transporte público. | 4 |
| Tabla 11.5: | Oferta de bicicletas públicas en diferentes ciudades españolas de tamaño similar..... | 5 |
| Tabla 11.6: | N.º plazas y tarifa por tipo de aparcamiento. | 6 |

Índice de gráficos:

| | | |
|------------|---|---|
| Gráfico 1: | Reparto modal por área metropolitana. | 3 |
| Gráfico 3: | Longitud de vías ciclistas en la ciudad capital. | 5 |
| Gráfico 4: | Carriles bus en ciudades españolas de tamaños similar. | 5 |

1. Benchmarking

1.1. Desarrollo de la evaluación comparativa

El Benchmarking es una metodología que identifica los rasgos de diferentes ciudades de similares características y realiza una evaluación comparativa entre ellas. Para este caso y por similitud, se han escogido las áreas metropolitanas de Sevilla y Valencia. Mediante el último informe de 2017 del Observatorio de la Movilidad Metropolitana se han podido evaluar realizando una comparación urbana con la ciudad de Málaga.

Los motivos de elección de estas ciudades son los siguientes:

- La población de las Áreas Metropolitanas y sus superficies
 - Población Área Metropolitana de Málaga (2017): 1.046.829 hab.
 - Población Área Metropolitana de Valencia (2017): 1.798.608 hab.
 - Población Área Metropolitana de Sevilla (2017): 1.484.365 hab.
- La configuración urbana y las infraestructuras
- Un excelente modelo de transporte

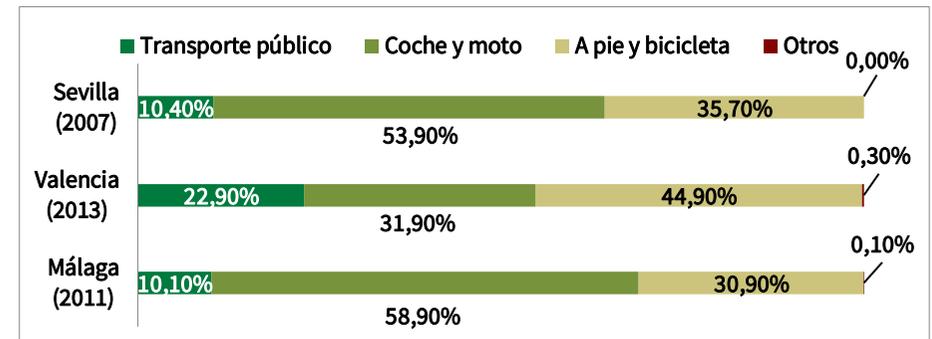
Según el Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), Málaga tiene la movilidad propia de una ciudad de sus características. En un día laborable se realizan los siguientes viajes en cada área metropolitana (según los últimos datos disponibles):

- Valencia (2013): 4 millones de viajes.
- Sevilla (2007): 3 millones de viajes.

- Málaga (2011): 3 millones de viajes.

De igual forma, el reparto modal indica que en todas las áreas hay un predominio del vehículo privado para realizar los desplazamientos, siendo la media del 48,23%, oscilando entre Valencia (31,9%) y Málaga (58,9%). También es significativa la diferencia del uso del transporte público, donde la mayor participación, entre las ciudades elegidas, se da en Valencia (22,9%), situándose Málaga muy por debajo de ésta, con una participación del 10,1% y un reparto muy parecido al de Sevilla.

Gráfico 1: Reparto modal por área metropolitana.



Fuente: OMM 2017

En el informe del OMM se realiza una comparativa de las plazas por kilómetro ofertadas en transporte público en el año 2017, que permite conocer la densidad de oferta en las distintas áreas.

Tabla 1.1: Plazas/km ofertadas.

| Área Metropolitana | Total autobuses (mill) | Total FF.CC. (mill) |
|--------------------|------------------------|---------------------|
| Sevilla | 2.474 | 1.126 |
| Valencia | 2.617 | 5.854 |
| Málaga | 1.921 | 550 |

Fuente: OMM 2017

Se puede apreciar que la oferta del área metropolitana de Málaga es la más baja. Sevilla y Valencia le sacan una gran ventaja tanto en autobús como en ferrocarril, a pesar de Málaga tener una población muy similar y una superficie muy parecida a la de Valencia.

Tabla 1.2: Ocupación media por vehículo.

| Área Metropolitana | Autobús Urbano (Viajero/autobús) | Autobús Metropolitano (Viajero/autobús) | Metro (viajero/coche) | Cercanías (pasajeros/tren) |
|--------------------|----------------------------------|---|-----------------------|----------------------------|
| Sevilla | 13,6 | 14,5 | 44,4 | 61,4 |
| Valencia | 11,7 | 51,5 | 67,3 | 78,6 |
| Málaga | 22,8 | 14,8 | 31,0 | 129,5 |

Fuente: OMM 2017

Si se analiza la demanda con respecto a la oferta, se aprecia que Málaga tiene un comportamiento con respecto a la ocupación distinto al de las demás ciudades. Mientras que en Sevilla y Valencia el nivel de ocupación es más alto en los autobuses metropolitanos, Málaga tiene su mayor ocupación en los urbanos.

Con respecto al metro, Málaga se encuentra muy por debajo de Sevilla y Valencia. Pero, sin embargo, en cercanías es una de las ciudades con más alta ocupación a nivel nacional, superando en promedio los 100 pasajeros/tren.

El informe de 2017 también facilita el intervalo medio en hora punta de cada área metropolitana. Por lo general, el transporte público de Málaga tiene un intervalo mayor al de resto de áreas estudiadas.

Tabla 1.3: Intervalo medio en hora punta.

| Área Metropolitana | Autobús Urbano | Autobús Metropolitano | Metro | Cercanías |
|--------------------|----------------|-----------------------|------------|-------------|
| Sevilla | 8,8 | 15,0 | 4,5 | 15,0 |
| Valencia | 8,8 | 15,0 | 15,0 | 15,0 |
| Málaga | 9,0 | 23,3 | 6,0 | 20,0 |

Fuente: OMM 2017. Unidad en minutos.

En materia de accesibilidad, Málaga ciudad no se sitúa en mal puesto en cuanto a porcentaje de población con una parada de transporte público a menos de 300 metros, situándose peor en sus zonas metropolitanas. Este porcentaje es de los más bajos, junto con el de Sevilla y Jaén, de todas las ciudades analizadas según el informe del OMM '17, el cual sitúa la media en un 83%. Adicionalmente, a este factor le acompaña una no adaptación total de la flota y estaciones para PMR.

Tabla 1.4: Accesibilidad al transporte público.

| Área Metropolitana | % de vehículos o estaciones equipados totalmente para PMR | | | % de población a menos de 300 m de la parada. | |
|--------------------|---|-----------------------|--------------|---|--------------------|
| | Autobús Urbano | Autobús Metropolitano | Metro | Zona Urbana | Zona Metropolitana |
| Sevilla | 100,0 | 85,0 | 100,0 | 96,0 | 67,0 |
| Valencia | 100,0 | - | 100 | - | - |
| Málaga | 100,0 | 94,3 | 100,0 | 96,0 | 70,0 |

Fuente: OMM 2017 y CTMAM 2020.

Con respecto al transporte en bicicleta, Málagabici se queda atrás si se compara con la oferta pública de Valenbisi y Sevisi.

Tabla 1.5: Oferta de bicicletas públicas en diferentes ciudades españolas de tamaño similar.

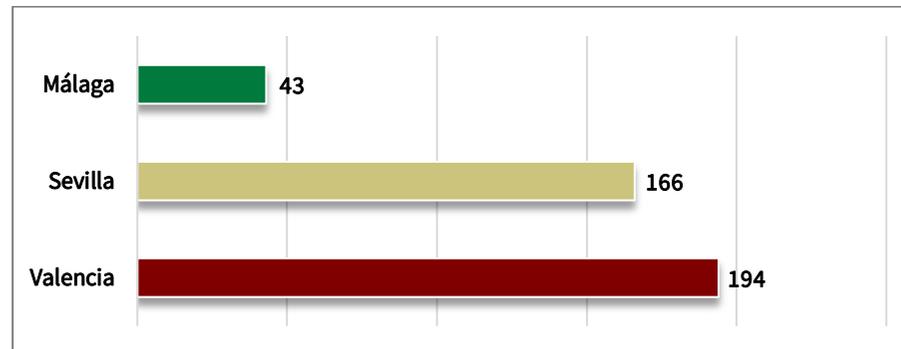
| Ciudad | Puntos de préstamos | Número total de anclajes | Bicicletas disponibles | Horario de servicio (horas) | Bici/1.000 hab. |
|----------|---------------------|--------------------------|------------------------|-----------------------------|-----------------|
| Sevilla | 260 | 5.163 | 2.383 | 24 | 1,59 |
| Valencia | 276 | 5.000 | 2.750 | 24 | 1,51 |
| Málaga | 23 | 600 | 400 | 16 | 0,38 |

Fuente: OMM 2017.

Málaga dispone de una oferta mucho menor al de las áreas que se han comparado por similitud. No se acerca a alcanzar los puntos de préstamo y el número de bicicletas disponibles en otras ciudades, a lo que además se suma un horario más limitado del servicio.

Por otro lado, el número de kilómetros de carril bici del que dispone la ciudad de Málaga es mucho menor al de sus análogas, motivo más del bajo uso de este modo.

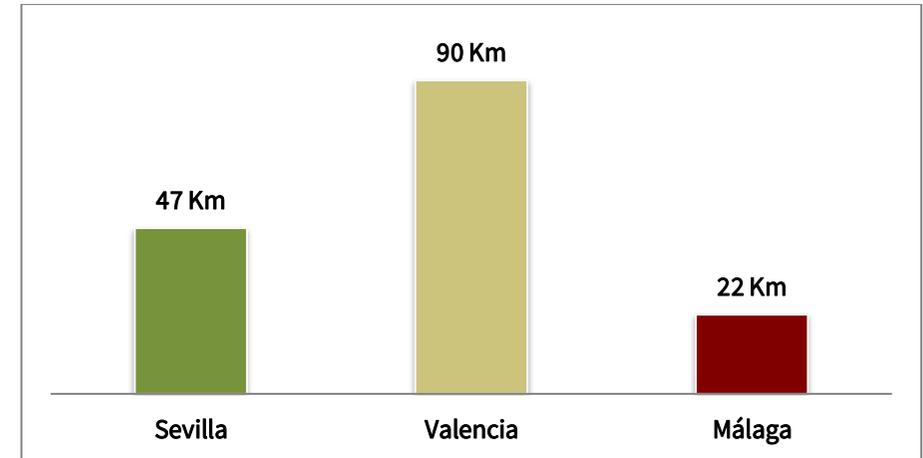
Gráfico 2: Longitud de vías ciclistas en la ciudad capital.



Fuente: OMM 2017.

Por otro lado, entre las ciudades estudiadas, Málaga resulta ser la que menos kilómetros de carriles bus tiene. La ciudad que más se acerca a la capital malagueña es Sevilla y, aun así, la dobla en kilómetros.

Gráfico 3: Carriles bus en ciudades españolas de tamaños similar.



Fuente: OMM 2017.

Otro aspecto importante que influye en el uso del vehículo privado es la facilidad o la dificultad que tiene un usuario para encontrar aparcamiento. Es decir, un elevado número de plazas de aparcamientos, una falta de superficie sin regular y tarifas bajas, influyen a favor de los desplazamientos en vehículo privado.

En esta línea, se debe mencionar que Málaga es la ciudad con la tarifa más reducida, 1,65 €/h en aparcamientos subterráneos de gestión pública y 1,00 €/h en superficie regulada en todos sus sectores. Además, Málaga es de las ciudades con menos plazas en superficie reguladas y, sin embargo, el número de plazas por habitante está a la altura de sus similares.

Tabla 1.6: N.º plazas y tarifa por tipo de aparcamiento.

| Área Metropolitana | Subterráneas gestiones públicas | | Públicas en superficie regulada | | N.º de plazas total/1.000 hab. |
|--------------------|---------------------------------|--------|---------------------------------|-------------|--------------------------------|
| | nº plazas | €/hora | nº plazas | €/hora | |
| Sevilla | 6.024 | 1,84 | 5.050 | 0,65 - 1,25 | 7,46 |
| Valencia | 16.720 | - | 8.324 | - | 13,92 |
| Málaga | 6.353 | 1,65 | 2.894 | 1,00 | 8,83 |

Fuente: OMM 2017 y SMASSA.

1.2. Conclusiones

Del análisis comparativo se pueden extraer las siguientes conclusiones:

- En lo que respecta al reparto modal, en el Área Metropolitana de Málaga existe **predominio del vehículo privado**. Además, en la comparativa con las otras áreas, el porcentaje de participación de este modo se encuentra en por encima de las demás.
- En cuanto a la **participación del transporte público** en el área es muy similar a Sevilla, aunque menor, y se encuentra **muy por debajo** de Valencia que la dobla en porcentaje de participación.
- Con respecto a la **oferta de plaza/km en transporte público**, el Área Metropolitana de Málaga **es la más baja**. Sevilla y Valencia les sacan una gran ventaja tanto en autobús como en ferrocarril.
- En relación con la ocupación media por vehículo en el autobús, Málaga presenta sus mejores cifras en los autobuses urbanos, mientras las demás áreas lo hacen en los interurbanos. **Esto indica un bajo uso del autobús para relaciones interurbanas.**

- Por otro lado, mientras el **metro presenta una ocupación muy baja** con respecto al resto de áreas, el **cercanías** presenta una de las ocupaciones **más altas a nivel nacional**.
- En materia de accesibilidad, **Málaga no se sitúa en buen puesto** en cuanto a porcentaje de población con **una parada de transporte público a menos de 300 metros, especialmente en su zona metropolitana**. Este porcentaje es de los más bajos de todas las ciudades analizadas según el informe del OMM´17, el cual sitúa la media en un 83%. A este factor le acompaña una **no adaptación total de la flota y estaciones para PMR**.
- En cuanto a la **bicicleta pública**, Málaga tiene una oferta mucho menor al del resto de áreas. A esta baja oferta la acompaña un **número de kilómetros de carriles bici muy bajo**.
- Lo mismo ocurre con el **número de kilómetros de carriles bus**, es el área estudiada con el **volumen más bajo**.
- Málaga presenta un número de plazas de aparcamiento por habitante similar al del resto de áreas, pero con tarifas más reducidas y menos superficie regulada. Por lo que el **aparcamiento de vehículos privados se ve menos obstaculizado**.

Todas estas conclusiones hacen evidente las **deficiencias del transporte público y la baja promoción de la bicicleta** frente a las débiles restricciones del vehículo privado en el área metropolitana de Málaga.



UNIÓN EUROPEA
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



Junta de Andalucía

Consejería de Fomento, Infraestructuras
y Ordenación del Territorio

CONSORCIO DE TRANSPORTE METROPOLITANO
DEL ÁREA DE MÁLAGA