



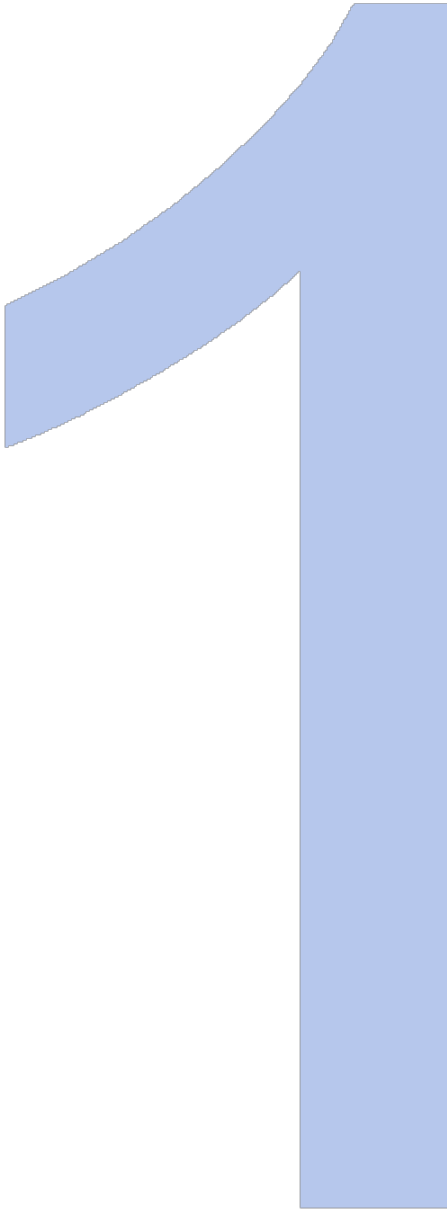
6º

Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid 2013

**I. Indicadores
II. La visión de los miembros de la Mesa**

Diciembre de 2014

I. Indicadores	1	Marco de referencia	3
	2	Síntesis	7
	3	Seguimiento de los indicadores generales para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible 1. Distribución modal 2. Causas de la elección modal 3. Competitividad por modos de transporte 4. Seguridad vial	13
	4	Seguimiento de los indicadores sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible 1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías 2. Regulación de la demanda del vehículo privado 3. Disminución de la indisciplina viaria 4. Promoción del transporte público 5. Potenciación de modos más sostenibles: pie, bici y moto 6. Fomento de hábitos y entornos más seguros 7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación	20
II.	5	Informe cualitativo: la visión de los miembros de la Mesa	80



M **Marco de referencia**



Por sexto año consecutivo, la Secretaría Técnica de la Mesa de Movilidad de la ciudad de Madrid presenta el Informe del Estado de la Movilidad, que recoge la evolución, durante el ejercicio 2013, de los indicadores de seguimiento del sistema de movilidad, indicadores que la propia Mesa asumió, durante su periodo constituyente, como representativos de cada uno de los aspectos que conforman el fenómeno de la movilidad urbana en la ciudad de Madrid.

Estos indicadores originales se han ido enriqueciendo a lo largo de los años con las propuestas de los miembros de la Mesa y de su Secretaría Técnica, partiendo de la información disponible en el Ayuntamiento.

Debe recordarse que el objetivo constituyente que formuló la **Mesa de Movilidad** de Madrid en el **año 2006 fue el de trabajar para mejorar el sistema de movilidad de la ciudad, reforzando su competitividad, universalidad, seguridad y sostenibilidad**, objetivos que se han incorporado como propios en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS 2014-2020) actualmente en fase de aprobación definitiva.

Se entendía **competitividad como la mejora de la funcionalidad** en tiempo y en calidad de los desplazamientos de personas y mercancías, en orden a procurar el progreso económico y social de todos los ciudadanos. Al igual que en el 2012, se ha considerado un **índice de accesibilidad territorial del transporte público**, que evalúa la velocidad comercial media de recorrido desde cada uno de los barrios de la ciudad con el resto. A pesar del esfuerzo llevado a cabo en los últimos años para incrementar la oferta espacial del transporte público, especialmente del Metro, el coche sigue siendo el modo más rápido principalmente para desplazamientos con origen o destino fuera de la M-30, con lo que esto dificulta el trasvase modal especialmente dentro de esta extensa zona de la ciudad, en donde el vehículo privado es de utilización mayoritaria. Este indicador permite evaluar cuantitativamente la competitividad entre modos de transportes, según la perspectiva del tiempo de desplazamiento, y seguir la evolución de las mejoras de accesibilidad registradas por modo de transporte.

Otro de los grandes objetivos que la Mesa se planteó fue conseguir para la ciudad **accesibilidad universal**, que se traduce en la garantía de satisfacción del derecho de todos los ciudadanos a acceder a todos los servicios de la ciudad en las mejores condiciones. Así, una **ciudad sin barreras** implica no sólo la habilitación de itinerarios adaptados en los espacios y edificios públicos, sino que exige también la garantía de itinerarios de calidad y en condiciones de seguridad de los desplazamientos a pie y en bicicleta. En este sentido, el Taller sobre movilidad peatonal realizado en los ejercicios 2012 y 2013 definió los fundamentos que presidirán las actuaciones de mejora de la movilidad a pie y que se deben concretar en la ejecución de un Plan Director de Movilidad Peonatol. A ello debe añadirse el paulatino desarrollo del **Plan Director de Movilidad Ciclista** que como actuación emblemática del 2013, ha incorporado a la red actual la M-10 ciclista.

La **seguridad** es un requisito inherente a un sistema de movilidad sostenible, objetivo que la Ciudad de Madrid asume como prioridad en base a los retos que marca el cumplimiento del **Plan Municipal de Seguridad Vial 2012-2020**. Este vuelve a plantear como indicador cuantitativo la reducción, en ese periodo, de un 50% de las víctimas

mortales en accidentes de tráfico, siguiendo las premisas planteadas por la Unión Europea y el Plan de Seguridad Vial Nacional.

Por último, la **sostenibilidad ambiental**, sustentada en la reducción de la contaminación atmosférica, la acústica y la eficiencia energética, no sólo constituye un requerimiento de mejora de la calidad de vida y de responsabilidad con el entorno, sino también una **exigencia socio-sanitaria** en la que el sistema de movilidad es un factor fundamental. La disminución del tráfico y la importante transformación de la flota de autobuses municipales han contribuido a una disminución significativa de emisiones.

A grandes líneas, la estrategia adoptada desde la Mesa de Movilidad de Madrid y refrendada por el PMUS aspira, por un lado, a transformar a medio plazo las condiciones urbanísticas y de localización de usos en la ciudad, de forma que determinen **menores necesidades de movilidad y la realización de viajes más cortos**, y, por otro, con carácter más inmediato, a establecer una notable **discriminación positiva a favor de los modos de transporte menos contaminantes y más eficientes energéticamente** (pie, bicicleta, y transporte público), mediante una modificación de las proporciones de espacio vial destinado a cada modo, en orden a procurar una mayor utilización de los mismos en detrimento del uso compulsivo del coche particular.

En este sentido, **la evolución de la distribución de la demanda de movilidad entre los diferentes modos de transporte** constituye un indicador fundamental en el seguimiento del estado del sistema de movilidad urbano. Por ello la Mesa enfatiza este parámetro en forma de **porcentaje de utilización del transporte público en los viajes de los residentes de la ciudad**. Este año, a diferencia de los anteriores, este dato ha sido calculado de forma indirecta ya que el Departamento de Economía y Consumo no ha realizado el Barómetro de Consumo. Así, a partir de las variaciones del número de viajeros del transporte público y de las intensidades de vehículos de los aforos permanentes de que dispone el Ayuntamiento de Madrid y la Dirección General de Tráfico se ha vuelto a recalcular la serie anual disponible, lo que permite establecer las tendencias en este ejercicio.

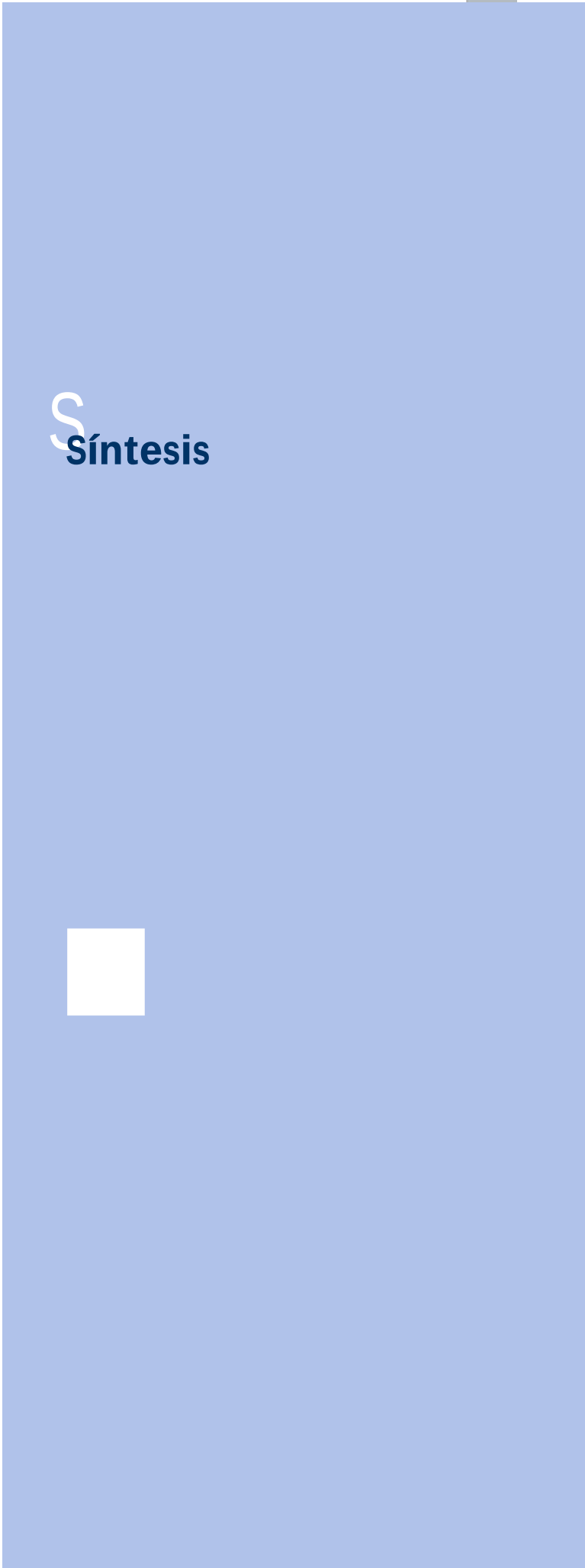
De esta forma, en línea de continuidad con los Informes anteriores, los indicadores de seguimiento del sistema de movilidad de la Ciudad de Madrid **2013** se han estructurado en dos bloques:

- 1) Los indicadores **generales**, que orientan directamente sobre el nivel de aproximación a la consecución de los **cuatro objetivos globales que se plantean para mejora del sistema de movilidad**. De esta forma, se ofrece el indicador de distribución modal, o, con otras palabras, la participación de cada modo de transporte en la movilidad de la ciudad, como exponente tanto de los niveles de **competitividad** como de la mayor o menor incidencia de los vehículos motorizados, agentes fundamentales de la **contaminación acústica y ambiental**. La **seguridad viaria** viene monitorizada por la convergencia o no con el **Plan Municipal de Seguridad Vial 2012-2020**, y, en concreto, con su exigencia en relación a la reducción del número de víctimas mortales en accidentes sobre el viario.

- 2) Los indicadores **sectoriales**, que permiten evaluar el grado de cumplimiento de las **estrategias de actuación** que la Mesa de Movilidad ha identificado como líneas de gestión ineludibles en la consecución de un nuevo modelo de movilidad y que el PMUS también ha tomado en consideración. Las estrategias a evaluar mediante los indicadores sectoriales son:
- Regulación y ordenación de la distribución urbana de mercancías.
 - Regulación de la demanda del vehículo privado.
 - Disminución de la indisciplina viaria.
 - Promoción del transporte público.
 - Potenciación de modos más sostenibles (pie, bici y moto).
 - Fomento de hábitos y entornos más seguros.
 - Promoción de la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación.



2



Síntesis



DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA ...

1. EL DESCENSO DE LA MOVILIDAD MOTORIZADA HA SIDO SUPERIOR AL DE LA ACTIVIDAD ECONÓMICA GENERAL. LA RENTA DISPONIBLE DE LOS TRABAJADORES SE RELACIONA MÁS CON LA MOVILIDAD QUE EL PIB.

La movilidad motorizada en la Comunidad de Madrid (coche y transporte público) desciende más (**-3,8%**) que la actividad económica (**-1,2%** del PIB y **-0,9%** el número de empleos). Así, la menor renta disponible hace que los ciudadanos se desplacen menos en modos motorizados (transporte público o coche) y más a pie.

Desde el 2007 la actividad económica ha caído un 3% mientras que en el caso de la movilidad y el empleo la disminución fue aproximadamente de un 10%. Hasta esa fecha crecía el uso del transporte público y disminuía el del vehículo privado, derivada de las políticas de movilidad aplicadas (SER básicamente).

2. LA MOVILIDAD DE MADRID CADA DIA ES MÁS METROPOLITANA, REDUCIÉNDOSE EL PESO RELATIVO DE LA MOVILIDAD DE LA CAPITAL RESPECTO AL RESTO DE LA COMUNIDAD.

El descenso de la movilidad motorizada ha sido más notable dentro de la ciudad de Madrid (**-4,2%**) que en sus relaciones con el resto de la Comunidad (**-2%**). Debe recordarse que mientras la corona metropolitana ha mantenido en este último año población (**+0,2%**) y empleo (**+0,7%**), Madrid ciudad ha visto disminuir el número de habitantes (**-0,8%**) y el número de trabajadores (**-1,5%**). En un periodo mayor, desde 2007 a 2012, Madrid ciudad reduce su parque de vehículos (**-4,1%**), aún creciendo en población (**+3,2%**) y, en la Comunidad, el parque crece mucho más (**+12,9%**) y también la población (**+10,7%**).

Se incrementa así la dimensión metropolitana de la movilidad, factor a tener en cuenta a la hora de aplicar políticas de transporte, máxime en unas relaciones de movilidad internas-externas en las que prima el coche. En este sentido, la participación del transporte público en estas relaciones ha disminuido del 48,9% en 2007 a un 45,2% en 2013 (**-7,6%**). Por el contrario, la participación del transporte público dentro de la ciudad de Madrid se ha mantenido más estable: de un 64,7% a un 63,2% (**-2,2%**). Si consideramos un periodo más amplio, desde el 2004, la participación del transporte público se ha incrementado en 2 puntos.

DE LA MOVILIDAD EN TRANSPORTE PÚBLICO...

3. POR PRIMERA VEZ EN EL EJERCICIO 2013 SE CONSOLIDA LA TENDENCIA DE AJUSTE DE OFERTA Y DEMANDA DE TRANSPORTE PÚBLICO.

Como en el resto de servicios públicos, para mantener los niveles de eficiencia y no generar un mayor déficit, se han producido ajustes de la oferta de transporte público (reducción de un **-5,8 %** de coches-km en el total de la red bus-Metro, siendo para este último de un **-11,1 %**). Esta reducción puede haber influido en el descenso de la demanda del número de viajeros (de un **-4 %** en total y de un **-7,2 %** en metro), algo superior a la del vehículo privado (**-3,3 %**). Como contrapartida ha mejorado la eficiencia del servicio, pasando de **2,27** a **2,31** el número de viajeros-km.

Además, se ha modificado sustancialmente el tipo de usuario del transporte público, con un peso cada vez mayor de aquellos colectivos que disponen de tarifa bonificada: un **16,8 %** de los viajes con abono de transporte corresponden a tarjetas de la tercera edad cuando en el 2012 constituían sólo el **14,3 %**.

No parece dudosa la necesidad de adaptación de la oferta a las sucesivas reducciones de demanda consecuencia de la crisis económica para mejorar la eficiencia del sistema. Máxime constatando que hasta 2009 a pesar de la reducción de demanda se siguió incrementando la oferta. Así, en el período 2004-2009 los coches-km se incrementaron en un 27% mientras la demanda bajó en un 3%.

Es en el período 2009-2012, cuando se reacciona con una disminución de la oferta de transporte público (**-2,3 %**), reduciéndose en ese periodo la demanda (**-6,3 %**). En el año 2013 la disminución de oferta fue mayor que en el conjunto de los tres ejercicios anteriores y la demanda siguió bajando. Globalmente desde el 2004 la oferta ha aumentado en un 18% y la demanda ha bajado en un 12%.

Un ajuste fino selectivo al alza, auditando con detalle las consecuencias de las reducciones de oferta debería permitir en 2015 equilibrar el servicio. La demanda de transporte público se sitúa a niveles del principio del 2000, por lo que se está trabajando en programar mejoras de oferta selectivas que combinen simultáneamente el impulso al crecimiento de la demanda y una eficiencia razonable. Así, en la EMT y RENFE, donde las disminuciones de la oferta este año han sido muy reducidas (**-1,9 %** y **0 %** respectivamente), las mermas de demanda han sido también pequeñas (**-0,3 %** y **-0,5 %** respectivamente).

4. LA TRANSFORMACION DE LA M-10 CON CARRIL-BUS Y CARRIL-BICI SEGREGADO, CONSTITUYE UNA ACCIÓN RELEVANTE EN LA PRIORIZACIÓN DE MODOS SOSTENIBLES.

La creación de carriles-bus y ciclo-carriles en buena parte del primer cinturón ha permitido que la red ciclista supere los 300 km, triplicándose desde el 2006, (**+7,1%**) y la de carril-bus los 100 km (**+8,9%**). Aunque localizada en el espacio, la medida justifica, entre otras, que la demanda de la bicicleta se haya incrementado dentro de la M-30 (**+16%**), así como la velocidad del autobús (**+4%**) en todo Madrid.

Por el contrario, el tráfico en la M-10 se ha reducido (**-6,3%**), 3 puntos más que la reducción media registrada en la ciudad (**-3,3%**), sin que el tráfico se incremente en las vías alternativas. Además, la velocidad de circulación en esta vía no se ha visto sustancialmente afectada (**-2,8%**).

DE LA MOVILIDAD EN VEHICULO PRIVADO...

5. LA DISMINUCIÓN DEL TRÁFICO TAMBIÉN HA INCIDIDO EN UNA DISMINUCIÓN DE LA INDISCIPLINA DE ESTACIONAMIENTO.

El tráfico ha disminuido en la ciudad (**-3,3%**), y, menos en los accesos (**-1,3%**). Si consideramos desde el 2004 el descenso ha sido de -19% y un -3% respectivamente.

La menor demanda de movilidad y de estacionamiento determina una notable reducción del número de vehículos que estacionan incorrectamente (**-5,3%**). Así, las operaciones de estacionamiento ilegal ya únicamente suponen un **17%** del total en el interior de la M-30, la segunda cifra más baja de todos los años analizados.

6. EL DESCENSO DEL TRÁFICO TAMBIÉN HA AFECTADO A LA MOTO.

Por lo que se refiere a la demanda de movilidad en moto y ciclomotor es el primer año en el que se observa un descenso de su utilización (**5,7%**). A pesar de esta disminución de uso y, que, en el 2013 se incrementó la oferta de aparcamiento específico (**+6,5%**), más de la mitad de las motocicletas y ciclomotores siguen estacionando sobre la acera.

7. A PESAR DE LA DISMINUCIÓN DEL TRÁFICO Y DEL NÚMERO DE OPERACIONES DE ESTACIONAMIENTO, EL SER CONTINUA CON SU ALTA OCUPACIÓN.

A pesar del descenso (-6 %) de las operaciones de estacionamiento en el interior de la M-30 no se ha observado una disminución significativa de la ocupación del SER (de un **89 %** a un **88 %** de las horas x plaza). Esto se debe al incremento del tiempo de estacionamiento de los vehículos. Así, durante el 2013, de media en el SER, los vehículos que estacionan por un período superior a las 2 horas han pasado de ocupar un **49 %** de la oferta total de tiempo a un **53 %** y, los de más de 4 horas de un **27 %** a un **29 %** del total de horas x plaza ofertadas. Desde el inicio del funcionamiento del SER se ha observado un incumplimiento sistemático de la máxima duración de estacionamiento establecida ante la imposibilidad, con los instrumentos tecnológicos del momento, de controlarla.

DE LA CARGA Y DESCARGA...

8. LA REORDENACIÓN Y MEJORA DE LA VIGILANCIA DE LAS ZONAS DE CARGA Y DESCARGA HA PROPICIADO QUE ESTACIONEN EN ELLAS VEHÍCULOS COMERCIALES QUE ANTERIORMENTE LO HACÍAN EN DOBLE FILA O SOBRE ACERA.

El porcentaje de vehículos comerciales que estacionan ilegalmente se ha reducido 10 puntos (de un **53 %** a un **43 %**), mientras que los que estacionan en zonas de carga y descarga han aumentado en 14 puntos (de un **26 %** a un **40 %**). Desde el año que se disponen de datos (2006) el número de vehículos comerciales que estacionan ilegalmente se ha reducido en un 40% y los que estacionan en zona de carga y descarga se han duplicado.

Este incremento de vehículos comerciales trabajando dentro de las zonas de carga y descarga se ha traducido lógicamente en un incremento de su ocupación (de un **17 %** a un **33 %** de las horas x plaza ofrecidas). Esta mayor ocupación también descansa sobre el crecimiento de la duración del estacionamiento de los vehículos comerciales. Así, los vehículos que estacionan más de 30 minutos ya suponen un **30 %** del total, confirmando la tendencia ascendente detectada. Estas duraciones superan la limitación de la ordenanza de circulación y suponen, a medio plazo, una amenaza para la capacidad de estas zonas.

DE LA SEGURIDAD VIAL...

9. LA ESTABILIZACIÓN EN LOS ÚLTIMOS AÑOS DEL NÚMERO DE VÍCTIMAS MORTALES Y GRAVES REQUERIRA DE ESFUERZOS ADICIONALES PARA CUMPLIR CON LOS OBJETIVOS PREVISTOS POR EL PLAN DE SEGURIDAD VIAL 2020.

Se ha mantenido prácticamente constante el número de víctimas mortales (de 33 en el 2012 a 32 en el 2013) y han aumentado las víctimas graves (**+5%**). A partir del 2010 se observa un cierto estancamiento de la tendencia de reducción de víctimas mortales. Aun así, desde el 2005 se han reducido a más de la mitad las víctimas mortales. El primer salto, el más importante, se produjo entre 2005 y 2008 como consecuencia de la reducción de la siniestralidad de vehículos a motor (coches y motos). El segundo descenso importante, en el 2010, fue consecuencia principalmente del descenso de los peatones fallecidos.

Prácticamente el **80%** de las víctimas graves y el **97%** de las víctimas mortales corresponden a los usuarios de la vía pública más débiles: peatones y vehículos de dos ruedas. Así, a pesar de que la siniestralidad se ha reducido para los coches, por lo que se refiere a las víctimas mortales, peatones, ciclistas y motoristas, su número aumenta, aspecto en cierta medida lógico ya que son modos de desplazamientos que han ido a más en su movilidad.

DEL MEDIOAMBIENTE ...

10. LA RENOVACIÓN DE LAS FLOTAS PÚBLICAS, LA MEJORA DE LAS CONDICIONES CLIMATOLÓGICAS Y LA REDUCCIÓN DEL TRÁFICO COMPORTAN UNA NOTABLE DISMINUCIÓN DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA LOCAL.

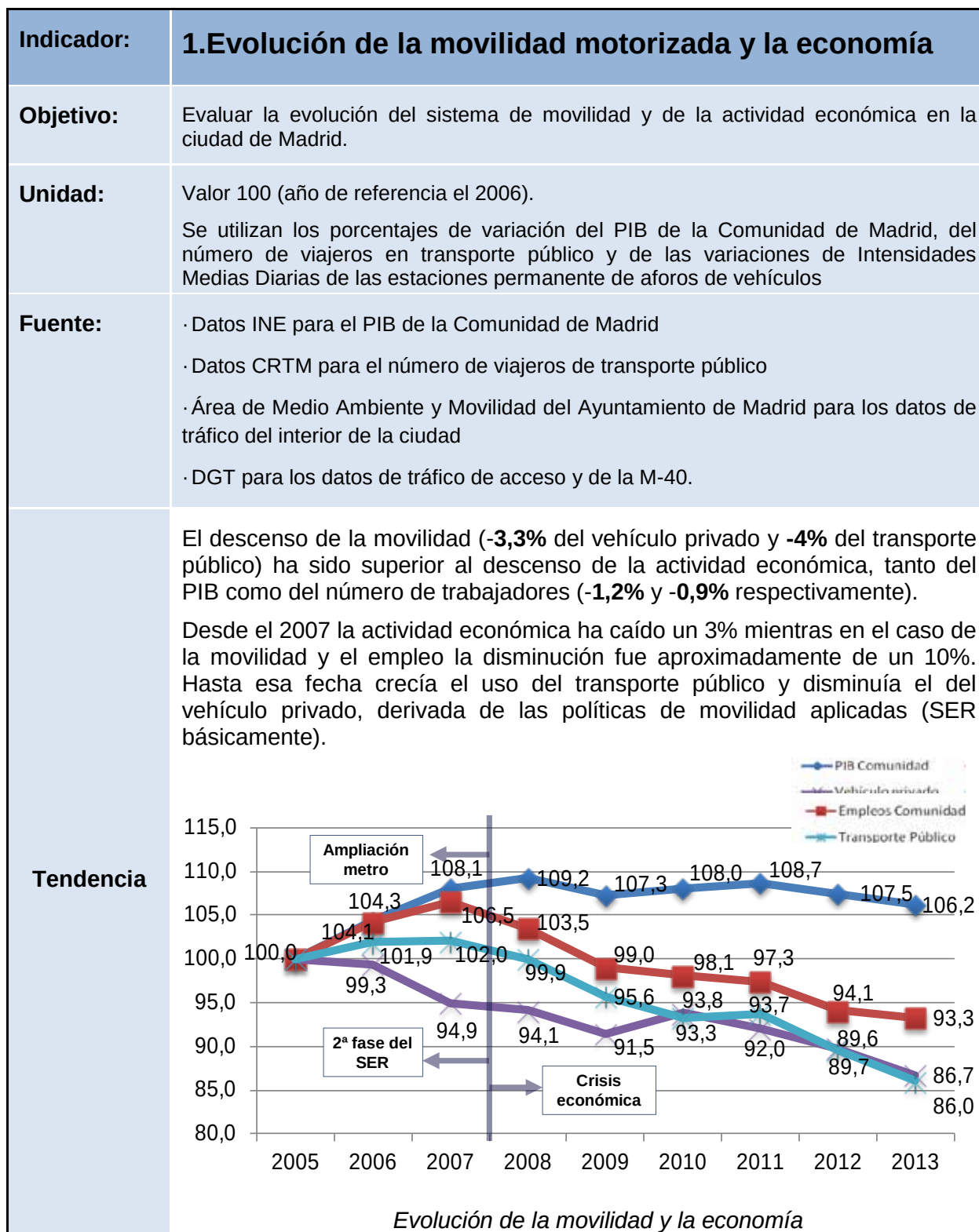
La media anual diaria de inmisiones de NO₂ de todas las estaciones ha pasado de **41 a 37** ug/m³. Desde el 2004 se ha reducido en un tercio los niveles medios de inmisiones por este contaminante. También se ha reducido el número de estaciones que han superado el valor límite establecido por la Unión Europea de **40** ug/m³ pasando de **10** a **8**.

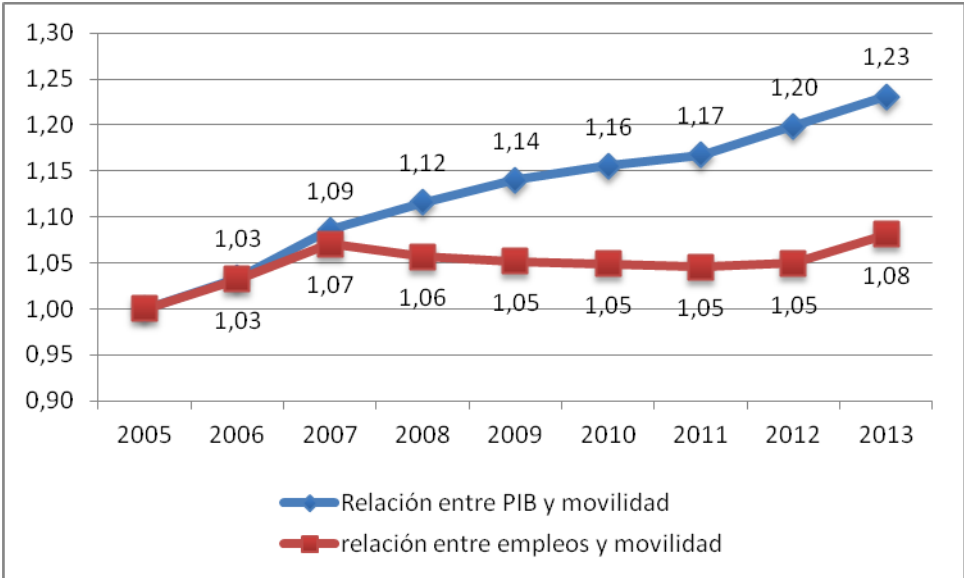
A esta reducción, entre otros factores, ayuda el proceso de renovación de la flota de la EMT que continúa con la sustitución por vehículos de gas o euro VI de todo el parque de autobuses y que alcanza ya un **66%**. También colabora la renovación del parque de autotaxis con vehículos híbridos y de gas, que suponen un **23,3%** del total. Si en el 2009 las flotas públicas eran responsables del 41,3% de las emisiones de NO_x, este porcentaje se ha reducido a un 26,9% en el 2013.

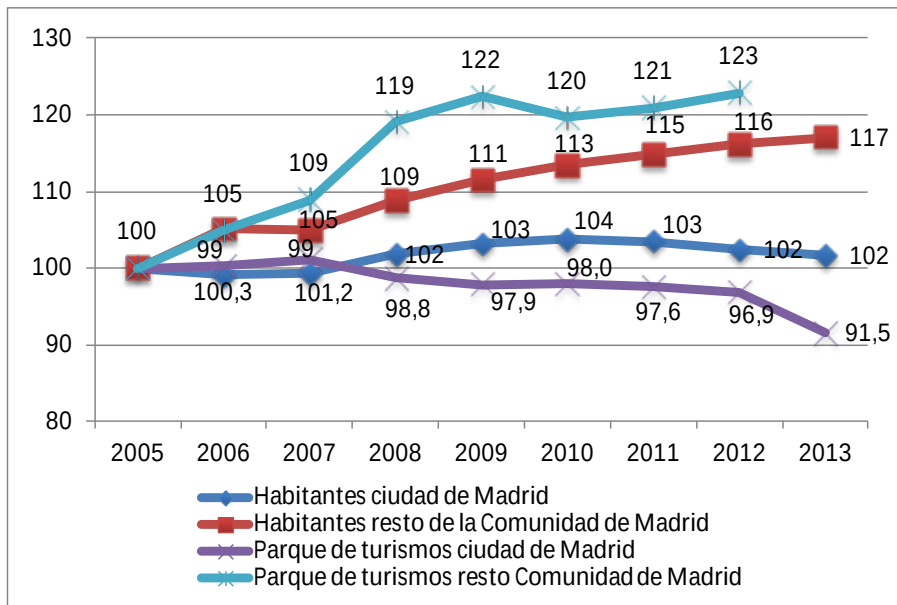


Seguimiento de los objetivos generales para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible



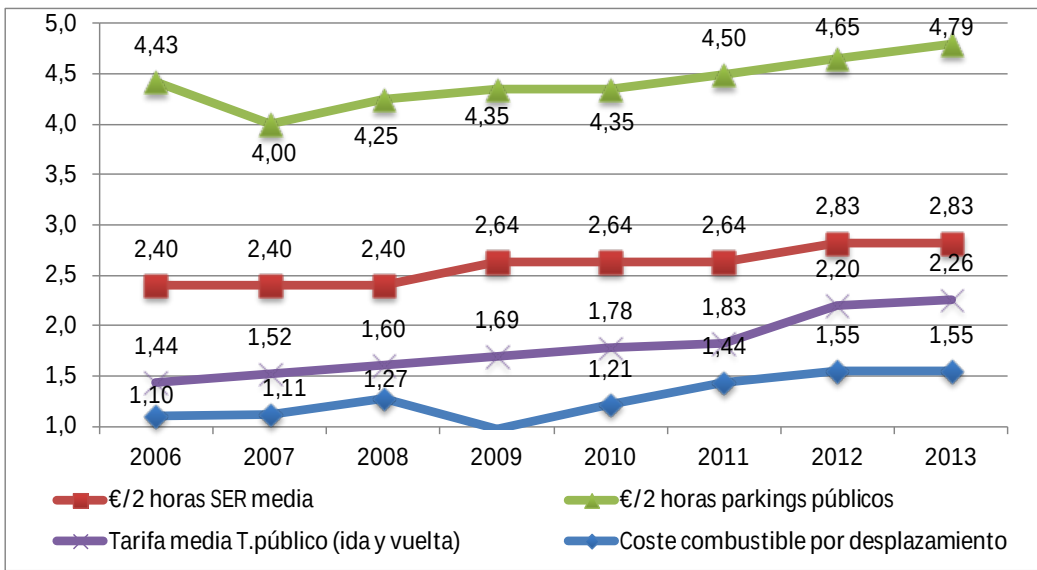


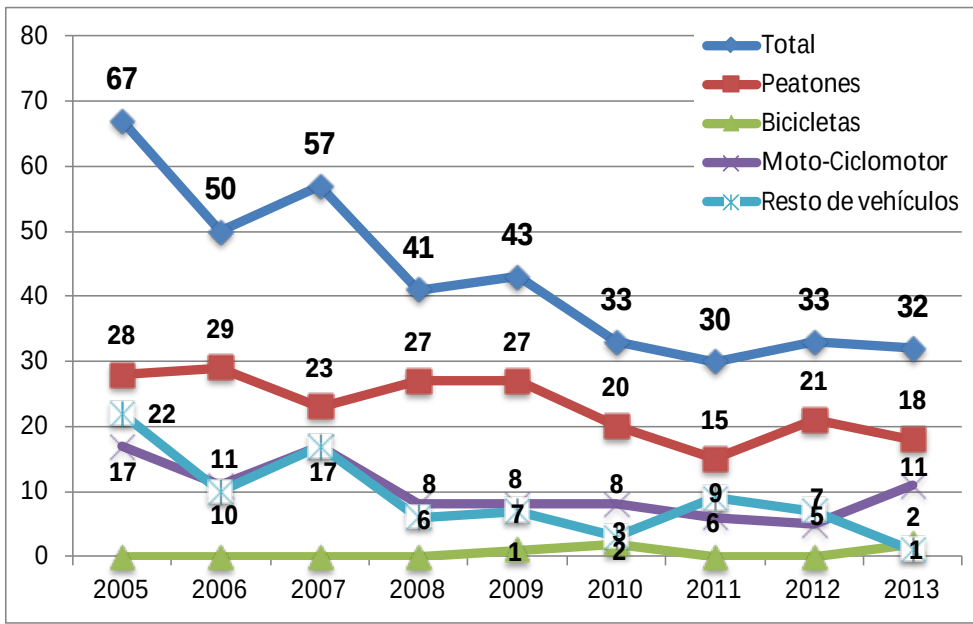
Indicador:	2.Relación entre movilidad motorizada y economía																															
Objetivo:	Evaluar la incidencia de la actividad económica en el sistema de movilidad de la ciudad de Madrid.																															
Unidad:	Relación PIB y movilidad = Valor 100 de PIB (año de referencia el 2006)/ Valor 100 de movilidad (año de referencia el 2006). Relación empleos y movilidad = Valor 100 de PIB (año de referencia el 2006)/ Valor 100 de movilidad (año de referencia el 2006).																															
Fuente:	· Datos INE para el PIB de la Comunidad de Madrid · Datos CRTM para el número de viajeros de transporte público · Área de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid para los datos de tráfico del interior de la ciudad · DGT para los datos de tráfico de acceso y de la M-40.																															
Tendencia	Se observa a partir de 2007 una elevada correlación entre el número de empleos y el número de desplazamientos. Sólo en este último año el número de desplazamientos ha descendido más que la pérdida de empleo. Por el contrario, la relación con el PIB es menor. Los descensos de movilidad son más acusados que los del PIB, lo que apunta a la idea de que la movilidad está más directamente relacionada con la renta de los trabajadores. <table><thead><tr><th>Año</th><th>Relación entre PIB y movilidad</th><th>relación entre empleos y movilidad</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005</td><td>1,00</td><td>1,00</td></tr><tr><td>2006</td><td>1,03</td><td>1,03</td></tr><tr><td>2007</td><td>1,09</td><td>1,07</td></tr><tr><td>2008</td><td>1,12</td><td>1,06</td></tr><tr><td>2009</td><td>1,14</td><td>1,05</td></tr><tr><td>2010</td><td>1,16</td><td>1,05</td></tr><tr><td>2011</td><td>1,17</td><td>1,05</td></tr><tr><td>2012</td><td>1,20</td><td>1,05</td></tr><tr><td>2013</td><td>1,23</td><td>1,08</td></tr></tbody></table> Relación entre movilidad y la economía		Año	Relación entre PIB y movilidad	relación entre empleos y movilidad	2005	1,00	1,00	2006	1,03	1,03	2007	1,09	1,07	2008	1,12	1,06	2009	1,14	1,05	2010	1,16	1,05	2011	1,17	1,05	2012	1,20	1,05	2013	1,23	1,08
Año	Relación entre PIB y movilidad	relación entre empleos y movilidad																														
2005	1,00	1,00																														
2006	1,03	1,03																														
2007	1,09	1,07																														
2008	1,12	1,06																														
2009	1,14	1,05																														
2010	1,16	1,05																														
2011	1,17	1,05																														
2012	1,20	1,05																														
2013	1,23	1,08																														

Indicador:	3.Comparación socioeconómica de Madrid ciudad con el resto de la Comunidad																																																				
Objetivo:	Comparar la evolución de la población y del parque de vehículos de la ciudad de Madrid con la de su entorno metropolitano.																																																				
Unidad:	Valor 100 del número de habitantes y el número de turismos (año de referencia el 2005)																																																				
Fuente:	· Anuario estadístico del Ayuntamiento de Madrid para los datos del municipio. · Portal estadístico de la Comunidad de Madrid para los datos de la Comunidad.																																																				
Tendencia	Mientras la corona metropolitana ha mantenido en este último año población (+0,2%), Madrid ciudad ha visto disminuir el número de habitantes (-0,8%). En un periodo mayor, desde 2007 a 2012, Madrid ciudad reduce su parque de vehículos (-4,1%), aún creciendo en población (+3,2%) mientras que en la Comunidad crece de forma sensible tanto el parque de turismos (+12,9%) como la población (+10,7%). <table><thead><tr><th>Año</th><th>Habitantes ciudad de Madrid</th><th>Habitantes resto de la Comunidad de Madrid</th><th>Parque de turismos ciudad de Madrid</th><th>Parque de turismos resto Comunidad de Madrid</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2006</td><td>99</td><td>105</td><td>100,3</td><td>105</td></tr><tr><td>2007</td><td>99</td><td>105</td><td>101,2</td><td>109</td></tr><tr><td>2008</td><td>102</td><td>109</td><td>98,8</td><td>119</td></tr><tr><td>2009</td><td>103</td><td>111</td><td>97,9</td><td>122</td></tr><tr><td>2010</td><td>104</td><td>113</td><td>98,0</td><td>120</td></tr><tr><td>2011</td><td>103</td><td>115</td><td>97,6</td><td>121</td></tr><tr><td>2012</td><td>102</td><td>116</td><td>96,9</td><td>123</td></tr><tr><td>2013</td><td>102</td><td>117</td><td>91,5</td><td>117</td></tr></tbody></table> <i>Evolución de la población y el parque de turismos de Madrid y el resto de la Comunidad.</i>			Año	Habitantes ciudad de Madrid	Habitantes resto de la Comunidad de Madrid	Parque de turismos ciudad de Madrid	Parque de turismos resto Comunidad de Madrid	2005	100	100	100	100	2006	99	105	100,3	105	2007	99	105	101,2	109	2008	102	109	98,8	119	2009	103	111	97,9	122	2010	104	113	98,0	120	2011	103	115	97,6	121	2012	102	116	96,9	123	2013	102	117	91,5	117
Año	Habitantes ciudad de Madrid	Habitantes resto de la Comunidad de Madrid	Parque de turismos ciudad de Madrid	Parque de turismos resto Comunidad de Madrid																																																	
2005	100	100	100	100																																																	
2006	99	105	100,3	105																																																	
2007	99	105	101,2	109																																																	
2008	102	109	98,8	119																																																	
2009	103	111	97,9	122																																																	
2010	104	113	98,0	120																																																	
2011	103	115	97,6	121																																																	
2012	102	116	96,9	123																																																	
2013	102	117	91,5	117																																																	

Indicador:	4. Distribución modal residentes de Madrid																																	
Objetivo:	Evaluar la participación del uso del coche y del transporte público por parte de los residentes de la ciudad.																																	
Unidad:	% de desplazamientos en transporte público sobre el total de desplazamientos motorizados de los residentes de Madrid con origen y destino en el municipio.																																	
Fuente:	· 2004: datos de la encuesta domiciliaria del CRTM · 2005-2013: Variación de la utilización del transporte público (número de viajeros) y del vehículo privado (red de aforos automáticos del Ayuntamiento de Madrid).																																	
Tendencia	Se consolida la tendencia a la baja de la participación del transporte público sobre el total de viajes en los accesos. La crisis económica ha incidido negativamente en la distribución modal el último año con la pérdida de dos décimas en el caso de los desplazamientos de la ciudad y tres décimas en el caso de los accesos. Si consideramos un periodo más amplio, la participación del transporte público en los accesos ha disminuido del 48,9% en 2007 a un 45,2% en 2013 (-7,6%). Por el contrario, la participación del transporte público dentro de la ciudad de Madrid se ha mantenido más estable: de un 64,7% a un 63,2% (-2,2%). Si partimos del 2004, la participación del transporte público se ha incrementado en 2 puntos. <table><tr><th>Año</th><th>Participación dentro de la ciudad (%)</th><th>Participación en los accesos (%)</th></tr><tr><td>2004</td><td>61,0%</td><td>49,3%</td></tr><tr><td>2005</td><td>62,5%</td><td>49,1%</td></tr><tr><td>2006</td><td>63,4%</td><td>48,7%</td></tr><tr><td>2007</td><td>64,7%</td><td>48,9%</td></tr><tr><td>2008</td><td>64,6%</td><td>47,9%</td></tr><tr><td>2009</td><td>64,5%</td><td>46,4%</td></tr><tr><td>2010</td><td>63,3%</td><td>45,8%</td></tr><tr><td>2011</td><td>63,9%</td><td>46,1%</td></tr><tr><td>2012</td><td>63,4%</td><td>45,5%</td></tr><tr><td>2013</td><td>63,2%</td><td>45,2%</td></tr></table> Participación del transporte público sobre el total de desplazamientos motorizados de Madrid	Año	Participación dentro de la ciudad (%)	Participación en los accesos (%)	2004	61,0%	49,3%	2005	62,5%	49,1%	2006	63,4%	48,7%	2007	64,7%	48,9%	2008	64,6%	47,9%	2009	64,5%	46,4%	2010	63,3%	45,8%	2011	63,9%	46,1%	2012	63,4%	45,5%	2013	63,2%	45,2%
Año	Participación dentro de la ciudad (%)	Participación en los accesos (%)																																
2004	61,0%	49,3%																																
2005	62,5%	49,1%																																
2006	63,4%	48,7%																																
2007	64,7%	48,9%																																
2008	64,6%	47,9%																																
2009	64,5%	46,4%																																
2010	63,3%	45,8%																																
2011	63,9%	46,1%																																
2012	63,4%	45,5%																																
2013	63,2%	45,2%																																

Indicador:	5. Evolución de la movilidad motorizada interna y externa a Madrid																																																							
Objetivo:	Evaluar la evolución del uso del coche y del transporte público distinguiendo entre los viajes en el interior de Madrid y los externos (con origen o destino fuera de Madrid)																																																							
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2004). Se utilizan los porcentajes de variación del número de viajeros en transporte público y de las variaciones de Intensidades Medias Diarias de las estaciones permanente de aforos de vehículos																																																							
Fuente:	· 2005-2013: Variación de la utilización del transporte público y del vehículo privado (red de aforos automáticos del Ayuntamiento de Madrid y de la DGT).																																																							
Tendencia	En el último año se observa una notable disminución de la movilidad motorizada en el interior de Madrid y algo inferior en los accesos. Hasta el 2007 la movilidad en los accesos, tanto en transporte público como en vehículo privado se mantiene más o menos constante. Por el contrario, en el interior de la ciudad, entre el 2004 y 2007 se observa un descenso importante del uso del coche, 10 puntos, y aumento del transporte público, 5 puntos derivado de las políticas de movilidad aplicadas (incremento de la oferta de transporte público e implantación del SER). A partir del 2007 la crisis lastra la movilidad, con pérdidas de 15 puntos en el transporte público y prácticamente otros 10 puntos en el vehículo privado. <table><thead><tr><th>Año</th><th>Transporte público interior Madrid</th><th>Transporte público exterior Madrid</th><th>Transporte privado interior de Madrid</th><th>Transporte privado exterior de Madrid</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2005</td><td>102,3</td><td>101,3</td><td>95,8</td><td>101,3</td></tr><tr><td>2006</td><td>103,6</td><td>104,6</td><td>94,7</td><td>101,3</td></tr><tr><td>2007</td><td>105,5</td><td>99,7</td><td>90,0</td><td>101,3</td></tr><tr><td>2008</td><td>103,4</td><td>97,5</td><td>88,8</td><td>103,4</td></tr><tr><td>2009</td><td>100,3</td><td>89,7</td><td>86,2</td><td>100,3</td></tr><tr><td>2010</td><td>98,0</td><td>87,2</td><td>88,9</td><td>100,3</td></tr><tr><td>2011</td><td>99,0</td><td>86,2</td><td>87,3</td><td>98,2</td></tr><tr><td>2012</td><td>93,9</td><td>84,5</td><td>84,5</td><td>98,2</td></tr><tr><td>2013</td><td>89,6</td><td>82,2</td><td>81,5</td><td>96,9</td></tr></tbody></table> Evolución de la movilidad motorizada interna y externa a Madrid	Año	Transporte público interior Madrid	Transporte público exterior Madrid	Transporte privado interior de Madrid	Transporte privado exterior de Madrid	2004	100	100	100	100	2005	102,3	101,3	95,8	101,3	2006	103,6	104,6	94,7	101,3	2007	105,5	99,7	90,0	101,3	2008	103,4	97,5	88,8	103,4	2009	100,3	89,7	86,2	100,3	2010	98,0	87,2	88,9	100,3	2011	99,0	86,2	87,3	98,2	2012	93,9	84,5	84,5	98,2	2013	89,6	82,2	81,5	96,9
Año	Transporte público interior Madrid	Transporte público exterior Madrid	Transporte privado interior de Madrid	Transporte privado exterior de Madrid																																																				
2004	100	100	100	100																																																				
2005	102,3	101,3	95,8	101,3																																																				
2006	103,6	104,6	94,7	101,3																																																				
2007	105,5	99,7	90,0	101,3																																																				
2008	103,4	97,5	88,8	103,4																																																				
2009	100,3	89,7	86,2	100,3																																																				
2010	98,0	87,2	88,9	100,3																																																				
2011	99,0	86,2	87,3	98,2																																																				
2012	93,9	84,5	84,5	98,2																																																				
2013	89,6	82,2	81,5	96,9																																																				

Indicador:	6. Coste del desplazamiento para el usuario del servicio																																													
Objetivo:	Evaluar la relación entre coste real en vehículo privado y en transporte público.																																													
Unidad:	€																																													
Fuente:	- Tarifas de los parkings públicos y SER: Area de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. En el caso del SER se ha considerado la tarifa ponderada de zona azul y zona verde en función del uso - Tarifas del Transporte público: Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Media ponderada de cada título de transporte en función de su uso. Se ha considerado una media de 40 desplazamientos mensuales para el abono transporte - Combustible: CORES. Se considera la tarifa media ponderada entre diesel y gasolina, una distancia de 14 km entre ida y vuelta y un consumo de 8 litros a los 100 km.																																													
Tendencia	Durante el 2013 no se registró un aumento significativo del coste del desplazamiento ya que se mantuvieron las tarifas del SER, el coste del combustible fue similar y el incremento de las tarifas del transporte público fue pequeño (+2,8%), manteniéndose las del billete sencillo y las del bono de 10 viajes. <table><thead><tr><th>Año</th><th>€/2 horas SER media</th><th>€/2 horas parkings públicos</th><th>Tarifa media T.público (ida y vuelta)</th><th>Coste combustible por desplazamiento</th></tr></thead><tbody><tr><td>2006</td><td>2,40</td><td>4,43</td><td>1,44</td><td>1,10</td></tr><tr><td>2007</td><td>2,40</td><td>4,00</td><td>1,52</td><td>1,11</td></tr><tr><td>2008</td><td>2,40</td><td>4,25</td><td>1,60</td><td>1,27</td></tr><tr><td>2009</td><td>2,64</td><td>4,35</td><td>1,69</td><td>1,00</td></tr><tr><td>2010</td><td>2,64</td><td>4,35</td><td>1,78</td><td>1,21</td></tr><tr><td>2011</td><td>2,64</td><td>4,50</td><td>1,83</td><td>1,44</td></tr><tr><td>2012</td><td>2,83</td><td>4,65</td><td>2,20</td><td>1,55</td></tr><tr><td>2013</td><td>2,83</td><td>4,79</td><td>2,26</td><td>1,55</td></tr></tbody></table> Coste del desplazamiento para el usuario del servicio (€)	Año	€/2 horas SER media	€/2 horas parkings públicos	Tarifa media T.público (ida y vuelta)	Coste combustible por desplazamiento	2006	2,40	4,43	1,44	1,10	2007	2,40	4,00	1,52	1,11	2008	2,40	4,25	1,60	1,27	2009	2,64	4,35	1,69	1,00	2010	2,64	4,35	1,78	1,21	2011	2,64	4,50	1,83	1,44	2012	2,83	4,65	2,20	1,55	2013	2,83	4,79	2,26	1,55
Año	€/2 horas SER media	€/2 horas parkings públicos	Tarifa media T.público (ida y vuelta)	Coste combustible por desplazamiento																																										
2006	2,40	4,43	1,44	1,10																																										
2007	2,40	4,00	1,52	1,11																																										
2008	2,40	4,25	1,60	1,27																																										
2009	2,64	4,35	1,69	1,00																																										
2010	2,64	4,35	1,78	1,21																																										
2011	2,64	4,50	1,83	1,44																																										
2012	2,83	4,65	2,20	1,55																																										
2013	2,83	4,79	2,26	1,55																																										

Indicador:	7.Víctimas mortales																																																												
Objetivo:	Determinar la evolución del número de víctimas mortales																																																												
Unidad:	Número																																																												
Fuente:	Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																																																												
Tendencia	Se observa un ligero descenso del número de víctimas mortales (-3%), aunque desde el 2010 permanece casi constante. Por otro lado, el incremento de la siniestralidad de los modos más débiles (peatones y vehículos de dos ruedas) contrarrestan los avances realizados en disminución de accidentes de coche. Aun así, desde el 2005 se han reducido a más de la mitad las víctimas mortales. El primer salto, el más importante, se produjo entre 2005 y 2008 por la reducción de la siniestralidad de vehículos a motor (coches y motos). El segundo descenso importante, en el 2010, fue debido a la reducción de los peatones fallecidos.  <table><tr><th>Año</th><th>Total</th><th>Peatones</th><th>Bicicletas</th><th>Moto-Ciclomotor</th><th>Resto de vehículos</th></tr><tr><td>2005</td><td>67</td><td>28</td><td>0</td><td>17</td><td>22</td></tr><tr><td>2006</td><td>50</td><td>29</td><td>0</td><td>11</td><td>10</td></tr><tr><td>2007</td><td>57</td><td>23</td><td>0</td><td>17</td><td>17</td></tr><tr><td>2008</td><td>41</td><td>27</td><td>0</td><td>8</td><td>6</td></tr><tr><td>2009</td><td>43</td><td>27</td><td>1</td><td>8</td><td>7</td></tr><tr><td>2010</td><td>33</td><td>20</td><td>2</td><td>8</td><td>3</td></tr><tr><td>2011</td><td>30</td><td>15</td><td>0</td><td>9</td><td>6</td></tr><tr><td>2012</td><td>33</td><td>21</td><td>0</td><td>7</td><td>5</td></tr><tr><td>2013</td><td>32</td><td>18</td><td>1</td><td>11</td><td>2</td></tr></table> Víctimas mortales	Año	Total	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos	2005	67	28	0	17	22	2006	50	29	0	11	10	2007	57	23	0	17	17	2008	41	27	0	8	6	2009	43	27	1	8	7	2010	33	20	2	8	3	2011	30	15	0	9	6	2012	33	21	0	7	5	2013	32	18	1	11	2
Año	Total	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos																																																								
2005	67	28	0	17	22																																																								
2006	50	29	0	11	10																																																								
2007	57	23	0	17	17																																																								
2008	41	27	0	8	6																																																								
2009	43	27	1	8	7																																																								
2010	33	20	2	8	3																																																								
2011	30	15	0	9	6																																																								
2012	33	21	0	7	5																																																								
2013	32	18	1	11	2																																																								



Seguimiento de
los objetivos
sectoriales
(estrategias)
para la
consecución de
un sistema de
movilidad más
sostenible

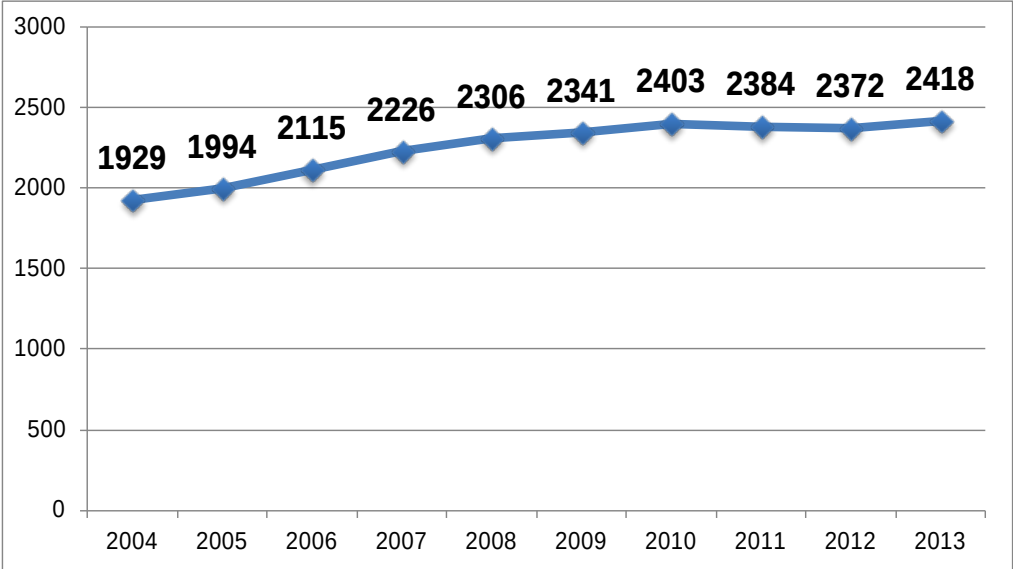
Para la consecución de los objetivos perseguidos por el sistema de movilidad de Madrid, **la Mesa de Movilidad** identificó las estrategias de actuación adecuadas, que se constituyen en los objetivos operativos de la actuación municipal en relación a la movilidad de la ciudad.

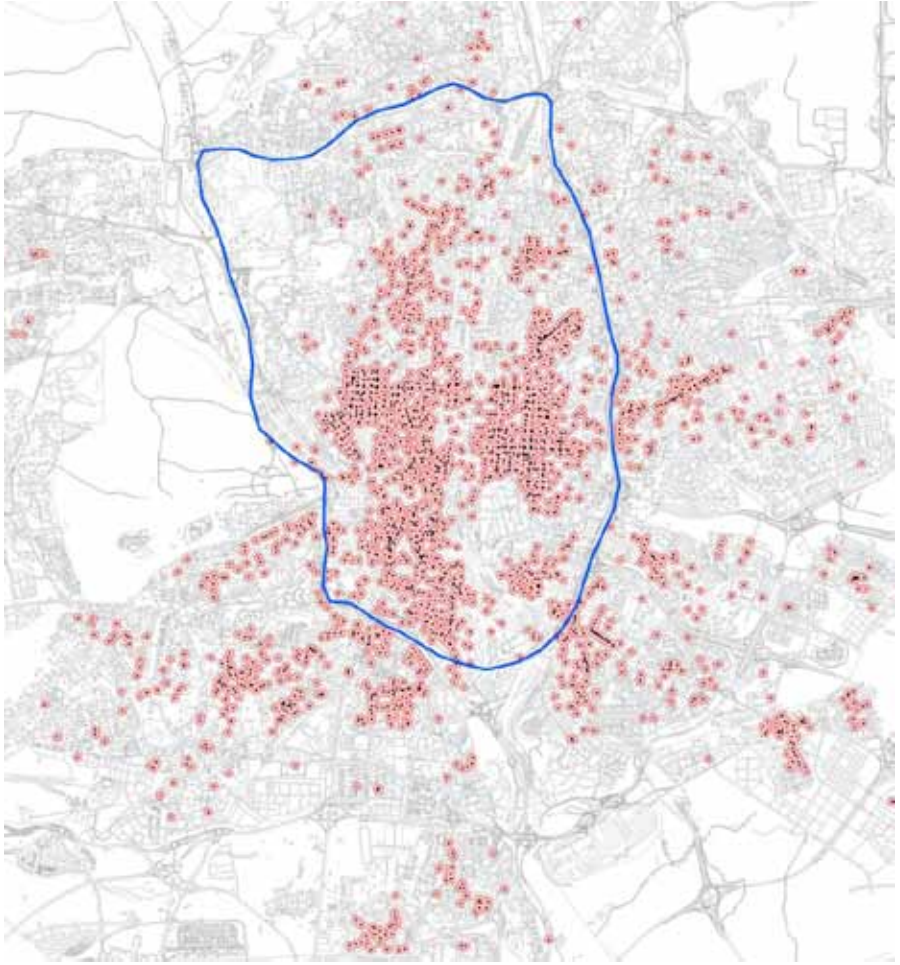
Estas son:

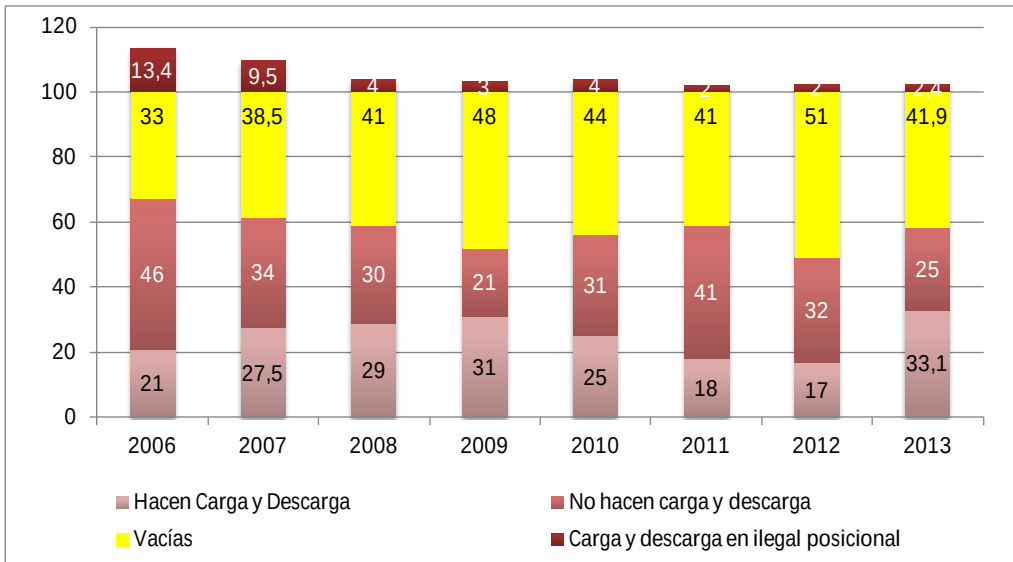
- § **Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías.**
- § **Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados.**
- § **Disminución de la indisciplina viaria.**
- § **Promoción del transporte público colectivo.**
- § **Potenciación de modos de transporte más sostenibles: pie, bici y moto.**
- § **Fomento de hábitos y entornos más seguros.**
- § **Disminución de la contaminación generada por los vehículos a motor.**

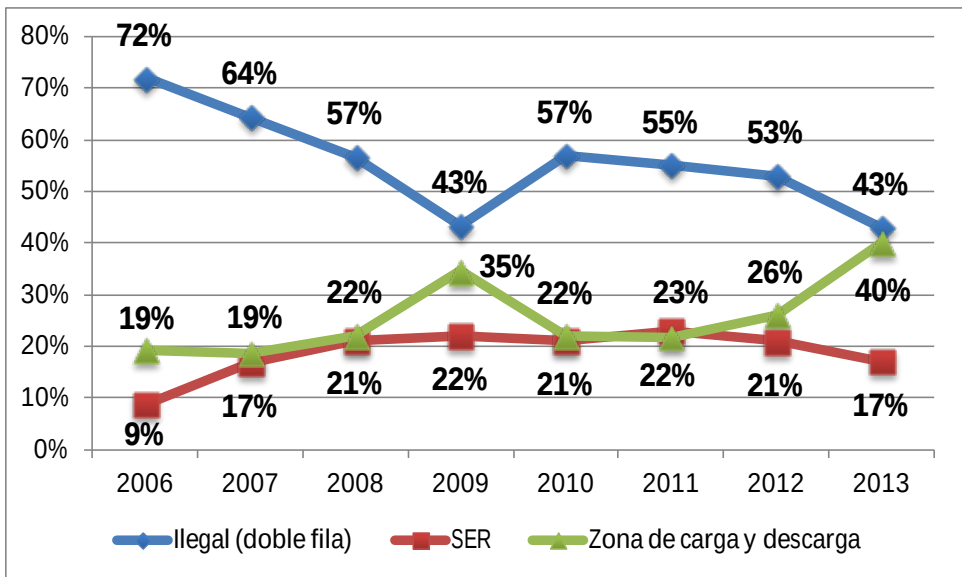
En consecuencia, el seguimiento de la movilidad de la ciudad de Madrid se referencia anualmente en este Informe del Estado de la Movilidad (IEM) a cada una de esas estrategias de actuación, estableciéndose una serie de indicadores sectoriales de seguimiento que a continuación se detallan.

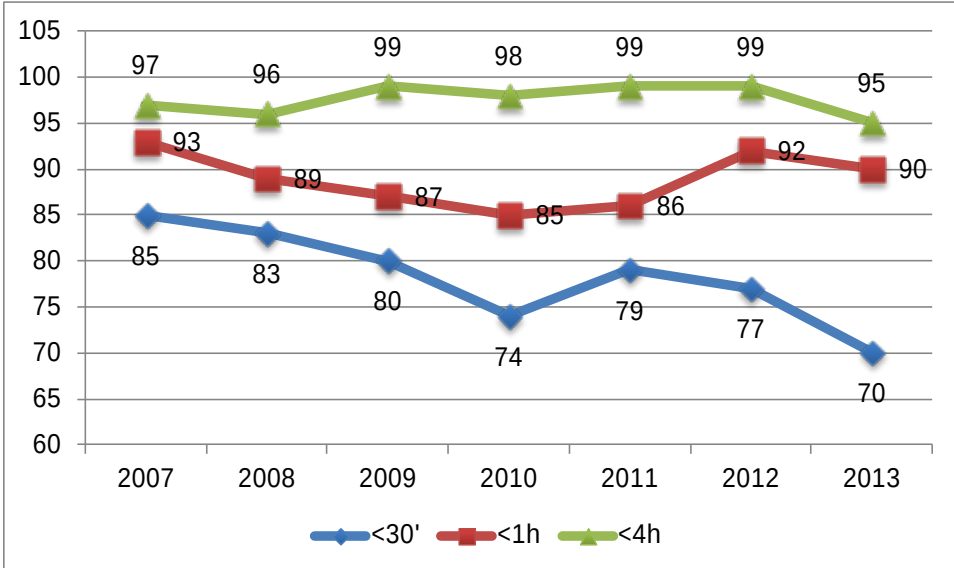
Estos indicadores, cuando es factible, se estructuran en función de si explican aspectos de la oferta, la demanda o de la calidad de servicio ofrecido o percibido por los usuarios.

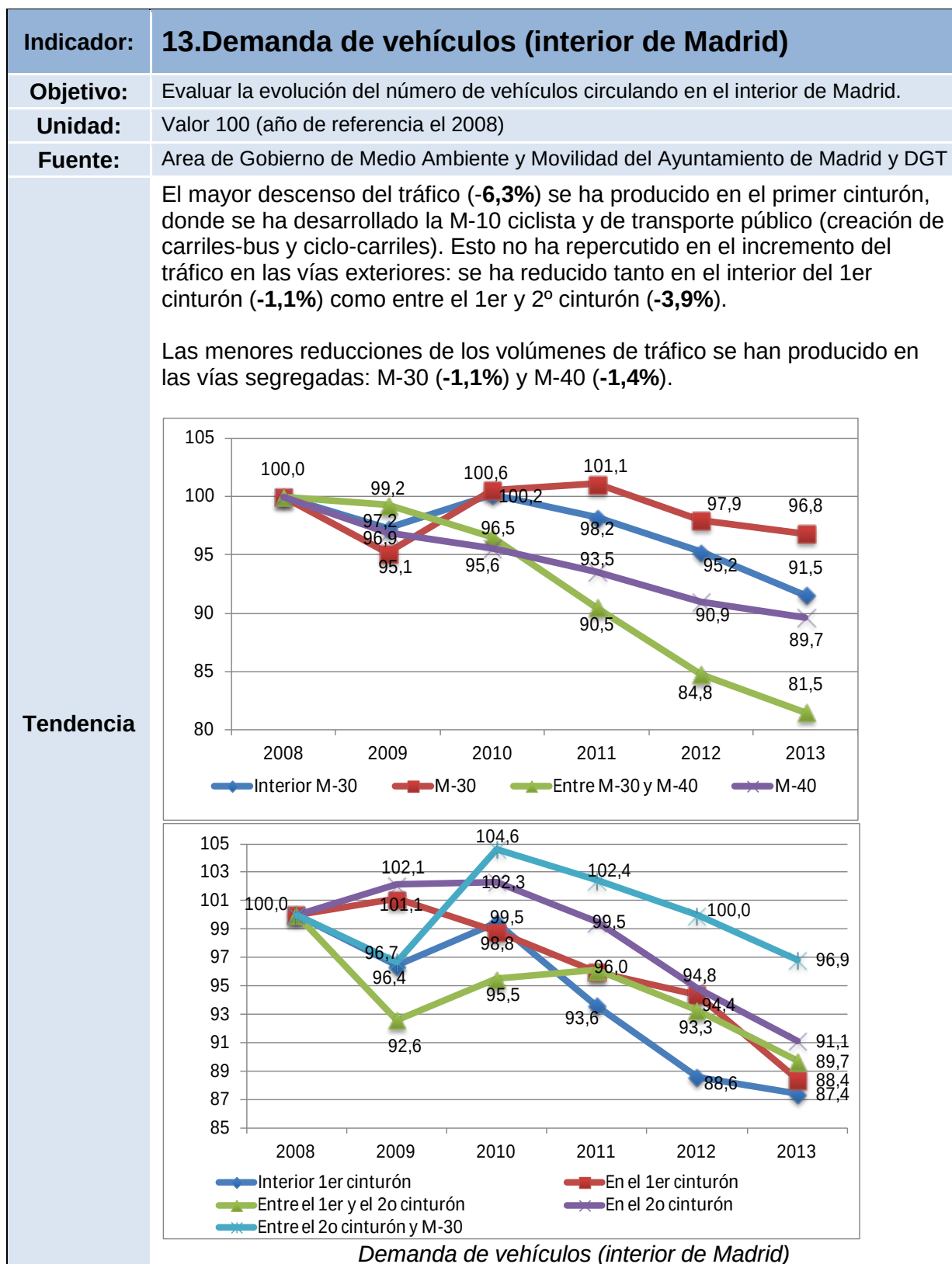
Indicador:	8.Evolución zonas de carga y descarga																						
Objetivo:	Evaluar la oferta destinada a la distribución urbana de mercancías.																						
Unidad:	Nº de zonas reservadas																						
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																						
Tendencia	Durante el 2013 se ha procedido a ajustar la localización de las zonas de carga y descarga en función de la demanda y han aumentado su número (+1,9%). La oferta actual tiene una capacidad para 8.019 vehículos. Desde el 2004 la oferta ha aumentado en un 25%.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Nº de zonas reservadas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2004</td><td>1929</td></tr> <tr><td>2005</td><td>1994</td></tr> <tr><td>2006</td><td>2115</td></tr> <tr><td>2007</td><td>2226</td></tr> <tr><td>2008</td><td>2306</td></tr> <tr><td>2009</td><td>2341</td></tr> <tr><td>2010</td><td>2403</td></tr> <tr><td>2011</td><td>2384</td></tr> <tr><td>2012</td><td>2372</td></tr> <tr><td>2013</td><td>2418</td></tr> </tbody> </table> <i>Evolución zonas de carga y descarga</i>	Año	Nº de zonas reservadas	2004	1929	2005	1994	2006	2115	2007	2226	2008	2306	2009	2341	2010	2403	2011	2384	2012	2372	2013	2418
Año	Nº de zonas reservadas																						
2004	1929																						
2005	1994																						
2006	2115																						
2007	2226																						
2008	2306																						
2009	2341																						
2010	2403																						
2011	2384																						
2012	2372																						
2013	2418																						

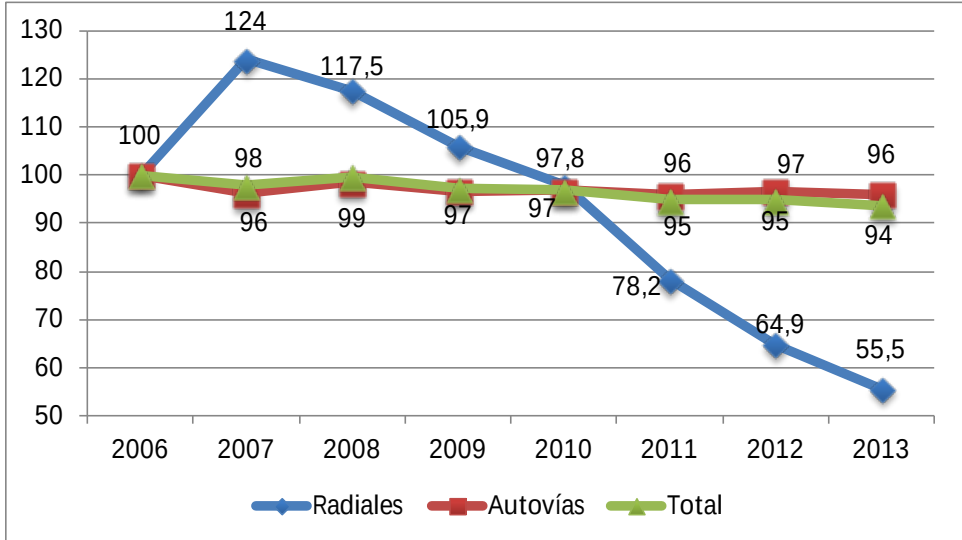
Indicador:	9. Cobertura zonas de carga y descarga
Objetivo:	Evaluar el nivel de cobertura de la oferta de zonas de carga y descarga
Unidad:	% de superficie cubierta (considerando un radio de 75m) por zonas de carga y descarga.
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	Las zonas de carga y descarga cubren algo más del 40% de la superficie del centro de la ciudad (interior de M30), mientras que en la zona situada fuera de la M30 este porcentaje se reduce a un 6%.  <i>Localización y cobertura (75 m) de las zonas de carga y descarga</i>

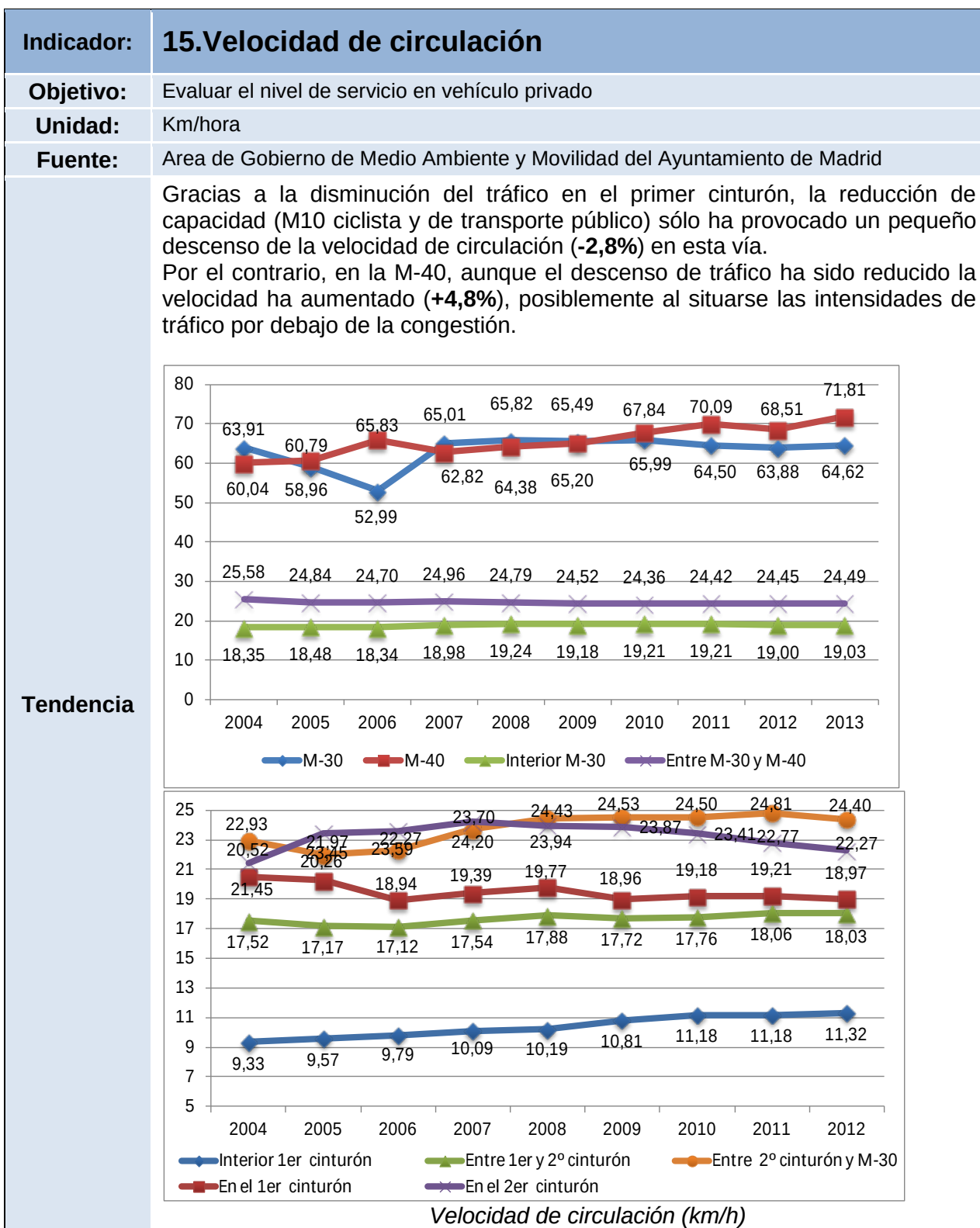
Indicador:	10.Utilización de las zonas de carga y descarga																																												
Objetivo:	Evaluar la disciplina dentro de las zonas de Carga y Descarga																																												
Unidad:	% Horas x Plaza de estacionamiento de carga y descarga respecto a la oferta legal (número de plazas x horas de regulación)																																												
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																												
Tendencia	Se observa en el ejercicio 2013 una satisfactoria disminución de la ocupación de las zonas de carga y descarga por vehículos que no realizan este tipo de operaciones (de un 32% a un 25%). El descenso del tráfico puede haber incidido en esta reducción.																																												
	Por el contrario, la ocupación por vehículos que realizan estas operaciones prácticamente se duplica (de un 17% a un 33% de las horas x plaza) al disponer de más espacio disponible																																												
	<table><thead><tr><th>Año</th><th>Hacén Carga y Descarga</th><th>No hacen carga y descarga</th><th>Vacías</th><th>Carga y descarga en ilegal posicional</th></tr></thead><tbody><tr><td>2006</td><td>21</td><td>46</td><td>33</td><td>13,4</td></tr><tr><td>2007</td><td>27,5</td><td>34</td><td>38,5</td><td>9,5</td></tr><tr><td>2008</td><td>29</td><td>30</td><td>41</td><td>4</td></tr><tr><td>2009</td><td>31</td><td>21</td><td>48</td><td>3</td></tr><tr><td>2010</td><td>25</td><td>31</td><td>44</td><td>4</td></tr><tr><td>2011</td><td>18</td><td>41</td><td>41</td><td>2</td></tr><tr><td>2012</td><td>17</td><td>32</td><td>51</td><td>2</td></tr><tr><td>2013</td><td>33,1</td><td>25</td><td>41,9</td><td>2,4</td></tr></tbody></table> (Doble fila, paso de peatones..., no por duración) Utilización de las zonas de carga y descarga	Año	Hacén Carga y Descarga	No hacen carga y descarga	Vacías	Carga y descarga en ilegal posicional	2006	21	46	33	13,4	2007	27,5	34	38,5	9,5	2008	29	30	41	4	2009	31	21	48	3	2010	25	31	44	4	2011	18	41	41	2	2012	17	32	51	2	2013	33,1	25	41,9
Año	Hacén Carga y Descarga	No hacen carga y descarga	Vacías	Carga y descarga en ilegal posicional																																									
2006	21	46	33	13,4																																									
2007	27,5	34	38,5	9,5																																									
2008	29	30	41	4																																									
2009	31	21	48	3																																									
2010	25	31	44	4																																									
2011	18	41	41	2																																									
2012	17	32	51	2																																									
2013	33,1	25	41,9	2,4																																									

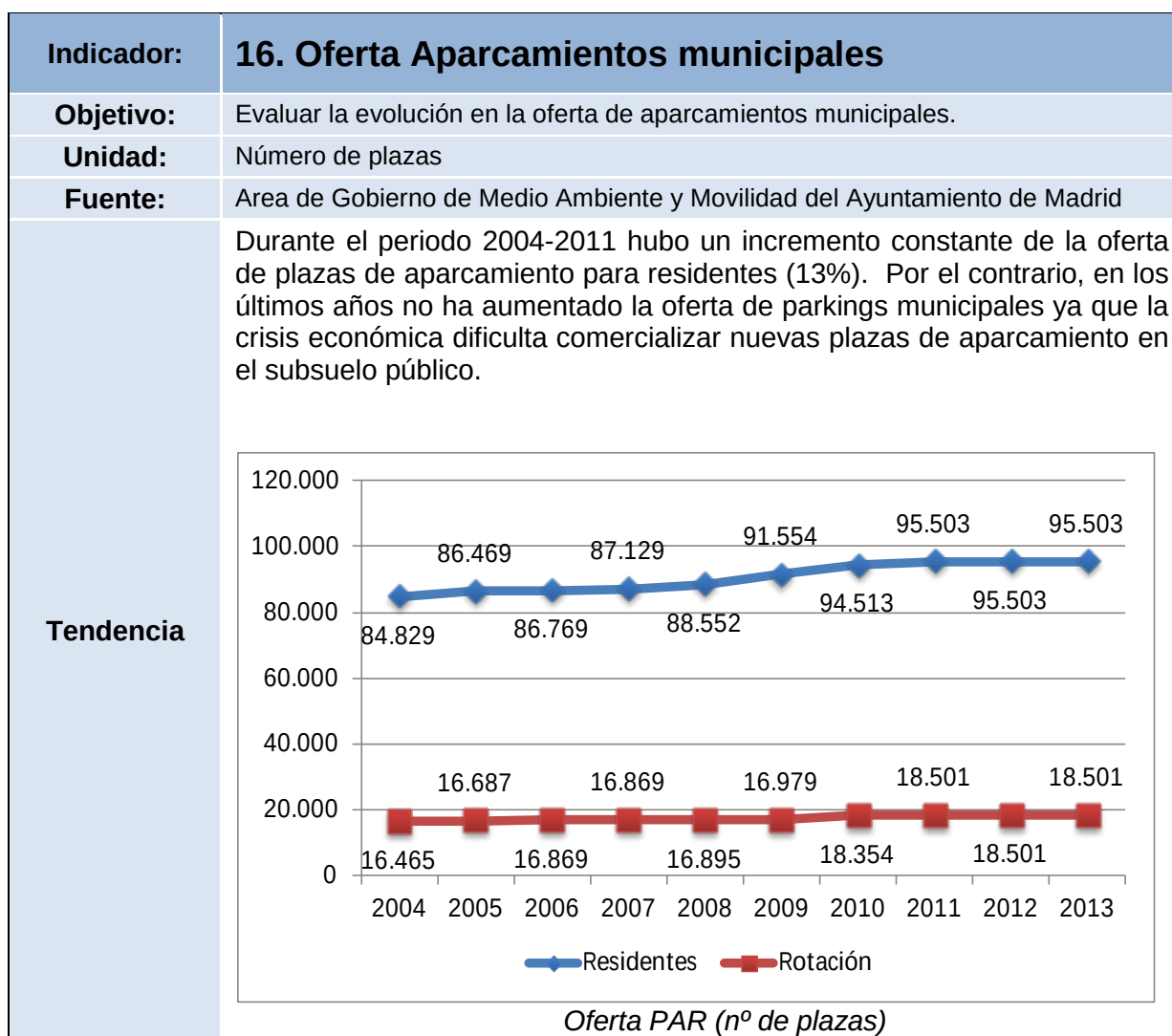
Indicador:	11.Lugar de estacionamiento de los vehículos que hacen operaciones de carga y descarga																																				
Objetivo:	Evaluar la indisciplina de estacionamiento generada por la distribución urbana de mercancías.																																				
Unidad:	% de operaciones por lugar de estacionamiento sobre el total																																				
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																				
Tendencia	La liberación de las zonas de carga y descarga de vehículos que no realizan este tipo de operaciones ha comportado que el porcentaje de distribuidores que las utilizan haya aumentado notablemente. La optimización de la localización de las reservas también ha influido en que estén más utilizadas por vehículos comerciales. Desde el año que se disponen de datos (2006) el número de vehículos comerciales que estacionan ilegalmente se ha reducido en un 40% y los que estacionan en zona de carga y descarga se han duplicado.  <table><tr><th>Año</th><th>Ilegal (doble fila)</th><th>SER</th><th>Zona de carga y descarga</th></tr><tr><td>2006</td><td>72%</td><td>9%</td><td>19%</td></tr><tr><td>2007</td><td>64%</td><td>17%</td><td>19%</td></tr><tr><td>2008</td><td>57%</td><td>21%</td><td>22%</td></tr><tr><td>2009</td><td>43%</td><td>22%</td><td>35%</td></tr><tr><td>2010</td><td>57%</td><td>21%</td><td>22%</td></tr><tr><td>2011</td><td>55%</td><td>22%</td><td>23%</td></tr><tr><td>2012</td><td>53%</td><td>21%</td><td>26%</td></tr><tr><td>2013</td><td>43%</td><td>17%</td><td>40%</td></tr></table> Lugar de estacionamiento de los vehículos que hacen carga y descarga (%)	Año	Ilegal (doble fila)	SER	Zona de carga y descarga	2006	72%	9%	19%	2007	64%	17%	19%	2008	57%	21%	22%	2009	43%	22%	35%	2010	57%	21%	22%	2011	55%	22%	23%	2012	53%	21%	26%	2013	43%	17%	40%
Año	Ilegal (doble fila)	SER	Zona de carga y descarga																																		
2006	72%	9%	19%																																		
2007	64%	17%	19%																																		
2008	57%	21%	22%																																		
2009	43%	22%	35%																																		
2010	57%	21%	22%																																		
2011	55%	22%	23%																																		
2012	53%	21%	26%																																		
2013	43%	17%	40%																																		

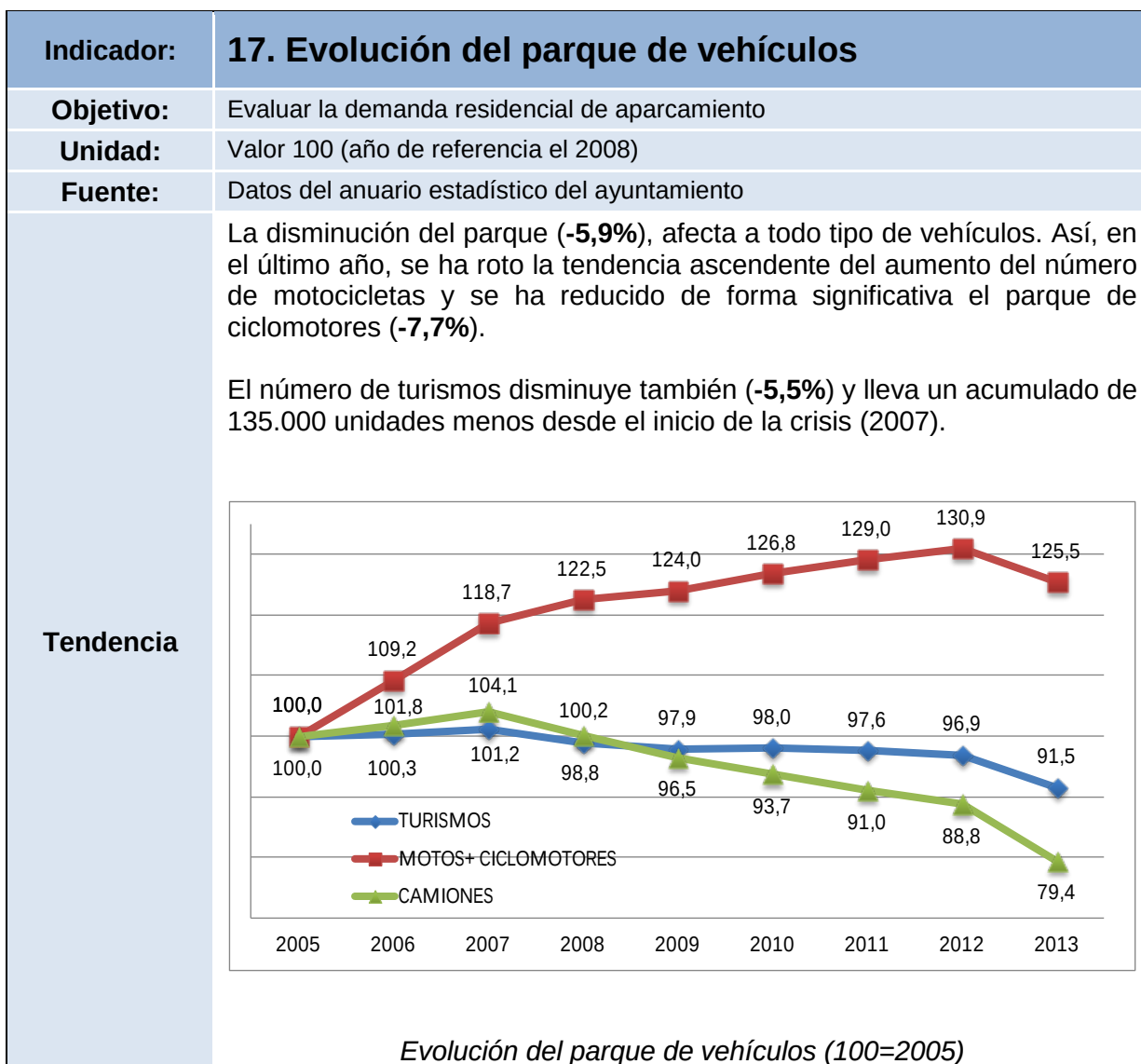
Indicador:	12.Duraciones de estacionamiento de los vehículos que hace carga y descarga																																
Objetivo:	Evaluar el nivel de cumplimiento de la máxima duración de estacionamiento establecida en las zonas de carga y descarga (30’).																																
Unidad:	% de operaciones por duración de estacionamiento sobre el total																																
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																
Tendencia	Continúa la tendencia decreciente de vehículos comerciales que estacionan por un período inferior a las 2 horas. La realización de más operaciones de carga y descarga con sólo un conductor puede influir en este indicador.  <table><thead><tr><th>Año</th><th><30'</th><th><1h</th><th><4h</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007</td><td>85</td><td>93</td><td>97</td></tr><tr><td>2008</td><td>83</td><td>89</td><td>96</td></tr><tr><td>2009</td><td>80</td><td>87</td><td>99</td></tr><tr><td>2010</td><td>74</td><td>85</td><td>98</td></tr><tr><td>2011</td><td>79</td><td>86</td><td>99</td></tr><tr><td>2012</td><td>77</td><td>92</td><td>99</td></tr><tr><td>2013</td><td>70</td><td>90</td><td>95</td></tr></tbody></table> Duraciones de estacionamiento de los vehículos que hacen carga y descarga	Año	<30'	<1h	<4h	2007	85	93	97	2008	83	89	96	2009	80	87	99	2010	74	85	98	2011	79	86	99	2012	77	92	99	2013	70	90	95
Año	<30'	<1h	<4h																														
2007	85	93	97																														
2008	83	89	96																														
2009	80	87	99																														
2010	74	85	98																														
2011	79	86	99																														
2012	77	92	99																														
2013	70	90	95																														

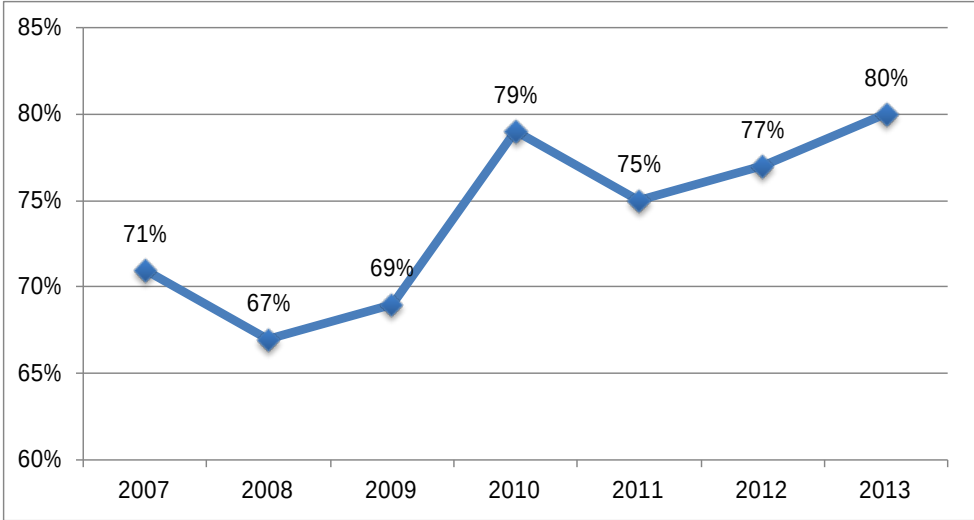


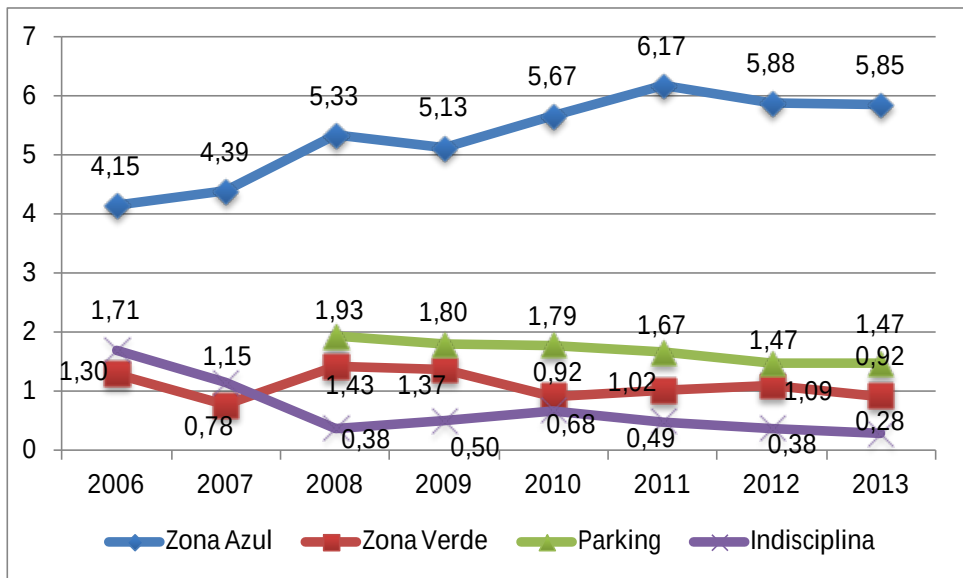
Indicador:	14.Demanda de vehículos (accesos a Madrid)																																				
Objetivo:	Evaluar la evolución del número de vehículos circulando por los accesos a Madrid.																																				
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2008)																																				
Fuente:	Dirección General de Tráfico																																				
Tendencia	Prácticamente se mantiene el número de desplazamientos en los accesos (-1,3%), con una disminución mínima en las autovías (-0,8%) y un descenso significativo (-14,57%) en las radiales (autopistas de peaje). Éstas han visto reducida su demanda prácticamente a la mitad desde el año 2006.  <table><tr><th>Año</th><th>Radiales</th><th>Autovías</th><th>Total</th></tr><tr><td>2006</td><td>100</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2007</td><td>124</td><td>96</td><td>98</td></tr><tr><td>2008</td><td>117,5</td><td>99</td><td>99</td></tr><tr><td>2009</td><td>105,9</td><td>97</td><td>97</td></tr><tr><td>2010</td><td>97,8</td><td>97</td><td>97</td></tr><tr><td>2011</td><td>78,2</td><td>96</td><td>95</td></tr><tr><td>2012</td><td>64,9</td><td>97</td><td>95</td></tr><tr><td>2013</td><td>55,5</td><td>96</td><td>94</td></tr></table> Demanda de vehículos (accesos a Madrid)	Año	Radiales	Autovías	Total	2006	100	100	100	2007	124	96	98	2008	117,5	99	99	2009	105,9	97	97	2010	97,8	97	97	2011	78,2	96	95	2012	64,9	97	95	2013	55,5	96	94
Año	Radiales	Autovías	Total																																		
2006	100	100	100																																		
2007	124	96	98																																		
2008	117,5	99	99																																		
2009	105,9	97	97																																		
2010	97,8	97	97																																		
2011	78,2	96	95																																		
2012	64,9	97	95																																		
2013	55,5	96	94																																		

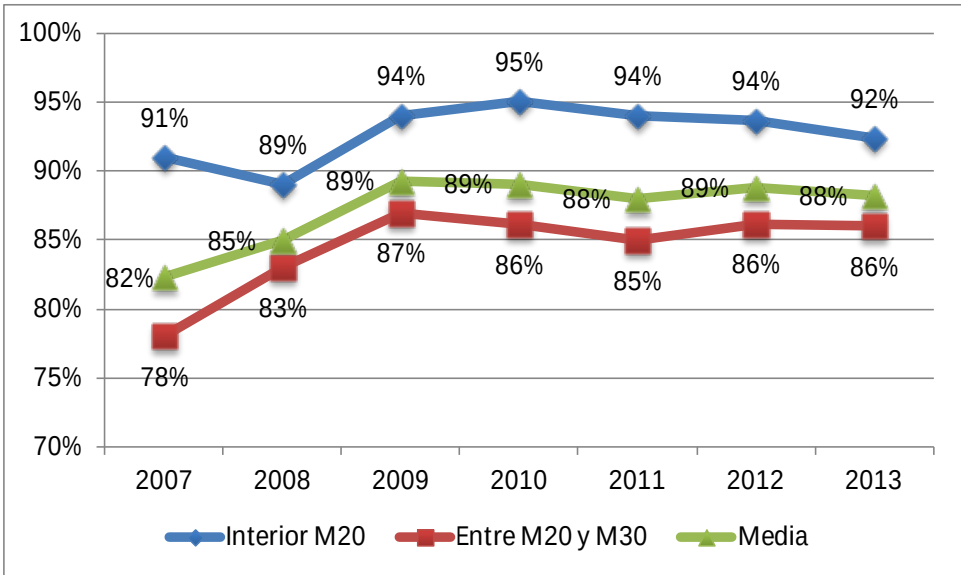


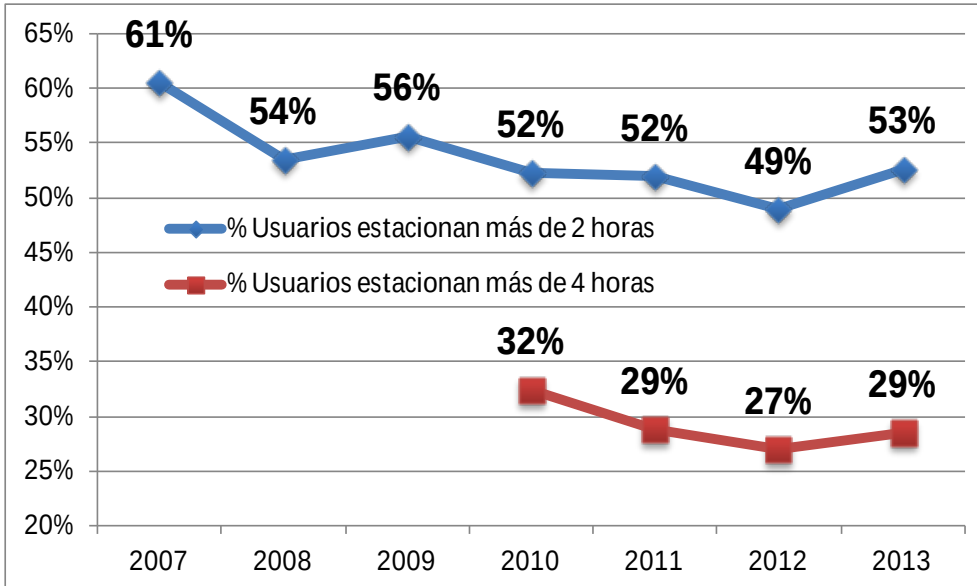


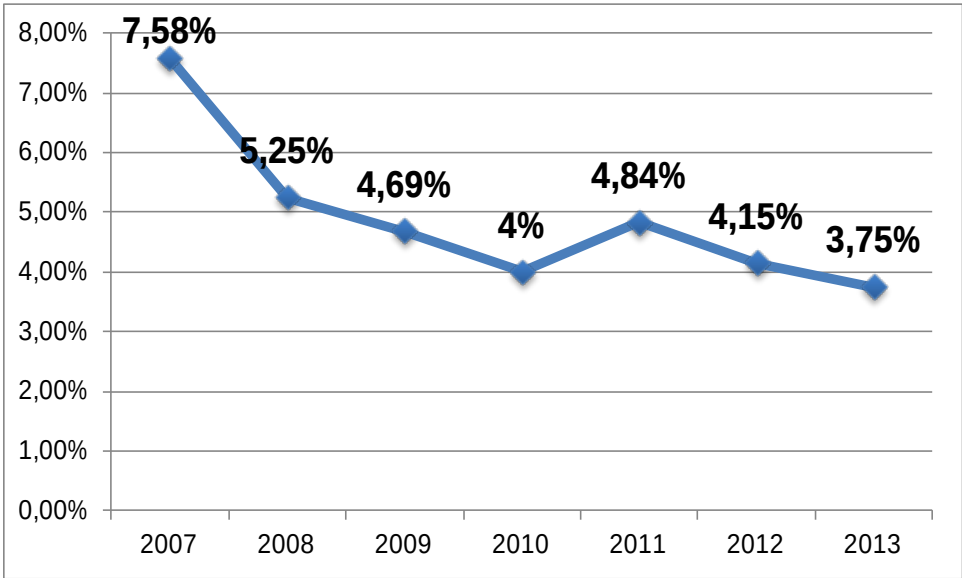


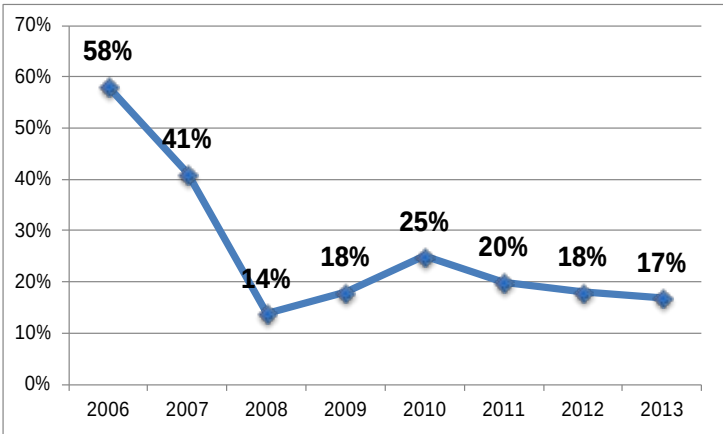
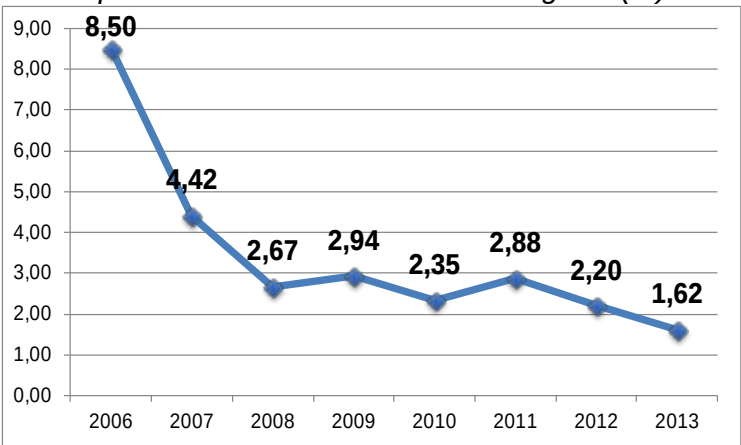
Indicador:	18. Ocupación residencial del SER (plazas verdes) durante el periodo diurno																
Objetivo:	Evaluar el motivo de utilización del SER.																
Unidad:	%																
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																
Tendencia	Continúa la tendencia de incremento de la ocupación residencial diurna del SER. Además de la menor movilidad laboral (menos residentes utilizan su coche durante el día para ir a trabajar), hay otra serie de factores que pueden incidir en este incremento, como por ejemplo, la obtención de tarjetas de residentes por parte de personas que han salido de sus garajes.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Ocupación residencial del SER (plazas verdes) (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007</td> <td>71%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>67%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>69%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>79%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>75%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>77%</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>80%</td> </tr> </tbody> </table> <i>Ocupación residencial del SER (plazas verdes)</i>	Año	Ocupación residencial del SER (plazas verdes) (%)	2007	71%	2008	67%	2009	69%	2010	79%	2011	75%	2012	77%	2013	80%
Año	Ocupación residencial del SER (plazas verdes) (%)																
2007	71%																
2008	67%																
2009	69%																
2010	79%																
2011	75%																
2012	77%																
2013	80%																

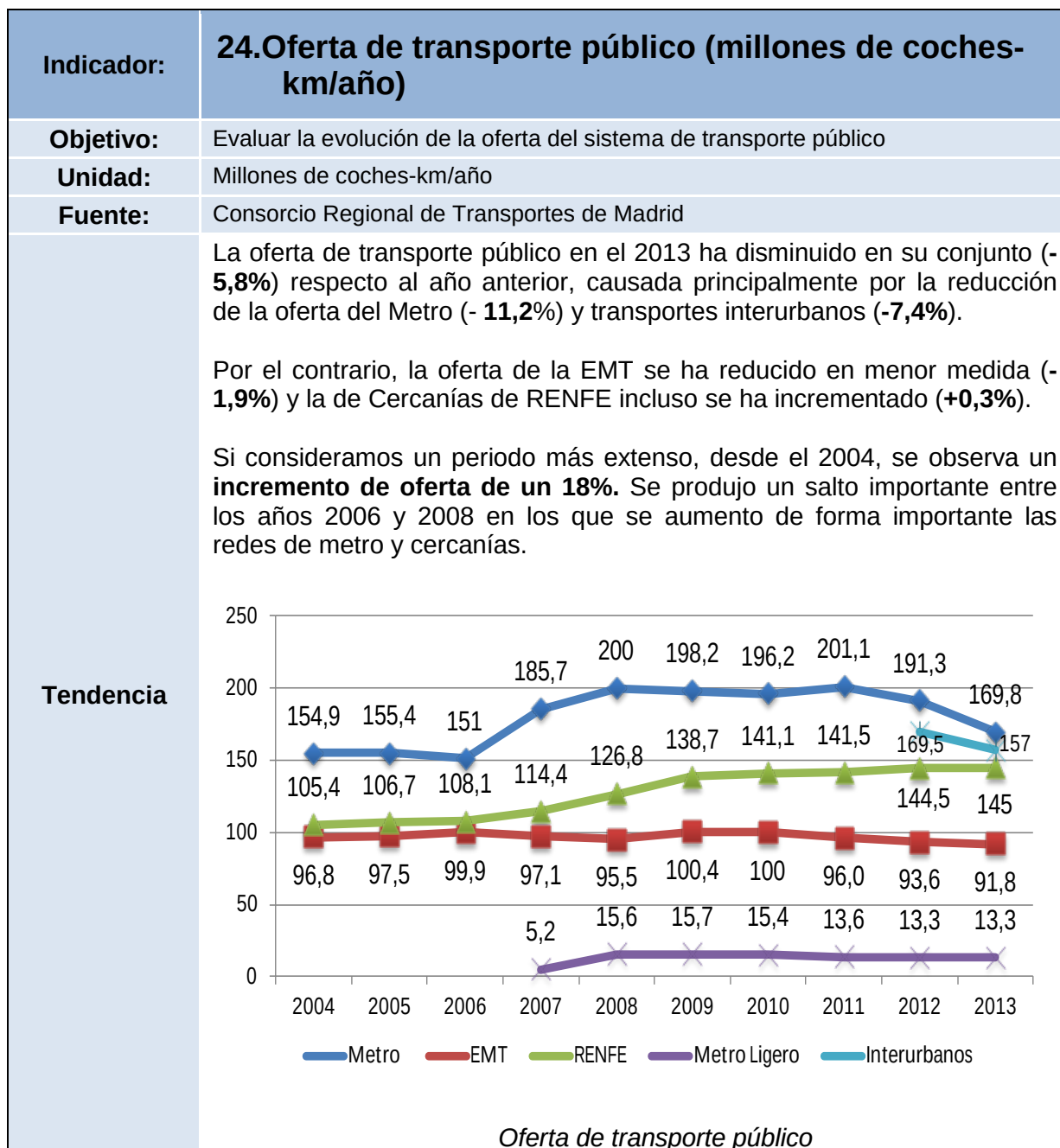
Indicador:	19.Demanda foránea de aparcamiento (interior M-30)																																													
Objetivo:	Evaluar la rotación de la oferta de aparcamiento por tipo de plaza																																													
Unidad:	Índice de rotación (nº de estacionamientos/ plaza y día).																																													
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																													
Tendencia	Disminuyen (-6%) el número de operaciones de estacionamiento de foráneos en el interior de la M-30, aunque con un comportamiento muy desigual entre las distintas tipologías de oferta de aparcamiento: - Reducción de operaciones en la zona azul (-0,5%). - Reducción de la demanda a rotación de la zona verde (-15%). - Reducción de las operaciones de estacionamiento ilegal (doble fila, pasos de peatones, etc.) (-26%). Desde el 2006 hasta el 2013 se ha registrado un descenso del 13% del número de operaciones de estacionamiento.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Zona Azul</th><th>Zona Verde</th><th>Parking</th><th>Indisciplina</th></tr></thead><tbody><tr><td>2006</td><td>4,15</td><td>1,30</td><td>1,71</td><td>1,71</td></tr><tr><td>2007</td><td>4,39</td><td>0,78</td><td>1,15</td><td>1,15</td></tr><tr><td>2008</td><td>5,33</td><td>1,43</td><td>1,93</td><td>0,38</td></tr><tr><td>2009</td><td>5,13</td><td>1,37</td><td>1,80</td><td>0,50</td></tr><tr><td>2010</td><td>5,67</td><td>0,92</td><td>1,79</td><td>0,68</td></tr><tr><td>2011</td><td>6,17</td><td>1,02</td><td>1,67</td><td>0,49</td></tr><tr><td>2012</td><td>5,88</td><td>1,09</td><td>1,47</td><td>0,38</td></tr><tr><td>2013</td><td>5,85</td><td>0,92</td><td>1,47</td><td>0,28</td></tr></tbody></table> Demanda foránea de aparcamiento	Año	Zona Azul	Zona Verde	Parking	Indisciplina	2006	4,15	1,30	1,71	1,71	2007	4,39	0,78	1,15	1,15	2008	5,33	1,43	1,93	0,38	2009	5,13	1,37	1,80	0,50	2010	5,67	0,92	1,79	0,68	2011	6,17	1,02	1,67	0,49	2012	5,88	1,09	1,47	0,38	2013	5,85	0,92	1,47	0,28
Año	Zona Azul	Zona Verde	Parking	Indisciplina																																										
2006	4,15	1,30	1,71	1,71																																										
2007	4,39	0,78	1,15	1,15																																										
2008	5,33	1,43	1,93	0,38																																										
2009	5,13	1,37	1,80	0,50																																										
2010	5,67	0,92	1,79	0,68																																										
2011	6,17	1,02	1,67	0,49																																										
2012	5,88	1,09	1,47	0,38																																										
2013	5,85	0,92	1,47	0,28																																										

Indicador:	20.Ocupación del SER																																
Objetivo:	Evaluar la eficacia de la zona azul como elemento de regulación.																																
Unidad:	% horas x plaza ocupadas respecto a la oferta legal																																
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																
Tendencia	A pesar del descenso del número de operaciones de estacionamiento en la zona regulada, debido al incremento de las duraciones de estacionamiento de los usuarios, prácticamente no ha disminuido la ocupación del SER, observándose una situación estabilizada desde el 2009.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Interior M20</th><th>Entre M20 y M30</th><th>Media</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007</td><td>91%</td><td>78%</td><td>82%</td></tr><tr><td>2008</td><td>89%</td><td>83%</td><td>85%</td></tr><tr><td>2009</td><td>94%</td><td>87%</td><td>89%</td></tr><tr><td>2010</td><td>95%</td><td>86%</td><td>89%</td></tr><tr><td>2011</td><td>94%</td><td>85%</td><td>88%</td></tr><tr><td>2012</td><td>94%</td><td>86%</td><td>89%</td></tr><tr><td>2013</td><td>92%</td><td>86%</td><td>88%</td></tr></tbody></table> Ocupación del SER	Año	Interior M20	Entre M20 y M30	Media	2007	91%	78%	82%	2008	89%	83%	85%	2009	94%	87%	89%	2010	95%	86%	89%	2011	94%	85%	88%	2012	94%	86%	89%	2013	92%	86%	88%
Año	Interior M20	Entre M20 y M30	Media																														
2007	91%	78%	82%																														
2008	89%	83%	85%																														
2009	94%	87%	89%																														
2010	95%	86%	89%																														
2011	94%	85%	88%																														
2012	94%	86%	89%																														
2013	92%	86%	88%																														

Indicador:	21. Cumplimiento de la máxima duración de estacionamiento del SER																								
Objetivo:	Evaluar el nivel de cumplimiento de la máxima duración de estacionamiento																								
Unidad:	% horas x plaza ocupadas por vehículos que estacionan más de 2 y 4 horas																								
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																								
Tendencia	Se observa una mayor presencia de las largas duraciones de estacionamiento en el SER. Los vehículos que estacionan más de 2 horas ocupan más del 50% de la oferta regulada, mientras los que están más de 4 horas ocupan un 30% del total. La menor rotación puede deberse a una disminución de la actividad económica. Desde el inicio del funcionamiento del SER se ha observado un incumplimiento sistemático de la máxima duración de estacionamiento establecida ante la imposibilidad, con los instrumentos tecnológico del momento, de controlarla.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>% Usuarios estacionan más de 2 horas</th><th>% Usuarios estacionan más de 4 horas</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007</td><td>61%</td><td></td></tr><tr><td>2008</td><td>54%</td><td></td></tr><tr><td>2009</td><td>56%</td><td></td></tr><tr><td>2010</td><td>52%</td><td>32%</td></tr><tr><td>2011</td><td>52%</td><td>29%</td></tr><tr><td>2012</td><td>49%</td><td>27%</td></tr><tr><td>2013</td><td>53%</td><td>29%</td></tr></tbody></table> Ocupación del SER por vehículos estacionados más de 2 horas	Año	% Usuarios estacionan más de 2 horas	% Usuarios estacionan más de 4 horas	2007	61%		2008	54%		2009	56%		2010	52%	32%	2011	52%	29%	2012	49%	27%	2013	53%	29%
Año	% Usuarios estacionan más de 2 horas	% Usuarios estacionan más de 4 horas																							
2007	61%																								
2008	54%																								
2009	56%																								
2010	52%	32%																							
2011	52%	29%																							
2012	49%	27%																							
2013	53%	29%																							

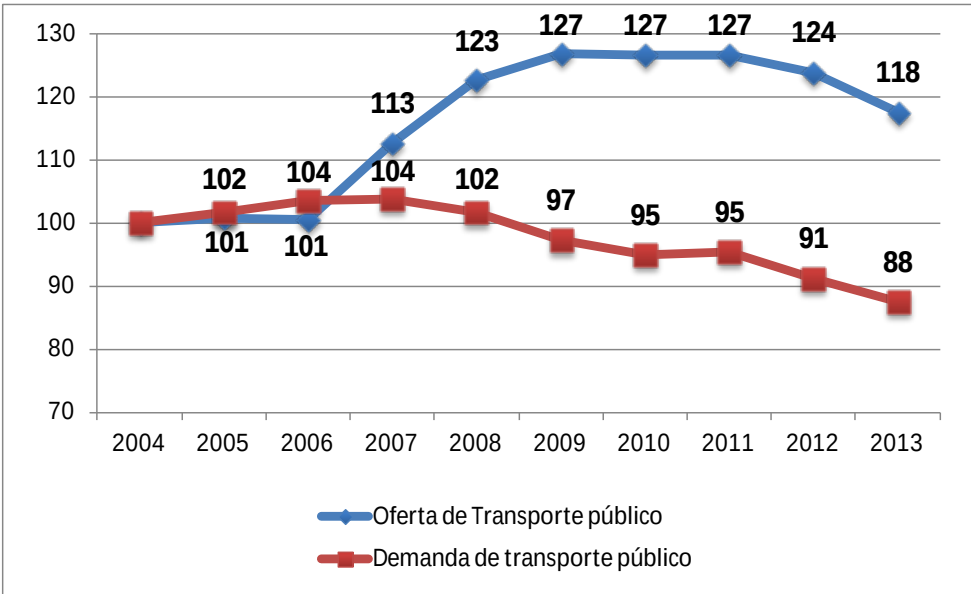
Indicador:	22.Positivos de conductores																
Objetivo:	Evaluar la indisciplina de los usuarios de vehículo privado (conducción bajo los efectos del alcohol).																
Unidad:	% de conductores que han dado positivo en el total de controles realizados																
Fuente:	Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																
Tendencia	Ha disminuido el porcentaje de positivos (-10%), continuando la tendencia descendente de este factor, de fundamental incidencia en la seguridad vial (reducción a la mitad desde el 2007).  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje de positivos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2007</td> <td>7,58%</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>5,25%</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>4,69%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>4%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>4,84%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>4,15%</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>3,75%</td> </tr> </tbody> </table> <i>Positivos de conductores</i>	Año	Porcentaje de positivos	2007	7,58%	2008	5,25%	2009	4,69%	2010	4%	2011	4,84%	2012	4,15%	2013	3,75%
Año	Porcentaje de positivos																
2007	7,58%																
2008	5,25%																
2009	4,69%																
2010	4%																
2011	4,84%																
2012	4,15%																
2013	3,75%																

Indicador:	23.Operaciones de estacionamiento ilegales (interior M-30)																																				
Objetivo:	Evaluar la indisciplina de los usuarios de vehículo privado (estacionamientos ilegales).																																				
Unidad:	% operaciones de estacionamiento ilegales sobre el total de operaciones de estacionamiento en calzada % de horas x plaza respecto a la oferta legal de estacionamiento ilegales																																				
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																																				
Tendencia	La disminución de la movilidad en vehículo privado más un refuerzo del control del SER ha propiciado una disminución de la indisciplina de estacionamiento (doble fila o sobre acera), que se ha traducido tanto en la reducción del porcentaje de vehículos que estacionan incorrectamente como de las horas x plaza ocupadas por estos usuarios. Así, las operaciones de estacionamiento ilegal ya únicamente suponen un 17% del total en el interior de la M-30, la segunda cifra más baja de todos los años analizados.  <table border="1"> <caption>Operaciones de estacionamiento ilegales (%)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2006</td><td>58%</td></tr> <tr><td>2007</td><td>41%</td></tr> <tr><td>2008</td><td>14%</td></tr> <tr><td>2009</td><td>18%</td></tr> <tr><td>2010</td><td>25%</td></tr> <tr><td>2011</td><td>20%</td></tr> <tr><td>2012</td><td>18%</td></tr> <tr><td>2013</td><td>17%</td></tr> </tbody> </table>  <table border="1"> <caption>Horas x Plaza de vehículos ilegales respecto a la oferta legal (%)</caption> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Porcentaje (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2006</td><td>8,50</td></tr> <tr><td>2007</td><td>4,42</td></tr> <tr><td>2008</td><td>2,67</td></tr> <tr><td>2009</td><td>2,94</td></tr> <tr><td>2010</td><td>2,35</td></tr> <tr><td>2011</td><td>2,88</td></tr> <tr><td>2012</td><td>2,20</td></tr> <tr><td>2013</td><td>1,62</td></tr> </tbody> </table>	Año	Porcentaje (%)	2006	58%	2007	41%	2008	14%	2009	18%	2010	25%	2011	20%	2012	18%	2013	17%	Año	Porcentaje (%)	2006	8,50	2007	4,42	2008	2,67	2009	2,94	2010	2,35	2011	2,88	2012	2,20	2013	1,62
Año	Porcentaje (%)																																				
2006	58%																																				
2007	41%																																				
2008	14%																																				
2009	18%																																				
2010	25%																																				
2011	20%																																				
2012	18%																																				
2013	17%																																				
Año	Porcentaje (%)																																				
2006	8,50																																				
2007	4,42																																				
2008	2,67																																				
2009	2,94																																				
2010	2,35																																				
2011	2,88																																				
2012	2,20																																				
2013	1,62																																				

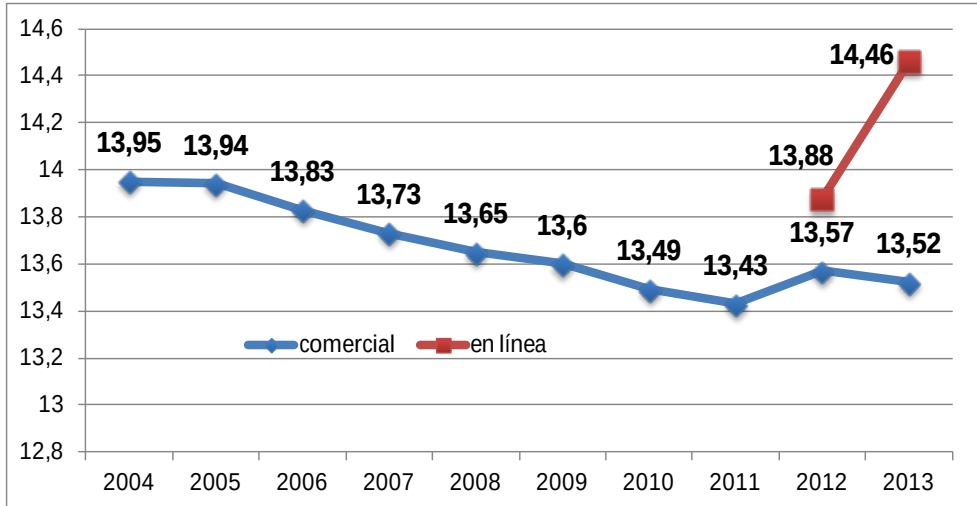


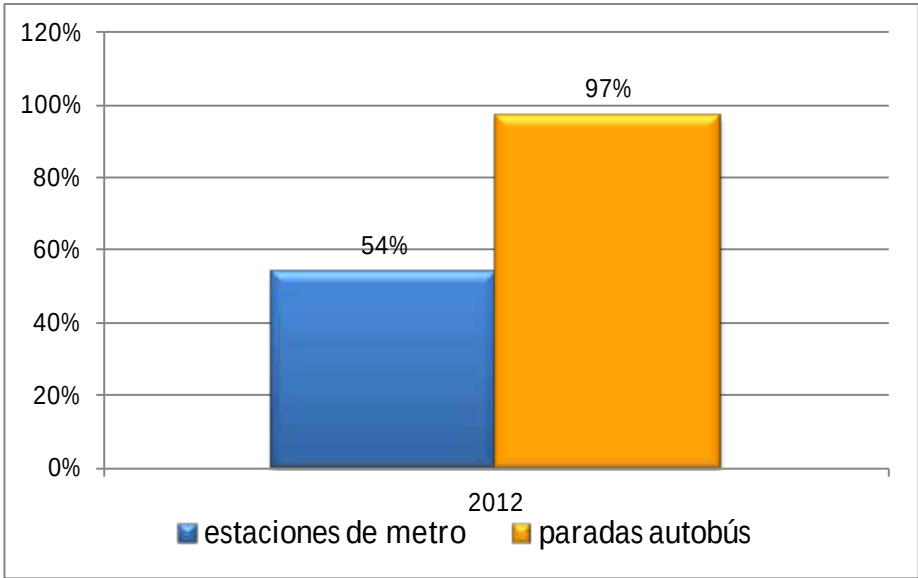
Indicador:	25.Demanda de transporte público																																																																		
Objetivo:	Evaluar la evolución en la demanda de transporte público																																																																		
Unidad:	Millones de viajeros/año																																																																		
Fuente:	Consortio Regional de Transportes de Madrid																																																																		
Tendencia	En conjunto, en el ejercicio 2013 se registra una disminución del 4% del número de viajeros respecto al año anterior. Las principales causas de este descenso son: · Disminución de la actividad económica · Reducción de oferta Las mayores disminuciones se registran en aquellos modos que han reducido más su oferta: un 7,2% en metro y un 4,9% en RENFE. Por el contrario, en Cercanías RENFE y EMT las disminuciones han sido únicamente de un 0,5 y un 0,3% respectivamente. Desde el 2004 la demanda global de transporte público ha disminuido en un 12%.																																																																		
	<table><caption>Demanda de transporte público (Millones de viajeros/año)</caption><thead><tr><th>Año</th><th>Metro</th><th>EMT</th><th>Cercanías RENFE</th><th>Metro Ligero</th><th>Autobuses Interurbanos</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004</td><td>618,4</td><td>476,9</td><td>230,4</td><td>195,3</td><td>228,9</td></tr><tr><td>2005</td><td>647</td><td>473,5</td><td>228,9</td><td>199</td><td>226,8</td></tr><tr><td>2006</td><td>660,3</td><td>485,8</td><td>226,8</td><td>204,3</td><td>223,2</td></tr><tr><td>2007</td><td>690,9</td><td>458,8</td><td>223,2</td><td>201,2</td><td>217,8</td></tr><tr><td>2008</td><td>688,5</td><td>429,1</td><td>217,8</td><td>197,4</td><td>197,9</td></tr><tr><td>2009</td><td>652,9</td><td>429,7</td><td>197,9</td><td>184</td><td>189,5</td></tr><tr><td>2010</td><td>630</td><td>426,1</td><td>189,5</td><td>181,6</td><td>185,1</td></tr><tr><td>2011</td><td>637,6</td><td>429,3</td><td>185,1</td><td>182</td><td>179,8</td></tr><tr><td>2012</td><td>604,1</td><td>408,2</td><td>179,8</td><td>179,9</td><td>171</td></tr><tr><td>2013</td><td>560,4</td><td>406,8</td><td>171</td><td>179</td><td>171</td></tr></tbody></table>	Año	Metro	EMT	Cercanías RENFE	Metro Ligero	Autobuses Interurbanos	2004	618,4	476,9	230,4	195,3	228,9	2005	647	473,5	228,9	199	226,8	2006	660,3	485,8	226,8	204,3	223,2	2007	690,9	458,8	223,2	201,2	217,8	2008	688,5	429,1	217,8	197,4	197,9	2009	652,9	429,7	197,9	184	189,5	2010	630	426,1	189,5	181,6	185,1	2011	637,6	429,3	185,1	182	179,8	2012	604,1	408,2	179,8	179,9	171	2013	560,4	406,8	171	179	171
	Año	Metro	EMT	Cercanías RENFE	Metro Ligero	Autobuses Interurbanos																																																													
	2004	618,4	476,9	230,4	195,3	228,9																																																													
2005	647	473,5	228,9	199	226,8																																																														
2006	660,3	485,8	226,8	204,3	223,2																																																														
2007	690,9	458,8	223,2	201,2	217,8																																																														
2008	688,5	429,1	217,8	197,4	197,9																																																														
2009	652,9	429,7	197,9	184	189,5																																																														
2010	630	426,1	189,5	181,6	185,1																																																														
2011	637,6	429,3	185,1	182	179,8																																																														
2012	604,1	408,2	179,8	179,9	171																																																														
2013	560,4	406,8	171	179	171																																																														

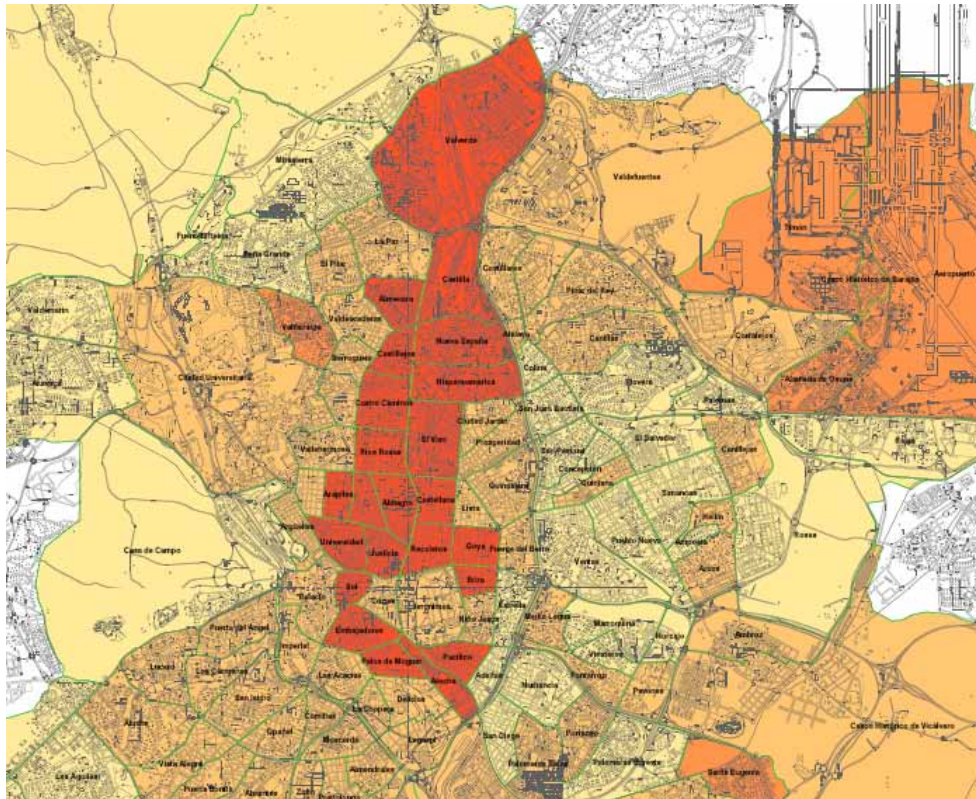
Demanda de transporte público

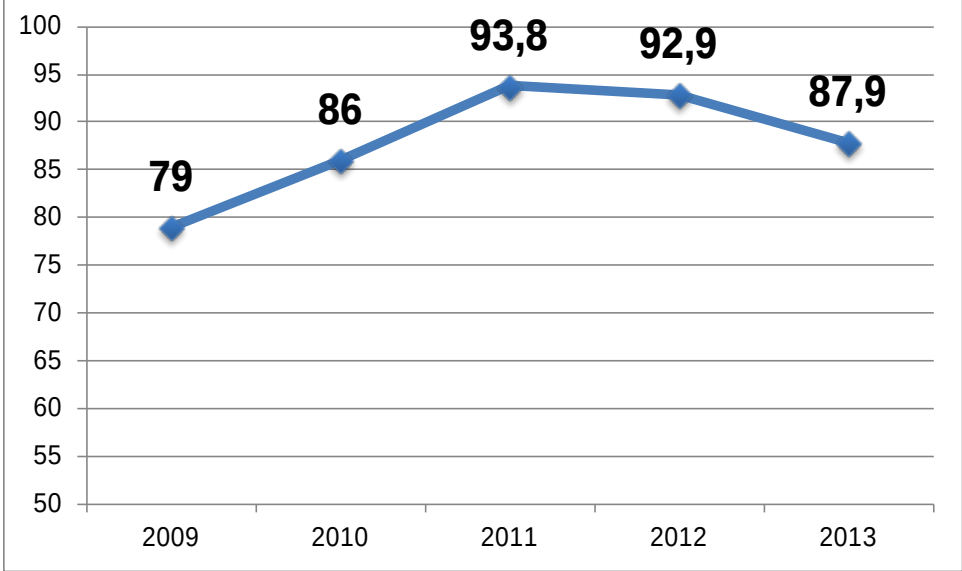
Indicador:	26. Relación entre oferta y demanda de transporte público																																	
Objetivo:	Determinar la vinculación de los aumentos/decrementos de demanda con la oferta de transporte público																																	
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2004). Coches-km respecto a oferta y número de viajeros respecto a demanda																																	
Fuente:	Consorcio Regional de Transportes de Madrid																																	
Tendencia	Desde el 2004 la oferta se ha incrementado en un 18% y la demanda ha bajado en un 12%. El importante crecimiento de oferta realizado entre 2006 y 2008 no se vio correspondido con un aumento en las mismas proporciones de la demanda al coincidir con la crisis económica. En el último ejercicio la reducción de oferta ha sido de un -5,8% de coches-km mientras la demanda sólo ha caído un -4%, primer año desde el 2006 en que los descensos de oferta son menores que los de demanda.  <table><tr><th>Año</th><th>Oferta de Transporte público</th><th>Demanda de transporte público</th></tr><tr><td>2004</td><td>100</td><td>100</td></tr><tr><td>2005</td><td>101</td><td>102</td></tr><tr><td>2006</td><td>104</td><td>104</td></tr><tr><td>2007</td><td>113</td><td>104</td></tr><tr><td>2008</td><td>123</td><td>102</td></tr><tr><td>2009</td><td>127</td><td>97</td></tr><tr><td>2010</td><td>127</td><td>95</td></tr><tr><td>2011</td><td>127</td><td>95</td></tr><tr><td>2012</td><td>124</td><td>91</td></tr><tr><td>2013</td><td>118</td><td>88</td></tr></table> Viajeros/km	Año	Oferta de Transporte público	Demanda de transporte público	2004	100	100	2005	101	102	2006	104	104	2007	113	104	2008	123	102	2009	127	97	2010	127	95	2011	127	95	2012	124	91	2013	118	88
Año	Oferta de Transporte público	Demanda de transporte público																																
2004	100	100																																
2005	101	102																																
2006	104	104																																
2007	113	104																																
2008	123	102																																
2009	127	97																																
2010	127	95																																
2011	127	95																																
2012	124	91																																
2013	118	88																																

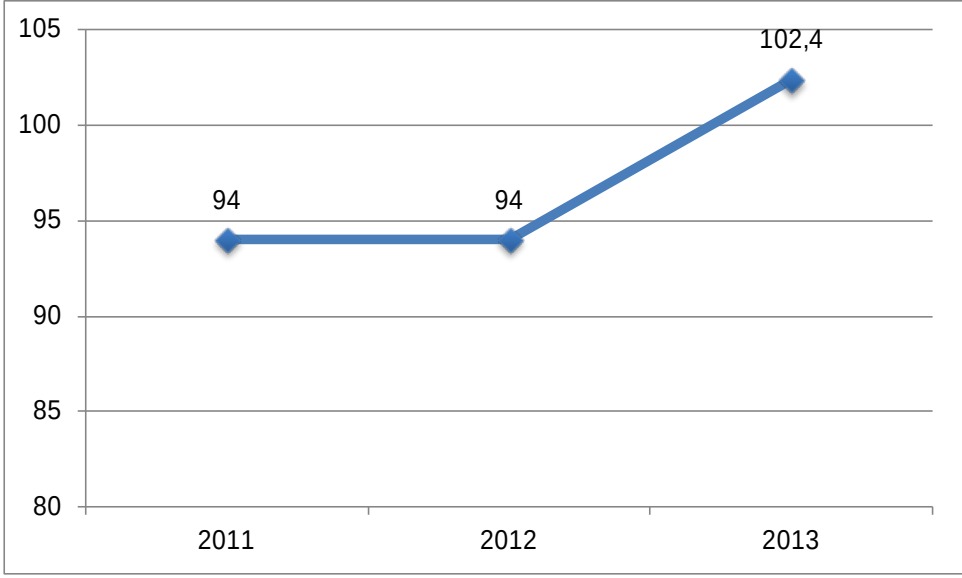
Indicador:	27. Ocupación del transporte público																																																																		
Objetivo:	Determinar el nivel de ocupación y eficiencia del transporte público																																																																		
Unidad:	Viajeros/km. Relación entre el número de viajeros y el número de coches-km																																																																		
Fuente:	Consortio Regional de Transportes de Madrid																																																																		
Tendencia	Al ser menor la reducción de oferta que la de demanda ha aumentado la ocupación (+1,8%). Así, Metro ha recuperado los niveles de eficiencia del 2009, mientras EMT prácticamente los del 2008. Por el contrario, Cercanías de RENFE sigue reduciendo su nivel de ocupación. <table><thead><tr><th>Año</th><th>Metro</th><th>EMT</th><th>Cercanías RENFE</th><th>Autobuses interurbanos</th><th>Media</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004</td><td>3,99</td><td>4,93</td><td>1,85</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2005</td><td>4,16</td><td>4,86</td><td>1,87</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2006</td><td>4,37</td><td>4,86</td><td>1,89</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2007</td><td>3,72</td><td>4,73</td><td>1,76</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2008</td><td>3,44</td><td>4,49</td><td>1,56</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2009</td><td>3,29</td><td>4,28</td><td>1,33</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2010</td><td>3,21</td><td>4,26</td><td>1,29</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2011</td><td>3,17</td><td>4,47</td><td>1,29</td><td></td><td></td></tr><tr><td>2012</td><td>3,16</td><td>4,36</td><td>1,24</td><td>1,06</td><td>2,27</td></tr><tr><td>2013</td><td>3,30</td><td>4,43</td><td>1,23</td><td>1,09</td><td>2,31</td></tr></tbody></table>	Año	Metro	EMT	Cercanías RENFE	Autobuses interurbanos	Media	2004	3,99	4,93	1,85			2005	4,16	4,86	1,87			2006	4,37	4,86	1,89			2007	3,72	4,73	1,76			2008	3,44	4,49	1,56			2009	3,29	4,28	1,33			2010	3,21	4,26	1,29			2011	3,17	4,47	1,29			2012	3,16	4,36	1,24	1,06	2,27	2013	3,30	4,43	1,23	1,09	2,31
Año	Metro	EMT	Cercanías RENFE	Autobuses interurbanos	Media																																																														
2004	3,99	4,93	1,85																																																																
2005	4,16	4,86	1,87																																																																
2006	4,37	4,86	1,89																																																																
2007	3,72	4,73	1,76																																																																
2008	3,44	4,49	1,56																																																																
2009	3,29	4,28	1,33																																																																
2010	3,21	4,26	1,29																																																																
2011	3,17	4,47	1,29																																																																
2012	3,16	4,36	1,24	1,06	2,27																																																														
2013	3,30	4,43	1,23	1,09	2,31																																																														

Indicador:	28.Velocidad autobuses EMT																																	
Objetivo:	Evaluar la competitividad de los autobuses EMT, mediante el análisis del parámetro Velocidad.																																	
Unidad:	Km/hora																																	
Fuente:	Empresa Municipal de Transportes de Madrid																																	
Tendencia	Aunque la velocidad comercial, considerando los tiempos de regulación, se ha mantenido prácticamente constante, la velocidad en línea, la que realmente percibe el usuario, ha subido (+4,2%). La reducción de los volúmenes de tráfico y el incremento de la oferta de carriles-bus son factores que pueden haber influido algo en este aumento.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>comercial (km/h)</th><th>en línea (km/h)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2004</td><td>13,95</td><td></td></tr><tr><td>2005</td><td>13,94</td><td></td></tr><tr><td>2006</td><td>13,83</td><td></td></tr><tr><td>2007</td><td>13,73</td><td></td></tr><tr><td>2008</td><td>13,65</td><td></td></tr><tr><td>2009</td><td>13,6</td><td></td></tr><tr><td>2010</td><td>13,49</td><td></td></tr><tr><td>2011</td><td>13,43</td><td></td></tr><tr><td>2012</td><td>13,57</td><td>13,88</td></tr><tr><td>2013</td><td>13,52</td><td>14,46</td></tr></tbody></table> Velocidad autobuses EMT (km/hora)	Año	comercial (km/h)	en línea (km/h)	2004	13,95		2005	13,94		2006	13,83		2007	13,73		2008	13,65		2009	13,6		2010	13,49		2011	13,43		2012	13,57	13,88	2013	13,52	14,46
Año	comercial (km/h)	en línea (km/h)																																
2004	13,95																																	
2005	13,94																																	
2006	13,83																																	
2007	13,73																																	
2008	13,65																																	
2009	13,6																																	
2010	13,49																																	
2011	13,43																																	
2012	13,57	13,88																																
2013	13,52	14,46																																

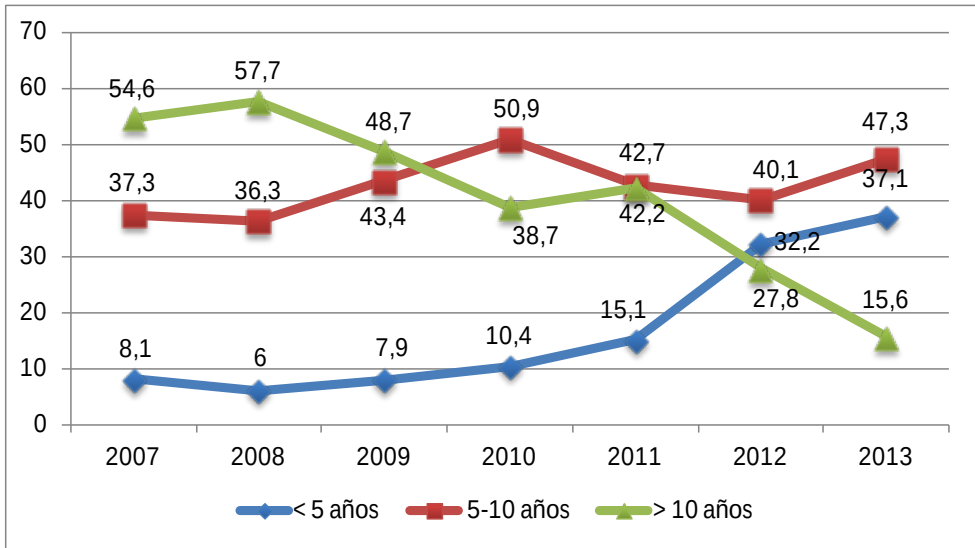
Indicador:	29. Accesibilidad en paradas de transporte público						
Objetivo:	Evaluar el nivel de accesibilidad de la oferta de transporte público						
Unidad:	% estaciones/paradas accesibles sobre el total						
Fuente:	EMT y Consorcio Regional de Transportes de Madrid						
Tendencia	La accesibilidad del servicio de la EMT es prácticamente del 100% (100% de la flota y 97% de las paradas).  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Categoría</th> <th>Accesibilidad (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>estaciones de metro</td> <td>54%</td> </tr> <tr> <td>paradas autobús</td> <td>97%</td> </tr> </tbody> </table> <i>Accesibilidad a las paradas y estaciones de transporte público</i>	Categoría	Accesibilidad (%)	estaciones de metro	54%	paradas autobús	97%
Categoría	Accesibilidad (%)						
estaciones de metro	54%						
paradas autobús	97%						

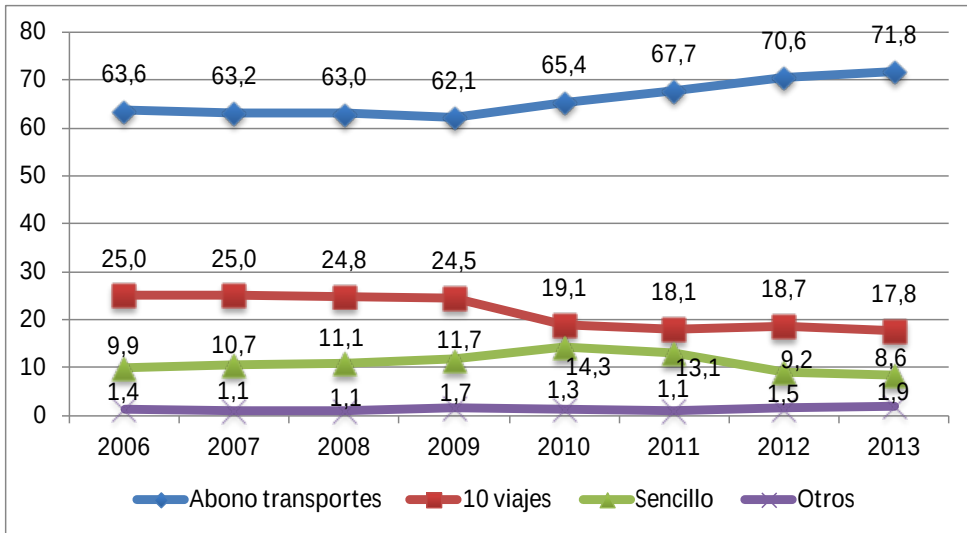
Indicador:	30. Nivel de conectividad de los barrios en transporte público										
Objetivo:	Evaluar el nivel de conectividad en transporte público de cada uno de los barrios con el resto de la ciudad										
Unidad:	Km/ hora (media del tiempo de desplazamiento en transporte público de cada barrio con el resto relacionado con la longitud)										
Fuente:	Elaboración propia a partir de EMT y Consorcio Regional de Transportes de Madrid										
Tendencia	Mientras en las relaciones radiales se observan velocidades elevadas, en la relaciones transversales, principalmente en el arco Este y Sur, la inexistencia de una relación directa en metro o bus segregado penaliza notablemente el tiempo de trayecto en transporte público.										
	<table><tr><th>Relación</th><th>Velocidad (km/hora)</th></tr><tr><td>Periferia-Periferia</td><td>19,5</td></tr><tr><td>Interior M30-Interior M30</td><td>21,5</td></tr><tr><td>Interior M30-Exterior de Madrid</td><td>33,7</td></tr><tr><td>Periferia-Exterior de Madrid</td><td>30</td></tr></table>	Relación	Velocidad (km/hora)	Periferia-Periferia	19,5	Interior M30-Interior M30	21,5	Interior M30-Exterior de Madrid	33,7	Periferia-Exterior de Madrid	30
	Relación	Velocidad (km/hora)									
	Periferia-Periferia	19,5									
	Interior M30-Interior M30	21,5									
Interior M30-Exterior de Madrid	33,7										
Periferia-Exterior de Madrid	30										
											
	Funcionalidad del transporte público (km/hora)										

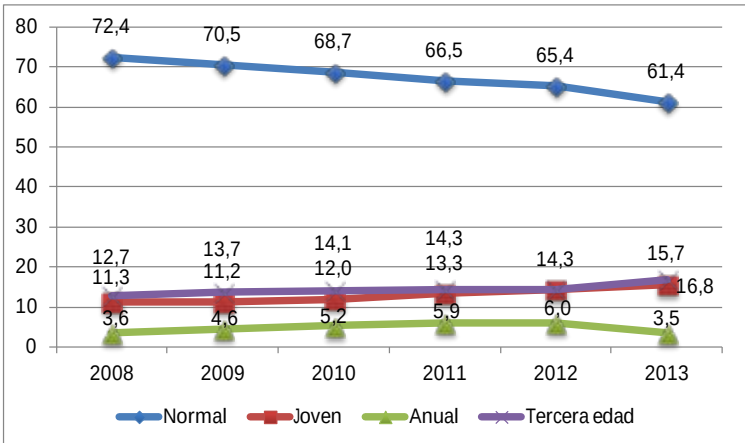
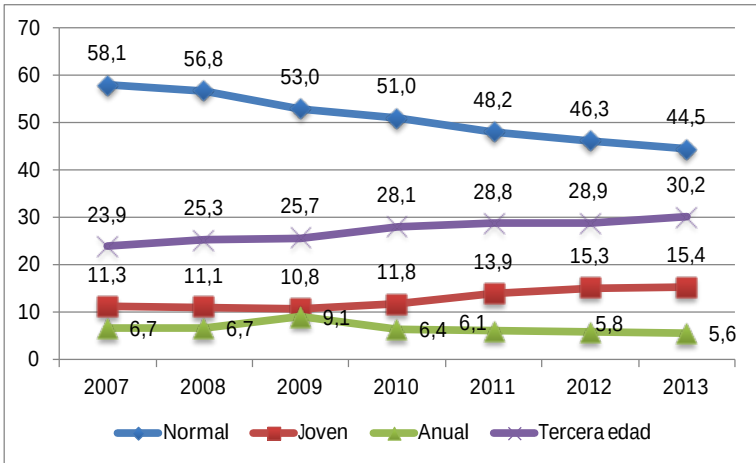
Indicador:	31.Fiabilidad del transporte público												
Objetivo:	Evaluar el nivel de cumplimiento de la frecuencia establecida.												
Unidad:	% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida (+/- 10%) ,												
Fuente:	Empresa Municipal de Transportes de Madrid												
Tendencia	El ajuste del servicio realizado para incrementar la velocidad comercial puede haber incidido en una ligera disminución del cumplimiento de la frecuencia establecida.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>79</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>86</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>93,8</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>92,9</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>87,9</td> </tr> </tbody> </table> % de expediciones que cumplen la frecuencia establecida	Año	% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida	2009	79	2010	86	2011	93,8	2012	92,9	2013	87,9
Año	% de expediciones que cumplen la frecuencia establecida												
2009	79												
2010	86												
2011	93,8												
2012	92,9												
2013	87,9												

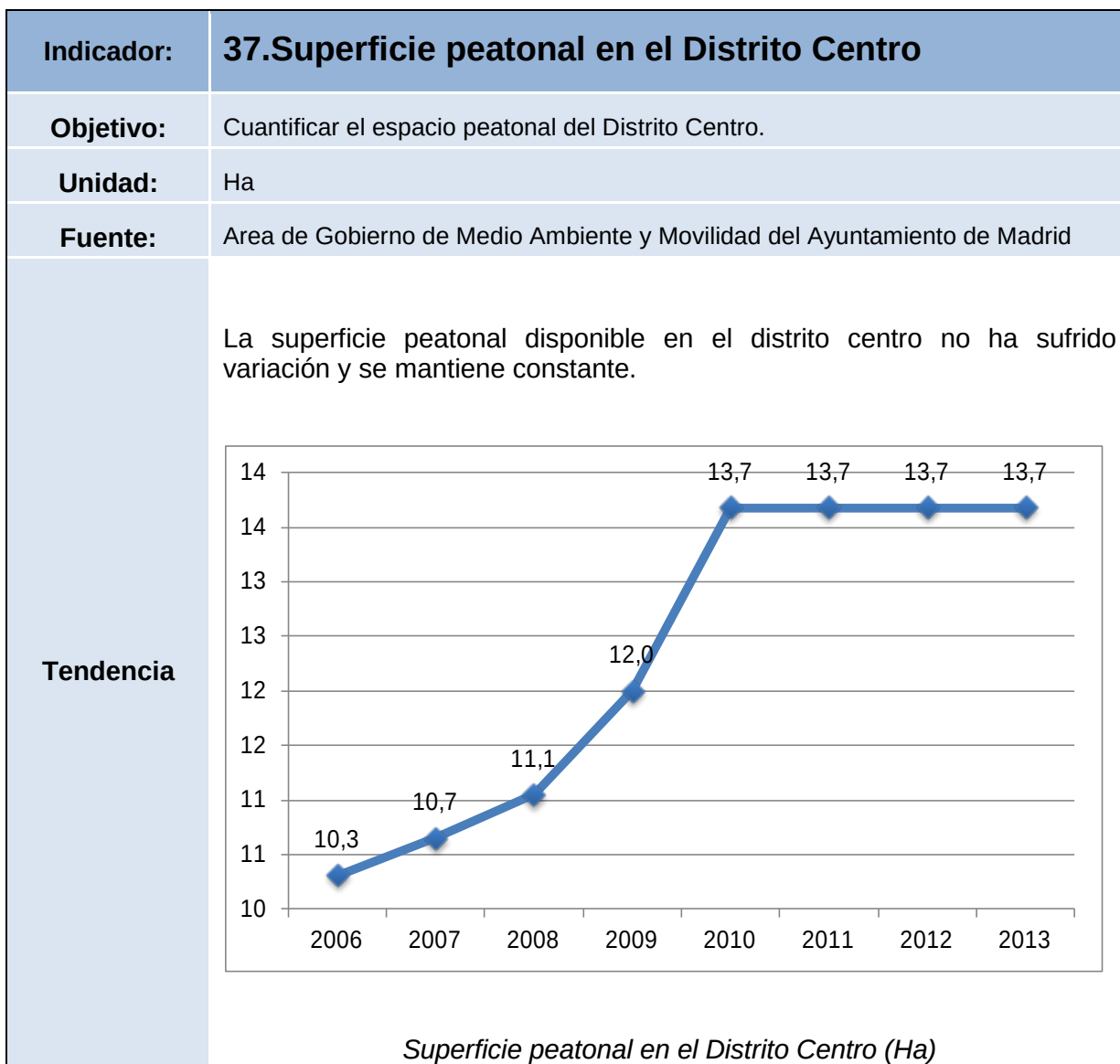
Indicador:	32.Kilómetros carril-bus								
Objetivo:	Evaluar el espacio dedicado a los modos de transporte público en superficie								
Unidad:	Km								
Fuente:	EMT								
Tendencia	La oferta de carriles-bus supera ya los 100 km de red. (+8,9%), con motivo de la realización de la M-10 de transporte público.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Red de carriles-bus (Km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2011</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>94</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>102,4</td> </tr> </tbody> </table> <i>Red de carriles-bus</i>	Año	Red de carriles-bus (Km)	2011	94	2012	94	2013	102,4
Año	Red de carriles-bus (Km)								
2011	94								
2012	94								
2013	102,4								

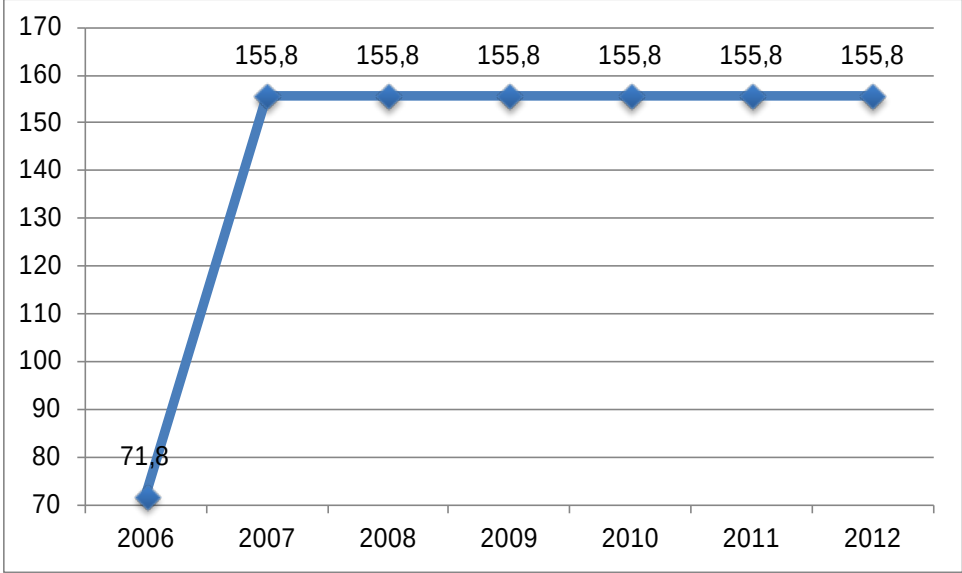
Indicador:	33. km de carril bus-VAO en accesos
Objetivo:	Evaluar el espacio dedicado al transporte público y a los vehículos de alta ocupación en los accesos a la ciudad de Madrid
Unidad:	Km
Fuente:	Consorcio Regional de Transportes de Madrid
Tendencia	Actualmente se dispone únicamente de 16,1 km del BUS-VAO en la A6 

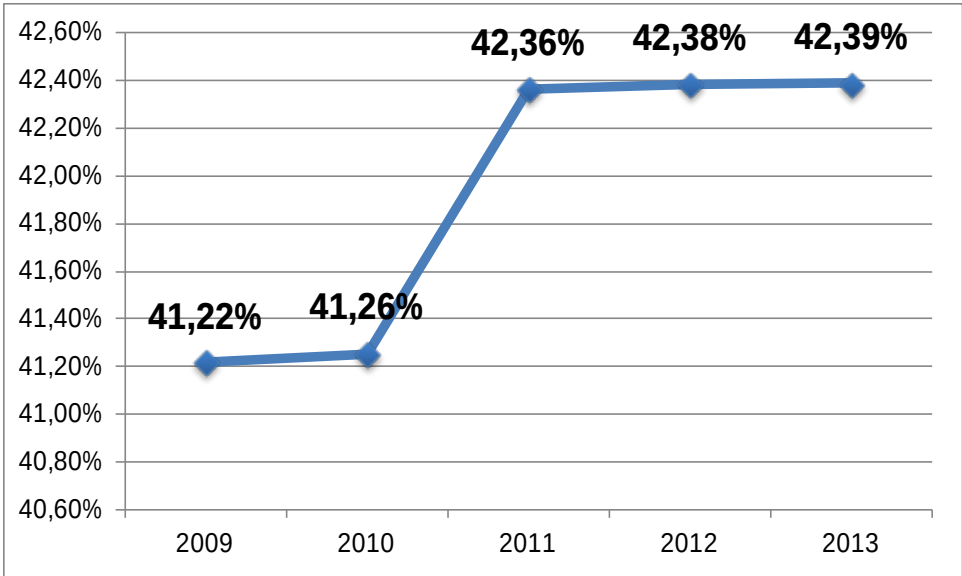
Indicador:	34. Edad del parque de autobuses urbanos																																
Objetivo:	Evaluar la antigüedad del parque de vehículos.																																
Unidad:	% de vehículos por franja temporal de edad																																
Fuente:	Empresa Municipal de Transportes de Madrid																																
Tendencia	Aunque se ha procedido a una importante renovación de la flota, llegando a un 37% el porcentaje de vehículos con una edad inferior a 5 años, la edad media se ha incrementado ligeramente: de 6,17 a 6,64 años, ya que es mayor el peso de los vehículos con edades comprendidas entre los 5 y los 10 años. En cualquier caso continúa la tendencia de disminución de porcentaje de vehículos con una antigüedad superior a los 10 años.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>< 5 años</th><th>5-10 años</th><th>> 10 años</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007</td><td>8,1</td><td>37,3</td><td>54,6</td></tr><tr><td>2008</td><td>6</td><td>36,3</td><td>57,7</td></tr><tr><td>2009</td><td>7,9</td><td>43,4</td><td>48,7</td></tr><tr><td>2010</td><td>10,4</td><td>50,9</td><td>38,7</td></tr><tr><td>2011</td><td>15,1</td><td>42,7</td><td>42,2</td></tr><tr><td>2012</td><td>32,2</td><td>40,1</td><td>27,8</td></tr><tr><td>2013</td><td>37,1</td><td>47,3</td><td>15,6</td></tr></tbody></table> Edad del parque de autobuses urbanos (% sobre el total)	Año	< 5 años	5-10 años	> 10 años	2007	8,1	37,3	54,6	2008	6	36,3	57,7	2009	7,9	43,4	48,7	2010	10,4	50,9	38,7	2011	15,1	42,7	42,2	2012	32,2	40,1	27,8	2013	37,1	47,3	15,6
Año	< 5 años	5-10 años	> 10 años																														
2007	8,1	37,3	54,6																														
2008	6	36,3	57,7																														
2009	7,9	43,4	48,7																														
2010	10,4	50,9	38,7																														
2011	15,1	42,7	42,2																														
2012	32,2	40,1	27,8																														
2013	37,1	47,3	15,6																														

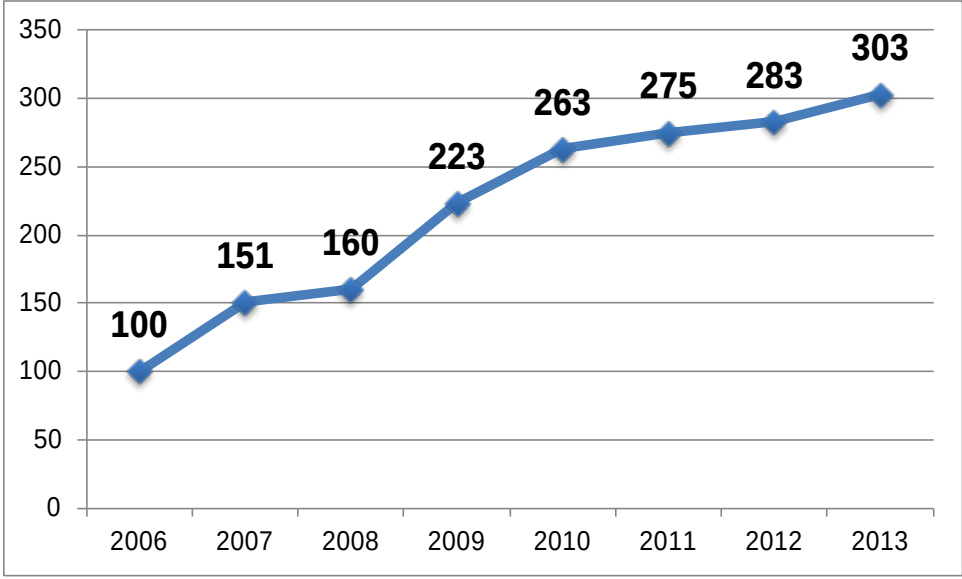
Indicador:	35.Integración tarifaria																																													
Objetivo:	Evaluar el nivel de fidelización y de utilización de los títulos integrados																																													
Unidad:	% de cancelaciones por título de transporte																																													
Fuente:	Consorcio Regional de Transportes de Madrid																																													
Tendencia	Continúa la tendencia de incremento en la utilización del abono transporte, alcanzando prácticamente el 72% del total de cancelaciones. Parece, pues, que la disminución de usuarios se ha concentrado principalmente en aquellos ciudadanos con una utilización más esporádica del transporte público. Esta tendencia también se ha visto influida por los significativos aumentos tarifarios registrados entre los títulos de 10 viajes y el billete sencillo.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Abono transportes (%)</th><th>10 viajes (%)</th><th>Sencillo (%)</th><th>Otros (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2006</td><td>63,6</td><td>25,0</td><td>9,9</td><td>1,4</td></tr><tr><td>2007</td><td>63,2</td><td>25,0</td><td>10,7</td><td>1,1</td></tr><tr><td>2008</td><td>63,0</td><td>24,8</td><td>11,1</td><td>1,1</td></tr><tr><td>2009</td><td>62,1</td><td>24,5</td><td>11,7</td><td>1,7</td></tr><tr><td>2010</td><td>65,4</td><td>19,1</td><td>14,3</td><td>1,3</td></tr><tr><td>2011</td><td>67,7</td><td>18,1</td><td>13,1</td><td>1,1</td></tr><tr><td>2012</td><td>70,6</td><td>18,7</td><td>9,2</td><td>1,5</td></tr><tr><td>2013</td><td>71,8</td><td>17,8</td><td>8,6</td><td>1,9</td></tr></tbody></table> Uso de los distintos títulos de transporte (%)	Año	Abono transportes (%)	10 viajes (%)	Sencillo (%)	Otros (%)	2006	63,6	25,0	9,9	1,4	2007	63,2	25,0	10,7	1,1	2008	63,0	24,8	11,1	1,1	2009	62,1	24,5	11,7	1,7	2010	65,4	19,1	14,3	1,3	2011	67,7	18,1	13,1	1,1	2012	70,6	18,7	9,2	1,5	2013	71,8	17,8	8,6	1,9
Año	Abono transportes (%)	10 viajes (%)	Sencillo (%)	Otros (%)																																										
2006	63,6	25,0	9,9	1,4																																										
2007	63,2	25,0	10,7	1,1																																										
2008	63,0	24,8	11,1	1,1																																										
2009	62,1	24,5	11,7	1,7																																										
2010	65,4	19,1	14,3	1,3																																										
2011	67,7	18,1	13,1	1,1																																										
2012	70,6	18,7	9,2	1,5																																										
2013	71,8	17,8	8,6	1,9																																										

Indicador:	36. Tarificación social																																																																											
Objetivo:	Evaluar la participación de los títulos de carácter social sobre el total del abono transporte																																																																											
Unidad:	% de abonos transportes vendidos por tipo																																																																											
Fuente:	Consortio Regional de Transportes de Madrid																																																																											
Tendencia	La participación de los abonos de tercera edad y joven se incrementa año tras año, suponiendo ya más del 45% de los títulos de abono transportes vendidos y prácticamente un tercio de las cancelaciones efectuadas. La evolución demográfica y la crisis económica, con una menor participación de los desplazamientos de la población trabajadora sobre el total abonan esta tendencia. <table><thead><tr><th>Año</th><th>Normal</th><th>Joven</th><th>Anual</th><th>Tercera edad</th></tr></thead><tbody><tr><td>2008</td><td>72,4</td><td>12,7</td><td>3,6</td><td>11,3</td></tr><tr><td>2009</td><td>70,5</td><td>13,7</td><td>4,6</td><td>11,2</td></tr><tr><td>2010</td><td>68,7</td><td>14,1</td><td>5,2</td><td>12,0</td></tr><tr><td>2011</td><td>66,5</td><td>14,3</td><td>5,9</td><td>13,3</td></tr><tr><td>2012</td><td>65,4</td><td>14,3</td><td>6,0</td><td>14,3</td></tr><tr><td>2013</td><td>61,4</td><td>15,7</td><td>3,5</td><td>16,8</td></tr></tbody></table> Uso de los distintos títulos de transporte del abono transportes (%) <table><thead><tr><th>Año</th><th>Normal</th><th>Joven</th><th>Anual</th><th>Tercera edad</th></tr></thead><tbody><tr><td>2007</td><td>58,1</td><td>11,3</td><td>6,7</td><td>23,9</td></tr><tr><td>2008</td><td>56,8</td><td>11,1</td><td>6,7</td><td>25,3</td></tr><tr><td>2009</td><td>53,0</td><td>10,8</td><td>9,1</td><td>25,7</td></tr><tr><td>2010</td><td>51,0</td><td>11,8</td><td>6,4</td><td>28,1</td></tr><tr><td>2011</td><td>48,2</td><td>13,9</td><td>6,1</td><td>28,8</td></tr><tr><td>2012</td><td>46,3</td><td>15,3</td><td>5,8</td><td>28,9</td></tr><tr><td>2013</td><td>44,5</td><td>15,4</td><td>5,6</td><td>30,2</td></tr></tbody></table> Venta de tipos de abonos (%)	Año	Normal	Joven	Anual	Tercera edad	2008	72,4	12,7	3,6	11,3	2009	70,5	13,7	4,6	11,2	2010	68,7	14,1	5,2	12,0	2011	66,5	14,3	5,9	13,3	2012	65,4	14,3	6,0	14,3	2013	61,4	15,7	3,5	16,8	Año	Normal	Joven	Anual	Tercera edad	2007	58,1	11,3	6,7	23,9	2008	56,8	11,1	6,7	25,3	2009	53,0	10,8	9,1	25,7	2010	51,0	11,8	6,4	28,1	2011	48,2	13,9	6,1	28,8	2012	46,3	15,3	5,8	28,9	2013	44,5	15,4	5,6	30,2
Año	Normal	Joven	Anual	Tercera edad																																																																								
2008	72,4	12,7	3,6	11,3																																																																								
2009	70,5	13,7	4,6	11,2																																																																								
2010	68,7	14,1	5,2	12,0																																																																								
2011	66,5	14,3	5,9	13,3																																																																								
2012	65,4	14,3	6,0	14,3																																																																								
2013	61,4	15,7	3,5	16,8																																																																								
Año	Normal	Joven	Anual	Tercera edad																																																																								
2007	58,1	11,3	6,7	23,9																																																																								
2008	56,8	11,1	6,7	25,3																																																																								
2009	53,0	10,8	9,1	25,7																																																																								
2010	51,0	11,8	6,4	28,1																																																																								
2011	48,2	13,9	6,1	28,8																																																																								
2012	46,3	15,3	5,8	28,9																																																																								
2013	44,5	15,4	5,6	30,2																																																																								

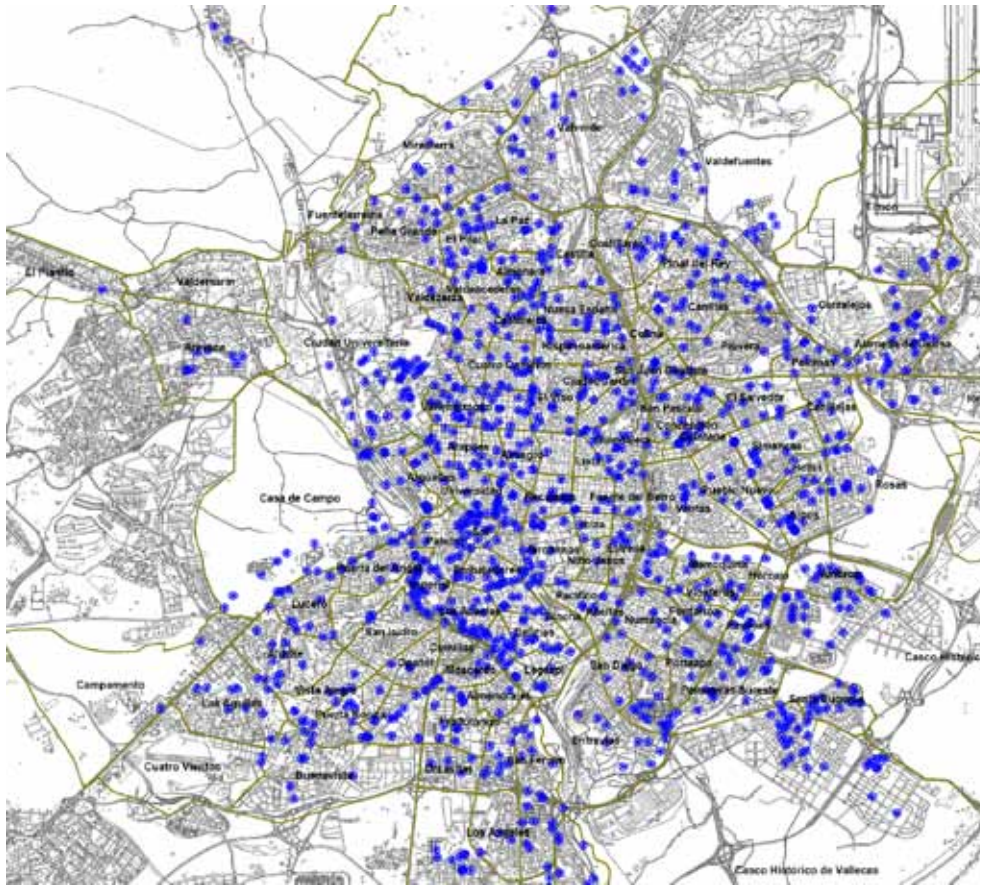


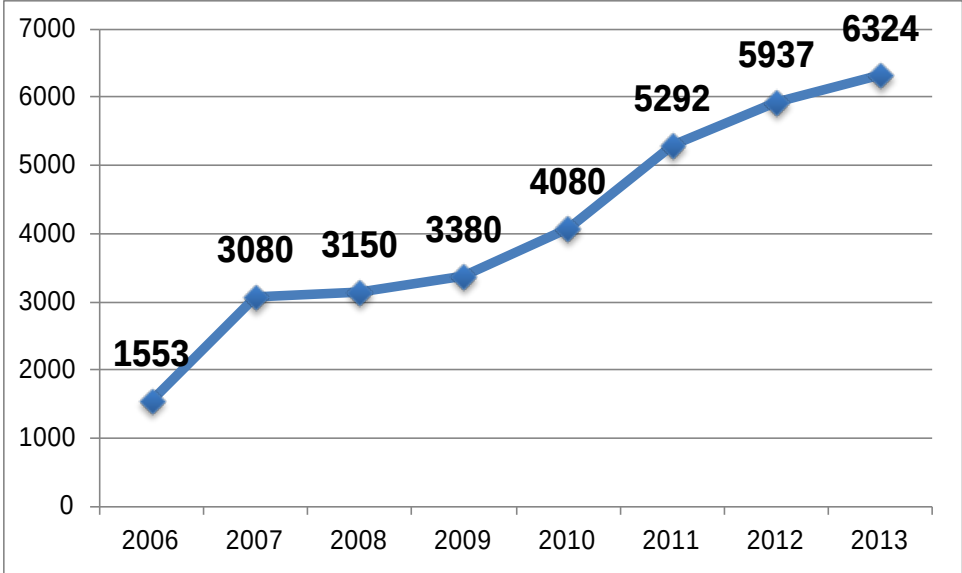
Indicador:	38.Áreas de Prioridad Residencial																
Objetivo:	Cuantificar la superficie de acceso restringido al vehículo privado mediante Áreas de Prioridad Residencial																
Unidad:	Ha																
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																
Tendencia	Desde el año 2007 no se ha aumentado ni el número ni la superficie de las Áreas de Prioridad Residencial.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Superficie (Ha)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>71,8</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>155,8</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>155,8</td> </tr> </tbody> </table> Áreas de Prioridad Residencial (Ha)	Año	Superficie (Ha)	2006	71,8	2007	155,8	2008	155,8	2009	155,8	2010	155,8	2011	155,8	2012	155,8
Año	Superficie (Ha)																
2006	71,8																
2007	155,8																
2008	155,8																
2009	155,8																
2010	155,8																
2011	155,8																
2012	155,8																

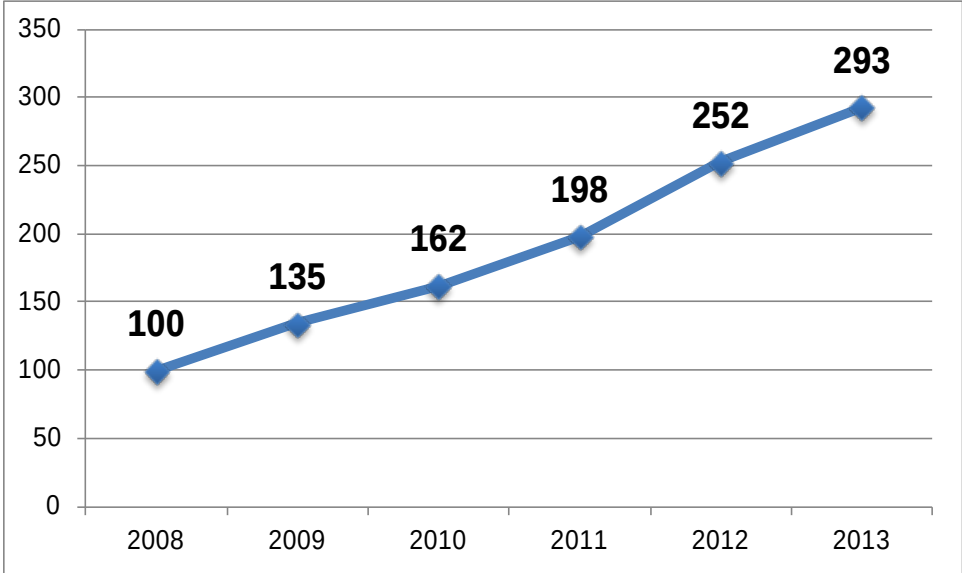
Indicador:	39.Superficie peatonal sobre el total del viario												
Objetivo:	Evaluar el espacio destinado al peatón.												
Unidad:	% de acera sobre el total de superficie de viario												
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid												
Tendencia	La participación de la superficie peatonal sobre el total del viario se mantiene prácticamente constante.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Superficie peatonal sobre el total del viario (%)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2009</td> <td>41,22%</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>41,26%</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>42,36%</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>42,38%</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>42,39%</td> </tr> </tbody> </table> <i>Superficie peatonal sobre el total del viario</i>	Año	Superficie peatonal sobre el total del viario (%)	2009	41,22%	2010	41,26%	2011	42,36%	2012	42,38%	2013	42,39%
Año	Superficie peatonal sobre el total del viario (%)												
2009	41,22%												
2010	41,26%												
2011	42,36%												
2012	42,38%												
2013	42,39%												

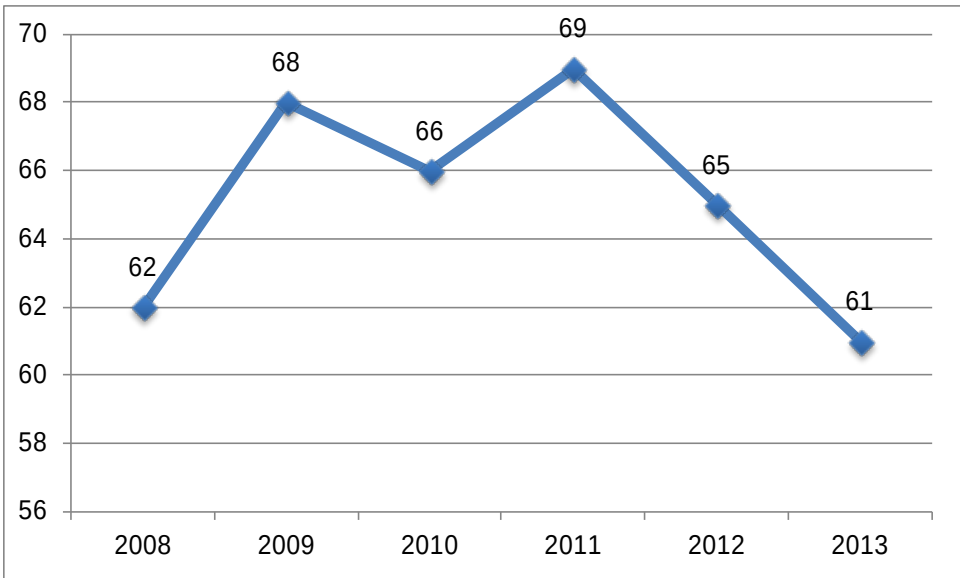
Indicador:	40.Oferta de la red ciclista																		
Objetivo:	Evaluar el espacio dedicado a la bicicleta.																		
Unidad:	km																		
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																		
Tendencia	La creación del anillo ciclista de la M-10 ha permitido incrementar la oferta ciclista (+7%), superando los 300 km y triplicando la oferta existente en el año 2006. Concretamente el crecimiento de este año se plasma en nuevos ciclo-carriles, tipo de oferta que ya alcanza los 38 km. Progresivamente la oferta ciclista en calzada supone un porcentaje mayor, aunque aún el 71% de la red está constituida por aceras-bici y sendas-bici, tipología que favorece las fricciones entre bicicleta y peatón.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Oferta de la red ciclista (km)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>151</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>160</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>223</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>263</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>275</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>283</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>303</td> </tr> </tbody> </table> <i>Oferta de la red ciclista (km)</i>	Año	Oferta de la red ciclista (km)	2006	100	2007	151	2008	160	2009	223	2010	263	2011	275	2012	283	2013	303
Año	Oferta de la red ciclista (km)																		
2006	100																		
2007	151																		
2008	160																		
2009	223																		
2010	263																		
2011	275																		
2012	283																		
2013	303																		

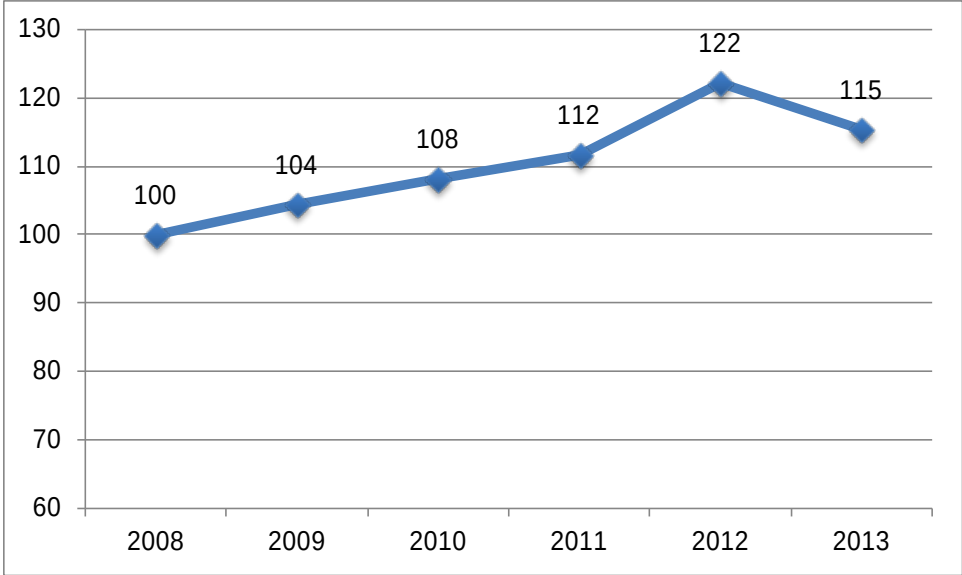
Indicador:	42. % Población a menos de 350 m de un eje ciclista
Objetivo:	Cuantificar la cobertura poblacional de la red ciclista
Unidad:	%
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	En el 2013 creció la población que vive a menos de 350 metros de un eje ciclista(+2%), alcanzando ya el 41%.  <i>Cobertura de la red ciclista (población servida)</i>

Indicador:	42. Aparcamientos para bicicletas
Objetivo:	Evaluar la capacidad de estacionamiento destinada a la bicicleta
Unidad:	Plazas de aparcamiento
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	En el 2013 la ciudad de Madrid disponía de 1242 plazas de aparcamientos para bicicletas  <i>Localización de aparcamientos para bicicletas</i>

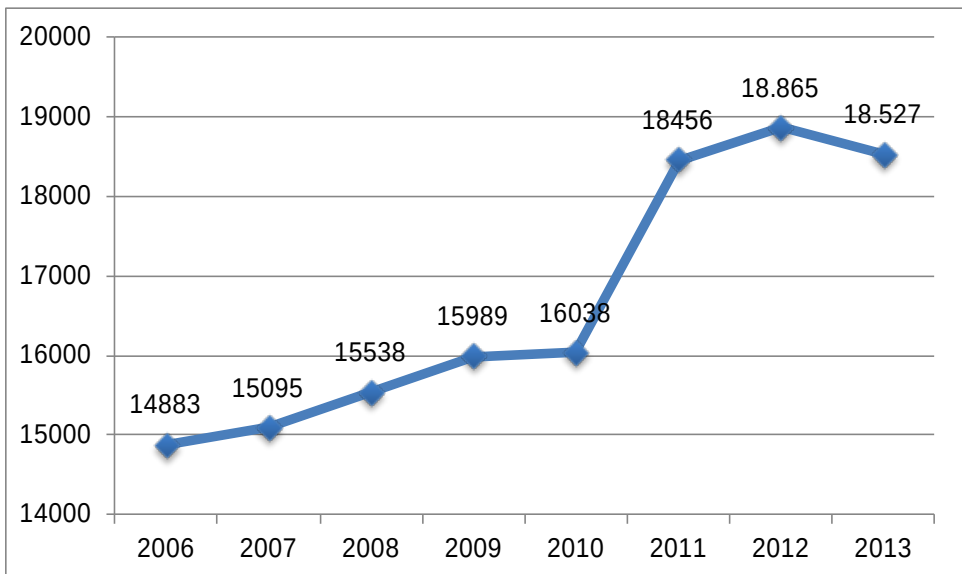
Indicador:	43.Aparcamientos para motos																		
Objetivo:	Evaluar el espacio específico para el aparcamiento de motos.																		
Unidad:	Número de plazas																		
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																		
Tendencia	El número de plazas de aparcamiento de motocicletas en el 2013 superan las 6.000 plazas (+6,5%). Desde el año 2006 la oferta se ha multiplicado por cuatro.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de plazas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>1553</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>3080</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>3150</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>3380</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>4080</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>5292</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>5937</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>6324</td> </tr> </tbody> </table> <i>Aparcamientos para motos (plazas)</i>	Año	Número de plazas	2006	1553	2007	3080	2008	3150	2009	3380	2010	4080	2011	5292	2012	5937	2013	6324
Año	Número de plazas																		
2006	1553																		
2007	3080																		
2008	3150																		
2009	3380																		
2010	4080																		
2011	5292																		
2012	5937																		
2013	6324																		

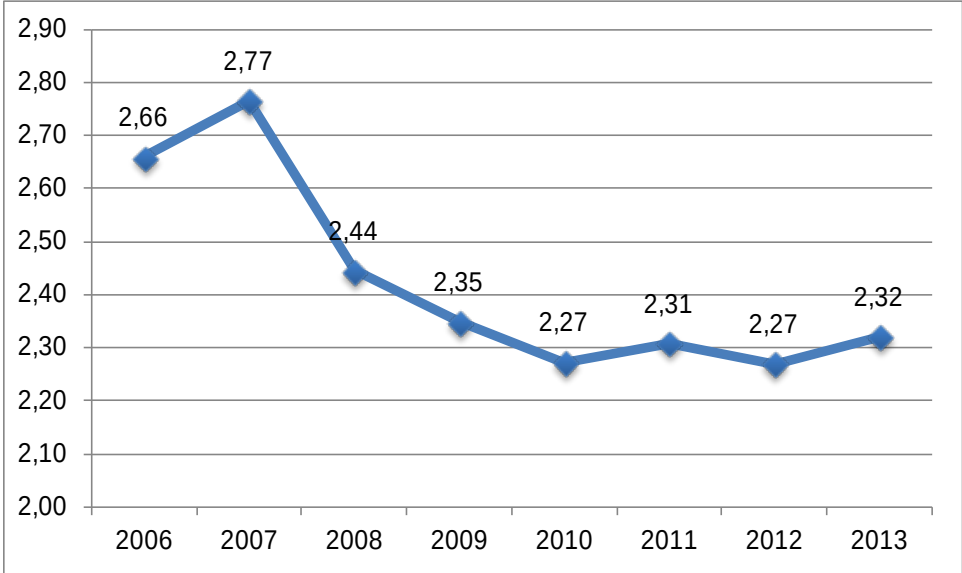
Indicador:	44.Demanda ciclista (interior M-30)														
Objetivo:	Cuantificar el crecimiento del uso de la bicicleta en la ciudad														
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2008). Intensidad de bicicletas														
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. Aforos realizados en hora punta en el interior de la M-30														
Tendencia	Continúa creciendo de forma notable el uso de la bicicleta (+16%) en el interior de la M-30, como tendencia general y estimulada por el incremento de la oferta destinada a este modo de transporte (anillo ciclista de la M-10), triplicándose prácticamente desde el año 2008.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Uso de la bicicleta (Intensidad)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>135</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>162</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>198</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>252</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>293</td> </tr> </tbody> </table> <i>Uso de la bicicleta</i>	Año	Uso de la bicicleta (Intensidad)	2008	100	2009	135	2010	162	2011	198	2012	252	2013	293
Año	Uso de la bicicleta (Intensidad)														
2008	100														
2009	135														
2010	162														
2011	198														
2012	252														
2013	293														

Indicador:	45. Ocupación de reservas de motos														
Objetivo:	Evaluar la ocupación del espacio destinado al aparcamiento de motocicletas														
Unidad:	% sobre el tiempo total ocupado.														
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid														
Tendencia	Disminuye el nivel de ocupación de las reservas de motos, como consecuencia del significativo incremento de oferta. En el entorno de las reservas se han detectado motos estacionadas en las aceras que en número equivalen a un 79% de las plazas legales ofertadas, es decir, lamentablemente muchas motos son estacionadas sobre acera existiendo próximas plazas libres en calzada.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>% Ocupación reservas de motos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>62</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>68</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>66</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>69</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>65</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>61</td> </tr> </tbody> </table> <i>% Ocupación reservas de motos</i>	Año	% Ocupación reservas de motos	2008	62	2009	68	2010	66	2011	69	2012	65	2013	61
Año	% Ocupación reservas de motos														
2008	62														
2009	68														
2010	66														
2011	69														
2012	65														
2013	61														

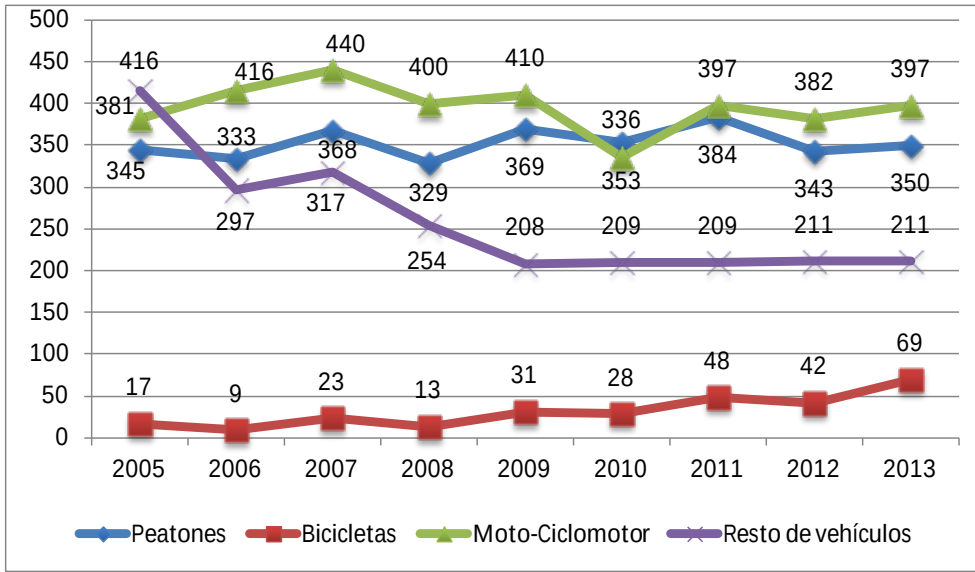
Indicador:	46. Demanda motociclista (interior M-30)														
Objetivo:	Cuantificar el crecimiento del uso de la moto en la ciudad														
Unidad:	Valor 100 (año de referencia el 2008). Intensidad de motocicletas														
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid. A partir de aforos realizados en hora punta en el interior de la M-30														
Tendencia	Igual que ha ocurrido con el parque de motocicletas y ciclomotores este año se ha detectado una disminución de la utilización de este modo de transporte (-5,7%), rompiendo la tendencia creciente de los últimos años. Parece que la crisis económica también ha llegado a la demanda de movilidad de los vehículos motorizados de dos ruedas.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Uso de la motocicleta (Índice)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2008</td> <td>100</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>104</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>108</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>112</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>122</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>115</td> </tr> </tbody> </table> <i>Uso de la motocicleta</i>	Año	Uso de la motocicleta (Índice)	2008	100	2009	104	2010	108	2011	112	2012	122	2013	115
Año	Uso de la motocicleta (Índice)														
2008	100														
2009	104														
2010	108														
2011	112														
2012	122														
2013	115														

Indicador:	47.Procesos de caminos escolares STARS
Objetivo:	Cuantificar el impulso de los caminos escolares seguros al colegio
Unidad:	Número de procesos
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	Dentro del proyecto europeo STARS se han llevado a cabo 22 procesos de camino escolar. 

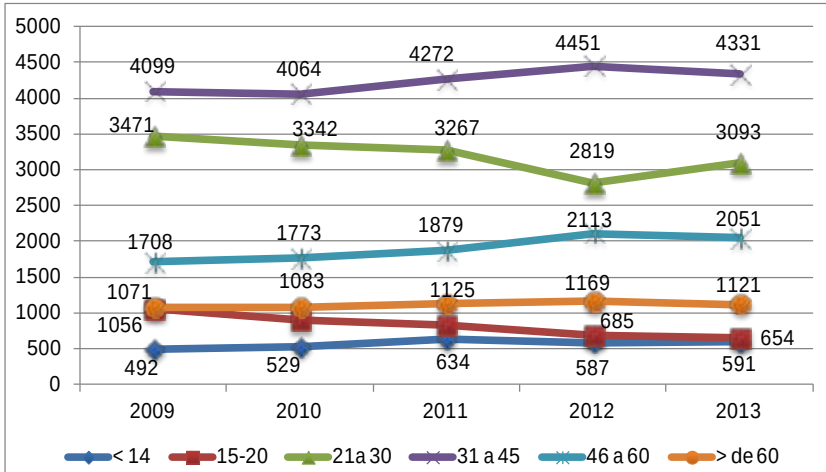
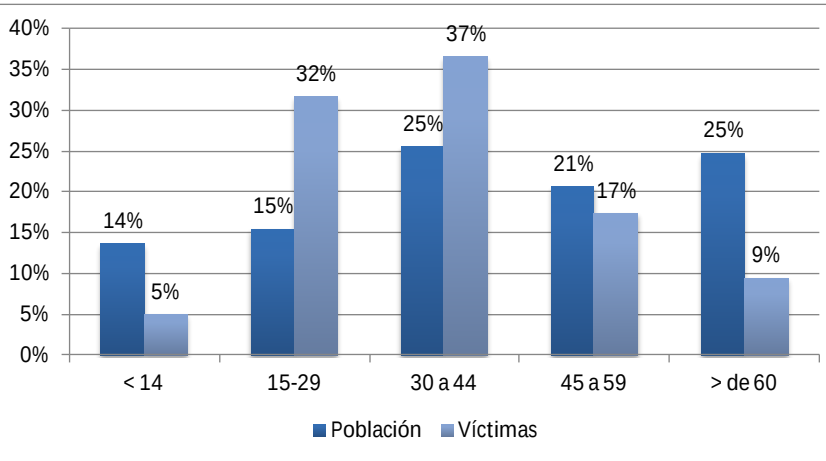
Indicador:	48.Jornadas anuales de seguridad vial																		
Objetivo:	Evaluar el nivel de educación a la ciudadanía en materia de seguridad vial																		
Unidad:	Número de jornadas anuales de seguridad vial																		
Fuente:	Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																		
Tendencia	Desde el año 2011 se mantiene prácticamente constante el número de jornadas impartidas en materia de seguridad vial.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de jornadas</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>14883</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>15095</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>15538</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>15989</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>16038</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>18456</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>18865</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>18527</td> </tr> </tbody> </table> <i>Jornadas anuales de seguridad vial</i>	Año	Número de jornadas	2006	14883	2007	15095	2008	15538	2009	15989	2010	16038	2011	18456	2012	18865	2013	18527
Año	Número de jornadas																		
2006	14883																		
2007	15095																		
2008	15538																		
2009	15989																		
2010	16038																		
2011	18456																		
2012	18865																		
2013	18527																		

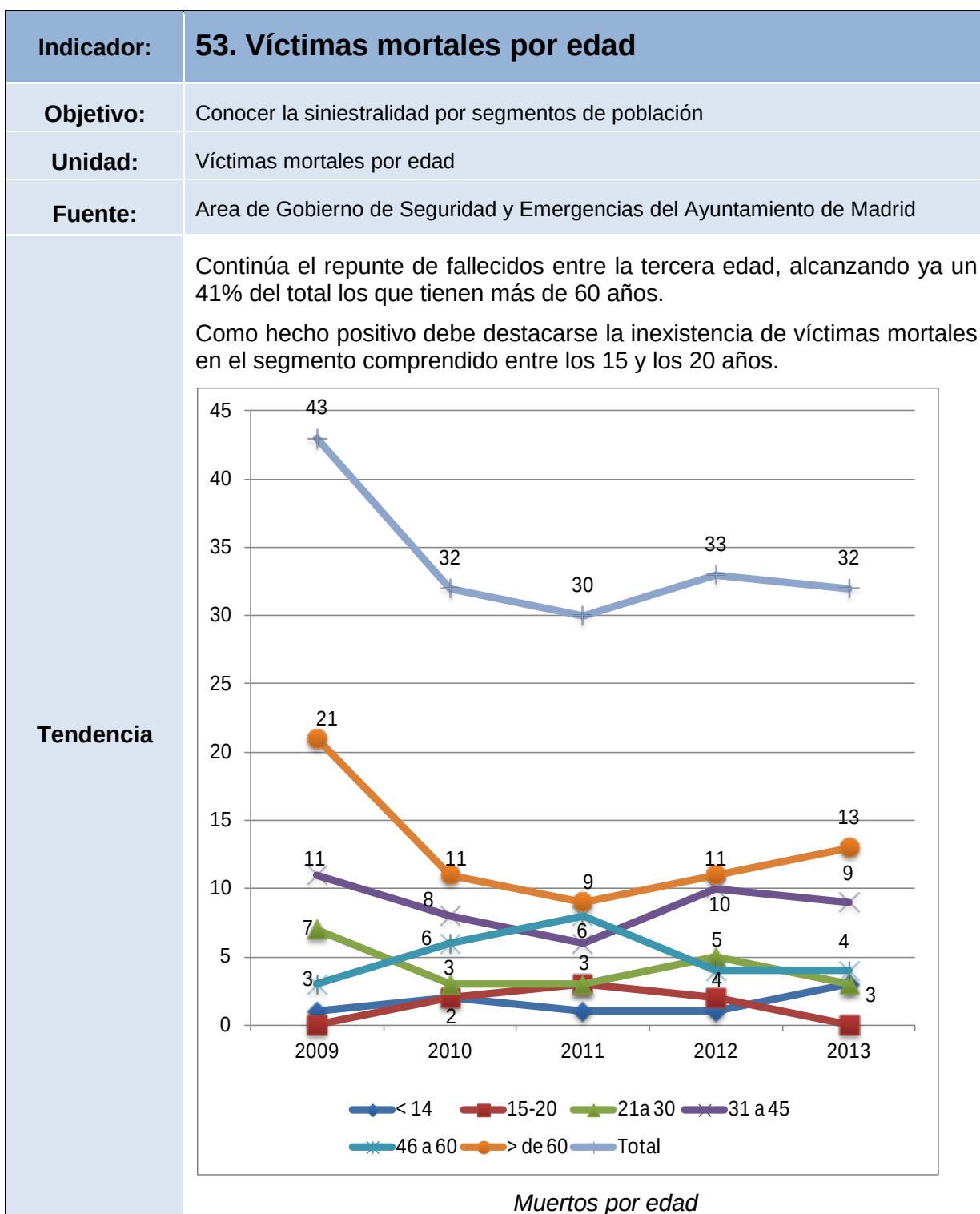
Indicador:	49.Nivel de riesgo																		
Objetivo:	Conocer la exposición al riesgo por parte de la población que reside y trabaja en Madrid.																		
Unidad:	Víctimas / Población flotante (80% comunidad de Madrid) x 1.000																		
Fuente:	Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																		
Tendencia	El ligero aumento del número de víctimas (1%) más un descenso de la población ha provocado que se aumente ligeramente el nivel de riesgo en materia de seguridad vial. En cualquier caso, desde el 2009 los niveles de riesgo se mantienen bastante similares,  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Nivel de riesgo</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>2,66</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>2,77</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>2,44</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>2,35</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>2,27</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>2,31</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>2,27</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>2,32</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Nivel de riesgo	2006	2,66	2007	2,77	2008	2,44	2009	2,35	2010	2,27	2011	2,31	2012	2,27	2013	2,32
Año	Nivel de riesgo																		
2006	2,66																		
2007	2,77																		
2008	2,44																		
2009	2,35																		
2010	2,27																		
2011	2,31																		
2012	2,27																		
2013	2,32																		

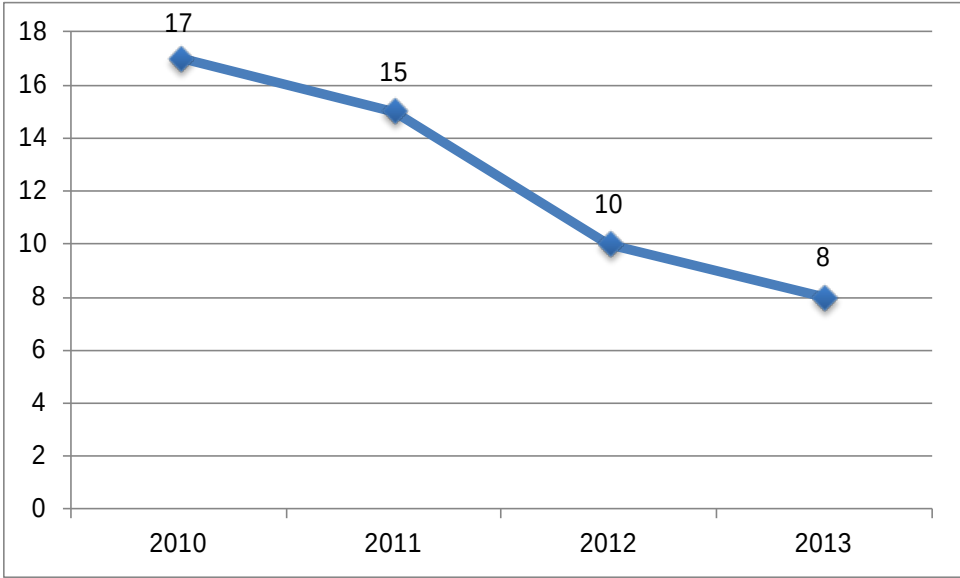
Indicador:	50.Víctimas graves																		
Objetivo:	Evaluar las consecuencias de la siniestralidad vial																		
Unidad:	Número de víctimas graves																		
Fuente:	Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																		
Tendencia	Se ha aumentado el número de víctimas graves en el 2013(+5%). Desde 2006 este número mantiene una tendencia estable, alrededor de 1.000 víctimas anuales. Este indicador se ve poco afectado por aumentos/decrementos de la movilidad o por las campañas de seguridad vial llevadas a cabo. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de víctimas graves</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2006</td> <td>1055</td> </tr> <tr> <td>2007</td> <td>1144</td> </tr> <tr> <td>2008</td> <td>984</td> </tr> <tr> <td>2009</td> <td>1018</td> </tr> <tr> <td>2010</td> <td>925</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>1038</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>978</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>1.027</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Número de víctimas graves	2006	1055	2007	1144	2008	984	2009	1018	2010	925	2011	1038	2012	978	2013	1.027
Año	Número de víctimas graves																		
2006	1055																		
2007	1144																		
2008	984																		
2009	1018																		
2010	925																		
2011	1038																		
2012	978																		
2013	1.027																		

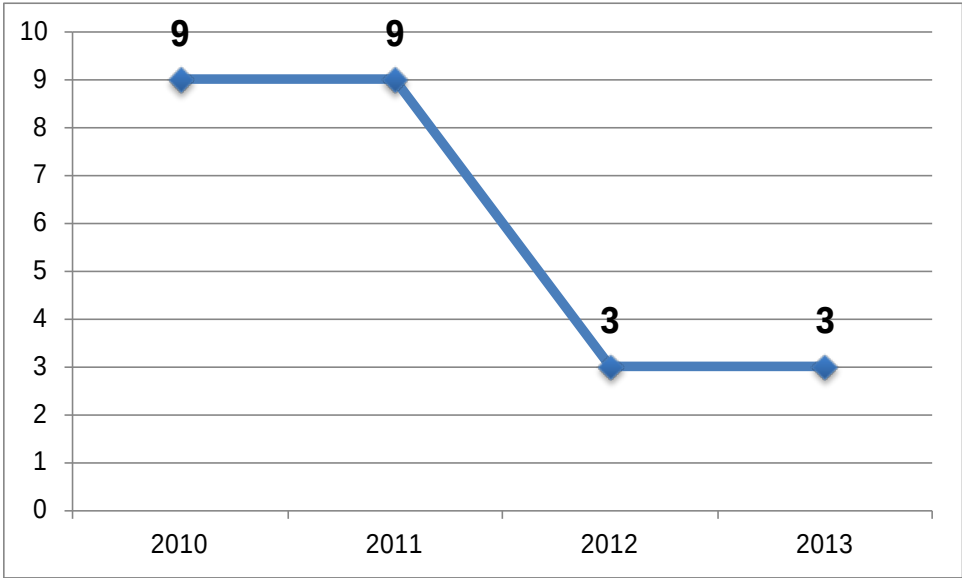
Indicador:	51.Víctimas graves por modo de transporte																																																		
Objetivo:	Conocer la siniestralidad por modo de transporte																																																		
Unidad:	Número de víctimas graves y muertos por tipo de vehículo																																																		
Fuente:	Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																																																		
Tendencia	Prácticamente el 80% de las víctimas graves corresponden a modos frágiles, un 40% a motocicletas y ciclomotores, a pesar de haberse reducido su movilidad, mientras el otro 40% corresponde a peatones y ciclistas que si que registran una mayor movilidad. Destaca el incremento de estos últimos, que constituyen ya más del 7% de las víctimas graves. Por el contrario, se observa una estabilización del número de víctimas de turismos y vehículos comerciales a pesar de bajar este tipo de movilidad.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Peatones</th><th>Bicicletas</th><th>Moto-Ciclomotor</th><th>Resto de vehículos</th></tr></thead><tbody><tr><td>2005</td><td>345</td><td>17</td><td>381</td><td>416</td></tr><tr><td>2006</td><td>333</td><td>9</td><td>416</td><td>297</td></tr><tr><td>2007</td><td>368</td><td>23</td><td>440</td><td>317</td></tr><tr><td>2008</td><td>329</td><td>13</td><td>400</td><td>254</td></tr><tr><td>2009</td><td>369</td><td>31</td><td>410</td><td>208</td></tr><tr><td>2010</td><td>336</td><td>28</td><td>353</td><td>209</td></tr><tr><td>2011</td><td>384</td><td>48</td><td>397</td><td>209</td></tr><tr><td>2012</td><td>343</td><td>42</td><td>382</td><td>211</td></tr><tr><td>2013</td><td>350</td><td>69</td><td>397</td><td>211</td></tr></tbody></table>	Año	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos	2005	345	17	381	416	2006	333	9	416	297	2007	368	23	440	317	2008	329	13	400	254	2009	369	31	410	208	2010	336	28	353	209	2011	384	48	397	209	2012	343	42	382	211	2013	350	69	397	211
Año	Peatones	Bicicletas	Moto-Ciclomotor	Resto de vehículos																																															
2005	345	17	381	416																																															
2006	333	9	416	297																																															
2007	368	23	440	317																																															
2008	329	13	400	254																																															
2009	369	31	410	208																																															
2010	336	28	353	209																																															
2011	384	48	397	209																																															
2012	343	42	382	211																																															
2013	350	69	397	211																																															

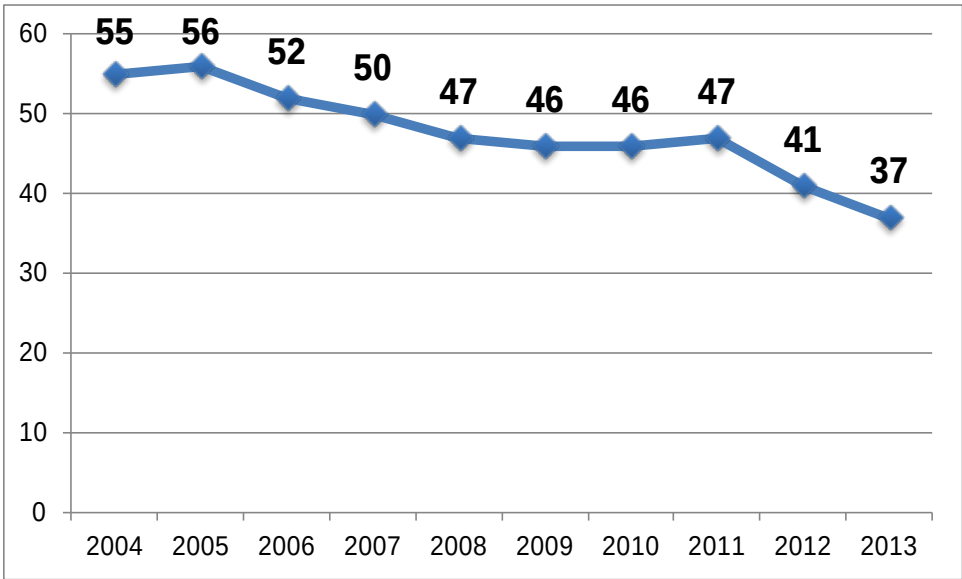
Víctimas graves por modo de transporte

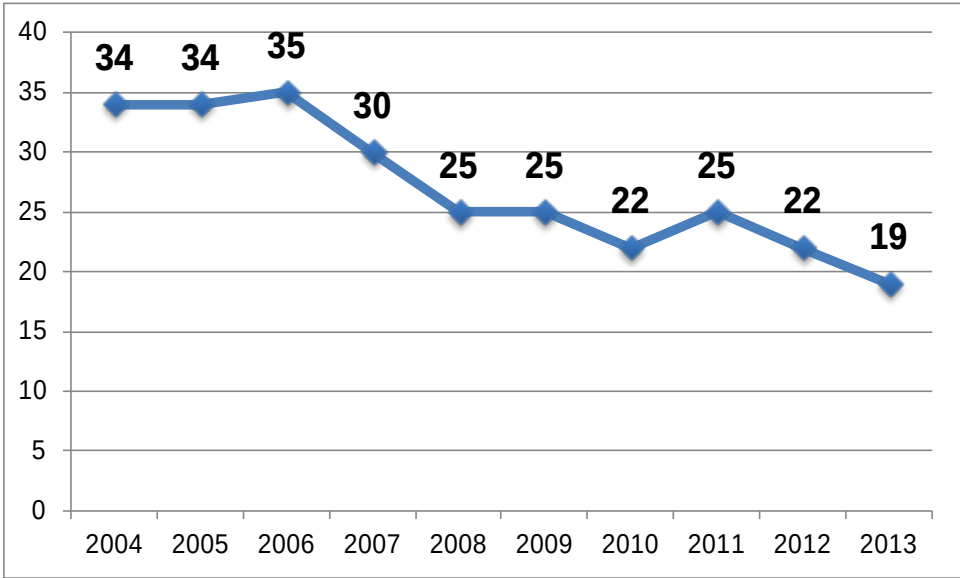
Indicador:	52.Víctimas por edad																																																												
Objetivo:	Conocer la siniestralidad por segmentos de población																																																												
Unidad:	Número de víctimas por edad																																																												
Fuente:	Area de Gobierno de Seguridad y Emergencias del Ayuntamiento de Madrid																																																												
Tendencia	Vuelve a repuntar la accidentalidad de la población joven (entre 21 y 30 años), disminuyendo algo en la población con una edad superior y los comprendidos entre 15 y 20 años. En este segmento es donde más ha descendido el número de víctimas (un 4,5%). En cualquier caso, el segmento de población comprendido entre 15 y 44 años es el que tiene un mayor nivel de riesgo de sufrir un accidente. <table><caption>Victimas por edad (2009-2013)</caption><thead><tr><th>Edad</th><th>2009</th><th>2010</th><th>2011</th><th>2012</th><th>2013</th></tr></thead><tbody><tr><td>< 14</td><td>492</td><td>529</td><td>634</td><td>587</td><td>591</td></tr><tr><td>15-20</td><td>1056</td><td>1083</td><td>1125</td><td>685</td><td>654</td></tr><tr><td>21a 30</td><td>3471</td><td>3342</td><td>3267</td><td>2819</td><td>3093</td></tr><tr><td>31 a 45</td><td>4099</td><td>4064</td><td>4272</td><td>4451</td><td>4331</td></tr><tr><td>46 a 60</td><td>1708</td><td>1773</td><td>1879</td><td>2113</td><td>2051</td></tr><tr><td>> de 60</td><td>1071</td><td>1083</td><td>1125</td><td>1169</td><td>1121</td></tr></tbody></table><table><caption>Victimas según segmento de edad</caption><thead><tr><th>Segmento de edad</th><th>Población (%)</th><th>Víctimas (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>< 14</td><td>14%</td><td>5%</td></tr><tr><td>15-29</td><td>15%</td><td>32%</td></tr><tr><td>30 a 44</td><td>25%</td><td>37%</td></tr><tr><td>45 a 59</td><td>21%</td><td>17%</td></tr><tr><td>> de 60</td><td>25%</td><td>9%</td></tr></tbody></table> <i>Victimas según segmento de edad</i>	Edad	2009	2010	2011	2012	2013	< 14	492	529	634	587	591	15-20	1056	1083	1125	685	654	21a 30	3471	3342	3267	2819	3093	31 a 45	4099	4064	4272	4451	4331	46 a 60	1708	1773	1879	2113	2051	> de 60	1071	1083	1125	1169	1121	Segmento de edad	Población (%)	Víctimas (%)	< 14	14%	5%	15-29	15%	32%	30 a 44	25%	37%	45 a 59	21%	17%	> de 60	25%	9%
Edad	2009	2010	2011	2012	2013																																																								
< 14	492	529	634	587	591																																																								
15-20	1056	1083	1125	685	654																																																								
21a 30	3471	3342	3267	2819	3093																																																								
31 a 45	4099	4064	4272	4451	4331																																																								
46 a 60	1708	1773	1879	2113	2051																																																								
> de 60	1071	1083	1125	1169	1121																																																								
Segmento de edad	Población (%)	Víctimas (%)																																																											
< 14	14%	5%																																																											
15-29	15%	32%																																																											
30 a 44	25%	37%																																																											
45 a 59	21%	17%																																																											
> de 60	25%	9%																																																											



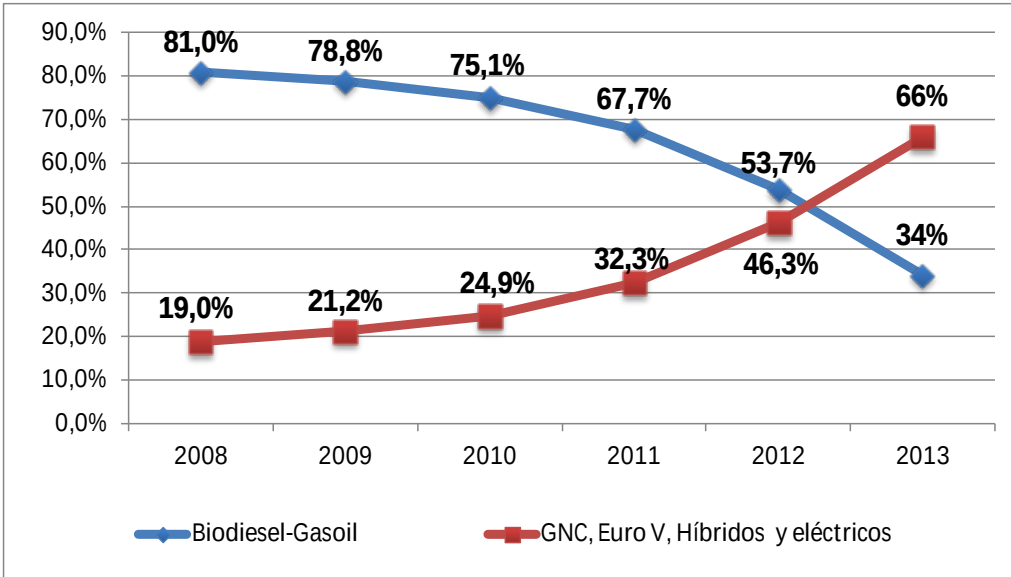
Indicador:	54.Estaciones que ha superado la media diaria de NO₂										
Objetivo:	Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local.										
Unidad:	Número de estaciones										
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid										
Tendencia	Se produce un destacado descenso (-20%) en el número de estaciones que ha superado la media anual diaria de NO₂, representando la mitad de las del 2010. La renovación de la flota autobuses y taxis, la reducción de tráfico y las mejores condiciones atmosféricas seguro que han contribuido.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de estaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>17</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>15</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>10</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>8</td> </tr> </tbody> </table> <i>Estaciones que han superado la media diaria anual de NO₂</i>	Año	Número de estaciones	2010	17	2011	15	2012	10	2013	8
Año	Número de estaciones										
2010	17										
2011	15										
2012	10										
2013	8										

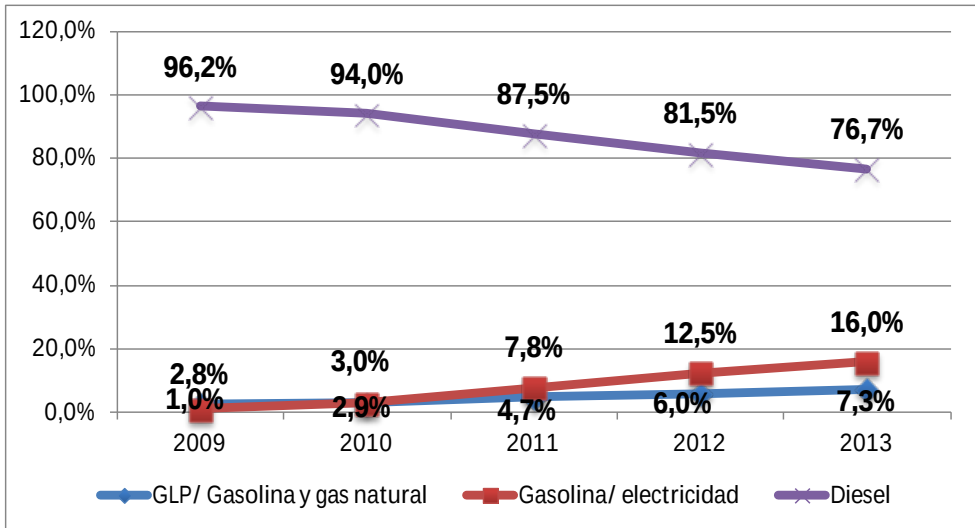
Indicador:	55. Número de estaciones que han superado la media horaria de NO₂										
Objetivo:	Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local.										
Unidad:	Número de estaciones										
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid										
Tendencia	Se mantiene el número de estaciones que superan la media horaria de NO₂, confirmando la existencia de zonas de la ciudad donde la concentración de este gas supera los límites recomendables por la Unión Europea. No obstante, únicamente suponen un tercio de las del 2010.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de estaciones</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2010</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2011</td> <td>9</td> </tr> <tr> <td>2012</td> <td>3</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>3</td> </tr> </tbody> </table> <i>Estaciones que ha superado la media horaria de NO₂</i>	Año	Número de estaciones	2010	9	2011	9	2012	3	2013	3
Año	Número de estaciones										
2010	9										
2011	9										
2012	3										
2013	3										

Indicador:	56. Media diaria anual de NO₂																						
Objetivo:	Evaluar el impacto de la contaminación local.																						
Unidad:	ug/m3																						
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																						
Tendencia	Siguiendo la línea de los dos indicadores anteriores, se observa una notable disminución de la media diaria anual de NO₂. Concretamente se ha registrado un descenso del 10% en el último año y un 33% desde el 2004. Por lo mismo, la renovación de las flotas públicas, la disminución del tráfico y una mejora de las condiciones meteorológicas han incidido en este descenso de la contaminación local.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media diaria anual (ug/m3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2004</td><td>55</td></tr> <tr><td>2005</td><td>56</td></tr> <tr><td>2006</td><td>52</td></tr> <tr><td>2007</td><td>50</td></tr> <tr><td>2008</td><td>47</td></tr> <tr><td>2009</td><td>46</td></tr> <tr><td>2010</td><td>46</td></tr> <tr><td>2011</td><td>47</td></tr> <tr><td>2012</td><td>41</td></tr> <tr><td>2013</td><td>37</td></tr> </tbody> </table> <i>Media diaria anual en el conjunto de estaciones de NO₂</i>	Año	Media diaria anual (ug/m3)	2004	55	2005	56	2006	52	2007	50	2008	47	2009	46	2010	46	2011	47	2012	41	2013	37
Año	Media diaria anual (ug/m3)																						
2004	55																						
2005	56																						
2006	52																						
2007	50																						
2008	47																						
2009	46																						
2010	46																						
2011	47																						
2012	41																						
2013	37																						

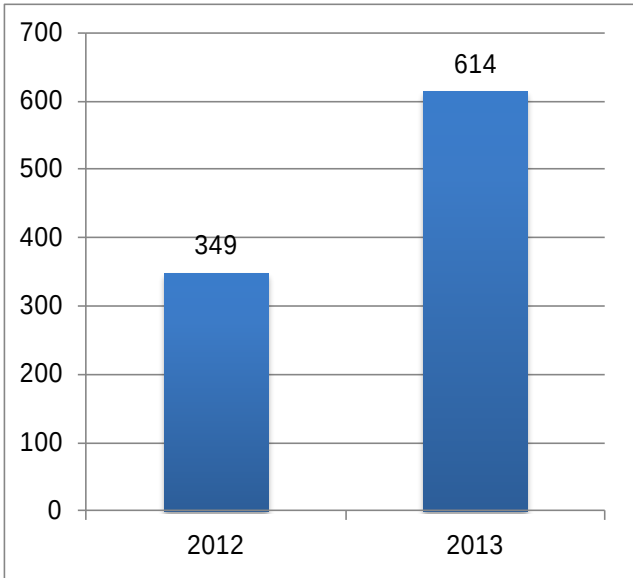
Indicador:	57.Media diaria de PM10																						
Objetivo:	Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local.																						
Unidad:	ug/m3																						
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																						
Tendencia	Las partículas registran el mismo comportamiento que la contaminación por NO₂, con un descenso del 13,6% en el 2013 y un 44% desde el 2004.  <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media diaria de PM10 (ug/m3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2004</td><td>34</td></tr> <tr><td>2005</td><td>34</td></tr> <tr><td>2006</td><td>35</td></tr> <tr><td>2007</td><td>30</td></tr> <tr><td>2008</td><td>25</td></tr> <tr><td>2009</td><td>25</td></tr> <tr><td>2010</td><td>22</td></tr> <tr><td>2011</td><td>25</td></tr> <tr><td>2012</td><td>22</td></tr> <tr><td>2013</td><td>19</td></tr> </tbody> </table> <i>Media diaria de PM10</i>	Año	Media diaria de PM10 (ug/m3)	2004	34	2005	34	2006	35	2007	30	2008	25	2009	25	2010	22	2011	25	2012	22	2013	19
Año	Media diaria de PM10 (ug/m3)																						
2004	34																						
2005	34																						
2006	35																						
2007	30																						
2008	25																						
2009	25																						
2010	22																						
2011	25																						
2012	22																						
2013	19																						

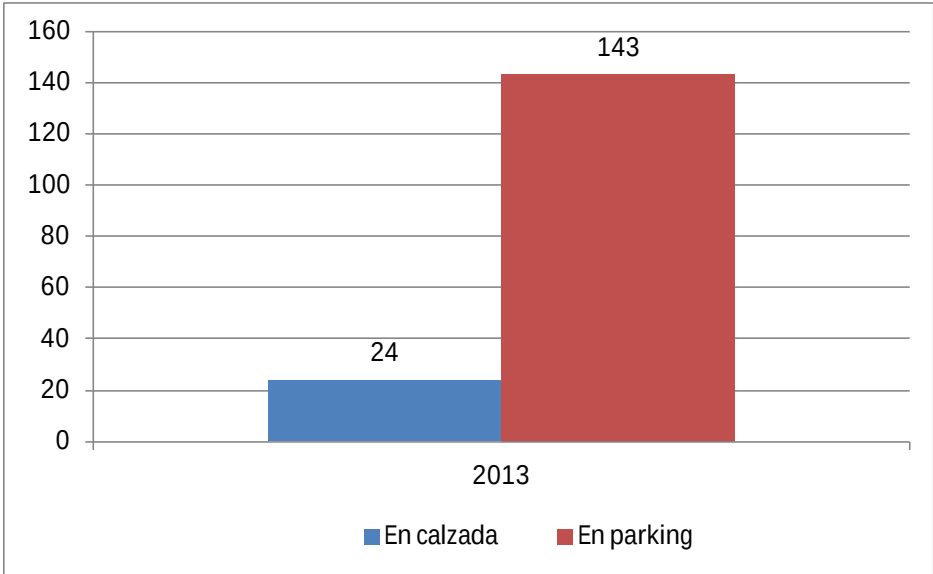
Indicador:	58.Media diaria de PM2,5																						
Objetivo:	Evaluar el impacto del sistema de movilidad sobre la contaminación local.																						
Unidad:	ug/m3																						
Fuente:	Área de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																						
Tendencia	En el 2013, las partículas menores de 2,5ug/m3 son las que han registrado una disminución mayor (-16,7%), registrándose unos niveles de inmisiones que suponen la mitad de las que se obtenían en el 2004. <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Media diaria de PM2,5 (ug/m3)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>2004</td><td>21</td></tr> <tr><td>2005</td><td>17</td></tr> <tr><td>2006</td><td>15</td></tr> <tr><td>2007</td><td>16</td></tr> <tr><td>2008</td><td>12</td></tr> <tr><td>2009</td><td>12</td></tr> <tr><td>2010</td><td>12</td></tr> <tr><td>2011</td><td>13</td></tr> <tr><td>2012</td><td>12</td></tr> <tr><td>2013</td><td>10</td></tr> </tbody> </table> <i>Media diaria de PM2,5</i>	Año	Media diaria de PM2,5 (ug/m3)	2004	21	2005	17	2006	15	2007	16	2008	12	2009	12	2010	12	2011	13	2012	12	2013	10
Año	Media diaria de PM2,5 (ug/m3)																						
2004	21																						
2005	17																						
2006	15																						
2007	16																						
2008	12																						
2009	12																						
2010	12																						
2011	13																						
2012	12																						
2013	10																						

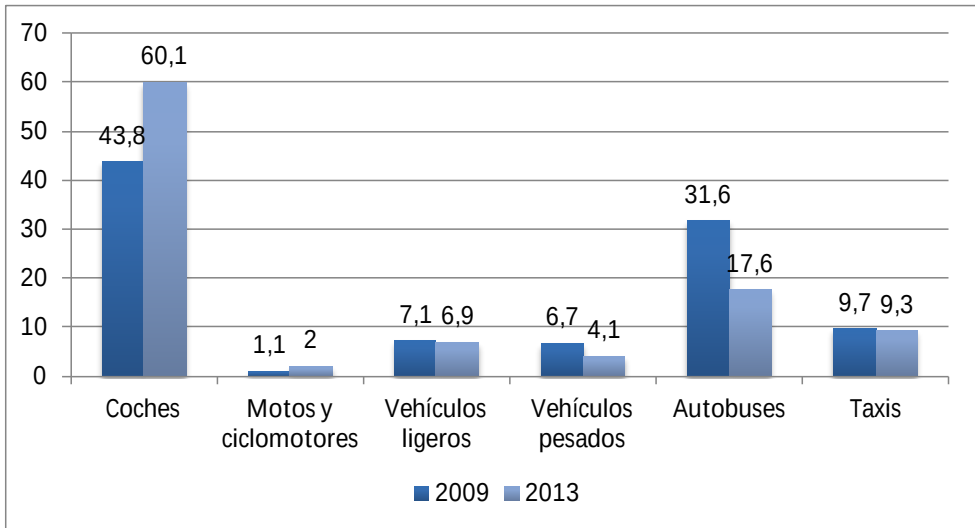
Indicador	59.Flota EMT																					
Objetivo:	Evaluar el parque limpio de la flota de autobuses																					
Unidad:	% de parque según tecnología de tracción																					
Fuente:	Empresa Municipal de Transporte del Ayuntamiento de Madrid																					
Tendencia	Por primera vez la flota “limpia” supera a la flota convencional en el total del parque de la EMT, representando ya dos tercios del total.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>Biodiesel-Gasoil (%)</th><th>GNC, Euro V, Híbridos y eléctricos (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>2008</td><td>81,0%</td><td>19,0%</td></tr><tr><td>2009</td><td>78,8%</td><td>21,2%</td></tr><tr><td>2010</td><td>75,1%</td><td>24,9%</td></tr><tr><td>2011</td><td>67,7%</td><td>32,3%</td></tr><tr><td>2012</td><td>53,7%</td><td>46,3%</td></tr><tr><td>2013</td><td>34%</td><td>66%</td></tr></tbody></table> Composición de la Flota de la EMT (%)	Año	Biodiesel-Gasoil (%)	GNC, Euro V, Híbridos y eléctricos (%)	2008	81,0%	19,0%	2009	78,8%	21,2%	2010	75,1%	24,9%	2011	67,7%	32,3%	2012	53,7%	46,3%	2013	34%	66%
Año	Biodiesel-Gasoil (%)	GNC, Euro V, Híbridos y eléctricos (%)																				
2008	81,0%	19,0%																				
2009	78,8%	21,2%																				
2010	75,1%	24,9%																				
2011	67,7%	32,3%																				
2012	53,7%	46,3%																				
2013	34%	66%																				

Indicador:	60.Flota Taxis																								
Objetivo:	Evaluar la evolución de los vehículos limpios en la flota de autotaxis																								
Unidad:	% parque según tipo de combustible																								
Fuente:	Área General de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																								
Tendencia	En el 2013 ya prácticamente el 25% de la flota está compuesta por autotaxis “limpios”. Así, se observa un incremento de los vehículos híbridos hasta alcanzar un 16% del total del parque, estimulado su crecimiento con las bonificaciones sobre vehículos poco contaminantes. Los vehículos de gas también han aumentado (+7%). Así el parque limpio ha pasado de representar únicamente un 3,8% en el 2009 a cerca de un 25% en el 2013.  <table><thead><tr><th>Año</th><th>GLP/ Gasolina y gas natural</th><th>Gasolina/ electricidad</th><th>Diesel</th></tr></thead><tbody><tr><td>2009</td><td>2,8%</td><td>1,0%</td><td>96,2%</td></tr><tr><td>2010</td><td>2,9%</td><td>3,0%</td><td>94,0%</td></tr><tr><td>2011</td><td>4,7%</td><td>7,8%</td><td>87,5%</td></tr><tr><td>2012</td><td>6,0%</td><td>12,5%</td><td>81,5%</td></tr><tr><td>2013</td><td>7,3%</td><td>16,0%</td><td>76,7%</td></tr></tbody></table> Flota de Taxis por tipo de combustible	Año	GLP/ Gasolina y gas natural	Gasolina/ electricidad	Diesel	2009	2,8%	1,0%	96,2%	2010	2,9%	3,0%	94,0%	2011	4,7%	7,8%	87,5%	2012	6,0%	12,5%	81,5%	2013	7,3%	16,0%	76,7%
Año	GLP/ Gasolina y gas natural	Gasolina/ electricidad	Diesel																						
2009	2,8%	1,0%	96,2%																						
2010	2,9%	3,0%	94,0%																						
2011	4,7%	7,8%	87,5%																						
2012	6,0%	12,5%	81,5%																						
2013	7,3%	16,0%	76,7%																						

Indicador:	61. Flota limpia del Ayuntamiento de Madrid															
Objetivo:	Evaluar el parque limpio del Ayuntamiento de Madrid															
Unidad:	Número de vehículos															
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid															
Tendencia	La flota limpia del Ayuntamiento de Madrid (sin considerar la de la EMT) se ha incrementado (+14,5%), superando ya los 850 vehículos. Dicha flota supone ya un 19% del total, un 66% si añadimos los vehículos con una tecnología Euro V o superior. <table><thead><tr><th>Categoría</th><th>2012</th><th>2013</th></tr></thead><tbody><tr><td>Vehículos híbridos no enchufables</td><td>179</td><td>167</td></tr><tr><td>Vehículos GLP</td><td>5</td><td>91</td></tr><tr><td>Vehículos eléctricos / híbridos enchufables</td><td>120</td><td>116</td></tr><tr><td>Vehículos GNC</td><td>439</td><td>477</td></tr></tbody></table> Flota de Vehículos limpios del Ayuntamiento de Madrid	Categoría	2012	2013	Vehículos híbridos no enchufables	179	167	Vehículos GLP	5	91	Vehículos eléctricos / híbridos enchufables	120	116	Vehículos GNC	439	477
Categoría	2012	2013														
Vehículos híbridos no enchufables	179	167														
Vehículos GLP	5	91														
Vehículos eléctricos / híbridos enchufables	120	116														
Vehículos GNC	439	477														

Indicador:	62. Flota eléctrica						
Objetivo:	Evaluar el nivel de implantación de la movilidad eléctrica						
Unidad:	Número de vehículos eléctricos matriculados en Madrid						
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid						
Tendencia	Aunque prácticamente se ha duplicado la flota eléctrica de la ciudad, su participación en el total del parque de vehículos sigue siendo muy reducida, suponiendo tan sólo el 0,04% del total.  <i>Flota de Vehículos eléctricos</i> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Año</th> <th>Número de vehículos eléctricos</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>2012</td> <td>349</td> </tr> <tr> <td>2013</td> <td>614</td> </tr> </tbody> </table>	Año	Número de vehículos eléctricos	2012	349	2013	614
Año	Número de vehículos eléctricos						
2012	349						
2013	614						

Indicador:	63. Puntos de recarga eléctrica
Objetivo:	Evaluar el nivel de implantación de suministro para la movilidad eléctrica
Unidad:	Puntos de recarga por tipo de plaza
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid
Tendencia	Durante el 2013 no se ha incrementado el número de puntos de recarga eléctrica de la ciudad.  <i>Puntos de recarga de vehículos eléctricos</i>

Indicador:	64. Emisiones de NOx del parque circulante (interior M-30)																					
Objetivo:	Evaluar el nivel de emisiones contaminantes generadas por el parque de vehículos.																					
Unidad:	% de participación de los distintos tipos de vehículos en las emisiones contaminantes.																					
Fuente:	Area de Gobierno de Medio Ambiente y Movilidad del Ayuntamiento de Madrid																					
Tendencia	Si en el 2009 las flotas públicas eran responsables del 41,3% de las emisiones de NOx, este porcentaje se ha reducido a un 26,9% en el 2013.  <table><thead><tr><th>Vehículo</th><th>2009 (%)</th><th>2013 (%)</th></tr></thead><tbody><tr><td>Coches</td><td>43,8</td><td>60,1</td></tr><tr><td>Motos y ciclomotores</td><td>1,1</td><td>2</td></tr><tr><td>Vehículos ligeros</td><td>7,1</td><td>6,9</td></tr><tr><td>Vehículos pesados</td><td>6,7</td><td>4,1</td></tr><tr><td>Autobuses</td><td>31,6</td><td>17,6</td></tr><tr><td>Taxis</td><td>9,7</td><td>9,3</td></tr></tbody></table> Emisiones de NOx del parque circulante (interior M-30)	Vehículo	2009 (%)	2013 (%)	Coches	43,8	60,1	Motos y ciclomotores	1,1	2	Vehículos ligeros	7,1	6,9	Vehículos pesados	6,7	4,1	Autobuses	31,6	17,6	Taxis	9,7	9,3
Vehículo	2009 (%)	2013 (%)																				
Coches	43,8	60,1																				
Motos y ciclomotores	1,1	2																				
Vehículos ligeros	7,1	6,9																				
Vehículos pesados	6,7	4,1																				
Autobuses	31,6	17,6																				
Taxis	9,7	9,3																				

6º

Informe del Estado de la Movilidad de la Ciudad de Madrid 2013

II. La visión de los miembros de la Mesa

Bases de conocimiento compartido

1

Presentación

3

2

Análisis de la evolución de la ciudad y Orientaciones para la acción de futuro: Visión general

5

3

Seguimiento de los objetivos sectoriales (estrategias) para la consecución de un sistema de movilidad más sostenible

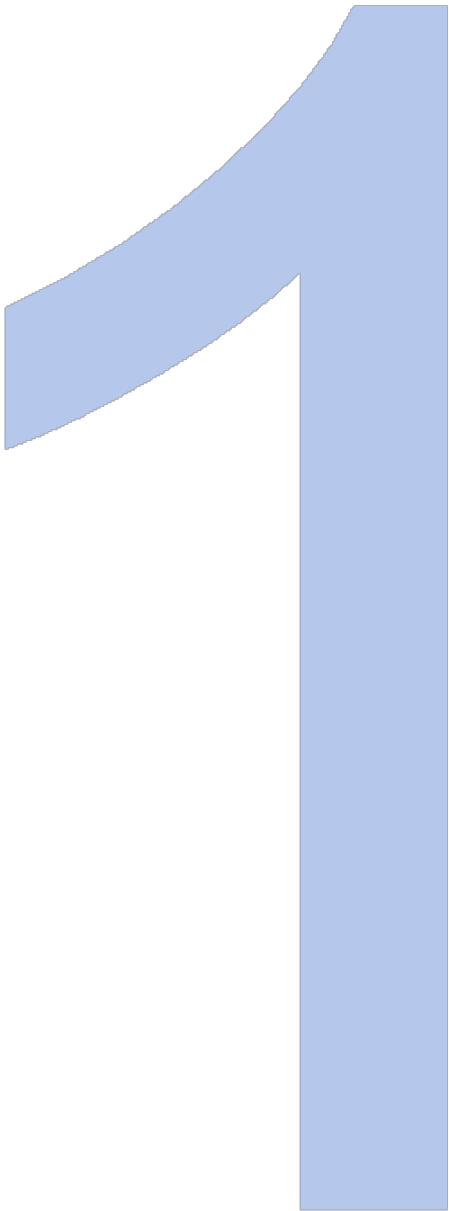
8

1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías
 2. Regulación de la demanda del vehículo privado
 3. Disminución de la indisciplina viaria
 4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público
 5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie, bici y moto
 6. Fomento de hábitos y entornos más seguros
 7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación
 8. La gobernanza de la movilidad
-

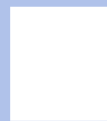
4

Relación de personas entrevistadas

29



P Presentación



El documento que presentamos constituye la parte cualitativa (visión de los Agentes) del **Sexto Informe del Estado de la Movilidad 2013** que elabora desde el año 2007 la Secretaría Técnica de la Mesa de Movilidad de la ciudad de Madrid.

Esta parte del Informe permite aproximarnos al estado de la movilidad en la ciudad de Madrid durante el ejercicio 2013, desde la perspectiva, necesariamente subjetiva de los agentes, usuarios también de la ciudad. Así, vecinos, partidos políticos, sindicatos, organizaciones empresariales, universidades, responsables técnicos, etc., representados en la Mesa, enriquecen el informe de indicadores de la movilidad, complementando y contrastando la visión estrictamente cuantitativa.

A estos efectos, la Secretaría Técnica ha recabado esa percepción mediante entrevistas individuales con los miembros de la Mesa de Movilidad, estructuradas según los objetivos y las líneas de actuación acordados en la constitución de este órgano de participación municipal y, sin que los entrevistados tuvieran conocimiento de la evolución de los indicadores numéricos.

Así, el documento se inicia con una reflexión-sintética de carácter global –visión general de los agentes- sobre la evolución de la ciudad, y, a continuación, profundiza en las diferentes estrategias-tipo de la gestión de la movilidad, que siguen escrupulosamente las líneas de actuación determinadas en el mencionado proceso constituyente, y, relacionadas con indicadores técnicos específicos. Además, estas líneas estratégicas han sido refrendadas por el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de la ciudad, en fase de aprobación.

De esta forma, el **IEM cualitativo 2013** recoge aquellas reflexiones que cuentan con un mayor consenso acerca de:

- § **La evolución de la movilidad en este último año (2013).**
- § **Las orientaciones para la acción que, a la luz de la situación actual, se consideran prioritarias; los retos de futuro.**
- § **Una primera valoración de las medidas planteadas en el Plan de Movilidad Urbana Sostenible de Madrid que está actualmente en fase de aprobación.**

2

A **Análisis de la evolución de la movilidad en la Ciudad y Orientaciones para la acción de futuro. Opinión de los miembros de la Mesa**



Los años 2013 y 2014 pueden ser emblemáticos por lo que se refiere a la movilidad de la ciudad de Madrid, ya que se ha redactado el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), en el que se incluyen indicadores cuantitativos validados por la Mesa, y se han desarrollado las medidas potencialmente más significativas del Plan de Calidad del Aire como la puesta en marcha de un sistema de bicicleta pública, un SER inteligente y la M-10 peatonal y de transporte público.

No obstante, algunos miembros de la Mesa indican que no han sido suficientemente informados, ni las medidas previamente consensuadas por la Mesa, desnaturalizándose así el potencial que ésta tiene, a su juicio, en cuanto a instrumento de participación ciudadana. Algunos miembros indican que disponen de canales de comunicación que podrían servir para amplificar la difusión de estas medidas y ayudar a los responsables municipales a que, el ciudadano, garante último del éxito de las actuaciones, las entienda mejor. Una puesta en común previa – dicen- daría más fuerza a su implantación y limaría posibles puntos críticos que pueden generar rechazo ciudadano. Algunos miembros indican que estas medidas han sido expuestas en otros foros en los que participan buena parte de los agentes de la Mesa como el PMUS o la comisión de seguimiento del Plan Director de Movilidad Ciclista.

No obstante, es bastante general la petición de los miembros de la Mesa al Ayuntamiento para que éste otorgue más importancia a este marco de participación, cooperación y debate, y que, en consecuencia, se aproveche más como órgano de reflexión de las actuaciones que el Ayuntamiento decida implementar. Así la Mesa, a juicio de muchos de sus miembros debería ser informada y consultada previamente aprovechando su experiencia, aprehendida en los siete años de trabajo desde su constitución.

Además, subrayan que algunas de estas medidas adoptadas últimamente pueden ser contradictorias con los propios objetivos fijados por el Ayuntamiento en el propio del PMUS. Así –dicen- el SER puede perder fuerza como instrumento de disuasión del tráfico privado, si se amplía la máxima duración de estacionamiento a 4 horas y en algunas zonas a 12 horas. Otros miembros opinan por el contrario que ha sido un avance, pues anteriormente, por razones tecnológicas, no se respetaba dicha limitación y que, en la práctica, supondrá una mejora en cuanto a disminución de las permanencias. Estos miembros opinan que una vez consolidado el cumplimiento en tiempo se deberán abordar objetivos de mayor rotación mediante tarifa y/o reducción del tiempo de

permanencia.

En relación al autobús, se apunta que el recorte de líneas de la EMT realizado en noviembre del 2013 y en la primavera del 2014, puede parecer contradictorio con el objetivo fijado en la planificación de incrementar la participación del transporte público, tal como está previsto en el PMUS.

Del mismo modo, muchos miembros de la Mesa opinan que la actuación restrictiva en relación a la oferta de transporte público (reducción de oferta y aumento de tarifas) ha conducido a una disminución de la demanda que costará recuperar. Especialmente criticados son los prolongados intervalos de paso del Metro y del autobús, sobretudo en festivo. Algunos miembros instan a los responsables públicos a intervenir prioritariamente sobre la intermodalidad, la mejora de cercanías y las relaciones transversales fuera de la M-30 en orden a potenciar este modo de transporte en este espacio urbano.

En relación a la movilidad peatonal, una vez culminado el Taller de Movilidad Peatonal, muchos miembros de la Mesa consideran muy urgente la realización del Plan Director de Movilidad Peatonal, tal y como incorpora el Plan de Movilidad de la Ciudad. Ese instrumento de planificación, dicen, debe concretar las buenas intenciones del PMUS y programar en el tiempo el espacio público donde se debe intervenir.

Por otro lado, se señala que la implantación de la bicicleta pública, recibida en general con satisfacción, no debe frenar el proceso de desarrollo del Plan Director de Movilidad Ciclista, sino todo lo contrario. Sobre el tipo de oferta ciclista a implantar, casi todos los miembros de la Mesa consideran los ciclo-carriles, situados en la red básica de vehículos, como peligrosos para los ciclistas y confusos para el conductor. No obstante, algunos miembros de la Mesa que participan en la comisión de seguimiento del PDMC afirman que son varias las asociaciones ciclistas que apuntan que los ciclistas deben circular por los carriles conviviendo con el resto de vehículos, debiéndose adaptar los coches a la velocidad de la bicicleta.

Al igual que en años anteriores, la situación de la movilidad fuera de la M-30 sigue siendo objeto de elevada preocupación por parte de los miembros de la Mesa: el uso del coche, a su juicio, sigue siendo mayoritario; la oferta de transporte público más limitada y los niveles de indisciplina de estacionamiento, foránea, residencial y de la carga y descarga mucho más elevados. Es recurrente la demanda de una drástica mejora de las relaciones transversales en lo que respecta al transporte

público de superficie, en el ámbito exterior a la Almendra Central, donde este modo es poco competitivo ante el coche. Para lo cual es ineludible la habilitación urgente de los carriles bus previstos en el PMUS, la reconsideración de los giros a la izquierda en calles de doble sentido, así como la ordenación del estacionamiento. En relación a este último -añaden algunos miembros de la Mesa- puede ser conveniente su regulación puntual, en orden a evitar los efectos barrera producidos por el SER que padecen los barrios limítrofes exteriores a la M-30. También la ilegalidad posicional del estacionamiento en superficie perjudica gravemente los itinerarios de autobuses y genera situaciones de peligro viario. Especialmente sensibles se muestran algunos miembros de la Mesa con la vialidad peatonal, no priorizada en muchos itinerarios de esa zona de la Ciudad.

Se aconseja la combinación de medidas físicas con otras que propicien la disuasión del uso del vehículo privado, tal y como se ha realizado en el interior de la M-30. Así, otros miembros de la Mesa, apuestan directamente por exportar al exterior de la M-30 el escenario de disuasión del coche que protege la Almendra Central, adoptando allí las condiciones de urbanidad, oferta de transporte público y tercerización de necesarias. En general consideran que se está tratando al espacio donde viven más madrileños como periurbano. En este sentido, se propone el análisis de factibilidad de implantar sistemas de regulación del estacionamiento e itinerarios peatonales específicos en esta zona de la ciudad, carriles bus, revisión de la carga y descarga, de los itinerarios peatonales, vigilancia, etc.

Por último, algunos miembros apuntan la falta de tratamiento de la movilidad metropolitana, ya que buena parte de la movilidad en coche que penetra en la ciudad tiene su origen en otros municipios metropolitanos. Propone, de esta forma, la elaboración de un Plan Metropolitano de Movilidad para Madrid que complete y conecte los PMUS individuales de los municipios pertenecientes al Área.



Seguimiento de los
objetivos sectoriales
(estrategias) para la
consecución de un
sistema de movilidad
más sostenible



Para la consecución de los objetivos perseguidos por el sistema de movilidad de la Ciudad de Madrid, la Mesa de Movilidad ha identificado una serie de estrategias de actuación, contrastadas por su aplicación en otras grandes capitales europeas:

1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías
2. Regulación de la demanda del vehículo privado
3. Disminución de la indisciplina viaria
4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público
5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie, bici y moto
6. Fomento de hábitos y entornos más seguros
7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación

En este documento, relativo a la visión de los miembros de la Mesa, se añade un octavo punto, que hace referencia a las capacidades necesarias para impulsar este modelo:

8. La gobernanza de la movilidad

3.1. Ordenación y regulación de la distribución urbana de mercancías.

La percepción mayoritaria de los miembros de la Mesa es que el funcionamiento de la distribución urbana de mercancías no ha variado sustancialmente en el último periodo. Así, se observa que en el interior de la Almendra se ha reducido algo la presión de la demanda, debido a la crisis que ha reducido las demandas de distribución, y, a juicio de algunos miembros, parece algo mas reconducida a las zonas de carga y descarga. Sin embargo, fuera de la M-30, se califica la situación con un “es la selva”. Y esto a pesar del esfuerzo realizado en mejorar la localización de las reservas de carga y descarga. El operador de transporte minimiza el “coste” de su desplazamiento entre su vehículo y el destino sin atender a la transferencia de costes amplificada que soportan otros usuarios de la vía.

Las propuestas planteadas por los miembros de la Mesa para mejorar las condiciones en que se realiza la distribución urbana de mercancías son diversas y ya han sido apuntadas en diversas ocasiones: gestión de horarios, potenciación de la DUM nocturna, adaptación de la tipología de vehículo y franja horaria de actuación según las diferentes zonas de la ciudad, mayor dotación de almacén par algunas actividades, informatización de pedidos estímulos municipales para lograr un parque de flotas limpias, etc.

Hay coincidencia general en la urgencia de “disciplinar a los distribuidores” mediante la intensificación del control de la ilegalidad de estacionamiento, principalmente en las horas punta, durante la noche y en zonas peatonales.

En este sentido, se apunta la conveniencia de exigir a los distribuidores y a los receptores mejoras logísticas que permitan optimizar recorridos y repartos. Los representantes municipales ponen de manifiesto que está en proyecto la puesta en marcha de un sistema de control de las zonas de carga y descarga que permitirá conocer el estado de ocupación, lo que facilitará las tareas a los transportistas.

Del mismo modo, algún miembro señala que no se ha avanzado nada en la habilitación de espacios cerca de la M-30 para la rotura de cargas, a pesar de que es una actuación prevista tanto en el taller de carga y descarga como en el de movilidad eléctrica. Esta actuación permitiría la utilización de vehículos eléctricos para realizar la “última milla”.

También se comenta la dificultad de transformación acelerada del parque de flotas, con vehículos cada vez menos contaminantes, en el actual contexto de crisis económica y con los condicionantes de autonomía y capacidad de los vehículos (principalmente los eléctricos).

3.1. Ordenación y regulación de la Distribución Urbana de Mercancías

Orientaciones para la acción:

§ Regular la carga y descarga en las zonas peatonales (horarios, tamaño

	del vehículo, tipo de combustible, tiempo de permanencia,.....).
§	Adecuar el tipo de vehículo y la franja horaria a cada zona de la ciudad.
§	Establecer mecanismos de seguimiento de las zonas de carga y descarga que permita controlar la indisciplina y también optimizar la logística de reparto al conocer el grado de ocupación de las reservas y congestión de las vías.
§	Planificar centros de rotura cerca de la M-30 para posibilitar el reparto eléctrico.
§	Fomentar la implantación de centros logísticos entorno a la M-40.
§	Intensificar el control de la indisciplina vinculada a las operaciones de carga y descarga, principalmente fuera de la M-30.
§	Impulsar la utilización de vehículos menos contaminantes en la distribución urbana de mercancías.
§	Continuar con la potenciación de la carga y descarga nocturna. Analizar la conveniencia y las condiciones de la c/d nocturna para vehículos de gran tonelaje, desde la perspectiva de los niveles acústicos.
§	Obligar a los comercios a que dispongan de más espacio de almacenaje.
§	Optimización y mejora de los instrumentos logísticos de las empresas distribuidoras.

3.2. Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados.

Algunos miembros de la Mesa de Movilidad señalan que la idea original del SER se ha desvirtuado, sustancialmente, abriendo la regulación a mayores duraciones de estacionamiento, hasta 4 y 12 horas, según zona. Explican que esa mayor permanencia puede inviabilizar el sistema al reducir notablemente el poder de disuasión del SER, muy saturado ya en el Centro, entre las medias y largas duraciones de estacionamiento. Estos plazos temporales –dicen- no se observan en el centro de ninguna capital europea y menos una desregulación como la emprendida. También comentan que se opone al espíritu del PMUS, reducen la capacidad de servir a motivos de estacionamiento de compras o gestiones, que o no vendrá o estacionaran en doble fila, y, por último, puede entrar en competencia con los aparcamientos subterráneos.

Otros miembros opinan por el contrario que ha sido un avance, pues anteriormente, por razones tecnológicas, no se respetaba dicha limitación y que, en la práctica, supondrá una mejora en cuanto a disminución de las permanencias. Estos miembros opinan que una vez consolidado el cumplimiento en tiempo se deberán abordar objetivos de mayor rotación mediante tarifa y/o reducción del tiempo de permanencia. También se apunta como positivo la implantación del SER inteligente en lo relativo a la tarificación en función del nivel de ocupación del estacionamiento y las emisiones contaminantes del vehículo.

No obstante, también es opinión generalizada que es un sistema difícil de entender por parte del usuario. "Nadie sabe exactamente lo que va a terminar pagando". Algún miembro denuncia que ha habido un aumento tarifario encubierto del SER, que aún sería comprensible si viniera acompañado de una mejora de la oferta de transporte público, hecho que no se ha producido sino más bien lo contrario (recortes de líneas).

Varios miembros de la Mesa proponen la ampliación del SER fuera de la M-30 como instrumento fundamental para fomentar la utilización del transporte público en esta zona de la ciudad. Como el año anterior, algún miembro plantea que se analice incluso la posible implantación de un peaje en las entradas a Madrid, dentro de un marco de revisión global de la fiscalidad sobre el automóvil.

Por último, se explicita una devertebración funcional y tarifaria entre el estacionamiento regulado y los parkings públicos, más, si cabe, con el aumento de la máxima duración de estacionamiento. La política de dirigir las cortas duraciones a la superficie (SER) y las medias-largas al subterráneo (parkings) ha quedado completamente anulada, estableciendo una competencia desleal con el aparcamiento subterráneo, que puede perjudicar a éstos y a la movilidad de la ciudad.

Tampoco algunos miembros de la Mesa entienden el proyecto de privatización de las plazas residenciales del PAR. Aunque los gestores la defienden indicando que con esta medida la Administración municipal deja de subvencionar plazas de aparcamiento, otros miembros creen que es un tema económico y no de movilidad y que lo único que se persigue es liberalizar el subsuelo público. Se da el consenso total en seguir incrementando las plazas de aparcamiento destinadas a residentes y sólo de forma muy puntual generar plazas a rotación.

En otro orden de ideas, los anuncios de nuevas implantaciones de APR han sido valorados positivamente por la mayoría (“no tienen que seguir pasando coches por Sol”). No obstante, algunos miembros opinan que las nuevas APR se han de acompañar de medidas complementarias (más transporte público) y se han de implantar paulatinamente y con consenso ciudadano. En este sentido, algunos miembros indican que se han enterado por la prensa de la nueva APR de Sol y Palacio. También se apunta la escasa señalización en las puertas de entrada a estas Áreas, lo que supone para muchos vehículos la invisibilidad de la medida. Se propone un cambio morfológico en los accesos a las APR para evitar que esos conductores “despistados” infrinjan de forma “inconsciente”. Algunos miembros opinan que se han destinado muchos más recursos al control de la infracción (cámaras y semáforos por ejemplo) que a la comunicación. Insisten en que se ha de explicar por qué se hace así y se aporten ejemplos de otras ciudades en que las limitaciones son aún más restrictivas.

También se valora positivamente la reducción de la capacidad del viario y se pone por ejemplo lo que ha supuesto la red de ciclocarriles de la M-10, aunque algunos miembros opinan que donde la reducción de capacidad sería mucho más efectiva sería en las vías de entrada a la ciudad, convirtiendo las carreteras urbanas actuales en calles. En cualquier caso, desde el sector de la automoción se indica que estas reducciones han de ser en positivo, es decir, para mejorar la movilidad de modos sostenibles (ampliaciones de acera, carriles-bus, etc.); no simplemente por reducir el número de coches.

Así, más de un miembro de la Mesa indica que no hay que demonizar el uso del coche y que hay una movilidad esencial en vehículo privado difícilmente trasladable a otros modos de transporte más sostenibles. El transporte público, considerando criterios económicos e incluso ambientales, no puede llegar a todos los sitios y a cualquier hora. Precisa de una masa crítica mínima para ser competitivo.

Se apunta la movilidad colaborativa como instrumento a promocionar, principalmente en ámbitos como las zonas de actividad económica, hospitales o universidades. En un contexto de crisis, no parece dudosa, la idoneidad de su impulso, incluso desde la perspectiva del ahorro individual. El fomento de este tipo de movilidad se demanda como de ineludible inclusión en los planes de movilidad de polígonos industriales o grandes centros generadores de desplazamientos. Del mismo modo se considera urgente la puesta en marcha de instrumentos de gestión (convenios) donde se comprometan Administración, empresas y sindicatos en orden a impulsar nuevos hábitos de movilidad en el camino al trabajo.

Por otro lado, muchos miembros de la Mesa subrayan que buena parte de la movilidad en coche que se registra en la ciudad proviene del exterior del Municipio. Así, manifiestan que sería conveniente crear una red de aparcamientos disuasorios y la desincentivación de la accesibilidad del exterior mediante la urbanización o implantación de bus-VAO en las calles-carretera interiores a la ciudad, reduciendo así su capacidad como ejes viarios de penetración y mejorando el viaje en bus.

Por último, algún miembro de la Mesa, apunta el control de la velocidad como un instrumento de disuasión del uso del coche y de seguridad ineludible: Se consigue mejorar la seguridad vial e igualar la velocidad del coche con la del vehículo privado.

3.2. Regulación de la demanda de movilidad de los vehículos privados

Orientaciones para la acción

§	Ampliar el SER fuera de la M-30 adaptando la regulación del estacionamiento al escenario específico.
§	Revisar las políticas de máximas duraciones de estacionamiento del SER, según espesores de terciarización.
§	Coordinación tarifaria y funcional del SER, con los aparcamiento fuera calzada.
§	Realizar y aplicar planes de movilidad en Áreas de Actividad Económica y Planes del Transporte al Trabajo en grandes empresas.
§	Ampliación del espacio destinado a peatones, bicicletas y transporte público.
§	Descarretear los ejes de penetración a Madrid en los tramos urbanos.
§	Aprovechar la revisión del Plan General de Ordenación Urbana para la aproximación de usos que reduzca la necesidad de desplazamientos motorizados.
§	Apoyar la creación de una red de aparcamientos de disuasión que por localización, oferta y precio incentive el uso del transporte público para acceder al centro de Madrid.
§	Realizar campañas de concienciación para impulsar el cambio modal, principalmente en los desplazamientos por motivo trabajo. Replicar experiencias positivas de otras ciudades.
§	Analizar la posibilidad de implantar un peaje en la ciudad de Madrid.
§	Imposición de reducciones de la velocidad máxima permitida.

3.3. Disminución de la indisciplina viaria.

Muchos miembros de la Mesa y los gestores de los servicios relacionados con este ámbito apuntan que, en los últimos años, se ha observado una disminución de la indisciplina viaria como consecuencia de la mejora en la imposición y la gestión de las sanciones y una mayor vigilancia y respeto a la ordenanza por parte los conductores. También la crisis económica, generadora de una menor movilidad puede haber influido.

No obstante, muchos miembros opinan que se ha “abusado” del instrumento sancionador, y que se ha convertido la denuncia en un instrumento recaudatorio y, a veces, injusta. Detectan una mayor crispación y agresividad en el ciudadano, actitud que se acentúa en el actual contexto socioeconómico. Además, el hecho de que la comunicación de la denuncia no sea inmediata disminuye su efecto disuasorio.

También se apunta la conveniencia de destinar mayores recursos a la educación vial, así como una mejor explicación de las normas (“las ordenanzas no se las lee nadie”). Sugieren establecer acuerdos de cumplimiento con empresas gestoras de grandes flotas y distribuidores, ya que son grandes “generadoras” de infracciones.

Al igual que en años anteriores proponen incidir mucho más en determinados colectivos y modos de transporte. De esta forma se apunta la necesidad de desarrollar campañas de educación para la tercera edad, ya que conforman el colectivo con más víctimas peatonales, e incidir también en la educación vial de ciclistas, modo de transporte en incremento y que, puede suponer un riesgo elevado de victimización. Incluso plantean la necesidad de sancionar con mayor severidad los comportamientos incívicos de peatones y ciclistas.

Se apuntan dos ámbitos, uno espacial y otro temporal, en los que, por falta de control la indisciplina “campa a sus anchas”: los distritos situados fuera de la M-30 y el periodo nocturno. En todo caso, se indica que si se acentúa el control se deben habilitar alternativas, principalmente por lo que se refiere al estacionamiento.

Por último, algunos miembros son especialmente críticos con la tolerancia hacia la indisciplina de estacionamiento en zonas próximas a escuelas e institutos, por la peligrosidad y el mal ejemplo que comporta sobre poblaciones muy sensibles y frágiles.

3.3. Disminución de la indisciplina viaria.

Orientaciones para la acción

§	Incrementar el control de la indisciplina viaria y especialmente la de aparcamiento en los distritos situados fuera de la M-30 , en periodos punta de tráfico y en el periodo nocturno.
§	Seguir con la implantación de elementos tecnológicos de control de infracciones.
§	Agilizar la notificación y el cobro de sanciones para incrementar su eficiencia y ejemplaridad.
§	Continuar con las campañas de control (velocidad, alcoholemia, indisciplina de estacionamiento, etc.).
§	Impulsar campañas de concienciación entre conductores (principalmente en lo relativo a la indisciplina de estacionamiento) y peatones (cruce de pasos de peatones). Explicación pública de las ordenanzas y de su importancia.
§	Coordinar con las empresas de flotas políticas para disminuir la indisciplina vial.
§	Preservar el paso del autobús de la interferencia de vehículos mal estacionados.
§	Mayor atención a la indisciplina de los ciclistas y peatones y en la proximidad de colegios, hospitales, etc.

3.4. Potenciación de modos más sostenibles (I): promoción del transporte público colectivo.

Se reconoce que la oferta de transporte público, en términos generales es buena y variada (“se puede ir al aeropuerto en tren, metro y bus”). Algunos miembros de los departamentos municipales de gestión de la movilidad señalan que en este contexto de crisis ha sido necesario optimizar el servicio, en orden a reducir el déficit de transporte público. Se indica además que un autobús casi vacío no es sostenible desde el punto de vista ambiental (“hierro en movimiento”).

Otros miembros, sin embargo, opinan que ha habido un importante retroceso en la oferta de servicio de autobús y metro, con recortes de líneas y horarios, además de un notable incremento tarifario. La actitud ante la crisis por parte de los responsables del servicio ha sido defensiva (más tarifas y peor servicio), lo que ha comportado una significativa pérdida de demanda, que será difícil recuperar (“la demanda de transporte público cuesta mucho ganarla y muy poco perderla”). Algún miembro de la Mesa asegura que ahora se debe realizar un “ajuste fino”, incorporando recursos en aquellos ámbitos donde sea más factible recuperar demanda, en el caso del autobús, por ejemplo, con un plan de reestructuración del servicio.

Tres son las actuaciones que, a juicio de muchos miembros de la Mesa, se han de priorizar teniendo en cuenta las características de los desplazamientos en Madrid (de gran longitud):

- Mejora de la intermodalidad tanto a nivel funcional como tarifario. En la mayoría de desplazamientos en transporte público que se realizan en la ciudad de Madrid es necesario realizar algún transbordo. Queda mucho camino por recorrer para hacer más agradable y fácil esta movilidad, así como faltan títulos que la incentiven desde el punto de vista tarifario. Así, algún miembro de la Mesa señala que no se ha avanzado suficiente en la creación de un título transporte que facilite la intermodalidad, señalando el escaso éxito de la tarjeta bus-metro.

- Mejora de las cercanías. Se debe dar más relevancia al tren en una ciudad como Madrid con distancias tan largas. Se opina que para estas distancias es un modo de transporte competitivo en tiempo con el vehículo privado.

- Mejora de las relaciones en transporte público entre las distintas zonas situadas fuera de la M-30: Se pide la habilitación inmediata de la M-35 de transporte público o nueva línea circular de superficie que conecte cabeceras de metro.

También se plantean otras medidas para mejorar el transporte público. Se reconoce la mejora que han supuesto los nuevos carriles-bus de la M-10 aunque se denuncia la permanencia del estacionamiento (Ronda de Atocha, Toledo, etc...). También muchos miembros proponen la habilitación de más carriles-bus, especialmente fuera de la M-30, así como eliminar el aparcamiento en los existentes.

Se apunta como muy positivo la creciente utilización de las nuevas tecnologías ITS para obtener información sobre el transporte público, pues es un instrumento fundamental para acercar este modo de transporte a la población joven. También se pide la aplicación de estas tecnologías en la priorización semafórica para el paso de bus.

Se reconoce como positivo que no se hayan incrementado las tarifas en el 2013, pues se arrastran todavía “las secuelas del tarifazo del 2012”. Muchos miembros de la Mesa relacionan éste con la notable reducción del número de viajeros y también con los pasajeros que no pagan, saltándose los controles de acceso. Algún miembro de la Mesa propone también profundizar en la tarificación social con títulos específicos destinados a los parados de larga duración. Incluso se plantea que el SER sufrague una parte del coste del transporte público, incrementando más su tarifa, pues, en algunos desplazamientos, la utilización del vehículo privado es más barata que la del transporte público.

Se considera una conquista del transporte público que la práctica totalidad de las paradas de autobús sean accesibles.

También algunos miembros de la Mesa plantean la ayuda y el fomento al uso del taxi: modulación de precios, control de picaresca y lucha contra la competencia ilegal.

Por último, la práctica totalidad de los miembros consideran indispensable una mayor promoción del transporte público, en todos los medios y aprovechando las redes sociales. Se considera básico acercar el tiempo percibido y el tiempo real en los desplazamientos en transporte público, ya que habitualmente el primero es más elevado, todo lo contrario de lo que ocurre con el vehículo privado, lo que determina que, con tiempos de viajes similares, si se dispone de coche, el usuario opte mayoritariamente por su uso ya que percibe menor tiempo de desplazamiento.

3.4. Promoción del transporte público

Orientaciones para la acción

§	Mejorar la intermodalidad, tanto desde un punto de vista funcional como tarifario.
§	Impulsar campañas de concienciación para que los ciudadanos perciban los beneficios del transporte público. Acercar tiempo de trayecto percibido y tiempo real.
§	Mejorar las relaciones transversales en las zonas de la ciudad situadas fuera de la M-30 y también la conectividad con los municipios metropolitanos: Planificación de líneas transversales de autobús segregadas y mejora del servicio ferroviario de cercanías.
§	Analizar y convenir con los agentes involucrados soluciones específicas para la movilidad a los polígonos industriales y áreas de actividad económica.
§	Optimizar la red de transporte público, principalmente la del autobús, para mejorar su frecuencia.
§	Incrementar la oferta de carriles-bus, principalmente fuera de la M-30.
§	Garantizar el camino del bus de las interferencias de coches mal estacionados. Suprimir el estacionamiento cuando haya carril-bus.
§	Priorizar semafóricamente para el autobús algunos cruces embudo.
§	Coordinar la política tarifaria del transporte público y del vehículo privado.
§	Establecer un nuevo marco de financiación del transporte público.
§	Estudiar un abono social para familias en paro.

3.5. Potenciación de modos más sostenibles (II): pie, bici y moto.

3.5.1. Pie

Desarrollado el taller de movilidad peatonal en el 2013, algunos miembros de la Mesa apuntan como objetivo prioritario la realización del Plan Director de Movilidad Peatonal de la ciudad, que deberá ser instrumento fundamental para concretar las actuaciones de mejora de la movilidad peatonal y el espacio público dentro y fuera de la M-30. Asimismo en el Plan de Movilidad Urbana y Sostenible, en trámite de aprobación definitiva y recientemente presentado a la Mesa, se referencia este Plan Director como fundamental para la consecución de los objetivos estratégicos en el periodo de vigencia 2014-2020.

El mencionado taller de movilidad también puso de manifiesto la relación existente entre el número de desplazamientos peatonales y la calidad de los mismos, y, de esa calidad es responsable principal el nivel de urbanización y la amplitud del espacio para el peatón. Se insta, de esta forma, a la creación de espacios compactos y complejos que acorten la longitud de los desplazamientos, y, por tanto, promuevan la movilidad no motorizada y, en definitiva, a destinar la mayor parte del espacio viario a la movilidad no motorizada, principalmente al peatón.

Varios miembros de la Mesa reclaman más itinerarios peatonales en los barrios fuera del Centro y la promoción del camino escolar. Incluso se apunta la habilitación de calles peatonales en los distritos periféricos de la ciudad. Algunos miembros echan a faltar campañas específicas destinadas al peatón, con cierres de calles en sábado y festivos, etc.

Un importante número de miembros de la Mesa pide liberar las aceras de motos y de veladores. La existencia de bolardos también dificulta la movilidad de peatones, principalmente en las aceras estrechas. Con relación a la ubicación de terrazas y mobiliario urbano, se duda, aún, de la existencia de criterios firmes y uniformes entre departamentos municipales involucrados en su colocación, rompiendo en ocasiones itinerarios de paso del peatón.

Algunos miembros valoran negativamente no sólo las condiciones de movilidad espaciales, falta de sección o firme en mal estado, sino también la elevada velocidad que se exige al peatón, con los tiempos de verde en los semáforos de algunas calles, que deterioran la calidad de la movilidad mayoritaria que es la del peatón.

Por último, aluden a la necesidad de intervenir y regular la fricción peatón-bici, conflicto que irá a más con la expansión del uso de vehículos de dos ruedas. También se avisa de que la bici pública eléctrica es un híbrido entre bici y moto por lo que puede generar una victimización mayor.

3.5.1. Pie

Orientaciones para la acción

§	Habilitar zonas peatonales en los distritos periféricos tanto permanentes como durante el fin de semana.
§	Regular y controlar mejor la fricción peatón-bici.
§	Priorizar la movilidad peatonal en la planificación y el diseño urbano.
§	Ampliar el espacio destinado al peatón en los ejes principales.
§	Mejora de la accesibilidad (rebaje de bordillos, reordenación de bolardos, etc.).
§	Dar más tiempo de verde al peatón en los semáforos de acuerdo con la nueva normativa autonómica que los regula.
§	Evitar los alargamientos de los itinerarios peatonales en los cruces.
§	Regular con criterios claros la ubicación de mobiliario urbano en las zonas peatonales y la autorización de terrazas. Bajar las motos a la calzada.
§	Impulsar la concienciación ciudadana para fomentar la movilidad a pie segura para toda la población.

3.5.2. Bicicleta

Sin duda, la implantación de la bicicleta pública ha sido una de las actuaciones estrellas del último periodo, valorada positivamente por la mayoría de los miembros de la Mesa. No obstante, han sido críticos tanto con el proceso de concurso, no se entiende su integración en un contrato con otros elementos tan dispares como las vallas, como con el ámbito de actuación. Se considera que la zona donde se ha implantado es demasiado reducida y que no conecta con algunos intercambiadores, como el de Príncipe Pío. Algún miembro de la Mesa señala incluso que es una medida cosmética enfocada al turista. Se extiende la percepción de que los usuarios que utilizan el servicio de bicicleta proceden mayoritariamente del pie y del transporte público (“el reto es sacarlos del coche”). Aún así, la mayoría de los miembros de la Mesa apuestan por ampliar el servicio a otros distritos.

Previa a la implantación de la bicicleta pública eléctrica se procedió a la realización de la M-10 ciclista, que también ha sido objeto de algunas críticas, principalmente en lo relativo a la funcionalidad de los ciclo-carriles. Se consideran peligrosos para los ciclistas y difíciles de entender para los conductores, además de que se indica que ralentizan el tráfico. Consideran que es una solución adecuada para calles locales pero no para vías básicas. No obstante, algunos miembros de la Mesa que participan en la comisión de seguimiento del PDMC afirman que son varias las asociaciones ciclistas que apuntan que los ciclistas deben circular por los carriles conviviendo con el resto de vehículos, debiéndose adaptar los coches a la velocidad de la bicicleta.

Por ello, la mayoría de miembros de la Mesa propone seguir con el desarrollo y la habilitación de la red de carriles-bici prevista en el Plan Director de Movilidad Ciclista (“falta mucho por hacer”). Por otro lado, se denuncia la falta de mantenimiento de los primeros carriles-bici realizados y la peligrosidad que esto puede comportar.

Se constata que el mayor uso de la bicicleta está repercutiendo negativamente en la movilidad peatonal (“hay que sacar las bicis de las aceras”). Para evitar este mal uso se proponen campañas de educación entre los ciclistas. Algún miembro va más allá y plantea tratar la bicicleta como un vehículo más (matrícula, seguro...).

Por último, algún miembro de la Mesa propone que en los nuevos edificios sea obligatoria la disposición de aparcamientos seguros para bicicletas.

3.5.2. Bicicleta

Orientaciones para la acción

§	Ampliar el sistema de bicicleta pública (otras zonas y estaciones intermodales).
§	Crear infraestructuras ciclistas que no entren en conflicto con el peatón y que sean seguras (revisar algunos de los ciclo-carriles realizados).
§	Impulsar campañas de concienciación para fomentar la movilidad en bici y que su circulación no entre en conflicto con el peatón.
§	Impulsar y completar el Plan Director de Movilidad Ciclista.
§	Establecer la obligación en todos los nuevos edificios de habilitar aparcamientos seguros de bicicletas.

3.5.3.Motocicleta

La mayoría de los miembros de la Mesa, y especialmente los más relacionados con el sector de la motocicleta, reconocen la labor efectuada en los últimos años por el Ayuntamiento en la promoción de este modo de transporte: plazas de aparcamiento en calzada, líneas de detención adelantada, exención del pago del SER, utilización del carril bus, pintura antideslizante, autorización de paso por los APR, formación, etc.

Desde el sector se apuntan nuevas fórmulas para incentivar aún más su uso mediante campañas específicas, especialmente para acceder a las áreas de actividad económica. En estos ámbitos, donde la ocupación del vehículo es muy baja, consideran que la moto puede ser una buena alternativa desde el punto de vista de la sostenibilidad. La revisión del Plan Estratégico de Seguridad Vial de la Moto constituye un aspecto indispensable en la promoción del modo.

También se proponen medidas de incentivación económica, como la reducción del Impuesto de Vehículos de Tracción Mecánica o el apoyo municipal para la disminución de la tarifa en las radiales de Madrid.

Algunos miembros de la Mesa denuncian que el mayor uso de este modo de transporte lleva aparejado un incremento de víctimas en accidentes de tráfico, por lo que cuestionan algunas de las medidas de promoción planteadas. Incluso algunos miembros opinan que las motos deberían pagar en el SER, ya que, con el sistema de lectura de matrícula, no hay ningún tipo de impedimento.

Al igual que se recomendó con la bicicleta, se incide en la necesidad de cuidar la convivencia con los peatones, principalmente en los estacionamientos. Se considera necesario desplazar de las aceras el aparcamiento de motos a pesar de reducirse uno de los grandes atractivos del modo: desplazamiento puerta a puerta.

3.5.3. Motocicleta

Orientaciones para la acción

- § Continuar incrementando la oferta de estacionamientos para motocicletas presionando el estacionamiento sobre acera.
- § Incentivar el uso de la motocicleta en las Áreas de Actividad Económica.
- § Promoción económica en los peajes de las radiales y el IVTM pues la moto paga igual que el coche.
- § Redactar el plan estratégico de la motocicleta en la ciudad de Madrid.
- § Realizar campañas para la promoción del uso de la motocicleta.
- § Ampliar la red de zonas ZAM (zonas de adelantamiento de motos).

3.6. Fomento de hábitos y entornos más seguros.

Los miembros de la Mesa reconocen el avance realizado en seguridad vial en los últimos años, aunque no perciben una mejora en este último ejercicio. La percepción ciudadana de un mayor control –controles de alcoholemia y de velocidad mediante radares- explica según ellos en buena medida las causas de esta evolución. Aún así, muchos miembros opinan que se han de intensificar aún más.

Pero las medidas-dicen- no se han de limitar únicamente al control de la infracción sino que se han de acompañar de un espacio urbano más amable y menos “propenso” a la accidentalidad. Así, diversos miembros plantean extender las zonas 30 y zonas 20, mejorar la transición de calles principales a calles secundarias y un diseño urbano menos proclive al exceso de velocidad y con entornos seguros para el ciclista y el peatón. En este sentido se apunta que el diseño viario de los PAU está reñido con la seguridad viaria. Se debería reestudiar y rediseñar ese viario, concretamente Sanchinarro, Las Tablas, Ensanche de Vallecas, etc. También en relación al diseño urbano y a la accesibilidad y señalización se propone reconfigurar los nodos de transporte público desde el punto de vista de la seguridad vial.

La mejora del diseño urbano no debería centrarse únicamente en cuestiones estéticas sino también en las funcionales, gestión de tiempos, potencialidad de cada modos de transporte, etc. Así, algún miembro de la Mesa apunta que se debería ser más generoso con el tiempo de semáforo para peatones, especialmente en hospitales y colegios, y en los entornos de áreas comerciales peatonales, aunque suponga una reducción de la capacidad del viario.

También se apuntan nuevas amenazas como son los coches eléctricos e híbridos desde la perspectiva de que no emiten ruidos.

Las medidas coercitivas, dicen varios miembros de la Mesa, se han de combinar con otras de tipo educativo, señalando los procesos de camino escolar como una buena práctica complementaria. Estos procesos de concienciación y comunicación se podrían extender a universidades y empresas.

Del mismo modo se añade que el envejecimiento de la población comporta nuevos retos para la seguridad vial. La población mayor de 65 años figura en primer lugar en las estadísticas de infracciones cometidas por los peatones en caso de accidente (por su menor capacidad de reacción ante el peligro que ha provocado su infracción). Se plantea reforzar las campañas de formación y sensibilización dirigidas específicamente a estas personas (sesiones de formación dirigidas a centros de mayores; salidas comentadas, como compensación al pago de las denuncias, etc.).

El incremento de las fricciones entre ciclistas-vehículos también requeriría de campañas específicas que advirtieran a los conductores sobre la fragilidad de los vehículos de dos ruedas, tanto bicicletas como motos.

En relación a los motoristas, aunque el uso del casco es prácticamente del 100%, hay muchos que no lo llevan abrochado, por lo que se plantean campañas para incidir en este aspecto.

Por último, señalan que la disminución del tráfico también incide en una mayor seguridad al disminuir los niveles de riesgo.

3.6. Fomento de hábitos y entornos más seguros

Orientaciones para la acción

§ Continuar con los procesos de camino escolar en toda la ciudad.
§ Desarrollar e implantar nuevas zonas 20,30 y elementos de templado de tráfico.
§ Mejora del diseño urbano de los PAU.
§ Diseñar lo urbano a medida de toda la población, incluyendo niños y personas mayores. Mayor tiempo de verde para el peatón en colegios y hospitales.
§ Mejora de la señalización.
§ Intensificar las campañas de control (velocidad, drogas y alcohol).
§ Realización de cursos de seguridad vial en universidades y centros empresariales.
§ Intensificar la realización de campañas de seguridad vial entre la tercera edad, conductores versus ciclistas y motoristas.
§ Campañas para el uso correcto del casco.

3.7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación.

Algunos miembros de la Mesa perciben una menor contaminación que en años anteriores, si bien indican que siguen produciéndose alertas. Como aspectos positivos se destaca la renovación de las flotas municipales (implantación de catalizadores en los autobuses de la EMT).

En general se desconfía de la efectividad sobre el medioambiente de las APR y el SER. Muchos miembros opinan que se ha comunicado poco esa vertiente y que la gente percibe el SER sólo como un elemento recaudatorio. Se apunta que hace falta una mayor participación social en la funcionalidad de estas medidas. También hay miembros que opinan que la discriminación tarifaria del SER en función de las emisiones contaminantes aún debería ser mayor.

En cualquier caso hay un acuerdo mayoritario en que se deben plantear más actuaciones (“no debe haber medias tintas con la contaminación”, “no se puede permitir la boina de Madrid”). Algunos miembros plantean incluso cerrar selectivamente el interior de la M-30 a los vehículos. Aunque otros realizan objeciones al respecto (“si se cierra hay que explicarlo muy bien”, “se favorece a los centros comerciales externos”).

Tampoco todos ven factible forzar el cambio de vehículo, si no es propiciando desde la Administración incentivos, bien ensayando soluciones económicas como los filtros, bien apostando por subvenciones para la renovación del parque (según el RACE el 65% de los conductores quiere cambiar de coche pero no puede). Se apunta que un cambio de parque también incidirá en la seguridad vial y la calidad urbana.

También se propone la promoción de cursos de conducción eficiente, principalmente entre los conductores de flotas, actuación que prácticamente ha desaparecido en los últimos años.

Por último, algún miembro de la Mesa reclama la puesta en marcha de sistemas inteligentes para la predicción de alertas por contaminación, así como un protocolo de actuación muy claro cuando se active.

3.7. Promover la utilización eficiente del vehículo privado a motor y la disminución de la contaminación

Orientaciones para la acción

§	Incentivar la utilización de vehículos menos contaminantes –en el marco de la política general de renovación de flotas– para los servicios de transporte público (autobús y taxi) y de distribución de mercancías.
§	Acentuar la discriminación tarifaria en el SER en función del nivel de emisiones.
§	Fomentar el aprendizaje de las técnicas de conducción eficiente.
§	Mejorar la información pública sobre la problemática medioambiental y su vinculación con el uso del vehículo motorizado en la ciudad: Favorecer un cambio de actitudes y fomentar, en base a mas información, una movilidad más responsable.
§	Informar sobre las prestaciones de los vehículos menos contaminantes.
§	Establecimiento de sistemas de vigilancia, predicción y alerta en episodios de mayor o elevada contaminación.

3.8. La gobernanza de la movilidad.

Los miembros de la Mesa, en general, valoran positivamente la labor de este órgano municipal de participación y gobernanza para el asesoramiento del Ayuntamiento.

Sin embargo, se apunta una cierta decepción por parte de algunos miembros de la Mesa por no ser informados y consultados por la Administración Municipal antes de la adopción de medidas tan importantes como el cambio del SER (ampliación de máxima duración de estacionamiento y tarifas), la implantación de nuevas APRs o la reducción del servicio de la EMT, etc. En este sentido, se indica que la falta de comunicación, derrocha parte del beneficio que se le podría sacar a un instrumento de participación tan potente.

Además, indican que no se utiliza el notable poder de difusión de sus miembros (comunicación de las asociaciones de vecinos, sindicatos, Cámara de Comercio, CEIM y de los automóviles clubs con sus asociados). Incluso se podrían aprovechar otros órganos de participación: foro por el clima, Mesa de seguimiento de los PMUS de las áreas de actividad económica, etc., para impulsar determinadas medidas. Se considera que la utilización de estos medios podría permitir que las medidas fueran mejor entendidas y más aceptadas.

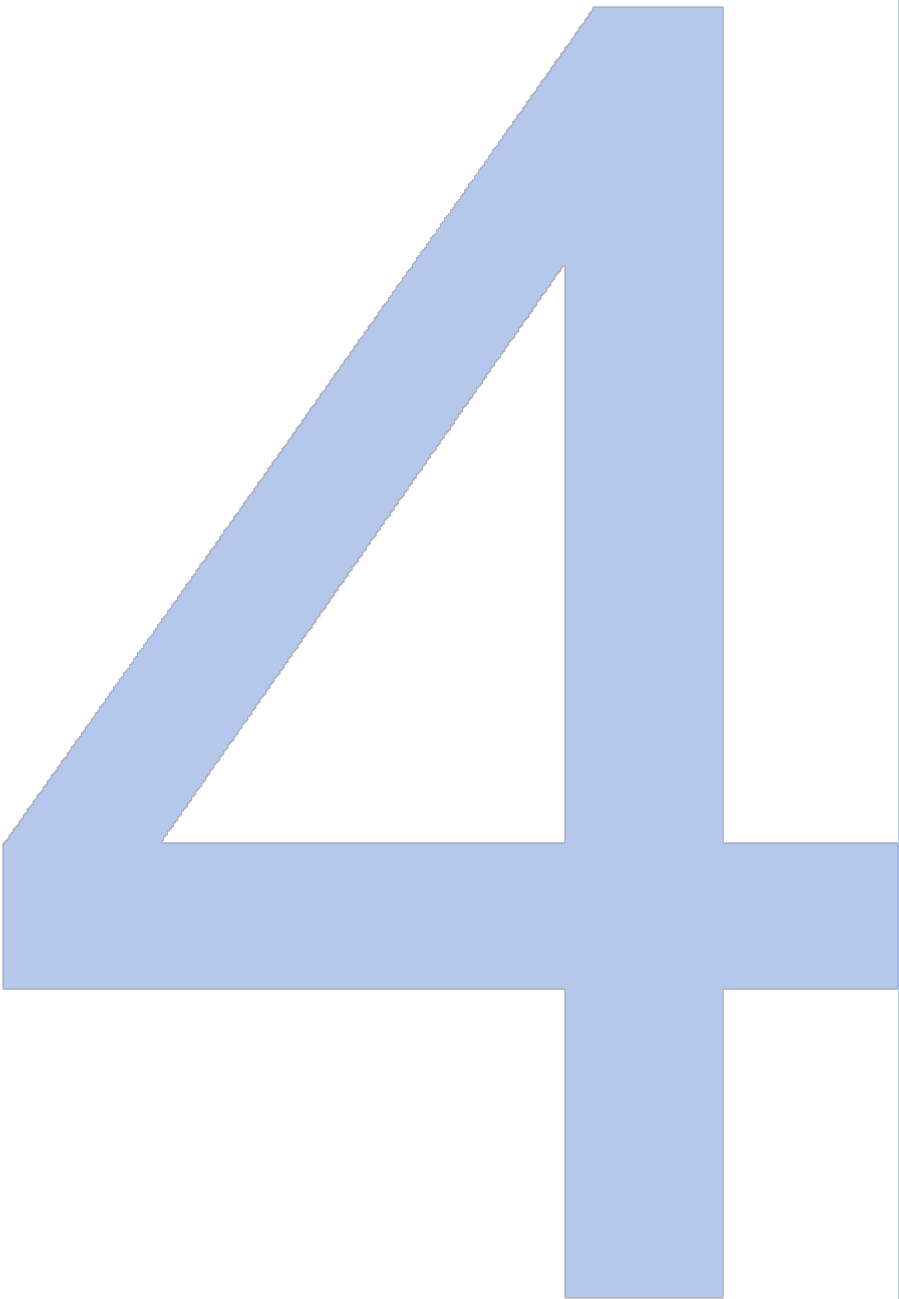
Se apunta la oportunidad de utilizar todos los medios disponibles, redes sociales incluidas, para transmitir mensajes importantes a los ciudadanos.

Por último, para muchos miembros de la Mesa faltan de campañas de concienciación en materia de movilidad sostenible, y la importancia de proveer de recursos económicos para realizarlas.

3.8. La gobernanza de la movilidad

Orientaciones para la acción

§ Comunicación anticipada de las medidas a los miembros de la Mesa de la Movilidad para debatir sobre las actuaciones importantes.
§ Dar mayor funcionalidad a la Mesa de Movilidad por parte del Ayuntamiento.
§ Utilización de las redes sociales.
§ Realizar campañas de concienciación en materia de movilidad sostenible.



P
**Priorización
de las medidas
del PMUS**



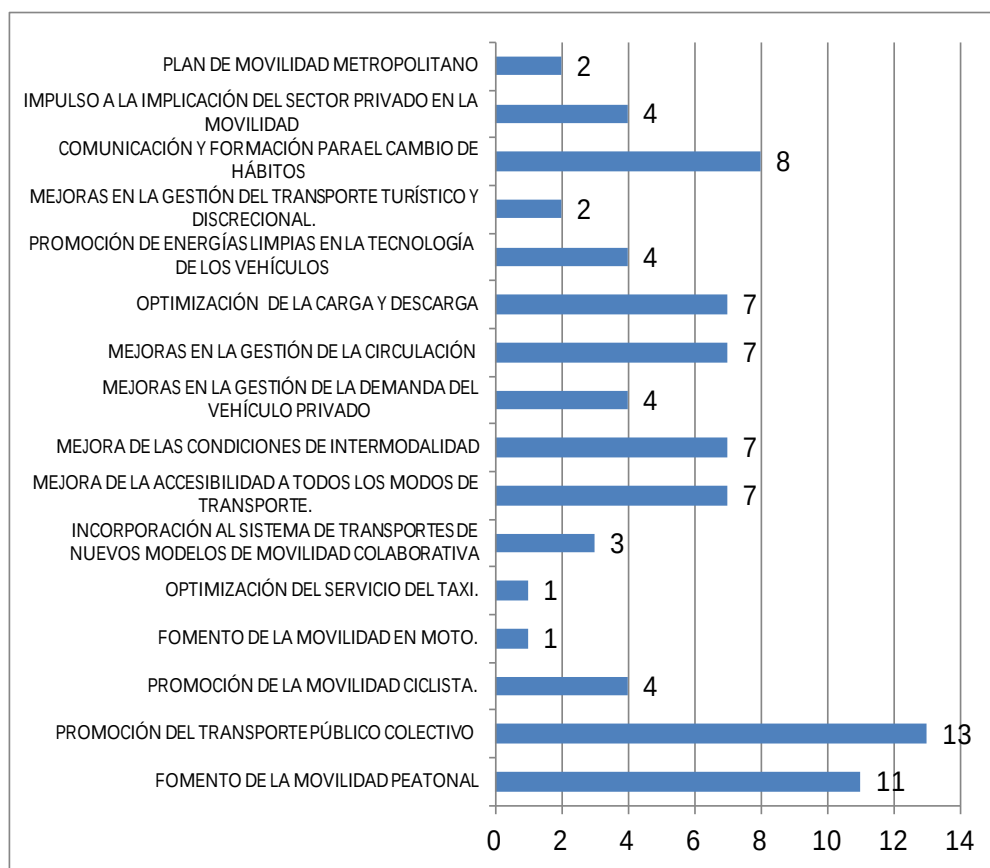
Las entrevistas personales llevadas a cabo, se aprovecharon también para que los miembros de la Mesa realizaran una primera priorización de las medidas previstas en el PMUS. En este sentido, se les demandaba por las 5 medidas que, a su parecer, debían ser priorizadas por la Administración. Los resultados pueden orientar a los gestores sobre aquellas actuaciones que, según los miembros de la Mesa, deben iniciarse ya.

Como se puede comprobar, tal y como ya apuntaba el PMUS, la movilidad a pie y en transporte público se constituyen en los principales ejes sobre los que, a juicio de la Mesa, deben pivotar las actuaciones en materia de movilidad.

En un segundo grupo, se situarían las medidas relacionadas con la mejora de la accesibilidad, la intermodalidad, la gestión de la circulación, la carga y descarga y la seguridad vial.

Por último, aunque no era una medida prevista en el PMUS, dos miembros plantean la necesidad de realizar un **Plan de Movilidad Metropolitano**.

Número de miembros de la Mesa que han priorizado cada una de las medidas



P
**Personas
entrevistadas**



NOMBRE APELLIDO - EMPRESA	CARGO
FERNANDO MINGUEZ - PSOE	Representante habitual
RAQUEL LÓPEZ - I.U.	Concejal
ISABEL JIMENEZ - UPyD	Representante habitual
JAVIER DE LUCIO - UGT SUSANA HUERTAS- UGT	Secretario de Políticas Territoriales Secretaria de Salud Laboral y Desarrollo Territorial
RAUL CORDERO - CCOO	Secretario de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente
RAFAEL BARBADILLO- CEIM	Presidente de la Comisión de Transportes y Movilidad
MARÍA ENCINAS - CAMARA DE COMERCIO	Jefe del Área de Desarrollo Sectorial
CARMEN LOSTAL- FRAVM FRANCISCO CAÑO - FRAVM	Vocales
MARISA DELGADO - UNIVERSIDAD REY JUAN CARLOS I	Decana de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Sociales
TOMAS SANTACECILIA- RACE DAVID FERNÁNDEZ- RACE	Director de Seguridad Vial
JOSE MARÍA RIAÑO- ANESDOR PEDRO H. DÍEZ- ANESDOR	Secretaría General. Movilidad segura y medio ambiente
LUIS MIGUEL MARTÍNEZ- CRTM ANTONIO GARCIA PASTOR- CRTM	Jefe de Transportes Urbanos de Madrid Jefe del Área de Estudios y Planificación
PEDRO LUIS CALVO - EMT	EMT
ELISA BARAHONA- AYUNT. DE MADRID	Directora General de Sostenibilidad
MIGUEL ÁNGEL RODRÍGUEZ - AYUNT. DE MADRID	Director General de Gestión y vigilancia de la Circulación
ANTONIO PÉREZ DE LA MATA - AYUNT. DE MADRID	DG de Control Ambiental, Transportes y Aparcamientos
JOSE ANTONIO PEÑAS - AYUNT. DE MADRID	Dirección Gral. de Seguridad
EUGENIO ROSELL - POLICIA MUNICIPAL	Policía Municipal
ANA PÉREZ DEL OLMO - MADRID MOVILIDAD	Directora de Operaciones de Madrid Movilidad
ANA ROSA LLORENTE - AYUNT. DE MADRID	Jefa de Planeamiento de la Dirección General de Sostenibilidad
IGNACIO RAMOS- AYUNT. DE MADRID	Dirección General de Sostenibilidad