IBERbarómetro

de movilidad sostenible



ucci
Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero–americanas

UITP
ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

C/ Montalbán, 1-2º planta. 28014 – Madrid. España
www.ciudadesiberoamericanas.org
Con el apoyo del Ayuntamiento de Madrid

Rue Sainte Marie, 6
B-1080 · Bruselas · Bélgica
www.uitp.org

SECRETARIA GENERAL
Almudena Maíllo del Valle

DIRECTORA GENERAL
Luciana Binaghi Getar

SUBDIRECTOR GENERAL
Francisco Mugaburu

Agostina Blengino
Responsable de Alianzas Estratégicas
y Acción Internacional

SECRETARIO GENERAL
Mohamed Mezghani

DIRECTOR PARA AMÉRICA LATINA
Dionisio González

EQUIPO UITP AMÉRICA LATINA
Eleonora Pazos - Oficina UITP en Sao Paulo
Vicente Torres - Oficina UITP en Ciudad de México

Una publicación de la Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas (UCCI) y la Unión Internacional de Transporte Público (UITP)

UITP. EQUIPO REDACTOR:

Carlos Cristóbal Pinto, experto en transporte público y movilidad sostenible

Dionisio González, Director de Advocacy y Director para América Latina´

DISEÑO Y MAQUETACIÓN
breu comunicación

Depósito legal: M-24569-2025

Todos los análisis, tablas y gráficos son elaboración propia a partir de la información proporcionada por las ciudades y otras fuentes oficiales.

Las opiniones expresadas en esta publicación no reflejan necesariamente los puntos de vista del Ayuntamiento de Madrid.

IBERbarómetro

de movilidad sostenible



ucci
Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero-americanas

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

CIUDADES UCCI QUE HAN COLABORADO EN EL IBERBARÓMETRO 2025



Bogotá · Buenos Aires · Guatemala · Lisboa · Madrid · Quito · Rio de Janeiro · Santo Domingo

CONTENIDO

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD 6

2. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO 10

3. SISTEMA TARIFARIO 23

4. LA FINANCIACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO 25

5. OTRAS MEDIDAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE 26

6. PROYECTOS RECIENTES Y DE FUTURO 32

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES 43

ANEXO: FICHAS RESUMEN DE DATOS DE LAS CIUDADES PARTICIPANTES 45

- BOGOTÁ 46
- BUENOS AIRES 54
- CIUDAD DE GUATEMALA 62
- LISBOA 70
- MADRID 80
- QUITO 90
- RIO DE JANEIRO 98
- SANTO DOMINGO 106

BIBLIOGRAFÍA 114

GLOSARIO DE TÉRMINOS 115

PRESENTACIÓN INFORME IBERBARÓMETRO

El IBERBarómetro de movilidad sostenible de ciudades UCCI-UITP (IBERbarómetro) es una iniciativa de análisis y reflexión conjunta de la UCCI (Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas) y la UITP (Unión Internacional de Transporte Público).

La UCCI es una organización internacional de entidades locales que promueve el desarrollo urbano integrado, la innovación pública, el intercambio de conocimientos y la realización de proyectos, priorizando soluciones originales para enfrentar los retos urbanos. Agrupa a 29 ciudades de 24 países, sumando más de 76 millones de habitantes que hablan español y portugués.

La UITP es la asociación mundial del transporte público, con más de 2.000 empresas y organismos asociados en 100 países de todo el mundo. La UITP representa los intereses de los agentes clave del sector (autoridades de transporte, operadores privados y públicos, industria y academia) de todos los modos de transporte colectivo de pasajeros. Además, aborda los aspectos económicos, técnicos, organizativos y de gestión de los sistemas de transporte público, así como el desarrollo de políticas públicas de movilidad urbana en todo el mundo.

El IBERbarómetro 2025 surge dentro del marco de colaboración entre ambas organizaciones. Para realizarlo se ha contado con la gran colaboración de 8 ciudades miembro de la UCCI, que han aportado la información. Estas ciudades son: Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de Guatemala, Lisboa, Madrid, Quito, Rio de Janeiro y Santo Domingo.

Este informe está inspirado en barómetros y observatorios de movilidad que desde hace más de 20 años se están realizando de forma regular, como el elaborado por la CAF-Banco de Desarrollo de América Latina y el Caribe, la Asociación de Autoridades Europeas de Transporte Metropolitano (EMTA: European Metropolitan Transport Authorities, www.emta.com) y por el Observatorio de Movilidad Metropolitana de España (OMM, www. observatoriomovilidad.es).

Nota Metodológica:

- Todos los datos del IBERbarómetro han sido facilitados por los gobiernos locales correspondientes
- El cambio de cada una de las monedas nacionales a 31/12/2025 es el siguiente:

Colombia	1 USD = 3 757,08 COP	Rep. Dominicana	1 USD = 63,09 DOP	Portugal	1 EUR = 1,1733 USD
Brasil	1 USD = 5,5153 BRL	Guatemala	1 USD = 7,6753 GTQ	España	1 EUR = 1,1733 USD
Argentina	1 USD = 1 451,50 ARS	Ecuador	1 USD = 1 USD		

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

La población que reside en estas 8 ciudades que han participado en el IBERbarómetro 2025 suma un total de 26,3 millones de personas, que se eleva a 60,7 millones de personas si se considera sus áreas metropolitanas.

Datos básicos de las ciudades y sus áreas metropolitanas

	Ciudad principal			Área metropolitana				Peso ciudad principal
	Población (habitantes)	Superficie (km²)	Densidad (hab/km²)	Población (habitantes)	Superficie (km²)	Densidad (hab/km²)	Número municipios	
Bogotá	7.907.281	1.802	4.388	9.997.605	4.042	2.473	19	79%
Buenos Aires	3.121.707	206	15.161	16.648.720	21.876	761	46	19%
Ciudad de Guatemala	1.229.215	229	5.375	3.430.852	2.253	1.523	17	36%
Lisboa	567.131	100	5.671	2.961.177	3.015	982	18	19%
Madrid	3.340.176	604	5.526	6.871.903	8.031	856	179	49%
Quito	2.943.834	4.218	698				1	100%
Rio de Janeiro	6.211.223	1.200	5.175	12.021.871	7.530	1.596	22	52%
Santo Domingo	1.029.110	92	11.237	3.597.998	1.117	3.221	8	29%
TOTAL	**26.342.201**	**8.451**	**3.117**	**60.672.833**	**52.082**	**1.165**	**310**	**43%**

Fuente: datos proporcionados por las ciudades entrevistadas relativos a 2023.

Las ciudades que han participado en este IBERbarómetro son muy dispares en cuanto a población, algunas son verdaderas metrópolis mundiales, como Buenos Aires, Rio de Janeiro y Bogotá. En el extremo opuesto están ciudades o áreas metropolitanas importantes, sobre 3 millones de habitantes, como Santo Domingo, Ciudad de Guatemala, Lisboa y Quito. A un nivel intermedio se encuentra la ciudad y región metropolitana de Madrid, con casi 7 millones de habitantes.

El **peso de la población de la ciudad principal** respecto de la de su área metropolitana es muy diferente de unas ciudades a otras. En un extremo tenemos el caso de Quito (Distrito Metropolitano de Quito) que se ha considerado también como área metropolitana, ya que la propia ciudad, por su extensión territorial y como su nombre indica, es al mismo tiempo área metropolitana. Otra ciudad con peso muy importante es Bogotá, que aglutina el 79% de la población de su área metropolitana. En el extremo opuesto, están ciudades con peso poblacional bajo respecto a su área metropolitana, casos de Buenos Aires y Lisboa, ambas con un peso de la población de la ciudad del 19% respecto de su área metropolitana. A un nivel intermedio del 50%, están Madrid y Rio de Janeiro. Finalmente, están las ciudades de Guatemala y Santo Domingo con porcentajes del 36% y 29%, respectivamente.

En cuanto a la **extensión de la ciudad principal**, también es muy variada, con ciudades relativamente pequeñas en extensión, como Santo Domingo (92 km²) y Lisboa (100 km²), e incluso, Buenos Aires (206 km²) y Guatemala (228,7 km²). En el extremo opuesto están las ciudades de Quito (4.218 km²) que como su nombre indica es Distrito metropolitano, Bogotá (1.802 km²) y Rio de Janeiro (1.200 km²). Con una extensión intermedia está Madrid (604 km²).



Guatemala

En cuanto a la **extensión de las áreas metropolitanas** destaca Buenos Aires (21.876 km²), auténtica región metropolitana, como también Madrid (8.031 km²) y Rio de Janeiro (7.530 km²)

La **densidad media de población de las ciudades** del IBERbarómetro es elevada, alcanzando los 15.000 hab/km² en el caso de Buenos Aires, y de 11.000 hab/km² en el caso de ciudad Santo Domingo, ambas ciudades de pequeña extensión. Con una densidad media entorno a 5.000 hab/km² se encuentran el resto de ciudades, excepto Quito, que por su extensión, su densidad es baja, 698 hab/km².

La **evolución demográfica** entre 2013 y 2023 muestra un crecimiento poblacional tanto en las ciudades principales como en sus coronas metropolitanas, con la excepción de Río de Janeiro, donde se ha registrado una disminución en ambos ámbitos territoriales.

En el resto de ciudades, el incremento de población ha sido acompañado por un crecimiento aún más marcado en sus coronas metropolitanas. Destaca especialmente el caso de Bogotá, con crecimiento porcentual en la corona metropolitana superior al 50%. En menor medida, destaca también Ciudad de Guatemala, con crecimiento porcentual en la corona metropolitana de casi el 20%

Este desplazamiento del crecimiento hacia zonas más alejadas del centro urbano refleja un proceso típico de maduración metropolitana. A medida que las metrópolis se expanden, surgen nuevos desafíos en materia de movilidad, lo que exigirá en el futuro, sistemas de transporte público más robustos, eficientes y con una financiación garantizada.

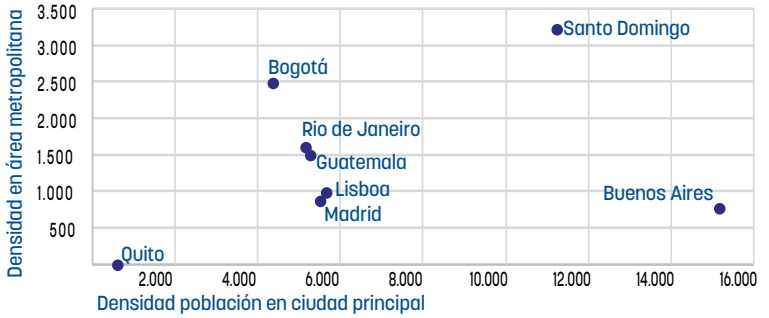
El **tamaño familiar** medio es ligeramente mayor en el área metropolitana que en la ciudad principal, siendo Buenos Aires donde hay una mayor diferencia, 26,1%, seguido por Lisboa, 7,2%.

Varias ciudades tienen tamaño familiar sobre 2,5 personas/hogar o menos, tasa baja para renovación y crecimiento natural de la población, casos de Bogotá, Buenos Aires ciudad, Lisboa, Madrid y Rio de Janeiro. Santo Domingo tiene un tamaño familiar medio algo inferior a 3. Quito tiene un tamaño familiar medio de 3,3 personas y Guatemala alcanza las 4,35 personas por hogar, cifra que casi duplica a la de Buenos Aires ciudad.

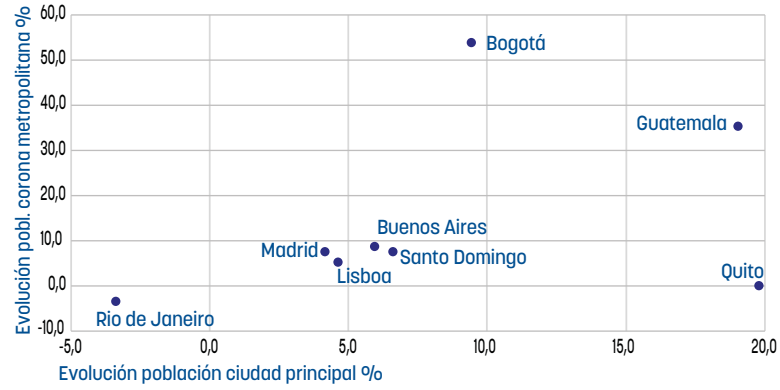
Población ciudad principal vs corona metropolitana



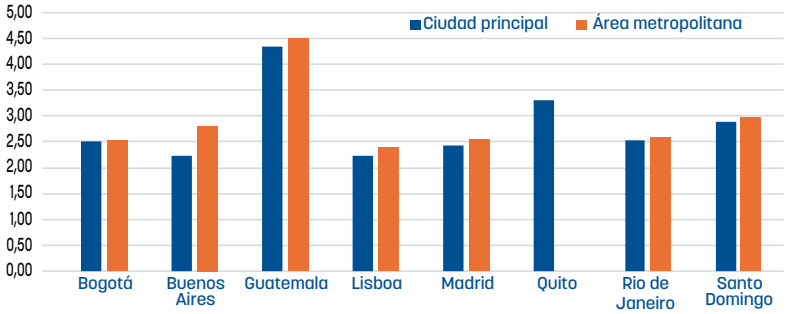
Densidad de población ciudad principal vs área metropolitana (hab/km²)



Evolución población ciudad principal vs corona metropolitana 2013-2023



Tamaño medio hogar

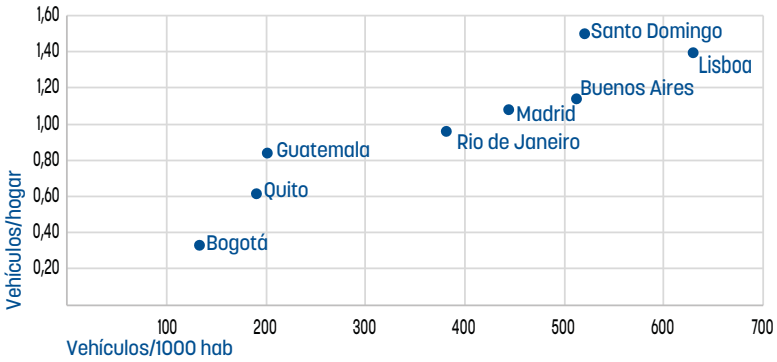


Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

MOTORIZACIÓN

La motorización de las ciudades estudiadas es muy variada, con ratios de motorización próximos o superiores a 500 vehículos por 1.000 habitantes, excepto en el caso de Bogotá, Quito y Guatemala que son inferiores. En este sentido, debe tenerse en cuenta que, si bien en general el registro de alta de vehículos suele ser bastante fiable, no siempre ocurre lo mismo con las bajas, lo que puede afectar a este indicador.

Motorización de la ciudad principal



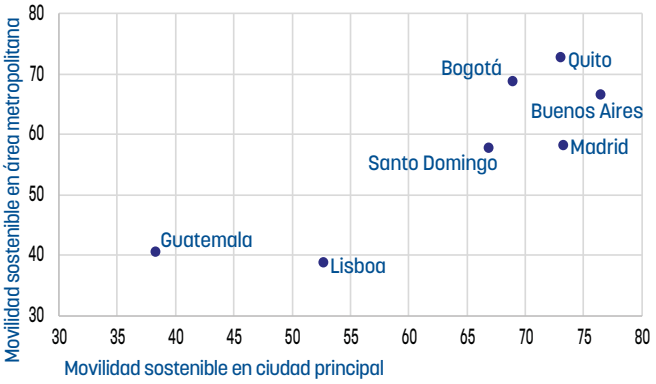
Reparto modal

La toma de datos de la movilidad de las diferentes ciudades y sus áreas metropolitanas se ha basado en encuestas domiciliarias de movilidad, aunque en el caso de Guatemala se ha utilizado información proveniente de teléfonos móviles, lo que afecta, por lo menos, al número de viajes a pie. En el caso de Rio de Janeiro no se ha considerado conveniente poner los datos de su última encuesta de movilidad de 2011, por su antigüedad y, sobre todo, porque desde entonces el sistema de transporte público ha tenido cambios muy significativos con las extensiones de las redes para los Juegos Olímpicos de 2016.

El reparto modal de la movilidad dentro de las ciudades principales nos muestra un uso elevado del transporte público y la movilidad a pie y bicicleta, entre el 68% y 75%, excepto Guatemala y Lisboa, por lo que en las otras 5 ciudades la movilidad sostenible* canaliza la mayoría de los viajes, al menos 2 de cada 3 viajes.

Para la movilidad en el **ámbito metropolitano** se observa un incremento en el uso de transporte motorizado privado (automóvil y motocicleta) en comparación con la movilidad en la ciudad principal. Este fenómeno es especialmente notable en las áreas metropolitanas de Ciudad de Guatemala y Lisboa, donde este tipo de movilidad alcanza o supera el 50%.

Movilidad sostenible en ciudad principal vs área metropolitana

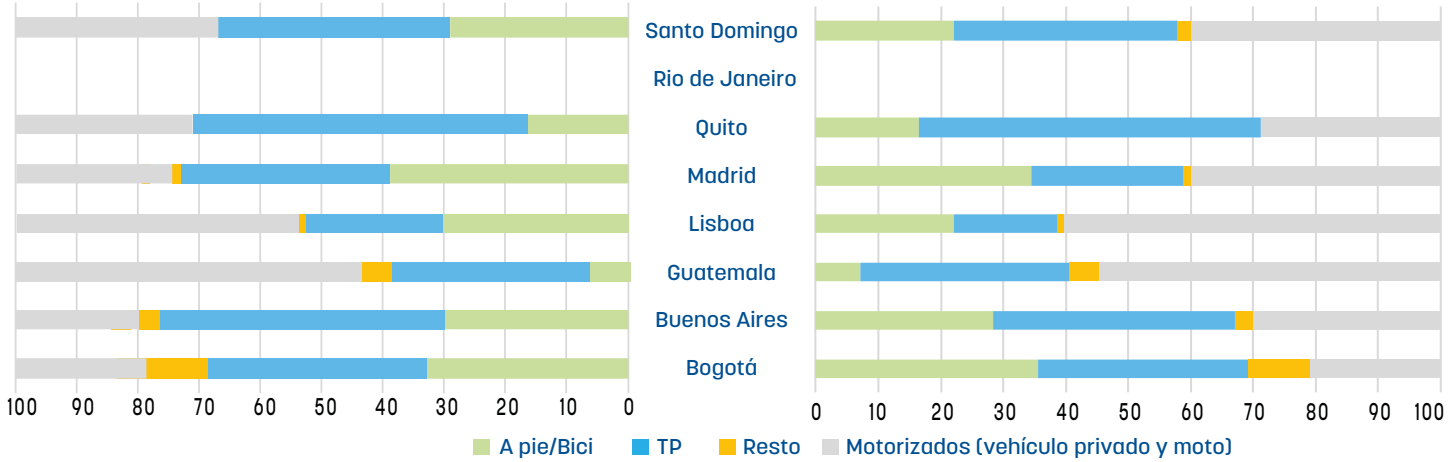


Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

*Movilidad sostenible: Movilidad en transporte público, a pie y bicicleta

Reparto modal en la ciudad principal

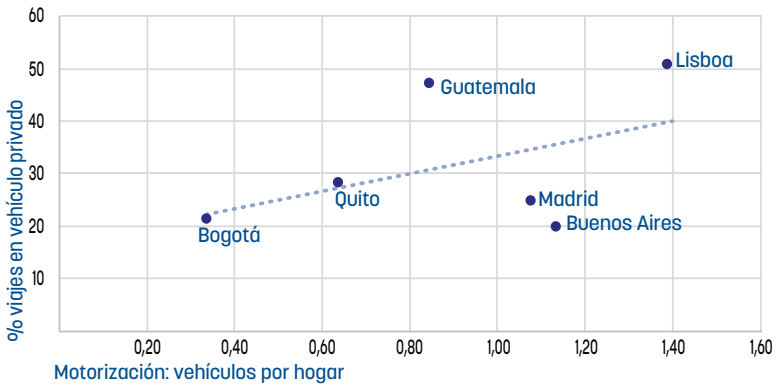
Reparto modal en el área metropolitana



En contraste, las áreas metropolitanas de Quito, Bogotá y Buenos Aires presentan niveles de movilidad sostenible cercanos al 70%, mientras que Madrid y Santo Domingo se sitúan en torno al 60%. Estas cifras reflejan la presencia de sistemas de transporte público eficientes, capaces de absorber una parte significativa de la demanda de desplazamientos diarios en el ámbito metropolitano.

Se observa una ligera tendencia a que la movilidad en vehículo privado sea mayor cuando aumenta la motorización.

Porcentaje viajes en vehículo privado vs motorización en ciudad capital



Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

Indicadores de movilidad

Área metropolitana	Número viajes persona	Tiempo medio viaje (min)	Tiempo dedicado a viajar persona/día (min)	%Viajes intermodales en TP	% Viajes mujeres en TP
Bogotá	2,0	54	108,0	31,5%	57,2%
Buenos Aires	1,73	34	58,8	8,3%	58,6%
Guatemala	2,35	44,1	104	52,0%	62,1%
Lisboa	2,6	24,5	63,7	3,8%	60,4%
Madrid	2,4	25,5	61,2	8,5%	57,9%
Quito	1,3	50	65	s/d	58,0%
Rio de Janeiro					
Santo Domingo	0,8	36,5	29,2	26,0%	59,0%

Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

El número medio de viajes al día recoge los viajes totales en el área metropolitana dividido por el número de personas de la población, normalmente a partir de una cierta edad, normalmente 4 años. Se obtienen valores que varían entre Lisboa con 2,6 viajes/día y Santo Domingo, con 0,8 viajes/día, cifra demasiado escasa.

El **tiempo de viaje** varía entre 54 min en Bogotá y solo 24,5 min en Lisboa, menos de la mitad. Si se considera el número de viajes al día, se obtiene el tiempo total medio que las personas dedican a la movilidad al día, obteniendo valores que varían entre 108 min en Bogotá y 29,2 min en Santo Domingo, estando las otras 4 áreas metropolitanas sobre 60 min.

En cuanto a los **viajes intermodales**, viajes que toman dos modos o líneas diferentes de transporte público en el viaje, hay tres ciudades con valor inferior a 10%, mientras que las otras tres son valores muy superiores.

Finalmente, la **participación de la mujer en los viajes en transporte público** se obtienen datos muy similares para las 8 ciudades, variando entre 57,2% de Bogotá y el 62,1% de Guatemala, con valor medio del 59% de los viajes en transporte público son realizados por mujeres.



Madrid



Rio de Janeiro


Santo Domingo

2. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Los diferentes modos de transporte público

Las 8 ciudades, con sus áreas metropolitanas respectivas, que recoge este IBERbarómetro tienen amplios sistemas de transporte público. Todas las ciudades disponen, por supuesto, de **redes de autobuses urbanos** en la ciudad principal, así como redes de autobuses urbanos en las otras ciudades más importantes de su área metropolitana. Complementando estas redes están las redes de **autobuses metropolitanos o interurbanos**, que unen las ciudades y pueblos de la corona metropolitana con la ciudad principal o entre las propias ciudades de la corona metropolitana.

Algunas ciudades, como Guatemala, mantienen aún esquemas de hombre-camión (donde cada propietario de un vehículo opera de manera independiente a través de un permiso), que conviven con servicios regulares ordenados. Otras, como Rio de Janeiro, han regulado estos servicios, como en el caso de los kombis o "cabritinhos" y los vans.

Existen sistemas BRT (Bus Rapid Transit) en 4 de las ciudades: Bogotá, Ciudad de Guatemala, Quito y Rio de Janeiro, siendo Bogotá un referente mundial en la implantación y creación de estos sistemas de transporte masivo. En Quito, dos de los corredores BRT son operados con trolebuses, sistema pionero de 1995, siendo el primer BRT operado con trolebuses en el mundo. Buenos Aires cuenta con un sistema Metrobús que podría encuadrarse como un BRT por la infraestructura viaria reservada para el autobús, sin embargo por el tipo de explotación no se ha encuadrado como tal. Mencionar el BRT de Rio de Janeiro, que en el año 2020 alcanzó unos niveles elevados de degradación y que afortunadamente ha logrado revertir con una rehabilitación exitosa.

Redes de **Metro ligero o Tranvía** hay en 4 ciudades: Buenos Aires, Lisboa, Madrid y Rio de Janeiro, siendo Lisboa una ciudad referente por sus tranvías tradicionales. Estos sistemas de transporte público se desarrollan generalmente en la ciudad principal, pero hay ejemplos de integración en el ámbito metropolitano, casos de Lisboa con una línea y Madrid con tres líneas.

Seis ciudades tenían redes de **Metro** en 2023, estando recién inaugurado el de Quito y en construcción el de Bogotá. El de Madrid, por su extensión, es un referente.

Cuatro de las ciudades analizadas -Buenos Aires, Lisboa, Madrid y Río de Janeiro- cuentan con redes de **trenes de cercanías o suburbanos**. La red de Buenos Aires tiene una extensión cuyas líneas casi alcanzan los 1.000 km de longitud. Por su integración de los trenes de cercanías con el sistema de transporte público de la ciudad principal destaca la red de Madrid, compuesta por líneas de trenes pasantes que atraviesan la ciudad mediante tres túneles urbanos, lo que permite conectar eficientemente distintos puntos de la región metropolitana entre sí y con la ciudad principal

Tres de las ciudades disponen de **teleféricos o cables,** alimentadores del transporte público. Son los casos de Bogotá, Rio de Janeiro y Santo Domingo. Además Lisboa tiene varios elevadores y un funicular. Por su parte, dos ciudades (Lisboa y Río de Janeiro) cuentan con sistemas de **ferris** para la movilidad metropolitana.

Modos de transporte público existentes en las ciudades

	Buses urbano	Otros buses urbanos	Buses metropolitanos	BRT	Trolebús	Metro ligero Tranvía	Metro	Tren de cercanías	Teleférico/ Cable	Ferri
Bogotá	si	si	si	si			construcción	construcción	si	
Buenos Aires	si	si	si			si	si	si		
Guatemala	si	si	si	si						
Lisboa	si	si	si			si	si	si		si
Madrid	si	si	si			si	si	si		
Quito	si			si	si		si			
Rio de Janeiro	si	si	si	si		si	si	si	si	si
Santo Domingo	si	si	si				si		si	

Autoridades con competencias en los sistemas de transporte público

Los organismos que tienen competencias sobre los diferentes modos de transporte público varían mucho entre las ciudades analizadas. En general, no existen autoridades de transporte público con competencias en el conjunto del sistema urbano y metropolitano. Solamente en Madrid existe una autoridad de transporte público, CRTM (Consorcio Regional de Transportes de Madrid), que integra todos los modos de transporte de la ciudad principal y de su **área metropolitana,** aunque tiene solo integración tarifaria con los trenes de cercanías.

En el caso de Lisboa, en 2021 se creó la autoridad TML (Transportes Metropolitanos de Lisboa) como entidad gestora del transporte público intermunicipal y municipal en el Área Metropolitana de Lisboa. Sin embargo, ni Lisboa ni otros dos municipios han delegado sus competencias en el transporte urbano. Además, el metro es competencia del Estado.

Dependiendo de cómo se estructure el país a nivel territorial así depende la competencia de los diferentes modos de transporte público en las diferentes administraciones, especialmente con los autobuses.

En algunas ciudades, el **gobierno nacional no tiene ninguna competencia** sobre el transporte público urbano y metropolitano. Este es el caso de Guatemala, Quito y Río de Janeiro, donde la gestión recae exclusivamente en las autoridades locales y regionales.

Quito y Santo Domingo representan casos extremos en cuanto a la gestión del transporte público. En Quito, los distintos sistemas –autobuses urbanos, BRT y Metro– están bajo la responsabilidad del gobierno local, es decir, del Distrito Metropolitano de Quito (DMQ). En contraste, en Santo Domingo, todos los sistemas de transporte público, metro, autobuses y teleférico, dependen directamente del gobierno nacional.

Por lo general, la responsabilidad sobre el **metro** corresponde a los gobiernos regionales o nacionales. Sin embargo, en ciudades como Buenos Aires y Quito, esta competencia es exclusiva de las administraciones locales.

En cuanto al **tren de cercanías**, lo habitual es que esté bajo la gestión del gobierno nacional, como ocurre en Buenos Aires, Lisboa y Madrid. No obstante, en Río de Janeiro, esta responsabilidad recae en el gobierno del Estado Federal de Río.

Dependencia de los diferentes sistemas de transporte público en cada ciudad

	Ciudad principal	Resto ciudades	Área metropolitana / Región	Nación
Bogotá	Transmilenio BRT / Buses urbanos / Metro compartida / Cable	Otros autobuses urbanos		Metro compartida Buses metropolitanos
Buenos Aires	Buses urbanos / Subte y Premetro / Metrobus / Trambus	Otros buses urbanos	**Provincia** Buses provincia	Tren cercanías Buses metropolitanos
Guatemala	Buses urbanos / BRT	Otros buses urbanos Buses metropolitanos		
Lisboa	Buses urbanos / Tranvías/Metro ligero / Ascensores / Teleférico	Otros buses urbanos	**Área Metropolitana** Buses metropolitanos / Otros buses urbanos	Metro / Tren cercanías/ Ferris
Madrid			**Autoridad de Transporte /** Buses urbanos / Otros buses urbanos / Buses metropolitanos-interurbanos / Metro ligero / Metro	Tren cercanías
Quito	Buses urbanos / BRT / Metro			
Rio de Janeiro	Buses urbanos / BRT / Metro Ligero / Cabritinhos o kombis / vans	Otros buses urbanos	**Estado Federal** Metro / Trenes suburbanos / Buses interurbanos / Barcas y Ferris	
Santo Domingo				Buses urbanos / Otros buses urbanos / Buses metropolitanos / Metro / Teleférico

Sistemas de autobuses urbanos en la ciudad principal

Las redes de autobuses urbanos de 7 de las 8 ciudades del IBERbarómetro 2025 son dependientes del municipio, excepto el caso de Santo Domingo que tiene dependencia del gobierno nacional.

En 2 ciudades (Lisboa y Madrid) toda la red de los autobuses urbanos de la ciudad principal es operada por una empresa pública municipal, mientras que en otras 4 ciudades (Bogotá, Buenos Aires, Quito y Rio de Janeiro) es operada por empresas privadas por medio de concesión. En Guatemala y Santo Domingo, conviven empresa pública con concesiones privadas y transporte tradicional.

Ciudades IBERbarómetro con red de autobús urbano en la ciudad principal

Buses urbanos de la ciudad principal	Dependencia / Operadores	Líneas	Longitud (km)	Paradas
Bogotá: Sistema zonal	Municipal /1 Público + 31 Privados	347	2.110,65	7.532
Buenos Aires: Colectivos urbanos	Municipal / 25 Privados	32	1.179	3.345
Guatemala: TuBus*	Municipal / 1 Público	7	111,5	278
Lisboa: Carris	Municipal / 1 Público	101	1.863	2.326
Madrid: EMT	Municipal / 1 Público	223	1.652,0 / 4.011,3**	4.846 / 11.557**
Quito: Sistema convencional*	Municipal / 46 Privados	s/d	3.463	6.000
Rio de Janeiro: SPPO	Municipal / 4 Consorcios	454	20.430,6	7.765
Santo Domingo: OMSA*	Nacional/ 1 Público	34	s/d	s/d

*En las ciudades de Guatemala, Quito y Santo Domingo existen otras empresas privadas que hacen transporte urbano en la ciudad principal, por falta de información no se recogen en esta tabla.
** Longitud-red / longitug-líneas y Paradas-red / Paradas-líneas

En la tabla se observan valores muy diferentes de unas ciudades a otras, en cuanto a los indicadores de transporte urbano relativos a líneas, longitud y paradas. Parece que los datos de longitud y paradas están medidos en algunas ciudades como datos de la red y en otras como datos de las líneas:

- **Líneas**: Rio de Janeiro con 454 líneas y Bogotá con 347 líneas destacan sobre el resto, en parte debido a la población que deben atender. Sorprende el reducido número de líneas de la ciudad de Buenos Aires, consecuencia de que los autobuses metropolitanos también recogen a viajeros urbanos.
- **Longitud**: En relación con el número de líneas sobresale Rio de Janeiro con más de 20.000 km de longitud, muy superior al resto debido a que seguramente Rio de Janeiro, como Buenos Aires, recogen longitud-líneas, mientras que Bogotá recoge longitud-red. La diferencia de considerar una y otra se ve en el caso de la EMT de Madrid, en donde la longitud-línea es 2,42 veces la longitud-red.
- **Paradas**: Con las paradas pasa algo similar a lo que con la longitud. En este caso parece que Rio de Janeiro está considerando las paradas-red, mientras que en Buenos Aires deben ser paradas-línea. La diferencia de tomar una u otra se muestra en el caso de la EMT de Madrid, en donde las paradas-línea son 2,38 veces las paradas-red

En cuanto a los **autobuses eléctricos**, observamos que hay dos ciudades que están en pleno proceso de descarbonización de su flota de autobuses urbanos, caso de Bogotá con 1.486 autobuses, el 14,1% de sus 10.514 autobuses (incluyendo el sistema troncal), y Madrid con 267 autobuses, el 12,7% de la flota, con el objetivo de que toda su flota de más de 2.000 autobuses sea eléctrica en 2033.

A un nivel incipiente está Guatemala, donde el 25,8% de la flota de TuBus está electrificada. Finalmente, LIsboa está comenzando el proceso, con un 2% de su flota.

En las otras 4 ciudades, Santo Domingo está en proceso de compra de autobuses eléctricos, Buenos Aires tiene algunos microbuses eléctricos en el centro y está iniciando el proyecto del Trambus, mientras que Rio de Janeiro está en un proceso de licitación de su red de autobuses urbanos y dentro de dicho proceso se valora la presencia de autobuses eléctricos. De Quito no se dispone de datos.

Sistemas de buses urbanos ciudad principal	Número de buses eléctricos	% de la flota
Bogotá: Sistema zonal (y troncal)	1.486	14,1%
Buenos Aires: Colectivos urbanos	0	0%
Guatemala: TuBus	24	25,8%
Lisboa: Carris	15	2%
Madrid: EMT	265	12,6%
Quito: Sistema convencional	s/d	s/d
Rio de Janeiro: SPPO	0	0%
Santo Domingo: OMSA	0	0%
SUMA	1.792	

Dos ciudades, Bogotá y Rio de Janeiro, tienen un nivel de **oferta** en buses-km/año que alcanza cifras muy elevadas, 382 y 348,73 millones. Madrid y Buenos Aires tienen un nivel de oferta relativamente similar de 98,2 y 91,29 millones de buses-km/año.

En cuanto a la **demanda** hay tres ciudades con un nivel muy alto, Rio de Janeiro, Bogotá y Madrid. Buenos Aires se queda en un nivel inferior.

Buses urbanos: Oferta, demanda e IPK	Oferta 2023 (millones buses-km)	Demanda 2023 (millones viajeros)	IPK 2023
Bogotá: Sistema zonal	382	582,79	1,5
Buenos Aires: Colectivos urbanos	91,29	272,3	3,0
Guatemala: TuBus	3,65	5,61	1,5
Lisboa: Carris	34,73	124,5	3,6
Madrid: EMT	98,2	454,92	4,6
Quito: Sistema convencional	s/d	s/d	s/d
Rio de Janeiro: SPPO	348,73	640,12	1,8
Santo Domingo: OMSA			

Finalmente, para el indicador IPK, **viajeros que suben por cada bus-km,** Madrid alcanza la cifra de 4,6 viajeros/bus-km, Lisboa obtiene un IPK de 3,6, y Buenos Aires tiene un IPK de 3,0. Río Janeiro, Bogotá y Guatemala registran valores de 1,8, 1,5 y 1,5 respectivamente.



Sistemas BRT

En cuatro ciudades del IBERbarómetro 2025 se tienen sistemas BRT que son:

- **Bogotá**: El sistema troncal conforma una red mallada muy estructurada, con diferentes tipos de servicio, exprés y normales, canalizando valores en hora pico impensables que se pudiesen alcanzar con autobuses. Bogotá es la referencia mundial de BRT.
- **Guatemala**: El sistema de ciudad de Guatemala tiene una fuerte función estructurante de la movilidad urbana y de algún corredor metropolitano, ya que es el único sistema de transporte masivo.
- **Quito**: El BRT con trolebús de Quito fue el primer BRT fuera de Brasil en implementarse. Desde entonces el Distrito Metropolitano de Quito ha implementado un total de 5 corredores de BRT.
- **Rio de Janeiro**: La recuperación del BRT de Rio de Janeiro a partir del año 2021, debido a la degradación que estaba sufriendo, ha sido una acción política exitosa de la Prefeitura de Rio, con la creación de una empresa operadora pública. Los 4 corredores de BRT se desarrollan en el periurbano del municipio, sin penetrar propiamente en el centro urbano, salvo uno de los corredores, de forma que los corredores que no llegan al centro son alimentadores del sistema de Metro.

Buenos Aires: cuenta con diversos corredores de Metrobus en ejes principales de la ciudad, por el tipo de explotación de estos servicios no se han considerado encuadrados dentro de los sistemas BRT.

Ciudades IBERbarómetro 2025 con presencia de BRT

BRT	Dependencia/Operador	Líneas	Longitud líneas	Estaciones líneas/red
Bogotá	Municipal / 13 Privados	99	114,4km longitud red	142 estaciones red
Guatemala	Municipal / 1 Público	7	116,6 km longitud líneas	121 estaciones líneas - 89 estaciones red
Quito	Municipal / 1 público + 2 privados	5 corredores	462 km longitud líneas	155 estaciones red
Rio de Janeiro	Municipal / 1 Público	4 corredores-31 líneas	157,5 km longitud red	153 estaciones red

En cuanto a la tipología de autobuses, en los sistemas de Guatemala, Quito y Río de Janeiro predominan los buses articulados, mientras que en Bogotá son autobuses biarticulados.

BRT: Tipo buses	Normales 10-12 m	Articulados	Biarticulados	Suma
Bogotá		610	1.319	1.929
Guatemala		220	13	233
Quito		200	80	280
Rio de Janeiro	174	557		731
SUMA	174	1.587	1.412	3.173
%	5,5%	50,0%	44,5%	100,0%

BRT: Velocidad	Velocidad de explotación
Bogotá	24,3
Guatemala	18
Quito	25,0
Rio de Janeiro	s/d

La velocidad de explotación esta sobre 25 km/h en Quito y Bogotá, mientras que en Guatemala la velocidad es de 18 km/h, debido a que el recorrido del Transmetro no es todo en plataforma reservada.

Los IPK de Bogotá y Quito están a un nivel muy similar, de 4,31 y 4,29 respectivamente, cifras que hablan del elevado uso de sus BRT. En Guatemala alcanza el valor de 4,62.

BRT: Oferta, demanda e IPK	Oferta 2023 (millones buses-km)	Demanda 2023 (millones viajeros)	IPK 2023
Bogotá	184	574,51	4,31
Guatemala	19,18	88,64	4,62
Quito	28,68	123,12	4,29
Rio de Janeiro		90,1	



Rio de Janeiro


Madrid

Sistemas de Metro ligero

En 4 ciudades del IBERbarómetro 2025 había una red de metro ligero, con características y funcionalidades muy diferentes:

- **Buenos Aires**: El sistema Premetro, funciona como un ramal o línea alimentadora del Subte o metro desde zonas periféricas del sur de la ciudad.
- **Lisboa**: Por una parte en la ciudad de Lisboa están las 5 líneas históricas de tranvía, más la moderna línea 15E que llega a Belém y que está desarrollada como un metro ligero. Además, está la red de metro ligero MTS (Metro Transportes do Sul) en el ámbito metropolitano de Lisboa que sirve a los concejos de Almada y Seixal.
- **Madrid**: Dispone de 4 líneas, sin conexión entre ellas excepto 2, y con funcionalidades muy diferentes. Las 4 líneas surgen por medio de concesiones público-privadas (PPP), 3 de ellas de la Comunidad de Madrid por medio de 2 concesiones y una cuarta línea que es una concesión del municipio de Parla, como línea puramente urbana (tranvía) de este municipio. Todas las líneas tienen conexiones con el metro o con el tren de cercanías, o ambas.
- **Rio de Janeiro**: La red VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) Carioca de 4 líneas que se inaugura en 2016 como parte del proyecto de revitalización del centro y la zona portuaria para los Juegos Olímpicos.

En conjunto, las 4 ciudades con metro ligero tienen 18 líneas, 152,6 km y 201 estaciones, destacando Lisboa como la red más grande de las cuatro. La distancia media entre estaciones de las 4 redes es de 783,6 m, siendo Rio de Janeiro la que tiene una distancia entre estaciones mayor, algo más de un kilómetro, y Buenos Aires la menor, con casi 450 m.

Ciudades IBERbarómetro 2025 con presencia de metro ligero

Metro ligeros	Dependencia / Operador	Líneas	Longitud líneas	Estaciones	Distancia media entre estaciones (m)
Buenos Aires	Municipal / 1 Privado	1	7,6	18	447,1
Lisboa	Municipal y Nacional/ 1 Público + 1 Privado	6	81	96	931,0
Madrid	Municipal y Comunidad Autónoma / 3 Privados	4	36	57	679,2
Rio de Janeiro	Municipal / 1 Privado	4	28	30*	1.076,9
SUMA		18	152,6	201	783,6

* Estaciones-red

La red urbana de Lisboa tiene una velocidad media baja, 7,9 km/h, propia de una red antigua de tranvías, mientras que la red de metro ligero de MTS alcanza los 21,6 km/h, algo inferior a la red de Madrid, 22,6 km/h. Buenos Aires tiene una velocidad, 13 km/h, propia de una línea urbana sin preferencia semafórica.

Lisboa tiene un IPK de 8,9 viajeros subidos por metro ligero-km ofertado, seguido de Madrid con un IPK de 6,8 y, finalmente, Buenos Aires con un IPK de 2,6.

Características del servicio	Unidades de trenes	Velocidad de explotación (km/h)
Buenos Aires	12	13
Lisboa	87	7,9 - 21,6
Madrid	35	22,6
Rio de Janeiro	s/d	s/d

Oferta, demanda e IPK	Oferta 2023 (millones trenes-km)	Demanda 2023 (millones viajeros)	IPK 2023
Buenos Aires	0,3	0,77	2,6
Lisboa	3,14	28	8,9
Madrid	2,52	17,12	6,8
Rio de Janeiro	s/d	22,0	s/d



Lisboa



Quito

Sistemas de Metro

Redes de metro en operación hay **en 6 de las 8 ciudades del IBERbarómetro 2025**, teniendo en marcha Bogotá la construcción de la línea 1 y Guatemala tiene el metro como uno de sus objetivos de futuro.

Cada día el metro es un sistema de transporte más importante en las ciudades de América Latina, siendo fundamental para canalizar la movilidad de estas grandes metrópolis. En la actualidad **20 ciudades de América Latina disponen de metro**, una parte de ellas están en este IBERbarómetro 2025.

En 2 de las 8 ciudades, la operación del servicio está concesionada a operadores privados, mientras que en las otras **6 restantes el servicio es dado por empresas públicas**. La red de Madrid es operada por una empresa pública de la Comunidad de Madrid, Metro de Madrid S. A. Sin embargo, hay una línea concesionada por un proceso de participación público-privada (PPP) a la empresa Transportes Ferroviarios de Madrid (TFM), línea 9 que sale fuera del municipio de Madrid. Metro de Madrid realiza la operación del servicio de esta línea para TFM.

Las ciudades del IBERbarómetro 2025 tienen un total de 28 líneas de metro, 477,5 km de longitud de red de metro y 523 estaciones.

Ciudades IBERbarómetro 2025 con presencia de metro

Metro	Dependencia/Operadores	Líneas	Longitud líneas	Estaciones-líneas/red	Distancia media entre estaciones (m)
Buenos Aires	Ciudad/Privado	6	56,6	90	674
Lisboa	Nación/Público	4	44,5	56	856
Madrid	Comunidad Autónoma/ Público	12+Ramal	269,5	287/237	976
Quito	Ciudad/Público	1	22,9	15	1.636
Rio de Janeiro	Estado Federal/Privado	3	57	41	1.500
Santo Domingo	Nación/Público	2	27	34	844
SUMA		**28**	**477,5**	**523**	**967**

La **distancia media entre estaciones** es de 967 m, próxima a 1 km. Dos redes destacan por su elevado valor, Quito, con 1.636 m, y Río de Janeiro, con 1.500 m. En el extremo opuesto están Buenos Aires, con 674 m, y Lisboa, con 856 m.

El **metro de Quito alcanza los 38 km/h como velocidad de explotación**, debido al diseño de su trazado y la distancia entre estaciones que le permite mantener la velocidad máxima del tren durante más tiempo de viaje al ser mayor la distancia entre estaciones. El resto de metros tienen velocidades inferiores.

En material móvil hay más de 3.300 coches (vagones). La accesibilidad a las estaciones de metro es limitada en los metros antiguos como Madrid y Buenos Aires y, en cambio, **la accesibilidad es completa en los metros más modernos** de Rio de Janeiro, Santo Domingo y Quito, y casi completa en el metro de Lisboa.

Características del servicio	Trenes	Coches	Velocidad de explotación (km/h)	Accesibilidad
Buenos Aires	121	669	21,5	50%
Lisboa	111	333	29,6	96,4%
Madrid	316	2.062	27,2	69,9%
Quito (recién inaugurado)	18	108	38	100%
Rio de Janeiro	s/d	s/d	s/d	100%
Santo Domingo	61	183	65*	100%

*La velocidad del metro de Santo Domingo de 65 km/h parece excesiva y poco creible.

En conjunto, las 6 redes de Metro del IBERbarómetro 2025 canalizaron **1.359,77 millones de viajes en el año 2023**, cifra que habla de la importancia que tienen estas redes de Metro para sus respectivas ciudades y áreas metropolitanas. Esta demanda representa un ratio de **95 viajes en metro al año por habitante de estas ciudades** (sin considerar Quito al estar recien inaugurado) o un ratio de 38 viajes en metro al año por habitante de estas áreas metropolitanas (sin considerar Quito).

Metros: Oferta, demanda e IPK	Oferta 2023		Demanda 2023 (millones Viajeros)	IPK 2023 (trenes-km)
	Trenes-km (millones)	Coches-km (millones)		
Buenos Aires	7,8		235,67	30,2
Lisboa	5,08	15,2	161,6	31,8
Madrid	37,4	179,3	665,8	17,8
Quito (recién inaugurado)	0,2		4,4	21,8
Rio de Janeiro			188,9	
Santo Domingo	14,6		103,4	7
TOTAL			1.359,77	



Buenos Aires

Para las 4 redes de las que se tiene información, tanto de la oferta como de la demanda, se puede calcular el Índice de Pasajeros Kilómetro (IPK) y se obtiene que Lisboa con un IPK de 31,8 y Buenos Aires con un IPK de 30,2 tienen los mayores ratios de viajeros subidos por tren-km. Quito y Madrid estaban con ratios de IPK inferiores, 21,8 y 17,8 respectivamente.

Sistemas de Trenes de cercanías o suburbanos

Redes de trenes de cercanías o suburbanos en operación hay **en 4 de las 8 ciudades del IBERbarómetro 2025**: Buenos Aires, Lisboa, Madrid y Rio de Janeiro:

- Buenos Aires: La red de trenes de cercanías tiene 8 líneas, 6 de las cuales son gestionadas por la empresa pública estatal Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE) y 2 líneas son concesiones privadas, la línea Belgrano Norte está concesionada a la empresa privada Ferrovías y la línea Urquiza a cargo de Metrovías.
- Lisboa: La red es operada por la empresa pública estatal Comboios de Portugal (CP) y la línea de Lisboa a Setúbal por la empresa privada Fertagus.
- Madrid: Toda la red es operada por la empresa pública estatal Renfe
- Rio de Janeiro: La red es operada por la empresa privada SuperVia.

Entre las cuatro redes hay un total de 42 líneas, con una longitud de 2.124 km y 658 estaciones. La distancia media entre estaciones es de 3.448 m, siendo Lisboa la que tiene una distancia media mayor, 4.689 m, y Rio de Janeiro la distancia media entre estaciones menor, 2.813 m.

Ciudades IBERbarómetro 2025 con presencia de tren de cercanías

Trenes de Cercanías	Dependencia/Operador	Líneas	Longitud líneas	Estaciones red	Distancia media entre estaciones (m)
Buenos Aires	Nación 1 público + 2 privados	8	979,3	292	3.448
Lisboa	Nación 1 público + 1 privado	17	328,2	87	4.689
Madrid	Nación 1 público	9	546,5	175	3.292
Rio de Janeiro	Estado Federal 1 privado	8	270,0	104	2.813
SUMA		42	2.124,0	658	3.448

La velocidad media de explotación está relacionada con la distancia media entre estaciones, por ello Lisboa es la que tiene una velocidad media de explotación mayor, 54 km/h.



Madrid

Características del servicio	Trenes	Velocidad de Explotación (km/h)
Buenos Aires	251	36,8
Lisboa	131	54
Madrid	280	49,4
Rio de Janeiro	s/d	s/d

Las cuatro redes **mueven un total de 802,8 millones de viajeros al año**, que corresponde a un ratio de **25 viajes al año en la red de tren de cercanías por habitante de todo el ámbito metropolitano.**

Trenes de cercanías: Oferta, demanda e IPK	Oferta 2023 Trenes-km (millones)	Demanda 2023 (millones viajeros)	IPK 2023 (trenes-km)
Buenos Aires	23,56	335,66	14,2
Lisboa	8,03	117,4	14,6
Madrid	19,6	230	11,7
Rio de Janeiro	s/d	119,7	s/d
Total		802,8	

Sistemas Teleféricos/Cable



Santo Domingo

Tres ciudades cuentan con teleféricos o cables como alimentadores de un sistema masivo: Bogotá, Río de Janeiro y Santo Domingo. Por su parte, la ciudad de Lisboa tiene varios elevadores y un funicular, como modos de transporte público.

La experiencia que se tiene en América Latina de utilizar estos sistemas, allí donde la topografía impide utilizar otros modos de transporte, es una referencia a nivel mundial. Estos ejemplos han consolidado al teleférico como una opción viable para alimentar sistemas masivos, pudiendo llegar a canalizar en hora pico y sentido demandas de 4.000 personas.

Cada ciudad adapta su sistema de cable a las condiciones de asentamiento de la población y la topografía, es por ello por lo que la distancia media entre estaciones sea tan diferente de una ciudad a otra.

Ciudades IBERbarómetro 2025 con presencia de teleférico

Teleférico	Dependencia/ Operador	Líneas	Longitud líneas (km)	Estaciones	Distancia entre estaciones (m)
Bogotá	Ciudad / Público	1	3,25	4	1.083
Rio de Janeiro	Ciudad / Privado	1	0,721	3	361
Santo Domingo	Nación / Público	2	9,2	8	1.533

La capacidad de las cabinas varía entre 8 personas en el caso de Rio a 12 en el caso de Santo Domingo.

	Cabinas	Capacidad cabina	Viajeros 2023 (millones)
Bogotá	163	10 personas	7,3
Rio de Janeiro	40-60	8 personas	s/d
Santo Domingo	195+163=358	10/12 personas	s/d

El éxito de los casos en operación, y en general en América Latina, ha impulsado la construcción de nuevas líneas en Bogotá, Guatemala y Santo Domingo.

Sistemas Ferris

En 2 ciudades del IBERbarómetro 2025 hay servicio de ferris como movilidad metropolitana, son:

- **Lisboa:** Ferris que conectan la capital (Cais do Sodré, Terreiro do Paço, Belém) con la margen sur del río Tajo (Cacilhas, Porto Brandão o Trafaria Barreiro), por medio de las líneas regulares de Transtejo & Soflusa, con una demanda de 19,3 millones de viajeros/año, más de 60.000 viajeros/día.
- **Rio de Janeiro:** Conectan Rio con Niterói, Ilha do Governador, Paquetá y otros municipios en la bahía de Guanabara, con unos 45.000 viajeros/día.



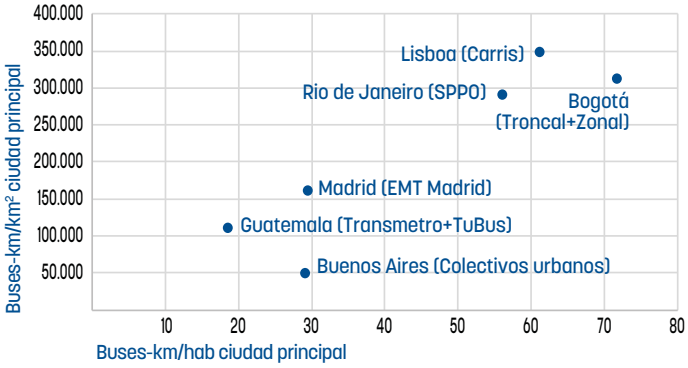
Análisis de las ratios de oferta y demanda

Antes de cualquier comentario sobre el análisis de las ratios de oferta y demanda, hay que resaltar que no hay datos de Bogotá y Quito a nivel metropolitano, por lo que su análisis es solo a nivel de la ciudad principal. De Santo Domingo no hay datos y de Quito muy pocos. De Guatemala hay datos parciales.

En relación con las **ratios de oferta en la ciudad principal, relativos a autobuses-km por habitante y por km² de la ciudad principal,** se observa en el gráfico que hay 3 ciudades con los valores más altos, Bogotá y Lisboa, y después Rio de Janeiro. A un nivel intermedio está Madrid. Con los niveles más bajos Buenos Aires y Ciudad de Guatemala, aunque este caso no se dispone de información sobre los operadores privados.

Para los **viajes en autobús urbano por habitante de la ciudad principal y año,** se obtiene: Lisboa (220), Bogotá (146), Madrid (136), Rio de Janeiro (103), Buenos Aires y Ciudad de Guatemala con valores muy similares (87 y 84).

Ratios oferta de autobuses urbanos en la ciudad principal



Ratio demanda de autobuses urbanos en la ciudad principal

Autobuses urbanos	Viajes en bus urbano por año y habitante ciudad principal
Bogotá (Troncal+Zonal)	146
Buenos Aires (Colectivos urbanos)	87
Guatemala (solo Transmetro+TuBus)	84
Lisboa (Carris)	220
Madrid (EMT Madrid)	136
Quito	s/d
Rio de Janeiro (SPPO)	103
Santo Domingo	s/d

Algunas circunstancias explican el valor alto de estas ratios:: en el caso de Bogotá por tener en la ciudad solo red de autobuses, no hay red de metro que le quite viajeros, y en el caso de Lisboa, por ser una ciudad pequeña en habitantes y tamaño para el área metropolitana que acoge. La ratio baja de Buenos Aires se explica por la captación de viajes de los colectivos metropolitanos en la ciudad.

Si pasamos al **ámbito metropolitano**, con todas las redes de transporte público, solo de 3 áreas metropolitanas se tiene información de todos los modos de transporte. En la tabla se obtienen las ratios de oferta de autobuses y de trenes.

En cuanto a la **ratio de oferta total de autobuses-km/hab**, autobuses urbanos, metropolitanos y otros urbanos, el valor más alto es Buenos Aires (70,4), con Lisboa y Madrid muy similares. En la **ratio de oferta de buses-km/km²** también Buenos Aires tiene el valor más alto (53.551), seguido de Lisboa (42.774) y Madrid (35.712).

En cuanto a las **ratios de la oferta de trenes**, Madrid es la que tiene valores más altos, seguida de Lisboa y Buenos Aires.

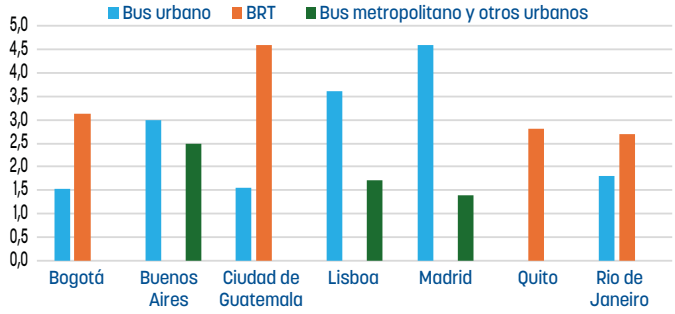
Finalmente, en la **ratio de viajes en TP por habitante y año para el área metropolitana** alcanza su valor más alto en Madrid, con 234 viajes, seguida de Buenos Aires (212) y Lisboa (207). Éste es un indicador muy interesante a nivel internacional para comparar el papel del sistema de transporte público a nivel de área metropolitana.

Ratios de oferta y demanda de las áreas metropolitanas

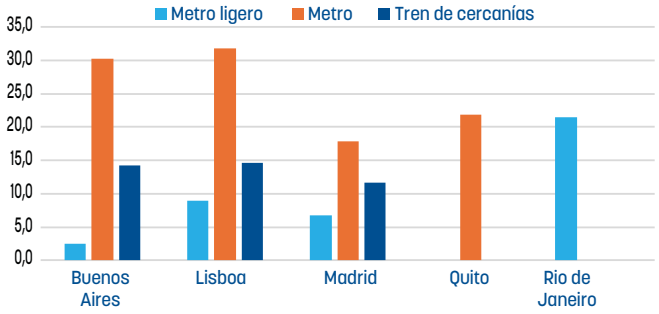
	Oferta buses		Oferta trenes		Ratio demanda TP
	buses-km/hab	buses-km/km²	trenes-km/hab	trenes-km/km²	Viajes en TP por habitante año
Buenos Aires	70,4	53.551	1,9	1.447	212
Lisboa	43,6	42.774	5,5	5.393	207
Madrid	41,7	35.712	10,1	8.667	234

En cuanto al **IPK de las redes de autobuses**, viajeros subidos por autobús-km, en el gráfico se observan las redes de autobús urbano, las de BRT y las de autobuses metropolitanos y otros urbanos. A nivel de **autobuses urbanos** el IPK mayor es Madrid con IPK de 4,6. Para los **BRT** el valor mayor obtenido es en Ciudad de Guatemala, también con un IPK de 4,6. Finalmente, para los **autobuses metropolitanos y otros urbanos** el IPK mayor se obtiene en Buenos Aires, con valor 2,5.

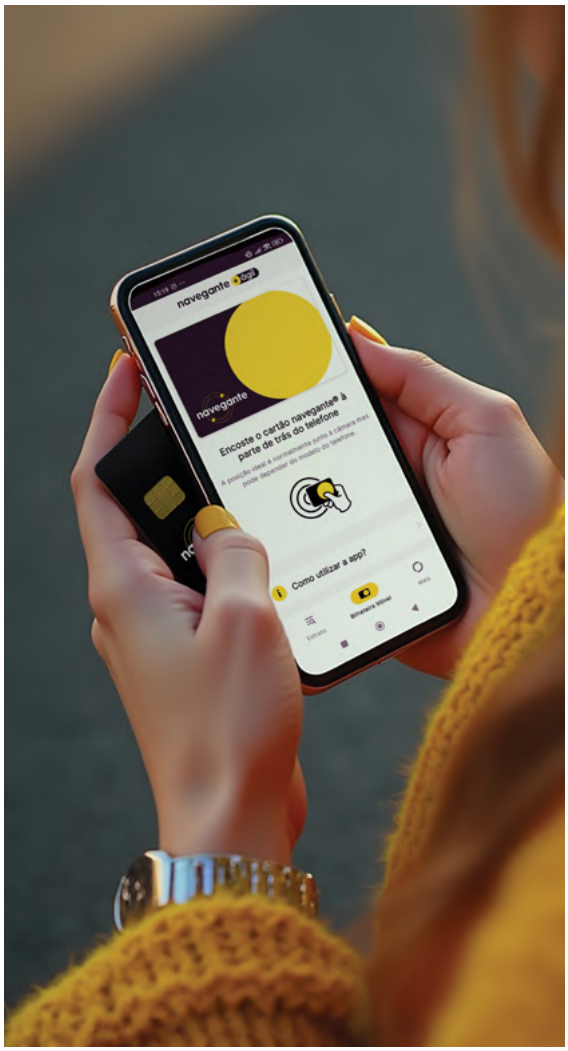
Redes de autobuses: Viajeros subidos por bus-km (IPK)



Redes ferroviarias: Viajeros subidos por tren-km (IPK)



En cuanto al **IPK de las redes de ferroviarias**, viajeros subidos por tren-km, en el gráfico se observan las **redes de metro ligero** de Rio tiene un IPK muy alto, de 21,5. Las **redes de metro** destacan los IPK de Lisboa (31,8) y Buenos Aires (30,2). Finalmente, para las redes de trenes de cercanías o suburbanos los valores más altos son los de Lisboa (14,6) y Buenos Aires (14,2).





Lisboa

3. SISTEMA TARIFARIO

Ciudad	Billete sencillo*	Pago con Tarjetas transporte
Bogotá	· Sistema Troncal (BRT) y cable: $2.950 (0,68 USD) · Sistema Zonal (buses urbanos): $2.750 (0,64 USD)	· Tarjeta inteligente sin contacto TuLlave · Ventajas tarjeta TuLlave personalizada: Trasbordos de $200 entre buses zonales y troncales, y $0 entre buses zonales, hasta por 2 veces en una ventana de 110 min · Hasta 2 viajes de crédito cuando la tarjeta se queda sin saldo. · Recuperar el saldo en caso de pérdida de la tarjeta.
Buenos Aires	Colectivo: $52,96 (0,18 USD) Subte: $80 (0,27 USD) Tren: $25,72 (0,09 USD)	· Tarjeta inteligente sin contacto SUBE, que se emplea en colectivos urbanos y suburbanos, subtes (metro), Premetro, trenes y metrobus en Buenos Aires y el AMBA. · Descuentos automáticos por combinación de medios de transporte dentro de un lapso de 2 horas: 1er viaje: tarifa completa; 2do viaje: 50% descuento; 3er viaje en adelante: 75% descuento · Al superar 20, 30 y 40 viajes mensuales, se aplican descuentos automáticos del 20%, 30% y 40% respectivamente.
Guatemala	· Transmetro: Q1,00 (0,13 USD); Servicios exprés Q2,00 (0,26 USD) · TuBus: Q5,00 (0,64 USD) · Transporte urbano tradicional: Q2,00 (0,26 USD)	- Tarjeta Ciudadana es el sistema de pago eléctronico operado por la municipalidad de Guatemala para pago en Transmetro, TuBus y Rutas Temporales. En Transmetro y TuBus no hay pago al conductor.
Lisboa	· Metro: 1,80 € (1,95 USD) con tarjeta. · Autobuses Carris: 1,85 € (2,00 USD) con tarjeta y 2,20 € (2,38 USD) pago a bordo. · Tranvías Carris: 1,85€ (2,00 USD) con tarjeta y 3,20 € (3,46 USD) pago a bordo.	· La tarjeta Navegante abarca toda el área metropolitana, todos los operadores y todos los servicios. · Navegante Municipal: 30,00 € (32,46 USD) mes para cada uno de los 18 municipios del AML ·Navegante Metropolitano: 40,00 € (43,28 USD) mes para toda el área metropolitana.
Madrid	· Autobús urbano Madrid ciudad: 1,50 € (1,62 USD) billete comprado a bordo · Metro en Madrid ciudad: 1,50-2,00 € (1,62-2,16 USD) con tarjeta Multiviaje	Billete 10 viajes para metro y bus urbano: 6,10 € (6,60 USD) en la Tarjeta Multiviaje; Existen Abonos mensuales con la Tarjeta Abono Transportes
Quito	· Tarifa general Buses: $0,35 USD entre 18 y 65 años. ·Tarifa general Metro: $0,45 USD entre 18 y 65 años. · Tarifa reducida Buses: $0,17 USD para niños (6-18 años) y adultos mayores (más de 65 años). · Tarifa reducida Metro: $0,22 USD para niños (6-18 años) y adultos mayores (más de 65 años). · Tarifa preferencial Buses: $0,10 USD personas con discapacidad · Tarifa preferencial Metro: $0,12 USD personas con discapacidad	Actualmente no hay integración tarifaria. Quito está implementado un sistema de integración tarifaria entre diferentes modos y operadores de transporte público, el Trolebús, la Ecovía y los buses alimentadores. Este sistema permitirá a los usuarios pagar una tarifa única de 0,45 USD para realizar trasbordos entre estos servicios sin costos adicionales
Rio de Janeiro	· Bilhete Único Carioca (BUC), billete integrado que permite realizar hasta tres viajes en un plazo máximo de tres horas pagando solo el valor de una tarifa única de R$ 4,70 (0,94 USD) en el sistema de transporte público competencia municipal (autobuses urbanos, BRT, VLT y los sistemas vans y kombis.	· RioCard tarjeta donde se cargan los billetes integrados urbanos y metropolitanos. En 2025, la prefeitura de Rio ha lanzado una nueva tarjeta, Jaé, para moverse dentro de la ciudad.
Santo Domingo	· Metro ofrece billetes sencillos a RD$20,00 (0,357 USD) y tarjetas recargables con descuentos por múltiples viajes, sin zonificación tarifaria. Además, el Teleférico comparte el mismo sistema de pago que el Metro, permitiendo acceso sin costo adicional con la tarjeta del Metro. · Los autobuses urbanos de la OMSA tienen una tarifa fija de RD$35,00 (0,625 USD) por viaje, con opciones de pago en efectivo y tarjetas.	· La tarjeta SDGo permite usar el Sistema Integrado de Transporte, combinando metro, teleférico, autobuses OMSA y concesiones privadas. · El Metro y Teleférico disponen de una tarjeta propia.

* Cambios al dólar utilizados, valor medio 2023: Bogotá 1 USD = 4.322 COP; Buenos Aires 1 USD = 295,46 ARS; Guatemala 1 USD = 7,831 GTQ; Lisboa y Madrid 1 USD = 0,9243 EUR; Rio de Janeiro 1 USD = 4,9949 BRL; Santo Domingo 1 USD = 56,006 DOP.

El sistema tarifario es muy diverso, pero todas las ciudades tienen diferentes tipos de tarjeta de transporte recargables, aunque en algún caso hay tarjeta Ciudadana, como en Guatemala, solo para los residentes, que sirve para el transporte público y que puede servir para otros servicios municipales, aún no implementados. En varias ciudades se ha introducido recientemente un sistema mejorado de su tarjeta, como Rio de Janeiro y Quito. También varias ciudades tienen la opción de utilizar la tarjeta bancaria para el pago del transporte público, aunque no en todos los modos de transporte y sin los descuentos en los transbordos que ofrece la tarjeta de transporte público respectiva.

En general, la compra de billetes multiviaje –como los de 10 viajes– no ofrece ningún tipo de descuento, lo que significa que su precio equivale al de adquirir 10 billetes sencillos por separado. Esta política no incentiva el uso frecuente del transporte público ni recompensa al usuario habitual. La necesidad de cargar las tarjetas a menudo, en muchos casos a diario, genera colas y congestión en los accesos a algunas estaciones. Un ejemplo interesante es el caso de Buenos Aires, donde se aplican descuentos progresivos en función del uso: cuanto más se utiliza el transporte público, mayor es el descuento. Este enfoque promueve la fidelización y reconoce el compromiso del viajero frecuente.

Tarifas sociales

En relación con la existencia de tarifas sociales en el transporte público, puede afirmarse que, de una forma u otra, todas las ciudades analizadas cuentan con algún tipo de descuento dirigido a colectivos específicos. Estos descuentos suelen abarcar personas con discapacidad, colectivos de bajos ingresos, familias numerosas, personas mayores, niños hasta una edad o altura, jóvenes y estudiantes.

Es muy interesante el caso de Lisboa, donde, por una cantidad fija al mes, una única Tarjeta Familia en la que se incluyen todos los miembros de la unidad familiar, permite hacer un uso ilimitado del transporte público en un determinado ámbito espacial.

	Tarifas sociales
Bogotá	· Adultos mayores (personas mayores de 62 años) y personas en condiciones de pobreza según clasificación SISBÉN: Tarifas de $2.500 pesos para el componente troncal (BRT y cable) y $2.250 pesos para el componente zonal (buses urbanos), lo que representa un descuento del 15,25% y 18,18% respectivamente. Estas tarifas solo aplicaban para 30 viajes en el mes, los siguientes viajes tenían la tarifa general para cada componente. · Personas en condición de discapacidad: Transferencia monetaria mensual en la tarjeta TuLlave por $29.500 pesos, equivalente a 10 pasajes gratis en la tarifa más alta del componente troncal ($2.950 pesos).
Buenos Aires	· Boleto estudiantil: Permite realizar hasta 50 viajes mensuales gratuitos con un tope de 4 viajes diarios · Boleto con atributo social: Descuento del 55% sobre tarifa normal
Guatemala	· Personas con discapacidad y mayores de 60 años tienen con la tarjeta Ciudadana 4 pasajes gratuitos diariamente. · Los empleados municipales tienen dos viajes diarios gratis en Transmetro. · Niños que miden menos de 1,20 m de altura no pagan en los autobuses
Lisboa	· 4 a 12 años: gratis · 13 a 23 años y Social+: Descuentos 50% y 25% en hogares de bajos ingresos · +65 años: 20;00 € tarjeta Navegante · Antiguo Combatiente: Gratis dentro municipio. · Navegante Familia: Independiente del número personas del grupo familiar, tarifa mensual 60,00 € municipal y 80,00€ metropolitano.
Madrid	· Familias numerosas: descuento del 20% para la categoría general o del 50% para la categoría especial: Por Ley nacional. · Personas con discapacidad igual o superior al 65%: 20% de descuento. · Tarjeta Transporte Público Infantil 4-6 años: Gratuita, permite la utilización ilimitada del transporte público de la Comunidad de Madrid. · Abono Transporte Tercera Edad 65+ años: Gratuita, permite la utilización ilimitada del transporte público de la Comunidad de Madrid; · Abono Transporte Joven de 15 a 25 años: coste mensual 10,00€, permite la utilización ilimitada del transporte público de la Comunidad de Madrid; · Abono 7-14 años: Gratuita, permite la utilización ilimitada del transporte público de la Comunidad de Madrid
Quito	La Ley garantiza tarifas preferenciales: · adultos mayores (50% de reducción correspondiente a 0,22 centavos), · personas con discapacidad (tarifa preferencial de 0,12) ; · niños menores de 6 años (50% de reducción) y estudiantes. No hay diferenciación por nivel económico sino por las categorías descritas.
Rio de Janeiro	Entrada gratuita: · personas mayores de 65 años, · personas con discapacidad y enfermedades crónicas, · estudiantes de escuelas públicas, estudiantes universitarios beneficiarios de programas o que cumplan los requisitos del Pase Gratuito Universitario, · niños de hasta 5 años. La entrada gratuita es personal e intransferible. La Tarifa Social para el transporte público en Río de Janeiro se implementó en 2023 como una medida del Gobierno Estatal para subsidiar parte del costo de las tarifas de tren y metro: · R$5,00 para el usuarios del tren; y · reduciendo la tarifa del metro de R$6,90 a R$5,00 para los usuarios registrados en el Billete Único Intermunicipal (BUI).
Santo Domingo	· Pensionados militares y policiales, quienes viajan gratuitamente en el Metro, Teleférico y autobuses OMSA al presentar su carnet oficial. · Niños menores de 1,20 m de estatura están exentos de pago. Se han anunciado beneficios para estudiantes, personas con discapacidad y adultos, pero de momento no existen tarifas sociales formalmente.

4. LA FINANCIACIÓN DE LOS SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO

La financiación de los sistemas de transporte es un tema controvertido, cuya información no es fácil de obtener con garantías. De las 8 ciudades analizadas, únicamente se han obtenido datos completos sobre la financiación del sistema de transporte público en cuatro casos: Bogotá (ámbito local), Buenos Aires, Lisboa y Madrid, en estas tres ciudades para el ámbito metropolitano-regional.

Financiación del sistema de transporte público (MUSD)

	Bogotá ciudad		Buenos Aires AMBA		Lisboa AML		Madrid Comunidad	
	USD 2023	%	USD 2023	%	USD 2023	%	USD 2023	%
Ingresos tarifarios	616,4	47,1%	442,2	10,0%	445,4	54,6%	531,3	19,7%
Otros Ingresos	130,7	10,0%						
Transferencias nacionales	143,0	10,9%	2.524,8	56,9%	262,2	32,1%	137,3	5,1%
Transferencias regionales			1.061,1	23,9%			1.698,30	62,9%
Transferencias municipales	418,1	32,0%	407,2	9,2%	108,4	13,3%	334,6	12,4%
Ingresos totales del sistema	1.308,20	100,0%	4.435,30	100,0%	816,1	100,0%	2.701,60	100,0%
Subvenciones del sistema	691,7	52,9%	3.993,10	90,0%	370,6	45,3%	2.170,30	80,3%
Cambio a USD utilizado*	1 USD = 4.322 COP		1 USD = 295,46 ARS		1 EUR = 1,0821 USD		1 EUR = 1,0821 USD	
Población	7.907.281		16.648.720		2.961.177		6.871.903	
Necesidades sistema por hab.	165 USD		266 USD		276 USD		393 USD	
Subvenciones del sistema por hab.	87 USD		240 USD		125 USD		316 USD	

*Valor medio del cambio en 2023: www.exchange-rates.org

Los **ingresos tarifarios** de **Lisboa** representan el 54,6% de las necesidades económicas del sistema de transporte público. En **Bogotá**, los ingresos tarifarios son un porcentaje un poco inferior, del 47,1%, aunque si bien en Bogotá hay otros ingresos que proceden del Pico y Placa Solidario, y que representan un 10,0% de las necesidades del sistema. A un nivel muy inferior, en cuanto al porcentaje de los ingresos tarifarios respecto de las necesidades del sistema, están **Madrid** con un 19,7% y **Buenos Aires** con un 10,0%.

En consecuencia, las **necesidades de subvención** van en orden inverso a los ingresos tarifarios. De esta forma **Buenos Aires** tiene porcentualmente una subvención del 90,0% de las necesidades económicas del sistema de transporte público del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA). El sistema de **Madrid** tiene unas subvenciones del 80,3% de las necesidades económicas del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid (sin considerar al tren de cercanías). **Bogotá** tiene una subvención del 52,9% de las necesidades económicas del sistema de transporte público en el Distrito Capital. Y finalmente, el sistema de transporte público en el Área Metropolitana de **Lisboa** tiene una subvención del 45,4%.

Las **entidades que aportan la subvención del transporte público** son muy diferentes de una ciudad a otra. En **Buenos Aires**, el gobierno de la Nación financia la mayoría del subsidio, 63,2%, mientras que la provincia de Buenos Aires financia el 26,6% y finalmente la Ciudad Autónoma de Buenos Aires financia el 10,2%. En **Madrid**, el gobierno de la Comunidad de Madrid financia la gran mayoría del subsidio, 78,3%, los municipios financian el 15,4%, básicamente es el municipio de Madrid, y finalmente, el gobierno de la Nación pone solo el 6,3% del subsidio. En **Bogotá,** el Distrito aporta el 79,3% del subsidio, incluidos los ingresos

del Pico y Placa Solidarios, mientras que el gobierno de la Nación aporta el 20,7% restante. En **Lisboa**, el gobierno de la Nación pone el 70,8% del subsidio, mientras que los municipios aportan el 29,2%.

Si consideramos las **necesidades financieras de cada uno de estos sistemas de transporte público y el subsidio de cada uno de ellos** y lo relacionamos con el número de personas a que dan servicio, obtenemos que el sistema de **Bogotá Distrito** tiene unas necesidades anuales de 165 USD/hab, de los cuales el subsidio es de 87 USD/hab (52,9%). El sistema del **Área Metropolitana de Buenos Aires** tiene unas necesidades económicas anuales de 266 USD/hab, de los cuales 240 USD/hab provienen de subsidios (90,0%). El sistema del **Área Metropolitana de Lisboa** tiene unas necesidades económicas anuales de 276 USD/hab, de los cuales provienen de subsidios 125 USD/hab (45,3%). Finalmente, el sistema de la **Comunidad de Madrid** tiene unas necesidades económicas anuales de 393 USD/hab, de los cuales 316 USD/hab serían de subsidios (80,3%).



Santo Domingo

5. OTRAS MEDIDAS DE MOVILIDAD SOSTENIBLE

En este apartado se presentan el conjunto de medidas complementarias al papel vertebrador de los sistemas de transporte público en la movilidad urbana sostenible.

Servicio de préstamo de bicicleta en la ciudad principal

En 7 de las 8 ciudades existe un servicio de préstamo de bicicletas, salvo en Santo Domingo. Casi todos los casos son servicios públicos, mientras que en Rio de Janeiro es un servicio privado. En la ciudad de Quito el servicio es testimonial.

Las **ciudades que tienen el servicio más extenso** en todos los aspectos (número de bicicletas, porcentaje de bicicletas eléctricas, área de cobertura en la ciudad) son las ciudades de Lisboa y Madrid. El ratio de bicicletas de préstamo por 100.000 hab. de la ciudad principal para Lisboa y Madrid es de 271 y 247, aunque en Lisboa no todas las bicicletas sean eléctricas. A continuación, las ciudades de Buenos Aires y Rio de Janeiro tienen un ratio de 115 bicicletas por 100.000 hab. Bogotá tiene un número de bicicletas en el servicio de préstamo de 3.172, con un 45,5% eléctricas, con un ratio de 40 bicicletas por cada 100.000 habitantes. Sin embargo, Bogotá destaca por ser la ciudad que mayor uso hace de la bicicleta como modo de transporte, es decir que las políticas de implantación de ciclovías y el uso de la bicicleta privada ha cambiado completamente la fisonomía de la ciudad, elevando a casi el 8% el peso de la movilidad en bicicleta respecto de la movilidad global.

Características de los servicios de bicicleta compartida

	Existe servicio de préstamo de bicis	Total bicis	% bicis eléctricas	Área que cubre de la ciudad	Ratio bicicletas por 100.000 hab
Bogotá	sí, público	3.172	45,5%	1,5%	40
Buenos Aires	sí, público	3.600	0,0%	68,0%	115
Guatemala	sí, público	65	0,0%	1,7%	5
Lisboa	sí, público	1.539	>60%	100,0%	271
	si, privado	aprox. 1.000	100%	100%	176
Madrid	sí, público	8.250	100,0%	100,0%	247
Quito	sí, público	120	0,0%	s/d	4
Rio de Janeiro	sí, público	6.700	s/d	s/d	108
Santo Domingo	no	0			

Fuente: Elaboración propia en base a la información facilitada por las ciudades

El número de préstamos anuales va en correlación con el número de bicicletas que tiene el servicio compartido. Más interesante es el ratio del **utilización que se hace del servicio de bicicleta compartida**, y Lisboa con 1.891 préstamos anuales por bicicleta, es la ciudad con mayor ratio de uso por bicicleta. Sigue Madrid con 923 préstamos anuales por bicicleta, Quito y Buenos Aires con 754 y 709 préstamos anuales por bicicleta respectivamente, y Bogotá con 505 préstamos anuales por bicicleta.

Indicadores diversos relacionados con la bicicleta

	Número de préstamos anuales	Préstamos anuales por bici	Ratio préstamos anuales/1.000 hab. ciudad	Longitud total carriles bici (km)	Longitud carriles/ km² área ciudad	Uso de la bici en la movilidad general de la ciudad
Bogotá	1.600.472	505	202	652,8	0,36	6,6%
Buenos Aires	2.550.968	709	817	309,5	1,50	3,6%
Guatemala	s/d	s/d	s/d	50,0	0,22	1,1%
Lisboa	2.910.611	1.891	5.132	211,0	2,11	0,6%
Madrid	7.613.949	923	2.280	1.157,9	1,92	0,6%
Quito	90.425	754	31	144,3	0,03	0,6%
Rio de Janeiro	s/d	s/d	s/d	463,6	0,39	s/d
Santo Domingo	No tiene	No tiene	No tiene	11,5	0,13	2%

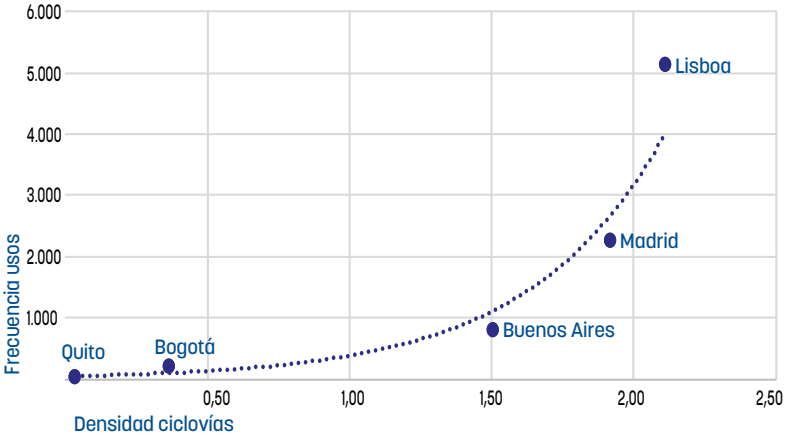
Fuente: Elaboración propia en base a la información facilitada por las ciudades

El número de habitantes de las ciudades tendrá una influencia en el uso del servicio de préstamo, así como también el turismo, los habitantes del área metropolitana, etc. Considerando solo la población de la ciudad principal podemos obtener la **ratio de frecuencia de uso del servicio en la ciudad,** medido como préstamos anuales por 1.000 habitantes de la ciudad principal. De nuevo Lisboa es la ciudad con la mayor ratio, 5.132 préstamos anuales por 1.000 habitantes de Lisboa ciudad, seguido de Madrid con 2.280, Buenos Aires con 817, Bogotá con 202 y finalmente Quito con solo 31, lo que indica lo secundario que es este servicio.

La densidad de ciclovías en una ciudad, medida como la ratio entre la longitud total de las ciclovías y la superficie urbana (km²), permite estimar el grado de accesibilidad que ofrecen a la población. Este indicador refleja, de forma aproximada, cuán disponible está la infraestructura ciclista para los habitantes en términos territoriales. Esta ratio muestra una tendencia similar a los indicadores anteriores: Lisboa sería la ciudad con mayor densidad de carriles bici, valor 2,11 km de carril bici por km², seguido de Madrid con 1,92, Buenos Aires con 1,50, Rio de Janeiro y Bogotá están con una densidad similar, 0,39 y 0,36 respectivamente, finalizando con Guatemala, Santo Domingo y Quito.

Si se representa en un **gráfico el ratio de frecuencia de uso**, medido por los préstamos anuales por cada 1.000 habitantes de la ciudad, como función de la densidad de carriles bici en la ciudad, se observa que a mayor densidad relativa de carriles bici, mayor frecuencia de uso, lo que parece lógico.

Ratio de préstamos/1.000 hab. vs Densidad de carriles/km²



Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

Finalmente, si consideramos la **penetración que tiene la bicicleta en la movilidad general de la ciudad capital** y tratamos de relacionar esta penetración con alguno de los indicadores anteriores del servicio de préstamo, veremos que no hay ninguna relación. Bogotá es la ciudad que tiene un mayor uso de la bicicleta como modo de transporte en la ciudad, el 6,6% de la movilidad global, lo que hace ser una ciudad líder en las políticas de la promoción de la bicicleta en la movilidad de la ciudad. Buenos Aires sigue con un 3,6% de uso de la bicicleta en la movilidad general de la ciudad. Las otras ciudades tienen porcentajes muy inferiores, por ejemplo los casos de Lisboa, Madrid y Quito con solo el mismo 0,6%.



Bogota



Buenos Aires

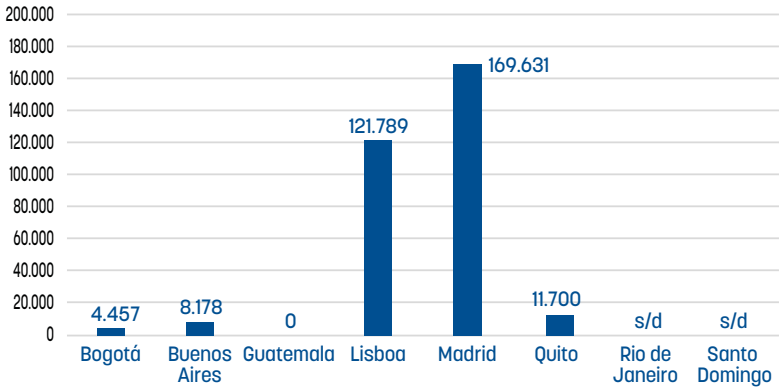


Madrid

Aparcamiento de vehículo privado en calle

Las plazas de aparcamiento de pago en calle es una de las primeras medidas para desincentivar el uso del vehículo privado en el centro de las ciudades. Se ha obtenido información de 6 ciudades, las cuales tienen sistemas de aparcamiento regulado de extensión muy dispar, donde sobresalen Madrid y Lisboa con 169.631 y 121.789 plazas de pago respectivamente.

Plazas de aparcamiento de pago en calle



Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

En cuanto a las plazas de **aparcamientos de disuasión (P&R)**, existe falta de información en 3 ciudades. Madrid región, con un total de 41.311 plazas, el 86% en la corona metropolitana, tiene una clara política de potenciar estos aparcamientos, que evitan la llegada de vehículos privados al centro de las ciudades. La ciudad de Buenos Aires tiene un total 5.830 plazas de P&R en la ciudad, cifra similar a la que tiene la ciudad de Madrid, 5.877, si bien la superficie de Buenos Aires es menor, 205,9 km². Con un número de plazas inferior están las ciudades de Guatemala y Santo Domingo, con 505 y 365 plazas, respectivamente.

Plazas de aparcamientos de disuasión (P&R)

	Ciudad principal	Corona metropolitana	SUMA
Bogotá	5.830	0	5.830
Buenos Aires	0	0	0
Guatemala	0	505	505
Lisboa	s/d	s/d	s/d
Madrid	5.877	35.434	41.311
Quito	s/d	s/d	s/d
Rio de Janeiro	s/d	s/d	s/d
Santo Domingo	s/d	s/d	s/d

Fuente: Elaboración propia en base a la información facilitada por las ciudades

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

	Medida	Tipo de medida
Bogotá	Si	Pico y placa según días laborables pares e impares: la restricción afecta a la mitad de vehículos. La medida cubre todas las vías urbanas de Bogotá, tanto principales como secundarias. En días festivos con alto flujo vehicular, existe el pico y placa regional que se aplica en los principales corredores de ingreso y salida de la ciudad. Hay un día al año declarado Día sin carro y sin moto, donde no pueden circular entre las 5:00 am y las 9:00 pm. Existe el Pico y Placa Solidario, que es un mecanismo que permite a los propietarios de vehículos particulares adquirir un permiso especial para circular sin la restricción habitual del pico y placa, a cambio del pago de una tarifa. Este ingreso se asigna al transporte público.
Buenos Aires	No	No existen medidas explícitas de restricción o desincentivo directo del uso del vehículo particular en la ciudad.
Guatemala	No	No existen medidas explícitas de restricción o desincentivo directo del uso del vehículo particular en la ciudad. Se encuentra en análisis la implementación de un sistema «hoy no circula» basado en restricción por placas pares e impares, similar al aplicado durante la pandemia de COVID-19.
Lisboa	Si	Cuenta con una Zona de Bajas Emisiones (ZBE) activa, conocida como ZER, en vigor desde 2011 y renovada con restricciones más estrictas en los últimos años. Se compone de dos zonas: Zona 1: Á central de la ciudad. Solo pueden acceder vehículos que cumplan al menos con la normativa de emisiones Euro 3 (vehículos matriculados a partir del año 2000). Zona 2: Cubre áreas adyacentes al centro. Exige un estándar mínimo Euro 2 (vehículos matriculados a partir del año 1996).
Madrid	Si	Madrid cuenta con tres tipos de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) con diferentes niveles de restricción, dos de ellas son De Especial Protección (DEP): ZBE General de Madrid: Comprende casi todo el municipio de Madrid, hasta la M-40, y limita la entrada de vehículos sin etiqueta ambiental de no residentes. Estos vehículos sin etiqueta son los vehículos turismos con gasolina anteriores a 2001, diésel anteriores a 2006 y motos y motocicletas 2003. ZBEDEP Distrito Centro (Madrid Central): Área de 4,72 km² del centro de Madrid, que permite el acceso o atravesar la zona a los vehículo eléctricos e híbridos, en cambio los vehículos de gasolina y diésel posteriores a 2001 y 2006 respectivamente tienen prohibido atravesar la "ZBEDEP Distrito Centro», aunque podrán acceder para estacionar en un aparcamiento de uso público o privado. ZBEDEP Plaza Elíptica: Zona muy limitada que prohíbe la entrada a Madrid a los vehículos sin etiqueta ambiental, sean o no residentes. Funciona desde diciembre 2021.
Quito	Si	Pico y placa que limita la circulación de automóviles y motocicletas en la zona urbana del Distrito Metropolitano. La limitación depende del último dígito de la placa del vehículo, asignándose días específicos para cada par de dígitos, de forma que se limita la circulación diaria al 20% vehículos. La restricción se aplica de lunes a viernes, en dos franjas horarias: de 06:00 a 09:30 y de 16:00 a 20:00. La zona de aplicación cubre el 8,8% del Distrito Metropolitano de Quito, 372,4 km².
Rio de Janeiro	No	No existen medidas explícitas de restricción o desincentivo directo del uso del vehículo particular en la ciudad.
Santo Domingo	No	No existen medidas explícitas de restricción o desincentivo directo del uso del vehículo particular en la ciudad.

Fuente: Información elaborada en base a Perplexity AI y web ciudades

Hay 4 ciudades que han tomado medidas específicas orientadas a restringir el uso del vehículo privado. Se pueden diferenciar entre el tipo de medida tomada en Bogotá y Quito, **medida tipo "Pico y Placa"**, frente a **medidas ambientales** tomadas en Lisboa y Madrid. Por su amplitud en el ámbito de la ciudad, destacan las ciudades de Bogotá y Madrid, donde la medida **cubre toda la extensión del municipio**.

En el caso de **Bogotá,** la medida "**Pico y Placa**" afecta cada día laborable al 50% de los vehículos. Pero no solo han tomado medidas en días laborable, sino también en fines de semana especiales más un día al año de Día sin carro y sin moto. Por otra parte, con la creación del **Pico y Placa solidario**, permite comprar el derecho a circular durante un día, mes o semestre. El dinero recaudado se transfiere para la mejora del transporte público.

En el caso de **Quito,** el Pico y Placa afecta al 20% de los vehículos en los días laborables y su ámbito está limitado a la zona más central de la ciudad.

En el caso de las ciudades europeas, Lisboa y Madrid, las medidas tomadas en el ámbito medioambiental son medidas que vienen impuestas por la Unión Europea con el objetivo de reducir las emisiones de efecto invernadero, al mismo tiempo que se reducen los gases y partículas nocivas para la salud de los ciudadanos.

La Zona de Bajas Emisiones (ZBE) de **Lisboa** afecta a una zona limitada del centro de la ciudad.

En el caso de **Madrid**, hay una **medida general que afecta a todo el ámbito de su municipio**, y es que los vehículos con matrícula anterior a un cierto año no pueden entrar en el municipio de Madrid. Además, hay medidas que afectan a zonas específicas de la ciudad, como es el caso de la medida que afecta a su zona central.

Las otras **4 ciudades, de momento, solo han tomado medidas generales para desincentivar el uso del vehículo privado en el centro de sus ciudades**, potenciando el transporte público, peatonalizando algunas calles, construyendo ciclovías o restringiendo la movilidad de los vehículos pesados, etc.

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis en la ciudad principal

La información recogida en estos tres aspectos, -taxis, VTC y mototaxis- es un poco desigual, además en varias ciudades existen taxi ilegales, así como taxis que hacen rutas y toman viajeros, generando competencia a los modos de transporte público.

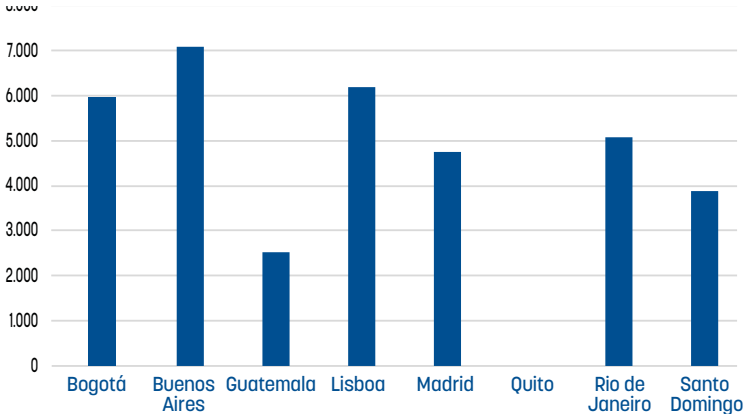
La proliferación de servicios de mototaxi –en su mayoría operando de forma ilegal– representa un riesgo significativo para la seguridad vial en las calles urbanas. En algunas ciudades, su presencia se ha intensificado desde la pandemia de COVID-19, agravando los desafíos en materia de regulación y control del transporte informal.

	Taxis	Ratio licencias taxi/Millón habitantes	VTC	Mototaxis
Bogotá	46.749	5.912	s/d	8.613
Buenos Aires	22.093	7.077	937	s/d
Guatemala	3.061	2.509	s/d	3.000
Lisboa	3.505	6.180	s/d	0
Madrid	15.835	4.741	8.862	0
Quito	s/d		s/d	s/d
Rio de Janeiro	31.430	5.060	s/d	100.000
Santo Domingo	4.000	3.887	28.000	0

Fuente: Elaboración propia en base a la información facilitada por las ciudades

Con respecto a los taxis oficiales, cuya licencia depende del gobierno local y que debería conocerse bien, observamos que la **ratio de licencias por millón de habitantes de la ciudad** es más elevada en la ciudad de Buenos Aires seguida por Lisboa y Bogotá, con valores de 7.077, 6.180 y 5.912 respectivamente. El valor medio obtenido de las 7 ciudades es de 5.894 licencias de taxis por millón de habitantes de las ciudades.

Ratio licencias taxi/Millón habitantes



Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

Otros servicios de movilidad compartida en la ciudad principal

Los servicios de movilidad compartida, como el car-sharing y moto-sharing, están muy poco implantados en las ciudades estudiadas, salvo Madrid, que es una verdadera referencia mundial en los dos servicios. Lisboa dispone de servicio de moto-sharing mientras que en Santo Domingo hay car-sharing.

	Car- sharing	Moto-sharing
Bogotá	No	No
Buenos Aires	No	No
Guatemala	No	No
Lisboa	No	780
Madrid	4.035	5.000
Quito	No	No
Rio de Janeiro	Si, s/d	Si, s/d
Santo Domingo	190	Si, s/d

Fuente: elaboración propia a partir de los datos proporcionados por las ciudades entrevistadas

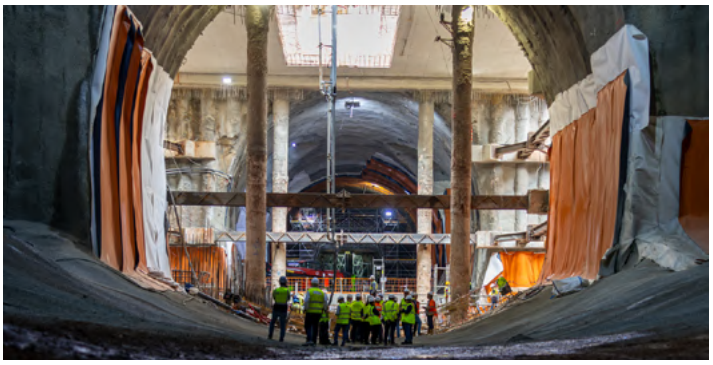


Ciudad de Guatemala

6. PROYECTOS RECIENTES Y DE FUTURO

En el contexto actual de cambio climático, crecimiento urbano y desafíos de contaminación, congestión y accesibilidad, las ciudades iberoamericanas están impulsando importantes transformaciones en su movilidad urbana.

Este apartado analiza, para las ocho ciudades - Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de Guatemala, Lisboa, Madrid, Quito, Santo Domingo y Río de Janeiro - los proyectos recientes, así como aquellos en desarrollo o de futuro para continuar esa transición hacia sistemas de transporte más integrados y eficientes, clasificados en función de los distintos modos de transporte.



Lisboa



Guatemala

Proyectos de metro y metro ligero

En **Bogotá**, tras varias décadas de estudios y proyectos, el Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D.C de 2021, conocido como "Bogotá Reverdece 2022-2035", promueve el metro como columna vertebral del sistema de movilidad sostenible y multimodal de la ciudad, contemplando un ambicioso plan de, al menos, cinco líneas. La **Línea 1 de Metro**, con una extensión de 23 km y 16 estaciones, está ya en proceso avanzado de construcción, con fecha estimada de puesta en servicio en 2028.

Toda la línea es elevada, con estaciones dotadas de accesos universales, servicios a los usuarios, zonas comerciales, bici-parqueaderos y sistemas inteligentes de información y seguridad. Los primeros trenes ya han llegado a la ciudad.

Buenos Aires, la red de Metro más antigua de América Latina, va a extender su red con la **nueva línea F** del Subte, que implica la construcción de 9,8 km de extensión y 12 estaciones, permitiendo la conexión con las otras seis líneas existentes del Subte. Asimismo, se ha llevado a cabo la compra de **material móvil,** 29 trenes de 6 coches cada uno (un total de 174 coches), con la firma China CRRC, para la línea B, con una inversión de 301 MUSD. También se ha adjudicado la compra de 40 coches 0 km con AA para las líneas A y C.

Ciudad de Guatemala está proyectando una **línea de metro ligero** en superficie y parcialmente segregada, que atravesará longitudinalmente la ciudad y conectará áreas tanto del municipio capitalino como de municipios conurbados, aprovechando el trazado de un antiguo ferrocarril. El recorrido de la línea prioriza la intermodalidad, permitiendo una articulación con el sistema Transmetro, TuBus, Aerómetro y la red de ciclovías.

Se trata de un proyecto de 21 km de longitud con 20 estaciones, con capacidad para transportar más de 250.000 pasajeros diarios, con un tiempo de recorrido completo de 40 min y una velocidad comercial de 27 km/h. La inversión estimada es de 700 MUSD y está prevista que la operación comercial sea a cargo del sector privado.

Por su parte, **Lisboa** está desarrollando diferentes proyectos de expansión de la Red de Metro, siendo la construcción de la **Línea Circular** el proyecto más avanzado. Conectará las estaciones del Rato (Línea Amarilla) y Cais do Sodré (Línea Verde). Esta nueva línea incluirá dos estaciones adicionales, con una extensión de, aproximadamente, 2 kilómetros. El proyecto cuenta con un presupuesto total de 344,2 MEUR y su finalización está prevista para el segundo trimestre de 2026.

Además, se está prolongando la **Línea Roja** desde São Sebastião hasta Alcántara, uno de los proyectos más ambiciosos, con cuatro nuevas estaciones, con un presupuesto total de 405,4 MEUR. El proyecto se encuentra en situación crítica que ha retrasado el inicio de las obras. A pesar de haber recibido la Declaración de Conformidad Ambiental de la APA en febrero de 2025, la consignación de la obra aún está pendiente.

El **metro ligero de superficie Odivelas-Loures,** conocido como Línea Violeta, experimentó un proceso de relanzamiento del concurso público en abril de 2025 con un presupuesto actualizado de 677,5 MEUR. El proyecto contempla 11,5 km de extensión con 17 estaciones (12 de superficie, 3 subterráneas y 2 en trinchera), conectando el Hospital Beatriz Ângelo con Odivelas. La conclusión está prevista para 2029.

Por otra parte, el Metro de Lisboa está **renovando su material móvil** y ha comenzado la recepción de 42 nuevos coches (14 unidades triples) fabricadas por Stadler Rail Valencia en asociación con Siemens Mobility, con un presupuesto de 72,7 MEUR. Estas nuevas unidades, que comenzarán a circular a principios de 2025, incluyen tecnología de conducción automática.

En relación a los tranvías de Carris, la empresa CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) está suministrando 15 **nuevos tranvías** modelo Urbos para la línea 15E de Lisboa, valorados en 43 MEUR. Estos tranvías, diseñados para circular a 70 km/h, incorporan tecnología de almacenamiento de energía a bordo y incluyen un contrato de mantenimiento por cinco años.

Mirando hacia el futuro, la **nueva línea del tranvía/metro ligero 16E** de Carris, conectará el centro de la ciudad con la Zona Este, por medio de una plataforma reservada o exclusiva en el 100% de su recorrido y preferencia semafórica en los cruces. Contará con 18 estaciones. Tiene una inversión estimada en 160 MEUR, incluyendo el material móvil, y el inicio de las obras está previsto para 2027.

Por último, el proyecto de **ampliación del Metro Sul do Tejo** para extender la línea 3 hasta Costa da Caparica y Trafaria está en fase de estudio y planificación avanzada. El trazado en estudio tendrá una longitud de aproximadamente 7,16 km, con 10 nuevas estaciones. Esta extensión, cuyas obras está previsto que se inicien entre 2029 y 2031, proporcionaría una conexión rápida desde el Campus de la NOVA FCT (actual terminal sur) a la Estación Fluvial de Trafaria en solo 19 min. El proyecto incluye la reurbanización de espacios públicos y la creación de rutas para movilidad activa (peatonal y ciclista) integradas con la red ciclista municipal.

Madrid sigue, asímismo, extendiendo su amplia red de Metro. La Comunidad de Madrid tiene en marcha varias actuaciones:

- **Línea 3** hasta El Casar (Getafe): prolongación de 2,6 km desde Villaverde Alto hasta El Casar, donde conecta con la línea 12 de metro, MetroSur, así como con el ferrocarril de cercanías, línea C-3.
- **Línea 5** hasta Aeropuerto T1-T2-T3: prolongación de 1,5 km, cuya entrada en servicio está prevista en en 2028.
- **Ampliación de Línea 11:** se está realizando la construcción de un primer tramo de 6,5 km entre Plaza Elíptica y Conde de Casal, con un nuevo intercambiador, en superficie, con los autobuses interurbanos en esta estación.



Madrid

- **Líneas 1 y 4:** ampliaciones hacia Madrid Nuevo Norte: en mayo de 2025 se anunciaron estas dos ampliaciones estratégicas vinculadas al proyecto Madrid Nuevo Norte. Por una parte, la línea 1 desde Chamartín hasta Fuencarral Norte, con 3 nuevas estaciones. Y, por otra parte, la línea 4, desde Pinar de Chamartín hasta Chamartín, con una nueva estación.
- **Línea 6 (Circular),** automatización y renovación integral: la Línea 6 está siendo transformada en la primera línea automatizada sin conductor de la red madrileña. Además, se instalarán más de 23 km de vía nueva, puertas de andén, 80 nuevos trenes automáticos y sistemas de control avanzados. La línea renovada estará operativa en 2027.

Tras la puesta en marcha de la línea 1 de Metro, **Quito** está en fase de contratación de los estudios para **la extensión del metro** hacia el norte hasta La Ofelia, que mejorará la conexión con el sistema de transporte metropolitano y reducirá tiempos de viaje.

Asimismo, se está planificando la **extensión del Metro hacia Calderón,** una de las zonas de mayor crecimiento urbano, que busca fortalecer la conectividad e integrar nuevos sectores al sistema de movilidad sostenible.

Por último, se están **adquiriendo nuevos trenes** para reforzar la oferta de servicio en el tramo actual de la primera línea.

En **Río de Janeiro,** tras más de diez años de suspensión, se ha reanudado la **construcción de la estación de Gávea,** completando así el proyecto previsto para la Línea 4 del Metro de Río de Janeiro.

La reanudación fue posible gracias a un acuerdo entre el Gobierno Estatal, responsable de la implementación de la infraestructura del metro, la concesionaria MetrôRio, responsable de la operación y el mantenimiento del sistema actual, y los organismos reguladores. El acuerdo prevé inversiones de aproximadamente R$600 millones por parte de la concesionaria y R$97 millones por parte del Gobierno Estatal.

Las obras comenzaron con el drenaje de millones de litros de agua que inundaron los pozos durante la suspensión, preservando así la estabilidad de la estructura. Los próximos pasos incluyen la excavación de los últimos 60 m para completar el túnel que conecta la estación con la Línea 4, las obras civiles y la instalación de los sistemas. Una vez finalizada la obra, prevista para 2028, se espera que la estación reciba 20.000 pasajeros al día.

Por su parte, en **Santo Domingo,** tras la ampliación reciente del número de coches por tren, está previsto la **extensión de la línea 1B del Metro** hacia Villa Mella. La extensión está en ejecución, comprende 2,5 km y 2 estaciones. La extensión se realizará en viaducto e incluye la cochera para trenes y vías de mantenimiento. Se construirá un aparcamiento de disuasión en una de las estaciones.



Quito


Rio de Janeiro

Proyectos de trenes de cercanías o suburbanos

En **Bogotá** se están desarrollando dos proyectos de trenes de cercanías con el Departamento de Cundinamarca. Uno es el **Regiotram de Occidente:** Primer tren-tram de cercanías de Colombia, diseñado para conectar Bogotá con los municipios de la Sabana Occidente. Sus características son: 39,6 km, con 17 estaciones (8 en Cundinamarca y 9 en Bogotá) y estará integrado mediante estaciones de transbordo con la línea 1 del Metro de Bogotá y con Transmilenio. El REGIOTRAM de Occidente ya inició su etapa de construcción y se proyecta su entrada en operación en octubre de 2027.El otro es el **Tren de Zipaquirá:** Entre Bogotá y Zipaquirá, es también un tren-tram con una longitud de 49 km y 17 estaciones (11 en Bogotá y 6 en Cundinamarca) y estará integrado mediante estaciones de transbordo con TransMilenio y la línea 1 del Metro de Bogotá. No ha empezado su construcción, ya que se acaba de aprobar su cofinanciación.

En **Buenos Aires**, el Gobierno Nacional se encuentra confeccionando el **Plan de licitaciones para la operación y mantenimiento de los distintos ramales de trenes suburbanos del AMBA.** La expectativa es que sean lanzadas durante el 2026.

En **Madrid,** se están acometiendo **ampliaciones y mejoras en la red del ferrocarril de cercanías,** con dos nuevas estaciones, Campo de las Naciones (Ifema) y Rejas, que estarán operativas antes de 2030. Por otra parte, siguen adelante las obras de ampliación de capacidad (+33%) en el túnel de Sol, que finalizarán en 2026.

Santo Domingo está avanzando su **proyecto de tren metropolitano,** que conectará el aeropuerto con el centro urbano.



Rio de Janeiro



Santo Domingo

Proyectos de BRT

América Latina es, sin duda, una gran referencia mundial en sistemas de BRT. Las Ciudades UCCI continúan desarrollando proyectos de **referencia**.

Así, **Bogotá** está construyendo nuevas troncales BRT. En **Avenida Carrera 68** el proyecto busca optimizar la prestación del servicio de transporte público masivo en la Avenida Congreso Eucarístico (Avenida Carrera 68) en una longitud aproximada de 17 km y 20 nuevas estaciones, beneficiando a más de un millón de habitantes. Esta troncal corresponde a una de las troncales alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Actualmente cuenta con un avance de ejecución del 58%.

Por su parte, la troncal en **Avenida Ciudad de Cali** mejorará el servicio de transporte público mediante carriles exclusivos desde la Av. Circunvalar del Sur y la Av. Manuel Cepeda Vargas, en una longitud de 7,4 km y 8 nuevas estaciones, que beneficiará directamente a los habitantes de las localidades de Bosa y Kennedy (aproximadamente 1,2 millones de habitantes). Actualmente cuenta con un avance de ejecución del 76%.

Además, Bogotá sigue apostando por la ampliación de la **red de Carril Bus preferencial,** orientados a fortalecer la operación del componente zonal del SITP, favoreciendo las velocidades de operación y tiempos de viaje de los usuarios, y contribuyendo a que la movilidad sea más eficiente, accesible y segura al organizar el tránsito en las vías. Actualmente, 2025, opera en nueve

corredores de la ciudad con 143,3 km-carril. Se está evaluando incrementar dicha extensión bajo un enfoque de integración, al favorecer la articulación física del SITP con las redes férreas, troncales, cables, transporte individual y movilidad activa.

Ciudad de Guatemala está proyectando la **nueva línea BRT, eje Oriente-Occidente,** que conecta la Ciudad de Guatemala con Mixco, con un recorrido de 14 km, con 32 estaciones a nivel, más una elevada, operada con buses biarticulados, una parte de ellos eléctricos. La inversión esperada es de 333 MUSD.

Madrid está desarrollando un **carril Bus-VAO** (para autobuses y Vehículos de Alta Ocupación) en el acceso de la carretera A-2, que consiste en la gestión dinámica de 19 km de viario en el sentido de entrada a Madrid en la hora punta de la mañana. No existe barrera física de separación, sino que el carril exclusivo está delimitado por señalización luminosa variable, paneles informativos y balizas luminosas embebidas en el firme que indicarán en verde los tramos de acceso permitido y en rojo las zonas donde está prohibido y controlado por cámaras con inteligencia artificial. Su puesta en marcha está programada para finales de 2025. Las multas por uso indebido pueden alcanzar 200 €.

Es de destacar **regeneración del sistema BRT** de **Rio de Janeiro** que, desde 2021, ha sido objeto de una profunda renovación estructural, operativa y tecnológica liderada por la empresa pública Mobi-Rio, creada tras la intervención municipal en el sistema para revertir el colapso del servicio anterior. En marzo de 2021, la Prefeitura de Rio asumió la gestión del BRT ante el deterioro del servicio y la salida de los concesionarios privados. La intervención abarcó la recuperación de estaciones vandalizadas, reorganización de líneas y reparación de flota, mientras se tramitaban nuevos contratos con fabricantes para sustituir los vehículos dañados. El primer gran paso administrativo fue la creación de Mobi-Rio en febrero de 2022, entidad que tomó el control operativo completo del sistema.

Entre 2022 y 2024 se llevó a cabo una renovación sin precedentes:

- 561 nuevos autobuses articulados y padrones fueron adquiridos con recursos del Fondo de Mobilidade Urbana Sustentável. Toda la flota incluye vehículos a diésel Euro VI o eléctricos, con puertas a ambos lados, aire acondicionado, cámaras y sistemas de información a bordo.
- 144 estaciones BRT fueron reconstruidas o remodeladas
- Se rehabilitaron todos los corredores existentes: Transoeste, Transcarioca y Transolímpica, incorporando pavimentación especial y señalización inteligente. En 2024 se inauguró el nuevo corredor Transbrasil, de 32 kilómetros y 18 estaciones.
- Se remodelaron 62 km del pavimento que estaba en mal estado.

Resultados operativos recientes:

- La red transporta actualmente más de 420.000 pasajeros por día, frente a menos de 270.000 en 2021.
- Los tiempos de viaje se han reducido en general, gracias al restablecimiento de carril exclusivo.
- La frecuencia promedio pasó de más de 15 min en 2021 a menos de 6 min en horas punta en la actualidad.

En resumen, se está produciendo una reestructuración completa del sistema BRT de Río de Janeiro, con nueva flota, estaciones reconstruidas, modernización operativa mediante Mobi-Rio y reapertura del corredor Transbrasil, logrando una recuperación significativa en la confiabilidad y calidad del servicio.

También en el ámbito metropolitano de Río de Janeiro, se está desarrollando un ambicioso proyecto de integración del transporte público, diseñado para conectar la capital con los municipios de la Baixada Fluminense a través del sistema BRT existente. El proyecto busca integrar los transportes municipales e intermunicipales utilizando el corredor Transbrasil como eje estratégico. Su entrada en servicio está prevista en 2026.

En Quito, las nuevas líneas BRT forman parte del Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2023 2042 y del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, que busca integrar el Metro con los corredores troncales y mejorar la cobertura del transporte público. Se está trabajando en la **extensión del Trolebús** desde El Labrador hasta Carapungo (10,3 km), con nuevas estaciones y terminales. Se prevé electrificación total y adquisición de 69 trolebuses eléctricos para 2027.



Rio de Janeiro

Proyectos de autobuses

Muchas ciudades de Iberoamérica están acometiendo importantes inversiones en nuevos vehículos menos contaminantes.

En **Buenos Aires**, en 2024 el Gobierno de la Ciudad adjudicó la operación del servicio de **buses eléctricos** que unen Parque Lezama con la Plaza San Martín, mediante 12 minibuses de 7 metros de longitud, capacidad para 30 pasajeros (13 sentados), con una una autonomía de 170 km con carga completa y una velocidad máxima de 60 km/h. La inversion ascendió a 3,1 MUSD.

Recientemente, también en Buenos Aires, se ha adjudicado el **Trambus**, con una inversion de unos 34 MUSD, para la compra de 40 autobuses urbanos eléctricos, de piso bajo, con equipo de aire acondicionado instalado y sus baterías, con una capacidad entre 70 y 85 pasajeros, así como de 15 autobuses eléctricos con una capacidad de 120 pasajeros.

En **Ciudad de Guatemala** se están poniendo en marcha **17 nuevas rutas del sistema TuBus,** para atender la creciente demanda de movilidad interurbana, especialmente en zonas con baja conectividad o alejadas de la infraestructura de transporte masivo actual. Para ello se están adquiriendo, mediante inversion 100% privada, 111 nuevos autobuses con tecnología de bajas emisiones, mediante un contrato a 20 años.

El sistema contempla rutas perimetrales y radiales con tres modalidades de servicio: todas las paradas, semi expreso y expreso, adaptadas al contexto geográfico, la demanda y los tiempos de viaje, brindando flexibilidad operativa y mejorando la experiencia del usuario, mediante información en tiempo real e integración en la Tarjeta Ciudadana, entre otras ventajas.

En **Lisboa**, en el marco del **Plan de Descarbonización de la empresa municipal Carris,** se planea invertir 109,2 MEUR hasta 2026 en la adquisición de 342 autobuses con energías alternativas: 117 eléctricos, 224 a gas natural comprimido (GNC) y 1 de hidrógeno. El objetivo es alcanzar una flota 87% amigable con el medio ambiente para 2027 y descarbonización total para 2040.

Por su parte, **Carris Metropolitana está implantando una flota de 117 autobuses eléctricos** distribuidos en diferentes áreas de la región metropolitana. Los vehículos, de marcas Zhong Tong, Yutong y Salvador Caetano, tienen autonomía de hasta 370 km y ya están operativos en diferentes municipios.

Madrid, también en el doble nivel urbano y metropolitano, está acometiendo inversiones significativas. En el caso de la **Empresa Municipal de Transportes de Madrid,** su plan estratégico contempla que, en 2033, toda la flota, más de 2.000 autobuses, sea eléctrica. A finales de 2025 se dispone ya de 452 autobuses eléctricos, una de las mayores flotas de Europa. Además, operan 10 autobuses de hidrógeno.

Por su parte, a nivel metropolitano, el **Consorcio Regional de Transportes de Madrid** ha definido los 21 proyectos del nuevo mapa concesional de autobuses interurbanos de la Comunidad de Madrid, con una inversión total de más de 9.000 MEUR durante la próxima década, que entrarán en servicio en 2026-2027.

En **Quito**, se promueve la **electrificación del corredor Ecovía**, sustitución de 120 autobuses diésel por autobuses eléctricos y puntos de carga rápida en ruta.

Río de Janeiro está licitando su nueva red de autobuses urbanos, el **sistema RIO** (Rede Integrada de Ônibus) es la gran reforma del transporte urbano por autobús en la ciudad. Lanzada oficialmente por la Prefeitura en octubre de 2025, sustituye progresivamente el esquema de concesiones vigente desde 2010 y busca renovar por completo la flota, reorganizar los servicios y mejorar la gestión y transparencia del sistema.

El programa se apoya en el Decreto municipal nº 55.631 de 1 de enero de 2025, que define las bases regulatorias del nuevo modelo concesional. El objetivo central es garantizar control público de datos, integración tarifaria plena y transparencia financiera, reduciendo la informalidad y la "caja negra" del sistema de cobros.

El Sistema RIO integrará toda la red de autobuses municipales bajo una nueva concesión común de 10 años, prorrogable otros 10. El proceso fue anticipado tres años respecto al calendario inicial (previsto para 2028), tras un acuerdo judicial entre el Gobieno Municipal, el Ministerio Público y los cuatro consorcios actuales (Transcarioca, Transoeste, Intersul e Internorte). Se implementará en cinco fases, comenzando por la Zona Oeste donde el servicio presenta los peores indicadores.

Cada nueva concesionaria será responsable de operación, mantenimiento, adquisición de flota, gestión de cocheras y sistemas inteligentes de transporte (ITS). Los autobuses nuevos estarán equipados con cámaras, sensores, climatización, puertos USB, botón de pánico, avisos de parada y pago exclusivamente electrónico mediante nuevo Sistema municipal de Billetaje Digital, Jaé, que sustituyó al Riocard.

El Sistema RIO representa una relanzamiento integral del transporte por autobús de Río de Janeiro, con un modelo concesional renovado, flota moderna, mayor control y supervision del municipio y plena digitalización del pago y monitoreo operativo.

Proyectos de teleférico/cable

Bogotá, Sistema de teleféricos integrados en el SITP que conectan zonas de ladera y áreas de difícil acceso, con una línea de 3,25 km en operación en la localidad de Ciudad Bolívar, y 2,8 km en construcción que conectarán a la localidad de San Cristóbal.

Ciudad de Guatemala, AeroMetro. Sistema de Teleférico Urbano: Implementación de un sistema de transporte público por cable aéreo como componente estratégico dentro del modelo integral de movilidad de la Ciudad de Guatemala. Este sistema está concebido para superar las limitaciones geográficas del territorio marcado por barrancos, áreas urbanas de difícil accesibilidad mediante una solución de transporte elevado, continuo y de baja ocupación de suelo.

El proyecto tiene licencia ambiental aprobada en agosto de 2025, y se espera el inicio de la construcción a finales de 2026 o inicios de 2027, con un plazo de construcción estimado entre 24 y 36 meses, con una inversión de aproximada de 156 MUSD, con capital 100% privado.

Santo Domingo, Nueva línea de Teleférico en Santo Domingo Oeste: Se trata de la línea 3 del Teleférico, que conectará el kilómetro 9 de la Autopista Duarte (junto a la estación María Montez del Metro) con Puerto de Haina, atravesando los principales barrios del oeste y sur de la ciudad. Con 7 estaciones, las cabinas tendrán capacidad para 12 personas, operando cada 10-12 s, tendrá una capacidad de 4.500 pasajeros/h y tiempo de recorrido 20 min. Un primer tramo está previsto para entrar en operación comercial en diciembre de 2026; el segundo tramo, un año y medio después

Proyectos de bicicleta

En **Bogotá**, una de las prioridades del gobierno distrital es el **robustecimiento de la red de cicloinfraestructura y cicloparqueaderos,** respaldando las inversiones enfocadas en ampliar, conservar y mejorar la infraestructura ciclista y los espacios seguros para aparcamiento de bicicletas. Entre 2024 y 2027 se estableció como meta la construcción de 59 km de nueva cicloinfraestructura y la creación o renovación de al menos 5.000 plazas adicionales de cicloparqueaderos seguros en toda la ciudad,

especialmente en portales de TransMilenio, centros educativos, comerciales y zonas de alta demanda.

En **Buenos Aires,** dentro del **Plan de Ordenamiento de Ciclovías,** se están llevando a cabo obras de mejoras de ciclovías de alto tránsito, con una inversión de 1 MUSD.

Ciudad de Guatemala, Desarrollo de una red de ciclovías: Actualmente, la ciudad cuenta con algunos tramos de ciclovías existentes, sin embargo, estos se encuentran dispersos y carecen de conectividad entre sí, lo que limita su funcionalidad como red y su capacidad de atender recorridos completos. La propuesta contempla el diseño de una red que responda a criterios de continuidad, seguridad y accesibilidad, que alcance los 70 km, duplicando la red existente.

Esta red futura de ciclovías funcionará como un sistema complementario al transporte público, mediante la instalación estratégica de biciestacionamientos y puntos de integración modal. Esta articulación intermodal facilitará la última milla de los desplazamientos urbanos, ampliando la cobertura del sistema general de movilidad.

Ciudad de Guatemala, Implantación de un sistema de bicicleta pública compartido: El proyecto de sistema de bicicleta pública plantea la implementación de un servicio de préstamo automatizado de bicicletas, diseñado como una alternativa de transporte sostenible para recorridos cortos y medianos dentro de la ciudad. El proyecto incluye la habilitación de bici-estacionamientos seguros en zonas de transferencia y nodos estratégicos de movilidad, integrando de forma efectiva el sistema de bicicleta pública con la red de ciclovías en las redes de Transmetro y TuBus, así como con los futuros Aerómetro y Metro.

El nuevo sistema de préstamo de Bicicletas tendrá inicialmente financiación municipal, e irá en paralelo con el proyecto de expansión de la red de ciclovías. Posteriormente, el nuevo sistema de préstamo se sacará en concesión.

Lisboa, Expansión del Sistema Gira: El sistema de bicicletas compartidas Gira cuenta actualmente con más de 1.700 bicicletas distribuidas por Lisboa y planea expandir la red de ciclovías de 60 a 150 km. El sistema está integrado con la Tarjeta Navegante, permitiendo que beneficiarios de tarifas reducidas (jóvenes de 16-23 años y mayores de 65) accedan gratuitamente al servicio.

Río de Janeiro, Plan de Expansión de Infraestructura Ciclista: CicloRio: En marcha desde la municipalidad, prevé sumar hasta 1.000 km de ciclovías y conectar todas las estaciones de transporte público de media y alta capacidad con la red ciclista. El objetivo es que la bicicleta sea una opción viable y segura, complementaria o alternativa al transporte motorizado.



Buenos Aires



Buenos Aires

Proyectos de ticketing e ITS

Bogotá, Plan de abono mensual que permitirá hasta 65 validaciones al mes del TransMiPass. Está diseñado para pasajeros que usen el sistema con regularidad, es decir, que utilicen el sistema entre 4 y 6 veces al día contando con una alternativa de ahorro. Los usuarios podrán adquirir 65 pasos o ingresos al Sistema, pagando $160.000 al mes; por lo que pagarán aproximadamente $2.462 por cada vez que validen y ahorrarán el 23% frente a la tarifa plena por validación en 2025.

En **Ciudad de Guatemala**, se está promoviendo por parte de la municipalidad de Ciudad de Guatemala la **implantación de la Tarjeta Ciudadana** en las empresas del sistema de tarjeta SIGA de Transurbano, con el fin de que se pueda utilizar el sistema de cobro de la Tarjeta Ciudadana en toda la red urbana de autobuses.

Lisboa, Desarrollo y lanzamiento de la aplicación Carris Metropolitana que recoge todo el sistema de transporte del área metropolitana de Lisboa.

Madrid, Modernización del sistema de pago: Account-Based Ticketing (ABT): El Consorcio Regional de Transportes de Madrid implantará en 2027 un nuevo sistema inteligente de pago basado en cuenta (Account-Based Ticketing), que permitirá a los usuarios validar sus viajes con tarjetas bancarias sin contacto, teléfonos móviles o códigos QR, sin necesidad de billete físico.

El sistema cobrará al final del día la tarifa más barata según los viajes realizados, similar al modelo de Londres o Singapur. La inversión será de 40 millones de euros.

Quito, **Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y Caja Común**: El Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y la Caja Común son dos pilares del nuevo modelo de gestión del transporte público en el DMQ, orientados a modernizar la operación, garantizar transparencia y mejorar la experiencia del usuario. El Sistema Integrado de Recaudo es una plataforma tecnológica que permite unificar el cobro de pasajes en todos los modos de transporte público: Metro de Quito, Trolebús, Ecovía y buses convencionales.

Río de Janeiro, acaba de implantar el **nuevo Sistema de Billetaje Digital, Jaé:** Este nuevo sistema representa un avance significativo para la gestión y operación del sistema de autobuses, ya que otorga a la administración municipal acceso pleno, continuo

y en tiempo real a datos operativos estratégicos, tales como información sobre la demanda de los pasajeros, validaciones realizadas, horarios de mayor demanda, así como el control financiero integral del sistema.

Esta base de datos estructurada y integral proporcionará elementos técnicos fundamentales para la planificación operativa, la formulación de políticas públicas de movilidad urbana y la adopción de estrategias dinámicas para ajustar la oferta de transporte conforme a las necesidades reales de la población usuaria.

Integraciones con Bilhete Único Carioca (en la ciudad de Río de Janeiro):

- Bus + Bus / BRT / VLT / Van / Kombi: R$ 4,70
- Bus + Metro: R$ 8,80
- BRT + Metro: R$ 9,70

Integraciones con Bilhete Único Intermunicipal (ámbito metropolitano):

- Bus Intermunicipal + Bus Municipal / Barcas / Metro / Tren: R$ 8,55

Movilidad sostenible, espacio público y urbanismo táctico

Bogotá: Barrios Vitales e intervenciones de Urbanismo Táctico en el espacio público para la movilidad en la escala local. La estrategia Barrios Vitales hace parte de las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para materializar una ciudad de proximidad, en donde las personas puedan encontrar espacios públicos, no solo para movilizarse sino, para permanecer en el interior de sus barrios, y lograr una mejor calidad ambiental y una movilidad segura y activa. El POT determinó implementar un total de 33 Barrios Vitales a 2035. Esta propuesta busca revitalizar la actividad peatonal y de otros modos de transporte no motorizados al interior de los barrios a través de un diagnóstico del territorio y un ejercicio de participación ciudadana.

Lisboa, Mejora del espacio público: La municipalidad de Lisboa está realizando diversos proyectos de mejora del espacio público con diferente tipo de medidas como mejora la accesibilidad peatonal y la seguridad vial de la zona, pacificación de la calle, mejorar la seguridad de la mujer, etc.

También, están con un **Programa de movilidad escolar activa**, desarrollando varios proyectos y programas que promueven una movilidad más sustentable en el recorrido casa-escuela

Plan Metropolitano de Movilidad Urbana Sostenible de la AML. En septiembre 2025, el Consejo Metropolitano de Lisboa aprobó el conjunto de documentos fundamentales que constituyen el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana Sostenible (PMMUS) para el Área Metropolitana de Lisboa, y encargó a Transporte Metropolitano de Lisboa la implementación, el seguimiento y la evaluación de las herramientas. La aprobación de este Plan representa un avance colectivo y estructurado en la transformación de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de Lisboa, reforzando el compromiso de los 18 municipios con un fu turo más sostenible y eficiente.

Madrid está promoviendo una **Nueva Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid**: En estos momentos está en proceso de consulta pública una nueva Ley de Movilidad regional, con más de 100 propuestas de asociaciones y empresas. Entre los temas que recoge el borrador de Ley se tienen:

- - Armonización de las Zonas de Bajas Emisiones (ZBE).
- - Integración de vehículos autónomos mediante una mesa de trabajo específica.
- - Mejora del transporte público
- - Conectividad en zonas rurales

Aparcamiento regulado de pago en calle

Guatemala, Implantación de un sistema de aparcamiento regulado de pago en calle: Con la aprobación en febrero de 2024 del nuevo Reglamento del Servicio Municipal de Estacionamiento en la Vía Pública se empezó a implantar el sistema por medio de parquímetros inteligentes y estableciendo tarifas oficiales para el estacionamiento en la vía pública, de pago a través de teléfono móvil, además de los sistemas tradicionales. El sistema es gestionado por EMETRA (Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito de Guatemala), organismo dependiente de la municipalidad de Guatemala.

Mejora del viario y transformación urbana

En **Buenos Aires** se están desarrollando varios proyecto de mejora del viario con el fin de mejorar la seguridad vial o introducir un nuevo sistema BRT u otras mejoras. Tenemos la **construcción de pasos bajo nivel (PBN) y soluciones de cruces,** que permiten una mayor fluidez del tránsito, una disminución del riesgo de siniestros, y otras ventajas, en varios cruces de la ciudad. Inversión de 68 MUSD.

El **Proyecto Autopista Parque Dellepiane** es un ambicioso proyecto de transformación urbana que busca convertir esta vía en la primera "autopista-parque" de la ciudad, con acciones como la creación de un parque lineal de más de 4 km a cada lado de la autopista y el carril exclusivo central para transporte público, conectado al Metrobus de la Autopista 25 de Mayo. Inversión estimada de 89 MUSD.

Lisboa, Infraestructuras de Gran Escala: Terceira Travessia do Tejo (TTT): La Tercera Travesía del Tajo entre Chelas y Barreiro incluirá componentes ferroviaria y vial, con una inversión estimada de 2,2 kMEUR. El proyecto, fundamental para las conexiones al futuro aeropuerto de Alcochete, incluirá cuatro vías ferroviarias (dos para alta velocidad y dos para servicios suburbanos) y 3 a 4 carriles por sentido para tráfico rodado. Los estudios de análisis costo-beneficio están en curso, con conclusión prevista para 2026, siendo desarrollado bajo modelo de Participación Público-Privada.

Madrid está con tres grandes obras de transformación urbana. El Gobierno de la ciudad de Madrid está ejecutando simultáneamente tres proyectos que modificarán radicalmente el entorno urbano de tres grandes ejes viarios:

Paseo Verde del Suroeste (A-5): Soterramiento de 3,2 km de la autovía A-5 con un túnel con tres carriles por sentido, un bulevar peatonal en superficie de 80.000 m^2 que unirá los barrios actualmente divididos por la autovía. Además, un carril bici bidireccional semaforizado de 3,5 km, conectando con la red ciclista de Madrid Río implantación de un carril Bus-Vao de señalización variable, en los carriles centrales en superficie.

Parque Ventas (M-30): Cubrimiento de un tramo de la M-30 creando un nuevo espacio verde de 16.370 m^2 sobre la vía de circunvalación.

Parque Castellana (Cinco Torres): Soterramiento de 675 m del Paseo de la Castellana en su paso por las Cinco Torres permitirá construir un parque de más de 70.000 m^2 que conectará con el futuro Madrid Nuevo Norte.

Otros Proyectos

Ciudad de Guatemala, Inclusión de mujeres conductoras en los sistemas Transmetro y TuBus: Debido a la escasez de conductores para el transporte público en Ciudad de Guatemala y el problema que este representa frente a la ampliación del sistema de transporte TuBus, la Empresa Municipalidad de Transporte de la Municipalidad de Guatemala decide incorporar a sus filas mujeres para poder solventar la escasez de conductores, inspirados en la línea M de Transmilenio de Bogotá. La iniciativa está siendo un éxito, de forma que Transmetro y TuBus pasaron de un 2% de mujeres conductoras a un 35%, siendo un referente en Centro América.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A lo largo de este IBERbarómetro y en las fichas que se adjuntan como Anexos, hemos podido conocer más sobre la realidad de la movilidad en las ciudades iberoamericanas, así como los desafíos para la recopilación de datos desagregados a nivel local.

Esta primera edición del documento presenta un panorama de desafíos y oportunidades comunes en la región, revelando también grandes asimetrías en términos de gobernanza, capacidad institucional y financiación, entre otros aspectos.

A continuación sistematizamos algunas conclusiones:

1. Movilidad y bienestar

La movilidad urbana es un pilar fundamental para el bienestar de las personas y el desarrollo sostenible de las ciudades. Facilita el acceso a empleo, educación, servicios de salud, cultura y ocio, al mismo tiempo que fortalece la eficiencia económica, la cohesión social y la sostenibilidad ambiental. Las metrópolis iberoamericanas enfrentan un momento de transformación: el crecimiento urbano acelerado ofrece enormes oportunidades, pero requiere decisiones informadas sobre transporte público.

El IBERbarómetro 2025 destaca que el éxito de los sistemas de transporte público no depende únicamente de infraestructura o tecnología, sino de la existencia de marcos institucionales sólidos, regulación clara, planificación integrada de transporte y uso del suelo, coordinación entre distintos niveles de gobierno y financiación estable de servicios e infraestructura. Estos elementos permiten orientar las inversiones hacia soluciones inclusivas, sostenibles y adaptadas a las particularidades de cada ciudad.

2. Planificación integrada y coordinación institucional

Una planificación urbana que integre transporte y usos del suelo permite optimizar la conectividad, reducir tiempos de viaje y mejorar la experiencia de los usuarios. La coordinación entre gobiernos locales, autoridades metropolitanas, ministerios y operadores de transporte es esencial para garantizar que los sistemas funcionen de manera eficiente y coherente con los objetivos de desarrollo urbano y social.

La consolidación de marcos regulatorios claros y coherentes facilita la operación integrada en un único Sistema de distintos modos de transporte, asegura la calidad del servicio y promueve la equidad en el acceso al transporte público.

3. Fondeo y financiamiento estable y estratégico

La sostenibilidad de los sistemas de transporte público depende de la disponibilidad de financiamiento estable y predecible, tanto para la construcción de infraestructuras como para la operación y mantenimiento de los servicios. Planes de inversión a largo plazo permiten priorizar corredores con alta demanda, mejorar la frecuencia y capacidad de los servicios, y garantizar que los recursos se utilicen de manera eficiente y equitativa.

El financiamiento estratégico también facilita la innovación tecnológica, la modernización de flotas y la implementación de medidas que aumenten la seguridad, comodidad y accesibilidad de los usuarios.

4. Participación ciudadana y cooperación regional

La participación activa de la ciudadanía y la colaboración entre distintos actores –públicos, privados y académicos– fortalecen la planificación y la gestión de los sistemas de transporte. La cooperación entre niveles de gobierno permite armonizar políticas, coordinar inversiones y generar soluciones integrales a los desafíos de movilidad , contribuyendo así a reducir la dependencia de combustibles fósiles, mejorar la calidad del aire en las ciudades y cumplir con los objetivos del Acuerdo de París y los ODS 7, 9 y 11, promoviendo al mismo tiempo una transición hacia infraestructuras y sistemas de transporte público más limpios y eficientes (UCCI, Declaración de Madrid, resultado del I Encuentro de Ciudades Iberoameramericanas).

A nivel regional, el intercambio de experiencias y metodologías contribuye a fortalecer la planificación urbana y la gestión de la movilidad en contextos diversos, fomentando la innovación y la mejora continua. En este sentido, destacan iniciativas como las Plataformas y Comités Técnicos de la UITP o el Comité Sectorial de Movilidad Sostenible de la UCCI, como espacios regionales de intercambio de experiencias.

5. Movilidad para ciudades más equitativas y sostenibles

El IBERbarómetro 2025 resalta que la movilidad urbana no se limita a la infraestructura, sino que es el resultado de decisiones estratégicas, planificación integrada, coordinación institucional y financiamiento sostenible. Donde los datos son fragmentarios o limitados, las decisiones se vuelven más reactivas y menos eficientes. Así, fortalecer la infraestructura de información resulta un aspecto estratégico.

Invertir en transporte público es invertir en equidad, inclusión y sostenibilidad. La implementación de sistemas eficientes y bien planificados, basados en datos, estudios e información de calidad, permitirá a las ciudades iberoamericanas responder a sus retos de crecimiento urbano, mejorar la calidad de vida de sus habitantes y fortalecer la cohesión social.

Apostar por la movilidad urbana integrada, regulada y financiada de manera estable representa una oportunidad para que cada ciudad se convierta en un espacio más accesible, seguro y próspero para todas las personas.

6. Recomendaciones estratégicas

Por último, sugerimos una serie de recomendaciones estratégicas que apuntan a áreas de actuación con el potencial de ser fortalecidas en relación con los datos de movilidad urbana:

i. Incentivar la creación y estandarización de metodologías específicas para la recopilación de datos sobre movilidad urbana bajo liderazgo de organismos técnicos especializados como la UITP, que permitan una mejor formulación, implementación y seguimiento de políticas públicas.

ii. Integrar la información de movilidad con otras dimensiones urbanas –vivienda, medio ambiente, seguridad y salud– para el desarrollo de políticas públicas integrales, fortaleciendo la transparencia y el acceso público a la información, generando confianza y estimulando la innovación ciudadana.

iii. Apoyar la creación de estructuras institucionales, autoridades de transporte o agencias de movilidad, dedicadas a la planificación y gestión integral de la movilidad urbana y metropolitana, ofreciendo apoyo técnico y financiero para el desarrollo de estas capacidades, teniendo en cuenta las particularidades locales.

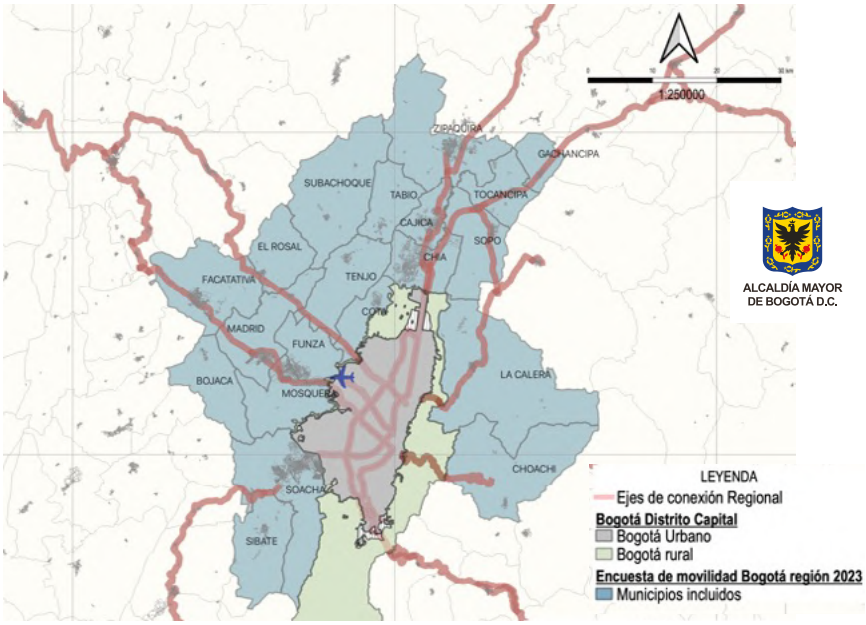
iv. Aprovechar las ventajas de la digitalización (sistemas digitales de pago, monitoreo, inteligencia artificial, entre otros) en fuentes estratégicas de datos para planificar inversiones, optimizar la operación y el mantenimiento, evaluar la eficiencia de los sistemas de transporte y adaptar la política tarifaria de manera eficiente y sostenible.

v. Crear y fortalecer una Plataforma de Autoridades de Transporte en América Latina, con la actualización regular y sistemática de indicadores de movilidad y facilitando el intercambio de información y experiencias entre las ciudades miembros, considerando la complejidad de los contextos económicos, regulatorios e institucionales locales, evitando la creación de una lógica competitiva entre ciudades.

vi. Promover que las ciudades y países utilicen la evidencia de los datos procedentes de sus sistemas actuales y proyectos de futuro de transporte público como catalizadores para el cumplimiento de sus planes de reducción de emisiones (NDCs).

Anexo: Fichas resumen de datos de las ciudades participantes

FICHA RESUMEN DE DATOS: BOGOTÁ



ALCALDÍA MAYOR DE BOGOTÁ D.C.

BOGOTÁ

Mapa de Bogotá y la Región Metropolitana

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

Territorio, población y superficie

Bogotá, oficialmente **Bogotá Distrito Capital,** es la capital de la República de Colombia y del departamento de Cundinamarca. Está administrada como distrito capital, y es una entidad territorial de primer orden con las atribuciones administrativas que la ley confiere a los departamentos. Con la elevación de Bogotá a entidad de primer orden, se dio su separación política y administrativa del departamento de Cundinamarca.

El Distrito Capital de Bogotá está dividido en 20 localidades: 19 urbanas y una rural. Varias de estas fueron en su tiempo municipios contiguos a la capital.

El área metropolitana de Bogotá conocida como **Región Metropolitana Bogotá-Cundinamarca** es una entidad de integración regional entre Bogotá, Cundinamarca y Soacha, creada mediante la Ley 2199/2022, integrando a la capital y 18 municipios más.

La **ciudad de Bogotá** tiene una población de casi 8 millones de habitantes (**7.907.281 hab.**) en una extensión de 1.802 km². Su **densidad media** de población es de **4.388 hab/km²**, no muy elevada debido a las zonas rurales dentro de su territorio, sin embargo en las zonas urbanas hay densidades superiores a los 20.000 hab/km², llegando a 28.000 hab/km² en las localidades de Bosa y Kennedy.

La **Región Metropolitana** tiene una población de casi 10 millones de habitantes (**9.997.605 hab.**) en una extensión de 4.042 km². Su densidad media es de 2.473 hab/km². La población que vive en la **corona metropolitana** es ligeramente superior a 2 millones de habitantes (**2.090.324 hab.**), lo que hace que el peso que tiene la ciudad de Bogotá en la Región Metropolitana sea elevado, casi el 80%.

- **Evolución de la población 2013-2023:** Crecimientos en Bogotá ciudad de 9,4% y en la Región Metropolitana de 16,4%;
- **Número de personas por hogar:** En Bogotá ciudad es de 2,50 personas/ hogar y en la Región es 2,53 personas/hogar.
- **Motorización de la ciudad de Bogotá**: 133 vehículos por cada 1.000 habitantes, que corresponde a 0,33 vehículos por familia.

Población y superficie en Bogotá ciudad y Bogotá Región (1 enero 2023)

	Población	% población	Municipios	Superficie (km²)	Densidad población (hab/km²)
Bogotá ciudad	7.907.281	79,1%	1	1.802	4.388
Corona metropolitana	2.090.324	20,9%	18	2.240	933
Región Metropolitana	9.997.605	100,0%	19	4.042	2.473

Movilidad global según encuesta de movilidad

En el año 2023 se realizó una **Encuesta de Movilidad,** cuyo ámbito espacial comprende Bogotá y los 18 municipios de la Región Metropolitana, más los municipios de Choachí y Subachoque.

Es una encuesta domiciliaria con una muestra de 64.989 personas de cinco o más años.

Reparto modal de la Encuesta de Movilidad 2023

	Bogotá Región	Bogotá Ciudad
Vehículo privado	13,5%	13,8%
Transporte público	33,7%	36,0%
A pie	28,1%	26,3%
Moto	7,4%	7,6%
Bici	7,4%	6,6%
Otros1*	8,4%	8,3%
Otros2**	1,5%	1,4%

Otros 1 incluye: Taxi, Escolar, Especial, Scooter, Ciclomotor
Otros 2 incluye: Informal, Camión, Vehículo de Tracción Humana

- **Movilidad sostenible* en la ciudad de Bogotá**: 68,9%
- **Movilidad sostenible en la Región Metropolitana**: 69,2%
- **Movilidad media de viajes por habitante:** 2,0 viajes (población de 5 o más años)
- **Tiempo medio por viaje:** 54 min; **Tiempo medido dedicado a viajar al día por habitante:** 108 min
- **Viajes intermodales en transporte público** que utilizan 2 o más modos o líneas de transporte público: 31,5%
- **Viajes realizados por mujeres en el transporte público:** 57,2%

Hay que destacar el elevado porcentaje de **viajes en bicicleta**, tanto en Bogotá ciudad como en la Región metropolitana, 6,6% y 7,4% respectivamente. También hay que resaltar el elevado porcentaje de los **viajes en moto**.



Avance en la construcción del viaducto principal en el tramo 1 y Estación 1 Metro Bogotá.

* Movilidad sostenible: Suma de los viajes en transporte público, a pie y en bicicleta

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Autoridades de transporte público

La **autoridad de transporte público en Bogotá** recae principalmente en la **Secretaría Distrital de Movilidad (SDM)**, que es la entidad encargada de orientar y liderar la formulación de las políticas del sistema de movilidad para atender los requerimientos de desplazamiento de personas y de carga en la zona urbana, tanto vehicular como peatonal y de su expansión en el área rural del Distrito Capital en el marco de la interconexión del Distrito Capital con la red de ciudades de la región central, con el país y con el exterior.

TRANSMILENIO S.A. es el ente gestor del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) de Bogotá.

La planeación, estructuración, construcción, operación, explotación y mantenimiento de las líneas férreas y de metro que hacen parte del Sistema Integrado de Transporte Público de Bogotá está a cargo de la **Empresa Metro de Bogotá S.A.** Es una empresa industrial y comercial pública, 100% propiedad del Distrito Capital, cuenta con una junta directiva de 9 miembros representados por 3 miembros de Gobierno Nacional, 3 del Gobierno Distrital y 3 miembros independientes. Actualmente se encuentra en ejecución la construcción de la Línea 1, la cual cuenta con un convenio de cofinanciación firmado entre la Nación y el Distrito Capital cuyos aportes son del 70% y 30%, respectivamente.

Para los corredores entre Bogotá y municipios vecinos como Soacha, recientemente la **Agencia Regional de Movilidad (ARM)** ha asumido la autoridad del transporte público intermunicipal, en un proceso de transición coordinado con el Ministerio de Transporte y las autoridades distritales y municipales.

Los modos de transporte público en la ciudad de Bogotá

El **Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)** de Bogotá está compuesto por varios componentes que funcionan de manera articulada para cubrir la demanda de movilidad de la ciudad.

- **TransMilenio** o Sistema Troncal:
  - **Troncales:** Buses articulados y biarticulados que circulan por 114,4 km de carriles exclusivos en las principales avenidas de la ciudad. Son buses rojos, con variaciones de diseño en el frente y atrás según la tipología.
  - **Alimentadores:** Buses que conectan las zonas periféricas con las estaciones intermedias y portales. Son buses de color verde, aunque en algunos portales se han introducido buses azules.
  - **Servicio Dual:** Son buses de mediana capacidad y un solo cuerpo que están especialmente adaptados para operar en dos componentes al mismo tiempo, con puertas de servicio al costado izquierdo para la operación troncal, junto con puertas en el costado derecho para la operación zonal. Su capacidad está entre 80 y 120 pasajeros, y su longitud es entre 13,5 y 15,5 m.

- **Sistema Zonal** (TransMizonal):
  - **Sistema Zonal:** Buses que operan de forma complementaria al sistema masivo ampliando la cobertura del sistema a escala local en la ciudad. Este componente zonal contempla 13 zonas de la ciudad más la zona centro. Son buses azules en su mayoría, pero también existen buses amarillos (con filtro diésel para reducir emisiones) y verdes (eléctricos).
  - **Servicio Complementario**: Estas rutas tienen como función apoyar la cobertura en el interior de las zonas de operación del sistema zonal. Son líneas diseñadas para conectar con la red troncal en portales, estaciones intermedias y estaciones sencillas. Dicho servicio hace parte del componente zonal.
  - **Servicio Especial:** Microbuses que aseguran la cobertura en bordes urbanos y zonas de difícil acceso, de color vinotinto.
- **TransMiCable:**
  - **Teleférico Ciudad Bolivar:** Forma parte del SITP de Bogotá, que conecta zonas de ladera y áreas de difícil acceso en Ciudad Bolivar con el portal Tunal de TransMilenio, mediante una línea de 3,25 km con cabinas para 10 personas. Se encuentran en construcción el TransMiCable San Cristóbal de 2,8 km de longitud y el TransMiCable Potosí de 3,3 km de longitud.

Información básica del sistema de transporte público

Descripción del SITP de Bogotá	Operadores	Líneas	Longitud-red (km)	Estaciones/paradas-red
Sist. Troncal y dual	13 privados	99	114,4	142
Sistema Zonal UCE	1 público + 31 privados	347	2.110,65	7.532
Alimentación		106	446,94	
SUMA	**1 público + 31 privados**	**552**	**2.671,59**	**7.674**
TransMiCable	1 público	1	3,25	4

Edad media de los vehículos	Edad media (años)
Sistema Zonal	8,11 años
Sistema Troncal	6 años
TransMiCable	5 años



Buses articulados y biarticulados - Troncal Calle 26

Infraestructura viaria para el autobús	Longitud (km)
Plataformas autobús BRT troncal	114,4 km
Carriles-bus sin protección física: pintura	143,3 km (Carriles preferenciales)

Flota de vehículos por tipo de autobuses del SITP de Bogotá

Componente	Buses padrón	Buses articulados	Buses biarticulados	Suma
Sistema Zonal	8.312	0	0	8.312
Sistema Troncal	273	610	1.319	2.202
Total buses	8.585	610	1.319	10.514
% buses	81,7%	5,8%	12,5%	100%
Teleférico		163 cabinas		

Autobuses por tipo de combustible

Diésel	GNV	Híbrido	Eléctrico	Suma
6.549	2.143	336	1.486	10.514
62,3%	20,4%	3,2%	14,1%	100,0%

Velocidad de los diferentes componentes SITP

Componente	Velocidad (km/h)
BRT	24,3
Dual	18,9
Alimentador	17,3
Zonal	13,5
Cable	12,6-19,8

Accesibilidad al transporte público	Sistema Zonal	Alimentadores	BRT
Flota equipada para PMRs	58,1%	100%	100%
Paradas accesibles a PMRs	56,2%		100%

Servicios ITS en el transporte público de Bogotá	% Paneles información tiempo real en paradas/estaciones	app móvil con información próximo servicio
BRT	100%	TransMi App
Sistema zonal		TransMi App
Teleférico	100%	TransMi App



Bus dual y ciclistas - Carrera 7ma Bogotá



Compra y recarga de pasajes en la taquilla del Componente Troncal del SITP

Oferta y demanda del SITP de Bogotá

Oferta en buses-km en 2023

Sistema o Componente	Oferta producida (millones buses-km/año)	Porcentaje
Sistema Zonal	382	67,5%
Sistema Troncal	184	32,5%
Total buses	**566**	**100%**

La **variación de la oferta** de todo el SITP de Bogotá en la década 2013-2023 ha sido un crecimiento del 153,8%, el crecimiento del sistema trocal fue del 44,9%, mientras en el sistema zonal el crecimiento fue del 297,9%, crecimiento espectacular al coincidir con el comienzo de su implantación.

Demanda de viajeros en 2023

Sistema o Componente	Demanda anual	Porcentaje
Sistema Zonal	582.786.564	50,4%
Sistema Troncal	574.512.141	49,6%
Total buses	1.157.298.705	100%
Teleférico	7.338.205	
Total viaje año en TP	1.164.636.910	
Viajes año en TP/habitante	147	

La demanda del SITP para el período 2018-2023 ha aumentado en un 2,3%, lo que implica una **recuperación de la situación previa al COVID**, pero mientras el Sistema Zonal ha tenido un crecimiento elevado del 29,5%, el Sistema Trocal ha habido un descenso del 15,7%. En la **década 2013-2023**, el crecimiento de la demanda del transporte público ha sido del 88,8%.

Índice de Pasajeros Kilómetro	IPK
Sistema Zonal	1,52
Sistema Troncal	3,12

3. SISTEMA TARIFARIO

Concepción del sistema

El sistema cuenta con una **tarifa única para todos los componentes (troncal y zonal),** y aplica para cualquier punto de la ciudad y para cualquier duración.

Tarifa general del sistema (pesos) en 2023	Sistema trocal y cable	Sistema zonal
Tarifa general	$2.950 (0,68 USD)[x]	$2.750 (0,64 USD)

x Cambio medio de peso a dólar en 2023: 1 USD = 4.322 COP

El SITP utiliza como medio de pago la **tarjeta inteligente sin contacto "TuLlave".** Las tipologías existentes de esta tarjeta, según el tipo de usuario y los beneficios tarifarios asociados, son:

- **TuLlave básica o anónima:** Tarjeta básica para cualquier usuario del SITP sin bonificación ninguna y siempre cancela la tarifa plena para cualquier servicio.
- **TuLlave personalizada:** Tarjeta básica que se codifica con los datos del usuario, lo que posibilita recibir beneficios como reducción del costo de los trasbordos, contar con crédito para viajes o recibir subsidios. Dependiendo de la Clasificación SISBEN* y de su condición, el Distrito le entrega un subsidio; por ello, surgen perfiles dentro de esta clasificación como son: persona mayor; personas con discapacidad; y apoyo ciudadano.
- **Tarjeta Híbrida:** Es una tarjeta expedida por una entidad financiera a sus clientes, y que cuenta con un doble chip, de forma tal que uno de ellos es el utilizado por la entidad financiera y el otro es el chip de TuLlave. La mayoría de ellas posee trasbordos como beneficio, siempre que la entidad financiera lo haya incluido en las políticas de dichas entidades.

En las **tarjetas personalizadas** se tienen los siguientes **beneficios**:

- **Trasbordos de $200** entre buses zonales y troncales, y $0 entre buses zonales, hasta por 2 veces en una ventana de 110 min desde el momento de la primera validación del pasaje.
- **Hasta 2 viajes a crédito** cuando la tarjeta se quede sin saldo.
- **Medio de pago unificado** para componentes Zonal y Troncal, y TransMiCable.
- **Recuperar el saldo** en caso de pérdida de la tarjeta.
- **Recarga web.**

En **tarjetas sin personalizar** no se tienen estos beneficios, en particular, el de transbordos, ya que cada validación se cobra al valor de la tarifa general.

En 2023 el sistema no operaba con un modelo de abonos tipo "pase periódico" u otro tipo, que en 2025 se ha implantado.

* La clasificación SISBÉN en Colombia es un sistema que utiliza el Estado para identificar y categorizar a la población según sus condiciones socioeconómicas, con el objetivo de focalizar la inversión social y asegurar que los subsidios y apoyos lleguen a quienes más lo necesitan.

El sistema cuenta con un **Operador de Recaudo**, con 4.974 puntos de recarga externa.

La Tarjeta TuLlave es un medio de pago totalmente unificado entre los distintos componentes del sistema de transporte público masivo de Bogotá (troncal, zonal y cable). No hay integración tarifaria con buses que hacen viajes intermunicipales (no son responsabilidad de la Administración local), ni con el servicio de taxis de la ciudad.

Respecto al área metropolitana, se considera la extensión del SITP en los futuros corredores al municipio de Soacha.

Validaciones

Durante el año 2023 hubo **1.148 millones de validaciones**, de las cuales 583 millones en el componente zonal (50,8%) y 565 millones en el componente troncal (49,2%). Los ingresos tarifarios en 2023 fueron $2,57 billones de pesos (594,3 MUSD), con una **tarifa media por validación de $2.237 pesos** (0,52 USD).

Fuentes de los ingresos tarifarios (2023)

Concepto	Pesos	%
Ventas de pasajes con recursos propios:	$ 2.526.827.768.190	98,4%
Recargas de instituciones públicas y Universidades con subsidio del transporte público	$ 41.761.618.221	1,6%
TOTAL	$ 2.568.589.386.411	100%

Tarifas sociales

En 2023 el sistema contaba con tarifas diferenciales para **adultos mayores** (personas mayores de 62 años) y para **personas en condiciones de pobreza** según clasificación SISBÉN. Estos grupos tenían una tarifa de $2.500 pesos para el componente troncal (BRT y cable) y $2.250 pesos para el componente zonal (buses urbanos), lo que representa un descuento del 15,25% y 18,18% respectivamente. Estas tarifas solo aplicaban para 30 viajes en el mes, los siguientes viajes tenían la tarifa general para cada componente.

Adicionalmente, las **personas en condición de discapacidad** podían recibir una transferencia monetaria (recarga mensual en la tarjeta TuLlave) por $29.500 pesos, equivalente a 10 pasajes gratis en la tarifa más alta del componente troncal ($2.950 pesos).



Bus del Componente Zonal - Troncal Calle 26

4. ASPECTOS FINANCIEROS

Financiación del sistema de transporte público

Los ingresos tarifarios del SITP de Bogotá en 2023 alcanzan los 2,66 billones de pesos colombianos, donde el componente Troncal aporta el 55,6% de estos ingresos y el Componente Zonal el 44,4%.

Ingresos tarifarios del sistema 2023	Millones de pesos colombianos	%
Componente Zonal	1.184.000	44,4%
Componente troncal	1.480.000	55,6%
TOTAL	2.664.000	100,0%

Nota: El cable forma parte del sistema troncal

Estos **ingresos tarifarios representan un 47,1%** de la financiación del transporte público.

Otros ingresos (565.100 millones de pesos) corresponden al aporte del **Pico y Placa Solidario*** al Fondo de Estabilización Tarifaria.

Financiación del sistema año 2023 (millones pesos colombianos)

	Suma	%
Ingresos tarifarios	2.664.000	47,1%
Otros ingresos	565.100	10,0%
Transferencias nacionales	618.000	10,9%
Transferencias municipales	1.807.000	32,0%
TOTAL	5.654.100	100,0%

La **transferencia de la Nación** fueron recursos para financiar costos de operación de los sistemas de transporte en 2022 y 2023, de manera excepcional por las afectaciones por cuenta del COVID, y representaron en 2023 un 10,9% de los ingresos totales.

Bogotá no recibe recursos del departamento de Cundinamarca para la operación del sistema de transporte público de la ciudad, aunque el componente troncal (BRT) tiene operación en el municipio conurbado de Soacha.

Nivel de fraude en el transporte público

El nivel de evasión del componente troncal del sistema (BRT y cable) es **del orden del 15,32%.**

* El Pico y Placa Solidario en Bogotá permite a los propietarios de vehículos particulares circular sin restricción en los días y horarios donde aplica la medida de Pico y Placa, mediante el pago de un permiso especial.

5. ASPECTOS RELATIVOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicletas en Bogotá

El **Sistema de Bicicletas Compartidas de Bogotá (SBC)** es una iniciativa de movilidad sostenible implementada para facilitar la movilidad urbana y reducir la congestión vehicular. Aspectos relevantes del sistema son:

- Número de **bicicletas autorizadas:** 3.000 bicicletas, más 150 manocletas (para personas en silla de ruedas) y 150 bicicletas cajón
- % de **bicicletas eléctricas:** 50%
- Número de **bases** o estaciones de anclaje: 297
- Número de **anclajes autorizados:** 4.951 unidades
- **Área que cubre** el servicio: 27 km², el 1,5% del Distrito Capital

El sistema está diseñado para facilitar la conexión con el transporte público (TransMilenio) y futuros proyectos como el Metro y Regiotram, aprovechando la extensa red de ciclorrutas de la ciudad.

El sistema ofrece un 20% de descuento en la tarifa para población de menores ingresos y dispone de 300 soportes gratuitos para reparación de bicicletas en la ciudad.

El sistema es operado por la empresa Tembici, empresa encargada de gestionar el servicio bajo supervisión y en coordinación con la Secretaría de Movilidad de Bogotá, con un contrato de siete años y medio, asumiendo los gastos de implementación y mantenimiento.

Datos de uso del sistema préstamo de bicicleta en 2023

Número de préstamos anuales	1.600.472
Distancia media de viaje en bicicleta	2,0 km
Rotación: usos día/bici en calle	2,7

Infraestructura viaria de la bicicleta

Longitud de ciclovías: bicicleta no mezclada con vehículos motorizados	458,2 km
Longitud de ciclocalles: bicicleta comparte con los vehículos motorizados	194,6 km

Bogotá ha impulsado la bicicleta como medio de transporte desde hace años, y el SBC se considera un complemento clave dada la alta demanda de viajes de última milla y la amplia infraestructura ciclista existente, de forma que la red de ciclovías es la más extensa de América Latina.

Aparcamiento del vehículo privado en calle y de disuasión

El proyecto de **Zonas de Parqueo Pago (ZPP)** en Bogotá empezó a implementarse en noviembre de 2021 y contempla varios tipos de aparcamiento, destacando:

- **Vehículo Privado (automóviles y motocicletas):** Este es el uso principal. Se aplican tarifas diferenciadas para automóviles y motoci-



Validador de saldo de la tarjeta TuLlave - Entidad: Recaudo Bogotá


Ciclistas por ciclorutas (carriles exclusivos para bicicletas)


Autobuses articulados y biarticulados - Troncal Avenida Caracas



Cabinas de TransMicable en Ciudad Bolívar

cletas, y estas varían según el nivel de demanda de la zona y el tiempo de permanencia.

- **Vehículos Eléctricos:** Gozan de la primera hora de estacionamiento gratuita. Después de la primera hora, se aplica la tarifa correspondiente.

A 31 de diciembre de 2023 se habían implementado 8.712 plazas de estacionamiento en la vía pública, con el objetivo de llegar a 10.000 plazas en 2025.

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad*

Bogotá tiene implantado el sistema de **pico y placa** para restringir el uso del vehículo privado en la ciudad, aplicándose de lunes a viernes (excepto festivos) en el horario de 6:00 a.m. a 9:00 p.m., de forma que **la mitad de los días laborables se puede circular y la otra mitad no, de acuerdo al número de la placa del vehículo**.

Desde 2017, el ámbito geográfico de la medida **cubre todas las vías urbanas de Bogotá**. Los **vehículos eléctricos** e híbridos cero emisiones están exentos de la medida de pico y placa.

En **días festivos con alto flujo vehicular**, existe una variante llamada **pico y placa regional** que se aplica en los principales corredores de ingreso a la ciudad.

También, hay un día al año declarado **Día sin carro y sin moto,** donde los vehículos particulares y las motos no pueden circular.

Además, existe el **Pico y Placa Solidario** en Bogotá, que es un mecanismo que permite a los propietarios de vehículos particulares **adquirir un permiso especial** para circular sin la restricción habitual del pico y placa, a cambio del pago de una tarifa. Este permiso se puede solicitar de manera **diaria, mensual o semestral**, según la necesidad del usuario, con tarifas para 2023 de:



Recorrido de cabinas de TransMicable en Ciudad Bolívar

- Diario: Desde $58.178 (13,46 USD)*
- Mensual: Desde $464.974 (107,58 USD), 8 veces el precio de un día
- Semestral: Desde $2.325.095 (537,97 USD), 40 veces el precio de un día o 5 veces el precio de un mes

Los fondos recaudados por el Pico y Placa Solidario se destinan **totalmente** a la financiación y mejora del **Sistema Integrado de Transporte Público (SITP)**. Los ingresos en el año 2023 por el Pico y Placa Solidario fueron de $413,1 mil millones de pesos (95,6 MUSD).

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis

El número de licencias de taxis oficiales a 31 de diciembre de 2023 era de 46.749, lo que da un ratio para la ciudad de Bogotá de 5,9 taxis/1.000 habitantes.

No hay licencias de vehículos de turismos con conductor (VTC) tipo Uber y otros, por lo que únicamente los taxis con tarjeta de operación vigente pueden operar legalmente en la ciudad.

Aunque las motocicletas son un medio de transporte muy popular en la ciudad, de ahí el elevado porcentaje que salía en la Encuesta de Movilidad de 2023, el uso de motos para prestar servicio público de transporte de pasajeros (mototaxis) está prohibido por la normatividad local y nacional.

Servicio de movilidad compartida: car-sharing y moto-sharing

Actualmente la ciudad de Bogotá no cuenta con programas de car-sharing ni de moto-sharing, promovidos oficialmente desde la Secretaría Distrital de Movilidad.

6. PROYECTOS EN MARCHA Y DE FUTURO

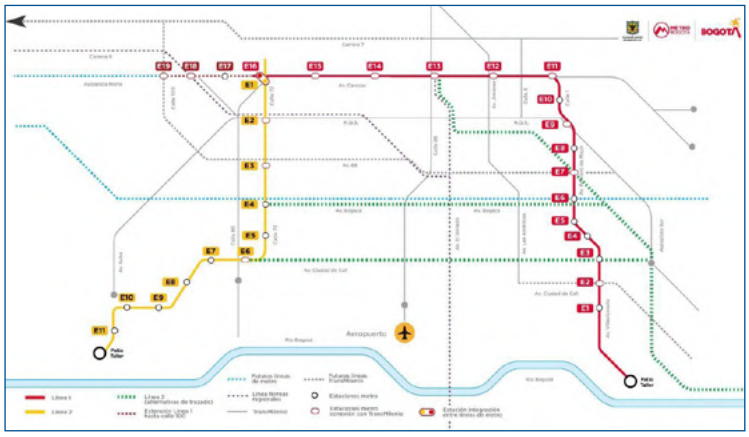
- **Red de Metro:** El El Plan de Ordenamiento Territorial (POT) de Bogotá D.C. de 2021, denominado "Bogotá Reverdece 2022-2035", establece al metro como la columna vertebral del sistema de movilidad sostenible y multimodal de la ciudad. Este instrumento de planificación contempla un ambicioso desarrollo de al menos cinco líneas de metro.

  La **Línea 1 del Metro de Bogotá,** con una extensión de 23,6 km y 16 estaciones, se encuentra actualmente en proceso de construcción y tiene una fecha estimada de entrada en operación comercial en marzo de 2028.

  Esta línea será elevada y contará con estaciones equipadas con accesos universales, servicios para los usuarios, zonas comerciales, biciparqueaderos y sistemas inteligentes de información y seguridad.

  Los trenes están diseñados para garantizar accesibilidad univer-

* Cambio medio de peso a dólar en 2023: 1 USD = 4.322 COP



Recorrido esquemático de las dos primeras líneas de metro

sal, ofrecer vigilancia avanzada y asegurar un transporte eficiente y confiable.

- **Trenes de Cercanías: Regiotram de Occidente:** Primer tren-tram de cercanías eléctrico de Colombia, diseñado para conectar Bogotá con los municipios de la Sabana Occidente. Es un proyecto estratégico para mejorar la movilidad regional y reducir la congestión en los accesos occidentales de la capital.

  Sus características son: 39,6 km de longitud y 17 estaciones (8 en Cundinamarca y 9 en Bogotá). Conexión con Metro de Bogotá y Transmilenio. El Regiotram de Occidente ya inició su etapa de construcción y se proyecta su entrada en operación en octubre de 2027.

  - **Tren de Zipaquirá: Tren-tram** Tren de cercanías de pasajeros entre Bogotá y Zipaquirá en el Departamento de Cundinamarca. El sistema estará integrado físicamente con TransMilenio y las Líneas 1 y 2 del Metro de Bogotá, permitiendo transbordos en estaciones clave.

- **Nuevas Troncales BRT** en Av. Carrera 68 y Av. Ciudad de Cali.
  - **Troncal Avenida Carrera 68:** El proyecto busca optimizar la prestación del servicio de transporte público masivo en la Avenida Congreso Eucarístico (Avenida Carrera 68) en una longitud aproximada de 17 km y 20 nuevas estaciones, beneficiando a más de un millón de habitantes. Esta troncal corresponde a una de las troncales alimentadoras de la Primera Línea del Metro de Bogotá. Actualmente cuenta con un avance de ejecución del 58% de los 9 tramos contratados.
  - **Troncal Avenida Ciudad de Cali**: El proyecto busca optimizar la prestación del servicio de transporte público masivo construyendo la troncal con carriles exclusivos desde la Av. Circunvalar del Sur y la Av. Manuel Cepeda Vargas, con una longitud de 7,4 km y 8 nuevas estaciones, que beneficiará directamente a los habitantes de las localidades de Bosa y Kennedy (aproximadamente 1,2 millones de habitantes). Actualmente cuenta con un avance de ejecución del 76% de los 4 tramos contratados.

- **Ampliación de la red Carril Bus preferencial:** Los carriles preferenciales son una medida orientada a fortalecer la operación del componente zonal del SITP, favoreciendo las velocidades de operación y tiempos de viaje de los usuarios, y contribuyendo a que la movilidad sea más eficiente, accesible y segura al organizar el tránsito en las vías. Actualmente, 2025, opera en nueve corredores de la ciudad con 143,3 km-carril. Se evalúa la viabilidad de incrementar dicha extensión bajo un enfoque de integración, al favorecer la articulación física del SITP con las redes férreas, troncales, cables, transporte individual y movilidad activa.

- **Robustecimiento de la red de cicloinfraestructura y cicloparqueaderos.** Es una de las prioridades del gobierno distrital actual, consolidada dentro del Plan de Desarrollo 2024-2027 "Bogotá Camina Segura" y respaldada por inversiones enfocadas en ampliar, conservar y mejorar la infraestructura ciclista y los espacios seguros para aparcamiento de bicicletas.
  - **Cicloinfraestructura:** Entre 2024 y 2027 se estableció como meta la construcción de 59 km nuevos. Además, hay esfuerzos en la protección y mejora de la red existente.
  - **Cicloparqueaderos:** Objetivo de crear o renovar al menos 5.000 plazas adicionales de cicloparqueaderos seguros en toda la ciudad, especialmente en portales de TransMilenio, centros educativos, comerciales y zonas de alta demanda.

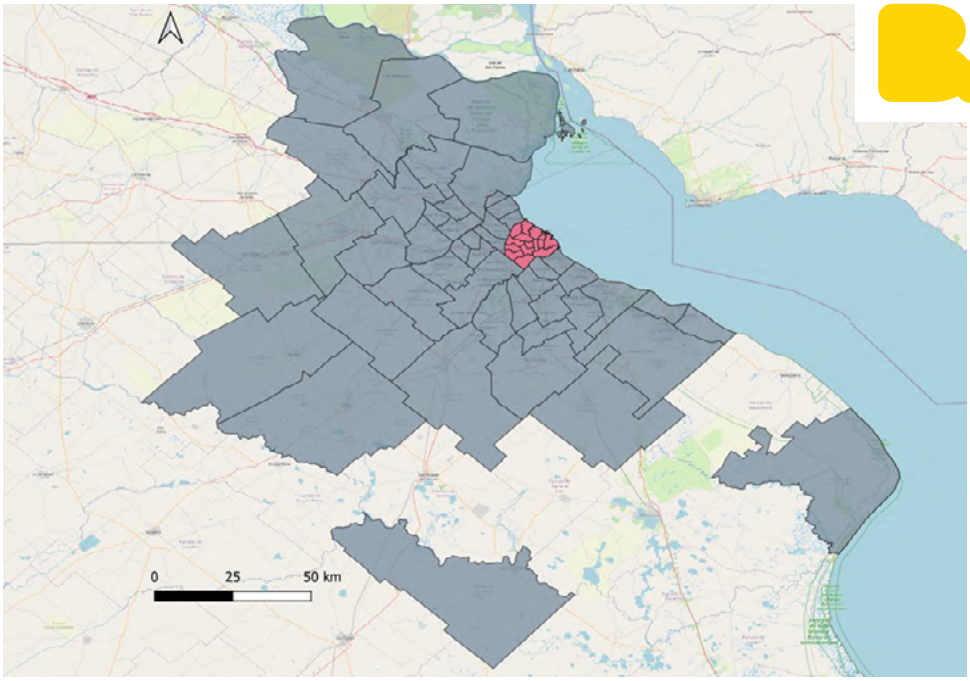
- **Barrios Vitales e intervenciones de Urbanismo Táctico** en el espacio público para la movilidad en la escala local. La estrategia Barrios Vitales hace parte de las disposiciones del Plan de Ordenamiento Territorial (POT) para materializar una ciudad de proximidad, en donde las personas puedan encontrar espacios públicos no solo para movilizarse, sino para permanecer en el interior de sus barrios y lograr una mejor calidad ambiental, y una movilidad segura y activa. El POT determinó implementar un total de 33 Barrios Vitales a 2035. Esta propuesta busca revitalizar la actividad peatonal y de otros modos de transporte no motorizados al interior de los barrios, a través de un diagnóstico del territorio y un ejercicio de participación ciudadana.

- **Plan de abono mensual que permitirá hasta 65 validaciones al mes del TransMiPass.** Está diseñado para pasajeros que usen el sistema con regularidad, es decir, que utilicen el sistema entre 4 y 6 veces al día contando con una alternativa de ahorro. Los usuarios podrán adquirir 65 pasos o ingresos al Sistema, pagando $160.000 pesos al mes; por lo que pagarán aproximadamente $2.462 pesos por cada vez que validen y ahorrarán el 23 % frente a la tarifa plena por validación en 2025. (https://www.transmilenio.gov.co/publicaciones/154599/abece-transmipass/).

Nota: Todos los datos que recoge esta Ficha resumen han sido aportados por los servicios técnicos de la municipalidad de Bogotá D. C.
Los textos que recoge esta Ficha resumen han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

FICHA RESUMEN DE DATOS: BUENOS AIRES

Vamos Buenos Aires



Mapa del AMBA con sus municipios en gris y la CABA (y sus comunas) en rojo

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

Territorio, población y superficie

La **Ciudad Autónoma de Buenos Aires (CABA)** es desde 1996 ciudad autónoma, por lo que tiene sus propios poderes ejecutivo, legislativo y judicial. Oficialmente la ciudad se encuentra dividida en 15 comunas que agrupan a 48 barrios.

El **Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)** es una de las megalópolis más dinámicas y densamente pobladas de América Latina, abarcando no solo la Ciudad Autónoma de Buenos Aires sino también a 45 partidos o municipios bonaerenses.

Población y superficie de la ciudad de Buenos Aires y de su Área Metropolitana (Censo Octubre 2022)

	Población	Municipios	Superficie (km²)	Densidad población
Ciudad Buenos Aires	3.121.707 - 18,8%	1	205,9	15.161
Corona metropolitana	13.527.013 - 81,2%	45	21.670	624
Área Metropolitana (AMBA)	16.648.720	46	21.876	761

La **ciudad de Buenos Aires** tiene una población de 3.121.707 habitantes en una extensión de 205,9 km², lo que conlleva a una elevada densidad media de 15.161 hab/km².

El **Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA)** tiene una población de 16.648.720 habitantes y se extiende en un enorme área de 21.876 km², lo que conlleva a una densidad media de solo 761 hab/km². La población de la CABA es solo el 18,8% de toda la población del Área Metropolitana cuando su superficie no llega al 1%, lo que explica su elevada densidad media de población.

- **evolución de la población** 2013-2023: ciudad de Buenos Aires, 6,0%, y en la Corona Metropolitana, 8,8%
- **tamaño familiar** en la ciudad de Buenos Aires: 2,22 personas/ hogar, tamaño familiar en el AMBA: 2,80 personas/hogar
- **motorización** de la ciudad de Buenos Aires: 510 vehículos por cada 1.000 habitantes, que corresponde a 1,13 vehículos por familia, un nivel de motorización bastante alto.

Movilidad global según encuesta de movilidad

La encuesta de movilidad en el Área Metropolitana de Buenos Aires se realizó entre marzo 2018 y abril 2019. y se extendió a la ciudad de Buenos Aires y a 43 municipios de su Área Metropolitana.

Fue una encuesta domiciliaria, con una muestra válida de 16.667 hogares y 42.971 personas representativos del área de estudio.

Reparto modal de la movilidad

	CABA	AMBA
Buenos Aires	17,2%	26,8%
Transporte público	46,5%	38,7%
A pie	26,3%	24,5%
Moto	3,2%	3,1%
Bici	3,6%	3,9%
Otros1	2,9%	2,5%
Otros2	0,3%	0,4%

Otros 1: Taxi, remis, charter/combi, bus de la empresa o transporte escolar
Otros 2: Otras combinaciones de modos que no incluyen TP (transporte público)

- **Movilidad sostenible* en CABA:** 76,4%
- **Movilidad sostenible en AMBA**: 67,1%
- **Movilidad media de viajes por persona:** 1,73 viajes
- **Tiempo medio por viaje:** 34 min;
  Tiempo medido dedicado a viajar al día por habitante: 59 min
- **Viajes intermodales en transporte público** que utilizan 2 o más modos o líneas de transporte público: 8,3%
- **Viajes realizados por mujeres en el transporte público:** 58,6%



Buses eléctricos



Nueva identidad

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE BUENOS AIRES

Autoridades de transporte público

Niveles de gobierno que tienen competencia sobre alguno o varios modos de transporte público:

- Los **partidos o municipios y CABA** tienen competencia sobre el transporte público que se desarrolla íntegramente en su ámbito.
- La **provincia** tiene competencias en el transportes entre municipios de su provincia, incluidos los municipios dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires, sin conectar con la capital federal, los llamados colectivos provinciales.
- La **nación** tiene competencias en el **transporte ferroviario** de cercanías en todo el país y del AMBA. En el caso de Buenos Aires se da la particularidad de que la nación tiene la competencia en los **autobuses o colectivos metropolitanos**, que conectan la capital con el resto de municipios de su Área Metropolitana, ya que la ciudad de Buenos Aires es una jurisdicción de primer orden igual que la provincia de Buenos Aires.



Masterplan Dellepiane

* Movilidad sostenible: transporte público, a pie y bicicleta

Los modos de transporte público

1. Transporte público dependiente del Gobierno de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires:

- **Colectivos urbanos:** Desde 2024, las 32 líneas de colectivos que circulan exclusivamente dentro de la ciudad están bajo la jurisdicción del gobierno de la ciudad (GCBA).

  El GCBA ha desarrollado a partir de 2011, un sistema de carriles exclusivos para autobuses (colectivos) llamado **Metrobus**. El Metrobus funciona como una especie de BRT en cuanto que hay una infraestructura viaria dedicada a los autobuses y estaciones con plataforma elevada, sin embargo no son exclusivamente para unos buses específicos sino que los usan todas las líneas de un corredor en parte de su recorrido, para continuar después hacia los barrios periféricos sin carril exclusivo. El pasaje se paga dentro del colectivo, no antes de subir.

  En la Ciudad de Buenos Aires existen 10 corredores de Metrobus en operación. Estos corredores suman casi 75 km de extensión, por los cuales circulan unas 90 líneas de autobuses urbanos y metropolitanos.

- **Subte y Premetro:** Gestionados por Subterráneos de Buenos Aires S.E. (SBASE), empresa pública municipal que tiene a su cargo la administración de la red de subtes, su desarrollo, expansión y el control de la operación del servicio. La operación y mantenimiento está concesionada a una empresa privada.

  El **Subte** en la Ciudad de Buenos Aires es el sistema de metro urbano, compuesto por trenes subterráneos que recorren la capital argentina a lo largo de una red de 6 líneas (A, B, C, D, E y H) y 90 estaciones.

  El **Premetro** es una línea de tranvía o metro ligero de 7,6 km de extensión, que funciona como ramal alimentador del Subte, que sirve a zonas periféricas del sur de la ciudad.



Metrobus en la periferia

2. Transporte público en el ámbito del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA):

- **Trenes de cercanías:** En el Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) operan **8 líneas de trenes de cercanías**, 6 de estas líneas son gestionadas por la empresa estatal **Trenes Argentinos Operaciones (SOFSE)** y 2 líneas son concesiones privadas, la línea Belgrano Norte está concesionada a la **empresa privada Ferrovías** y la línea Urquiza a cargo de **Metrovías**.

- **Colectivos:** Existen centenares de permisos de explotación de transporte público por colectivos en toda el Área Metropolitana de Buenos Aires, con diferentes competencias, según funcionalidad de la línea:
  - **Colectivos Nacionales (o colectivos metropolitanos):** Dentro del Área Metropolitana de Buenos Aires (AMBA) operan colectivos nacionales, alrededor de 103 líneas de colectivos bajo jurisdicción nacional. Estas líneas conectan la Ciudad Autónoma de Buenos Aires con municipios del conurbano bonaerense y otras zonas, con **numeración entre 1 y 199**.
  - **Colectivos Provinciales:** Son líneas **gestionadas por el Gobierno de la Provincia de Buenos Aires**, con **numeración entre 200 y 499**. Su función es conectar partidos (municipios) dentro de la provincia, complementando los servicios de trenes y colectivos nacionales, y no ingresan a la CABA.
  - **Otros colectivos municipales en el AMBA:** Los municipios del AMBA gestionan y regulan sus servicios de transporte urbano comunal, con concesiones a empresas privadas. Estos servicios buscan mejorar la accesibilidad a barrios y localidades del mismo municipio, así como proporcionar acceso a puntos neurálgicos, como hospitales, estaciones de tren, centros administrativos de cada municipio, etc. Estas líneas tienen **numeración a partir de la 500 en adelante**.



Mapa del Metrobus



Metrobus en la avenida 9 de Julio



Coclovía Billinghurst

Características básicas del sistema de transporte público

Descripción básica del sistema de transporte público en el AMBA

	Operadores públicos	Operadores privados	Líneas	Longitud líneas (km)	Número estaciones/ paradas
Municipio de Buenos Aires					
Bus urbano Buenos Aires	0	25	32	1.179	3.345
Subte: Metro	0	1	6	56,6	90
Premetro: Metro ligero	0	1	1	7,6	18
Área Metropolitana de Buenos Aires					
Tren suburbano	1	2	8	979,3	292
Bus metropolitano	0	71	103	11.782	33.434
Bus provincial y otros urbanos	1	82	253	15.968	45.314

Número autobuses por funcionalidad	Bus urbano Buenos Aires	Bus Metropolitano	Bus provincial y Otros urbanos	Total
TOTAL	1.795	8.681	7.967	18.443
%	9,7%	47,1%	43,2%	100,0%

Infraestructura viaria para el autobús	Ciudad principal	Corona metropolitana
Carriles-bus con protección física (bordillo, barrera, ..)	74,2	42,8

Autobuses por tecnología motor en la ciudad de Buenos Aires	Diésel	Eléctricos	Gas natural	Total
TOTAL	1.794	0	0	**1.794**
Porcentaje	100,0%	0,0%	0,0%	**100,0%**

Accesibilidad al transporte público en la ciudad de Buenos Aires	%
Autobús urbano Buenos Aires	100%
Estaciones Subte: Metro	50%
Estaciones Premetro: Metro ligero	50%

Oferta y demanda del sistema de transporte público

Año 2023	Oferta (millones Bus/ Tren-km)	Demanda (millones viajes)	IPK (Viajeros subidos/veh-km)
Municipio de Buenos Aires			
Bus urbano Buenos Aires	91,29	272,30	3,0
Subte: Metro	7,8	235,67	30,2
Premetro: Metro ligero	0,3	0,77	2,6
Área Metropolitana de Buenos Aires			
Tren suburbano	23,56	335,66	14,2
Bus metropolitano	507,21	1.083,00	2,1
Otros buses urbanos*	572,99	1.594,09	2,8
Suma redes autobuses	1.171,49	2.949,39	2,5
Suma redes ferroviarias	31,66	572,10	18,1
Indicadores de demanda			
Total viajes TP		3.521,48	
% Viajes buses		83,75%	
Viajes TP hab. AMBA/año		212	

3. SISTEMA TARIFARIO

Concepción del sistema tarifario

Existe una coordinación tarifaria parcial por medio de la **tarjeta SUBE** que incluye colectivos, tren y subte, aplicando un descuento a partir del segundo viaje (50%) y sucesivos (75%) en un lapso de 2 horas. Además existe una versión digital, **SUBE Digital**, disponible en la app oficial, que permite pagar desde el celular como si fuera una tarjeta física.

Se aplican tarifas diferenciadas dependiendo de si el medio de pago se encuentra personalizado o no.

El **coste del billete sencillo** (en pesos argentinos[2]) según el modo de transporte:

Colectivo: $52,96 (0,066 USD)	Subte: $80 (0,099 USD)	Tren: $25,72 (0,032 USD)

Tarifas sociales

- **Boleto estudiantil**: otorgados por cada jurisdicción y permite realizar hasta 50 viajes mensuales gratuitos con un tope de 4 viajes diarios
- **Boleto con atributo social**: el Estado Nacional otorga un descuento del 55% sobre la tarifa normal para distintos grupos de afinidad según Resolución MT 384/21.

4. FINANCIACIÓN DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Ingresos en el año 2023 (pesos argentinos)

	Sistemas de autobuses	Subte y Metro ligero	Tren suburbano	Suma
Ingresos tarifarios	110.991.664.489	12.121.098	7.519.536.172	130.646.286.266
Otros ingresos	s/d	s/d	s/d	s/d
Transferencia Nacional	368.371.621.884	0	377.608.053.981	745.979.675.865
Transferencia Provincia	313.516.137.932	0	0	313.516.137.932
Transferencia CABA	34.835.126.437	83.234.209	0	120.304.931.086
Ingresos totales	827.714.550.742	95.355.307	385.127.590.153	1.310.447.031.149

Distribución de los ingresos	Pesos	Dólares	Distribución
Ingresos tarifarios	130.646.286.266	161.588.955	10,0%
Otros ingresos	s/d		
Transferencia Nacional	745.979.675.865	922.659.801	56,9%
Transferencia Provincia	313.516.137.932	387.770.266	23,9%
Transferencia CABA	120.304.931.086	148.798.322	9,2%
Ingresos totales	1.310.447.031.149	1.620.817.344	100,00%

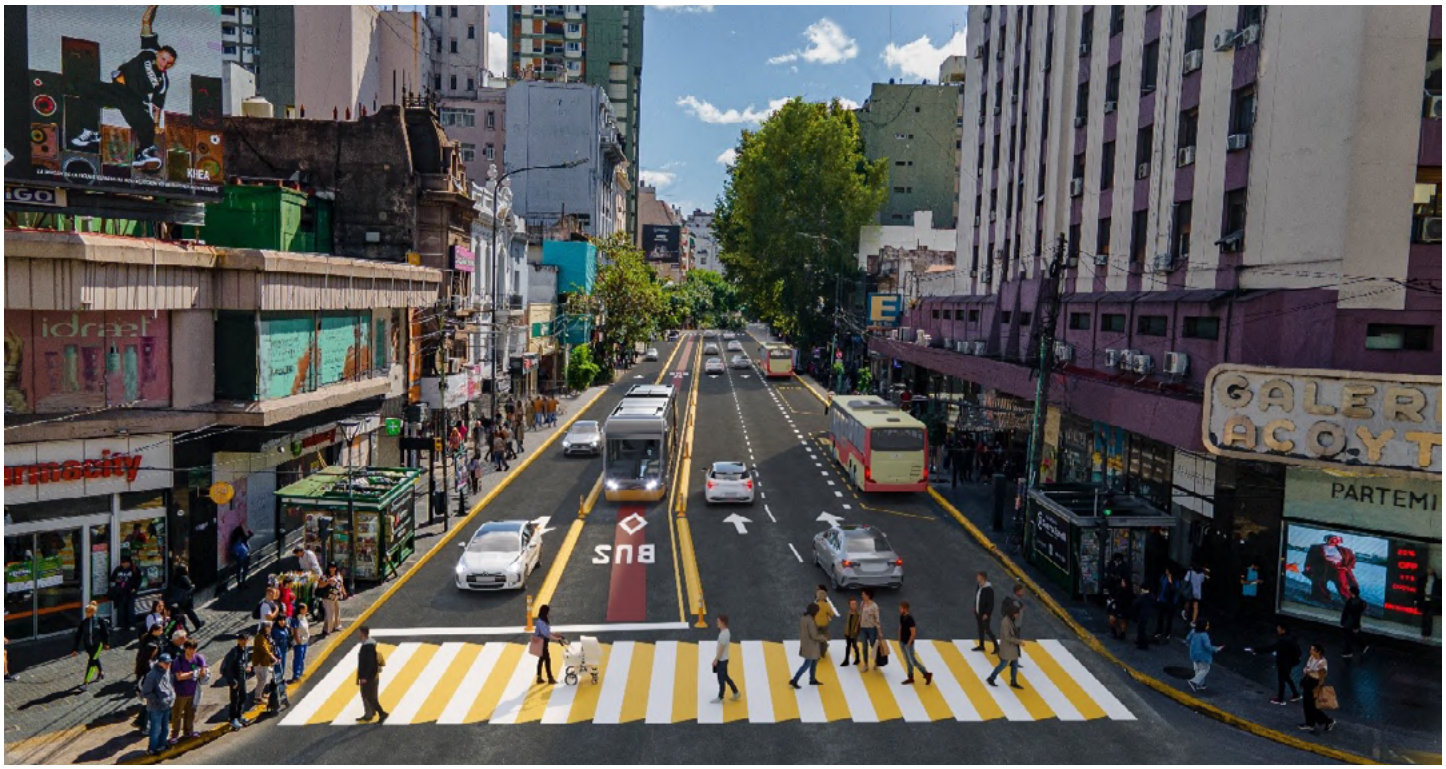
Nota: Cambio utilizado: 1 USD = 808,51 ARS

Solo el 10,0% de los ingresos totales del sistema son por tarifas, uno de los más bajos en la región. El 56,9% de los ingresos del sistema provienen de subsidios nacionales y el 23,9% de subsidios de la provincia y el 9,2% de la CABA.

Si consideramos la demanda de 2023, se obtiene que el ingreso total por viaje es de **0,46 USD,** de los cuales el 10% proviene de la tarifa, y el resto son subsidios.



Nuevos peajes sin barrera



Render Trambus

5. ASPECTOS RELATIVOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicleta en Buenos Aires

La ciudad de Buenos Aires dispone de un servicio público de bicicleta compartida llamado **Ecobici**, gestionado por una empresa privada Tembici, concesión municipal. Este servicio está ampliamente distribuido por la ciudad y funciona mediante estaciones automáticas donde se pueden retirar y devolver las bicicletas. Sus principales datos en 2023 fueron:

- Número de bicicletas del servicio: **3.600 bicis**
- % de bicis eléctricas: **0%**
- Número de bases o estaciones de anclaje: **354**
- Número de anclajes: **6.670 unidades**
- Área que cubre el servicio: **140 km², el 68% del término municipal de Buenos Aires**

Datos de uso del sistema préstamo de bicicleta en 2023

Usuarios inscritos en el sistema de préstamo	136.066
Número de préstamos anuales	2.550.968
Distancia media de viaje en bicicleta	2,10 km
Rotación: usos día/bici en calle	2,46

El servicio Ecobici de Buenos Aires tiene como principal patrocinador privado al **Banco Macro**, que desde 2019 impulsa el sistema y cuya identidad se refleja en el color azul de las bicicletas y estaciones. **Visa** es el **copatrocinador** y medio de pago preferido del sistema, ofreciendo beneficios exclusivos como descuentos en los pases mensuales al pagar con tarjetas Macro VISA.

Infraestructura viaria de la bicicleta

Longitud de ciclovías: bici no mezclada con vehículos motorizados	49,3 km
Longitud de ciclocalles: calle o carril señalizado que la bici comparte con los vehículos motorizados	260,2 km

Aparcamiento del vehículo privado en calle y aparcamientos de disuasión

Las zonas reguladas por parquímetro en Buenos Aires –denominadas oficialmente "**zonas de estacionamiento medido**"– se concentran principalmente en los barrios céntricos y de alta circulación. Desde 2022, el **sistema es completamente digital** mediante app.

El sistema regula **solo 4.457 plazas de pago en la calle**, en un área de 10,61 km², que representa solo en 5,2% de toda la ciudad. El coste de estos aparcamientos en la calle era en 2023 de:

- Tarifa simple: **81 pesos la hora**
- En algunos sitios hay una tarifa progresiva: **la primera hora sale en 81 pesos y luego aumenta en un 30% cada hora** respecto al valor de aumento de la hora anterior, hasta llegar a la cuarta hora.

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

Actualmente en Buenos Aires, no existen políticas activas de restricción o desincentivo directo del uso del vehículo particular. Sin embargo, existen algunas acciones específicas para incentivar la movilidad sustentable, como la ampliación de la red de ciclovías y el sistema público de bicicletas Ecobici, o incentivos para el uso de transporte público.

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis

En la ciudad de Buenos Aires hay actualmente 22.093 **taxis legales registrados**, según los datos más recientes del Gobierno de la Ciudad en 2023. Este número refleja una importante disminución respecto a años anteriores, debido a factores como la llegada de aplicaciones de transporte y la bajada en la demanda tras la pandemia.

Además, en la ciudad de Buenos Aires **existen servicios VTC** (Vehículos de Transporte con Conductor), que funcionan bajo el formato de plataformas digitales como Uber, Cabify y DiDi. Se estima que operan entre 60.000 y 80.000 vehículos VTC en el Área Metropolitana de Buenos Aires.

Además, en la ciudad de Buenos Aire hay **servicio de remises** que funciona como un sistema de coches de alquiler con chofer, sin taxímetro y que deben ser solicitados previamente. El número de remises habilitados para operar en la jurisdicción de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires era en 2023 de 937 unidades.

Actualmente, existen **servicios de mototaxi** en la ciudad de Buenos Aires, principalmente a través de aplicaciones como Didi, UBER moto y inDrive.Moto, sin embargo, este servicio no está regulado en la Ley 214. Se estima que en el Área Metropolitana de Buenos Aires operan aproximadamente entre 5.000 y 10.000 mototaxis, aunque esta cifra no está oficialmente confirmada debido a que el servicio no está regulado.

Cabe destacar que en la Ciudad Autónoma de Buenos Aires rigen restricciones a la circulación de dos personas en moto en ciertos horarios y zonas como medida de seguridad contra delitos, lo que puede limitar la operación del mototaxi en determinadas circunstancias.

Servicio de movilidad compartida: car-sharing y moto-sharing

En Buenos Aires hay varias plataformas activas que ofrecen alquiler de autos por minutos, horas o días, no se dispone de información del número de vehículos que prestan este servicio.



Render línea F

6. PROYECTOS EN MARCHA Y DE FUTURO

Extensión zonas de aparcamiento regulado de pago: Puerto Madero. En mayo de 2024 se sumaron casi 3.700 espacios de estacionamiento regulado en el barrio de Puerto Madero.

Compra de material rodante para el Subte. Se adjudicó a la firma China CRRC la compra de 29 formaciones eléctricas de 6 coches cada una (un total de 174 coches) para la línea B de subterraneos, con una inversión de 301 MUSD. Asimismo, se ha adjudicado la compra de 40 coches 0 km con AA para las líneas A y C.

Trambus. Se adjudicó la licitación con un costo 33,9 millones de dólares + impuestos, para la compra de 40 autobuses urbanos eléctricos, de piso bajo, eléctrico, con equipo de aire acondicionado instalado y sus baterías, con una capacidad entre 70 y 85 pasajeros, así como de 15 autobuses eléctricos con una capacidad de 120 pasajeros.

Nueva línea F del Subte. En julio de 2025 se adjudicó la licitación correspondiente a la contratación del estudio "Servicio de Consultoría Integral para el Proyecto de Arquitectura e Ingeniería relacionado a la CONSTRUCCIÓN INTEGRAL DE LA LÍNEA F DE SUBTERRANEOS". El proyecto de la línea "F" de subte, implica la construcción de 9.8 km de extensión y 12 estaciones, permitiendo la combinación con las otras seis líneas de subtes existentes. Costo del estudio 1,7 MUSD.

EBUS (buses eléctricos). En 2024 se adjudicó la operación del servicio de buses eléctricos que unen Parque Lezama con la Plaza San Martín, mediante 12 minibuses de 7 metros de largo, capacidad para 30 pasajeros (13 sentados), con una una autonomía de 170 km con carga completa y una velocidad máxima de 60 km/h. Costo 3,1 MUSD.

Construcción de pasos bajo nivel (PBN) y soluciones de cruces. Los pasos bajo nivel permiten una mayor fluidez del tránsito, una disminución del riesgo de siniestros, y otras ventajas. En varios cruces de la ciudad se van a construir con una inversión de 68 MUSD.

Proyecto Autopista Parque Dellepiane. Ambicioso proyecto de transformación urbana que busca convertir esta vía en la primera "autopista-parque" de la ciudad, con acciones como: Creación de un parque lineal de más de 4 km a cada lado de la autopista; Carril exclusivo central para transporte público, conectado al Metrobus de la Autopista 25 de Mayo; Rediseño de vías de entradas y salidas, ensanche de puentes y reconfiguración de carriles; etc. Inversión estimada de 89 MUSD.

Autopistas Inteligentes. El primer peaje inteligente sin barreras (freeflow) se inauguró en 2023 en la autopista Illia. Este sistema consiste de un pórtico que cruza la vía, que cuenta con cámaras láser que leen el dispositivo de TelePASE, registran la pasada y realizan el cobro de manera automática. Esta transformación tiene como finalidad modernizar la infraestructura vial, mejorando la fluidez del tránsito y aumentando los niveles de seguridad en los accesos a la Capital Federal. En 2025 se intaló este sistema en la autopista Perito Moreno y se espera que para 2026 todas las autopista de la ciudad cuente con esta tecnología.

Acceso a barrios vulnerables. En los últimos años se avanzó en la mejora de la accesibilidad al transporte público en barrios vulnerables de la ciudad a partir de la extensión y modificación de algunas líneas de colectivo bajo jurisdicción de la ciudad.

Mejoras de ciclovías de alto tránsito. Dentro Plan de Ordenamiento de Ciclovías se están llevando a cabo obras de mejoras con una inversión de 1 MUSD.

Finalmente se debate la posible transferencia de los trenes suburbanos del gobierno nacional a las provincia de Buenos Aires, por lo que hay un proyecto presentado en la provincia de Buenos Aires para crear una **operadora ferroviaria provincial** llamada Sociedad Operadora Ferroviaria de la Provincia de Buenos Aires (SOFPBA), por si se realiza dicha transferencia.



Línea 62



Minibus eléctrico

Nota: Todos los datos que recoge esta Ficha resumen han sido aportados por los servicios técnicos de la Ciudad Autónoma de Buenos Aires.
Los textos que recoge esta Ficha resumen han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

ucci Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero-americanas

IBERbarómetro de movilidad sostenible

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

FICHA RESUMEN DE DATOS: CIUDAD DE GUATEMALA

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

Territorio, población y superficie

El **Área Metropolitana de Guatemala,** es una de las **conurbaciones urbanas más grande de América Central y el Caribe,** funcionando como el principal centro político, económico y cultural de Guatemala.

Se considera como **Área Metropolitana de la ciudad de Guatemala (AMG)** a todo el **departamento de Guatemala,** departamento compuesto por 17 municipios, incluyendo a la capital. El **AMG** tiene una población de 3.430.852 habitantes y se extiende en un área de 2.253 km², lo que implica una densidad media de 1.523 hab/km².

La **ciudad de Guatemala** tiene una población de 1.229.215 habitantes en una extensión de 228,7 km², lo que conlleva a una densidad media de 5.375 hab./km². La población de la ciudad de Guatemala es algo más de la tercera parte de la población de su área metropolitana, 35,8%, cuando su superficie es el 10,2%, lo que explica que su densidad media de población sea más del triple.

Población y superficie de la ciudad de Guatemala y de su Área Metropolitana

	Población	% población	Municipios	Superficie	Densidad población
Ciudad de Guatemala	1.229.215	35,8%	1	228,7	5.375
Corona metropolitana	2.201.637	64,2%	16	2.024	1.088
Área Metropolitana AMG	3.430.852	100,0%	17	2.253	1.523

Por su tamaño de población destacan en el área metropolitana los municipios de Mixco, con más de medio millón de habitantes, Villa Nueva alcanzando casi esta cifra de población y San Juan de Sacatepéquez con cerca de 300.000 habitantes.

- **Evolución de la población 2013-2023:** en la ciudad de Guatemala 19,0% y en la Corona Metropolitana 34,9%, crecimientos importantes.
- **Tamaño familiar:** en la ciudad de Guatemala 4,2 personas/hogar y en el AMG 4,4 personas/hogar, valores muy elevados.
- **Motorización de la ciudad de Guatemala:** 201 vehículos ligeros por cada 1.000 habitantes, que corresponde a 0,84 vehículos por familia.

Movilidad global según encuesta de movilidad

Los datos sobre movilidad proceden de un Big Data del Banco Interamericano de Desarrollo, compuesto por el 48% de los móviles de los habitantes comprendidos en **todo el departamento de Guatemala y cinco departamentos más.**



Mapa del departamento de Guatemala

Los datos de movilidad basados en móviles tienen ciertas carencias, quizás la más significativa es la baja movilidad a pie que identifican. Pero también no es fácil asignar bien la movilidad en el transporte público.

Reparto modal de la movilidad

	Ciudad de Guatemala	Área Metropolitana AMG*
Vehículo privado	47,1%	44,8%
Transporte público	32,0%	33,5%
A pie	4,5%	6,1%
Moto	9,5%	11,0%
Bici	1,2%	1,1%
Taxi/Uber	5,1%	3,5%

*Área Metropolitana ampliada

Indicadores de movilidad:

- **Movilidad sostenible* en ciudad Guatemala:** 38,3%
- **Movilidad sostenible en AMG:** 40,7%
- Movilidad **media de viajes por persona:** 2,35 viajes
- **Tiempo medio por viaje:** 44,1 min; **Tiempo medido dedicado a viajar al día:** 104 min
- **Viajes intermodales en transporte público** que utilizan 2 o más modos o líneas de transporte público: 52%
- **Viajes realizados por mujeres en el transporte público:** 62,1%

* Movilidad sostenible: transporte público + a pie + bicicleta

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN EL ÁREA METROPOLITANA DE GUATEMALA

Autoridades de transporte público

- **El Transporte Urbano** dentro de un municipio es competencia **exclusivamente municipal,** según el Código Municipal. Por lo tanto, la autoridad encargada de regular y operar el transporte público urbano en la Ciudad de Guatemala es la **Municipalidad de Guatemala**, mediante su **Dirección de Movilidad Urbana**. Lo mismo pasa en los municipios del AMG que tengan transporte urbano.
- **El Transporte Extraurbano,** que sale fuera del departamento de Guatemala, es competencia del **gobierno central** a través de la Dirección General de Transportes (DGT).
- **El Transporte Intermunicipal o metropolitano,** transporte entre municipios del departamento de Guatemala, surge como concesiones de uno de los municipios por acuerdo con los municipios que da servicio esa línea de transporte, en muchos casos con el apoyo del Gobierno del Departamento de Guatemala.
- **El departamento de Guatemala NO tiene competencias directas** en transporte público. Su rol se limita estrictamente a **funciones de coordinación y facilitación.**

Modos de transporte público

- **Transporte público en la Ciudad de Guatemala:**
  - **El Transmetro** es el sistema de transporte público tipo BRT que opera en la ciudad de Guatemala desde 2007, diseñado para ofrecer movilidad eficiente a través de autobuses articulados y biarticulados, mediante corredores exclusivos, bajo control y operación municipal. El sistema consta de 7 líneas, que conectan puntos estratégicos, incluyendo el Centro Histórico, el sur y áreas periféricas, facilitando la movilidad urbana con trasbordos entre líneas.
  - **TuBus:** Es el sistema de transporte público municipal que opera en la Ciudad de Guatemala desde mayo de 2023 y que representa una renovación del transporte colectivo en la capital. Fue creado por la Municipalidad para sustituir gradualmente al Transurbano y cubrir la demanda de movilidad urbana con rutas alimentadoras e interbarriales que conectan diferentes zonas y sirven como complemento al sistema Transmetro. Algunas de las rutas de TuBus funcionan con autobuses eléctricos. La flota de autobuses cuenta con aire acondicionado así como con rampas de acceso para personas con discapacidad, asientos especiales para embarazadas y adultos mayores, y son accesibles para silla de ruedas.
  - **El sistema Transurbano** se implantó en el año 2010 como una iniciativa público-privada con el fin de modernizar, integrar, y hacer más seguro y eficiente el transporte colectivo en la Ciudad de Guatemala y municipios aledaños. El sistema se ha enfrentado a críticas por falta de cobertura, irregularidades administrativas y problemas de seguridad. Actualmente, el sistema Transurbano está en liquidación, manteniendo un número de líneas marginal, especialmente en municipios al sur de la ciudad.

    Hacia el año 2020 despues de la pandemia de COVID 19, varias empresas ligadas a Transurbano, se separan de ella y se conformaron como **Rutas Temporales**, consiguiendo un permiso de la Muncipalidad de Guatemala para poder dar continuidad en la prestación del servicio de transporte público despues de reportar que Transurbano no les transfería los ingresos en concepto de tarjetas prepago de los usuarios. **Hasta la fecha estas empresas siguen en vigencia con mecanismo de prepago con la tarjeta Ciudadana.**



Estación de la Ruta 5 de TuBus, una de las dos líneas eléctricas en la Ciudad de Guatemala. Fuente: Municipalidad de Guatemala.



Flota de 24 buses eléctricos, en el patio de recarga, siendo el primero de Ciudad de Guatemala. Utilizando buses de piso bajo, puertas de acceso en ambos lados del autobús, 12 metros de longitud y capacidad de 80 pasajeros. Fuente: Municipalidad de Guatemala.

- **Otros sistemas de líneas urbanas en ciudades de la corona metropolitana**
  - **Redes de transporte urbano de municipios de la corona metropolitana:** Normalmente concesiones a empresas privadas.
- **Sistemas Intermunicipales que surgen por convenio intermunicipal, normalmente entre dos municipalidades:**
  - **BRT Municipal de ciudad de Guatemala a Villa Nueva y a Santa Catarina Pinula:** Transmetro L12 a Villa Nueva y L13 a Santa Catarina Pinula.
  - **Exprés Municipal de Mixco: 13 rutas Exprés** que conectan Mixco con Ciudad de Guatemala.
  - **BRT Intermunicipal:** TransPinula (Santa Catarina Pinula) sin carriles confinados.
  - **Concesiones Privadas:** Rutas numeradas de los diferentes municipios con la ciudad de Guatemala. Muchas de estas líneas privadas funcionan bajo el esquema de hombre-bus, de forma que el empresario que obtiene la autorización del servicio alquila sus autobuses a conductores individuales por una cantidad al mes, despreocupándose de cómo se da el servicio, siendo el conductor del autobús con un ayudante cobrador los que prestan el servicio cobrando en monedas, sin admitir el pago con tarjetas de transporte.

Además está el transporte tradicional o camionetas (conocido también por Chicken Buses) que son autobuses escolares estadounidenses reciclados, pintados llamativamente y decorados con motivos religiosos y populares. Son el sistema tradicional de transporte colectivo que aún sigue prestando servicio, aunque cada día menos en el área metropolitana de Guatemala. Este tipo de transporte continúa siendo habitual, especialmente sobre **rutas interurbanas y periféricas**.

Finalmente también operan **microbuses y taxis colectivos**, que funcionan de manera informal y sin regulación, que ofrecen cobertura en zonas donde los sistemas oficiales no llegan.



Implementación de accesibilidad universal en autobuses, así como inversión en aceras y ornato en la mayoría de los puntos de paradas del recorrido de las 7 rutas de TuBus. Fuente: Municipalidad de Guatemala.

Información básica del sistema de transporte público

	Operadores		Líneas	Longitud líneas/ red (km)	Estaciones/ paradas
	Públicos	Privados			
En el municipio de Guatemala					
Transmetro (BRT)	1	0	7	116,6	121
TuBus	1	0	7	111,5	278
Transurbano	0	13	52	1.300	3.250
SUMA	2	13	66	1.528,10	3.649
En el área metropolitana o Departamento de Guatemala					
Otros buses urbanos	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d
Buses metropolitanos	s/d	s/d	s/d	s/d	s/d

Edad media de la flota	Edad media (años)
En el municipio de Guatemala	
Transmetro (BRT)	11
TuBus	2
Transurbano	12

Tipo de autobuses	Buses normales 10-12m (15 m)	Buses articulados	Buses biarticulados	Suma
En el municipio de Guatemala				
BRT Transmetro	0	220	13	233
TuBus	93	0	0	93
SUMA Buses	93	220	13	326
%	28,5%	67,5%	4,0%	100,0%

Velocidad comercial	Velocidad comercial (km/h)
En el municipio de Guatemala	
BRT Transmetro	24,3
TuBus	12
Transurbano	12

Infraestructura viaria para el autobús	Ciudad de Guatemala (km)	Corona metropolitana (km)
Carriles-bus con protección física (bordillo, barrera, ...)		
Carriles-bus sin protección física: pintura	50	
Plataforma autobuses BRT	45	
Suma	95	

Accesibilidad en la ciudad capital	% Flota accesible	% estaciones accesibles
Transmetro (BRT)	100%	100%
TuBus	100%	100%
Transurbano	0	0



Fuente: Municipalidad de Guatemala. Tramo con mayor utilización de ciclovías en Ciudad de Guatemala.

Tecnología buses ciudad principal	Diesel	Eléctricos	Suma
En el municipio de Guatemala			
BRT Transmetro	233	0	233
TuBus	69	24	93
Suma	288	24	312
%	92,3%	7,7%	100,0%

Información en tiempo real	% Paneles información tiempo real en paradas/ estaciones	app móvil con información próximo servicio
En el municipio de Guatemala		
BRT Transmetro	0%	si
TuBus	0%	si
Transurbano	0%	si

Oferta y demanda de los sistemas de transporte público

Año 2023	Oferta (millones Bus-km)	Demanda (millones viajes)	IPK (Viajeros subidos/ bus-km)
Municipio de Guatemala			
BRT Transmetro	19,18	88,64	4,62
TuBus	3,65	5,61	1,54

3. SISTEMA TARIFARIO

Concepción del sistema tarifario

En el Área Metropolitana de Guatemala **no existe una verdadera coordinación tarifaria integrada** entre los diferentes modos de transporte público. Aunque se han realizado esfuerzos para implementar sistemas de pago electrónicos, estos operan de manera independiente y presentan limitaciones significativas para la integración.

Existen **cuatro sistemas principales de tarjetas** para el transporte público, cada uno operado por diferentes entidades y con características específicas.

- **Tarjeta Ciudadana** (Municipalidad de Guatemala)

  La **Tarjeta Ciudadana** es el sistema de pago electrónico operado por la Municipalidad de Guatemala, implementado desde mayo de 2021. Funciona en **Transmetro, TuBus** y las Rutas Temporales.

  Tipos de Tarjeta Ciudadana:

  - **Tarjeta Vecino (Azul):** Para personas de **18 a 59 años**, con **costo de emisión de la tarjeta** de Q20,00* (incluye 5 viajes de cortesía en Transmetro). La **recarga**: Mínimo Q5,00, máximo Q200.00.
  - **Tarjeta Adulto Mayor (Amarilla):** Para personas de **60 años en adelante,** sin **costo de emisión de la tarjeta**, con el **beneficio** de 4 viajes diarios de cortesía.
  - **Tarjeta para Personas con Discapacidad:** Gratuita, con el **beneficio** de 4 viajes diarios de cortesía.
  - **Tarjeta Colaborador Municipal:** Gratuita, exclusiva de colaboradores, con 8 viajes al día en Transmetro.

- **Tarjeta SIGA (Transurbano):** El **Sistema Integrado Guatemalteco de Autobuses (SIGA)** opera el sistema de pago del **Transurbano**, siendo el primer sistema prepago implementado en Guatemala.
- **Tarjeta Innovate (Municipalidad de Mixco):** Implementada en 2021 por la Municipalidad de Mixco para las rutas **Exprés** del municipio con ciudad de Guatemala.
- **Tarjeta «Soluciona» (TransPinula - Santa Catarina Pinula):** Sistema municipal de Santa Catarina Pinula para el servicio **TransPinula**, inaugurado en enero de 2022. El sistema TransPinula acepta también Tarjeta Ciudadana de Ciudad de Guatemala y tarjetas bancarias.

Además del pago con las tarjetas transporte, también se puede pagar con:

- **Tarjetas bancarias:** Se aceptan **tarjetas de crédito y débito** Visa y Mastercard en Transmetro, TuBus y TransPinula.
- **Efectivo:** Se puede pagar en efectivo en líneas de Transurbano cuando no funcionan los validadores SIGA. En Transmetro y TuBus no se acepta el pago en efectivo.

* 20,00 quetzales

Tarifas

Las tarifas varían significativamente entre sistemas sin criterios unificados. En la ciudad de Guatemala solo existen tarifas planas:

- **Transmetro:** Q1,00 y Q2,00 en el servicio exprés
- **TuBus:** Q5,00
- **Transporte urbano tradicional:** Q2,00
- **Tarjetas Innovate y Soluciona:** Q5,00

No hay descuentos para el usuario recurrente del transporte público.

Ventas de billetes

Ventas de billetes 2023	Billetes
Tarifa Q1,00	79.262.122
Tarifa Q2,00	3.685.923
Tarifa Q5,00	53.920.000
TOTAL	136.868.045

Tarifas sociales

Las ya señaladas de **mayores y personas con discapacidad** mediante la tarjeta Ciudadana que contiene 4 pasajes gratuitos diariamente. Los **empleados municipales** tienen dos viajes diarios gratis únicamente en Transmetro.

Los niños que miden menos de 1,20 m de altura no pagan en los autobuses.



4. ASPECTOS FINANCIEROS

Financiación del sistema de transporte público

Ingresos en el año 2024-2025 (quetzales)

	Transmetro (BRT)	TuBus	Suma	%
Ingresos tarifarios	82.948.045	5.610.000	88.558.045	31,8%
Transferencia nacional	190.000.000		190.000.000	68,2%
Ingresos totales			278.558.045	100%

El gobierno nacional hace una transferencia al municipio de Guatemala de Q190 millones, una parte va para pagar al personal, conductores, talleres, administración y gerencia, unos Q16 millones, y el resto, para pagar el leasing de los autobuses, mantenimiento, seguros, etc.

Nivel de fraude en el transporte público

- Se estima que el fraude es del orden del **10% en Transmetro** y del **15% en el sistema de TuBus.**



Fuente: Municipalidad de Guatemala. Proyecto Aerometro.

5. MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicleta

La Ciudad de Guatemala no tiene un servicio de préstamo de bicis compartida como tal, dispone de 2 servicios parciales entre puntos fijos. Sin embargo, dispone de servicio privado de préstamo de patinetes mucho más extenso, con empresas como Fly Scooters by Bird.

Características básicas de los servicios de préstamo de bicicleta y patinetes

	Servicio público	Servicio privado (patinetes)
Número de bicicletas	65	500
% de bicis eléctricas	0%	100%
Número de bases fijas	4 (2+2)	libres
Área que cubre	2%	11%

Demanda del servicio público de bicicletas

Infraestructura viaria de la bicicleta	Longitud (km)
Longitud ciclovías: bici no mezclada con vehículos motorizados	35
Longitud de ciclocalles: calle o carril señalizado que la bici comparte con los vehículos motorizados	15

Aparcamiento del vehículo privado en calle y aparcamientos de disuasión

En el año 2023 no había aparcamiento regulado de pago en calle. En febrero de 2024 se aprobó el nuevo Reglamento del Servicio Municipal de Estacionamiento en la Vía Pública con el fin de poder **implantar un sistema de aparcamiento regulado y de pago** en Ciudad de Guatemala**,** que se comenta en el apartado de **proyectos de futuro.**

Existe un **aparcamientos de disuasión** en la corona metropolitana, de unas 550 plazas ligadas al BRT de Transmetro.

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

Actualmente en ciudad de Guatemala no existen políticas activas de restricción o desincentivo directo del uso del vehículo particular. Las medidas existentes son **fragmentadas y de alcance limitado**. Aunque existen iniciativas positivas como ampliación de la red de ciclovías, el futuro sistema de préstamo de bicicleta, el desarrollo de un sistema de aparcamiento regulado o mejora del transporte público, pero **no hay una política integral de movilidad urbana** que coordine todas las acciones hacia la reducción sistemática del uso del automóvil privado.

Reseñar que se encuentra en fase de estudio y análisis la implementación de un **sistema «hoy no circula»** basado en restricción por placas pares e impares, similar al aplicado temporalmente durante la pandemia de COVID-19. Durante ese período, la medida logró **reducir en 70% la circulación vehicular** diaria.

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis

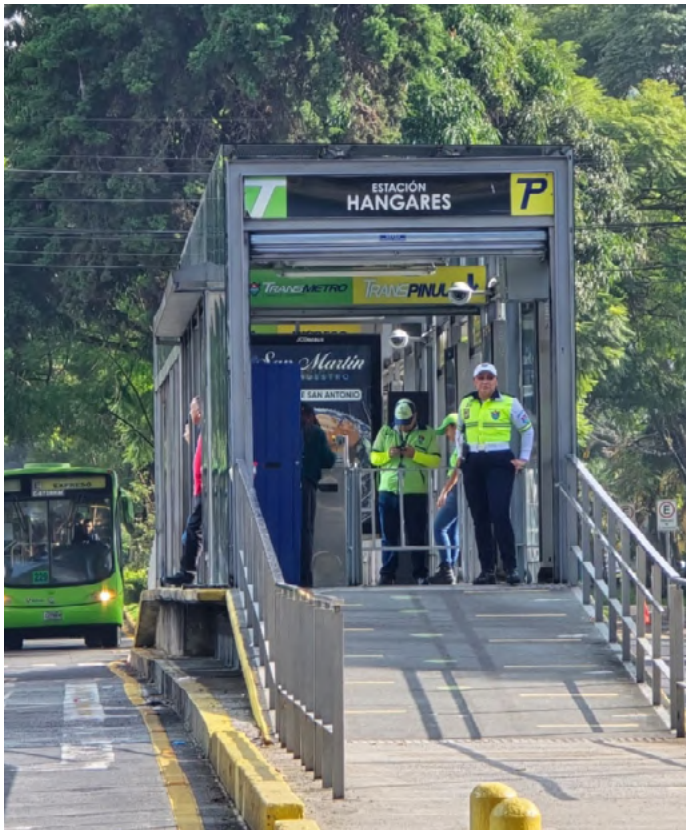
Aunque no hay una cifra oficial, se estima que en ciudad de Guatemala hay 3.061 taxis oficiales, lo que da un ratio 2,5 taxis/1.000 habitantes.

En Ciudad de Guatemala existen servicios VTC mediante plataforma digital, operados por **Uber, InDrive, Yango, ...** con un número de licencias estimado en 3.000 unidades.

También está operativo el servicio de mototaxi con unas 3.000 unidades y un servicio de tuk-tuk con 1.000 unidades más.

Servicio de movilidad compartida: car-sharing y moto-sharing

No existe en Ciudad de Guatemala servicio de car-sharing ni de moto-sharing.



Estación Hangares, donde se realiza el transbordo entre los sistemas BRT de Ciudad de Guatemala (Transmetro) y Santa Catarina Pinula (Transpinula).
Fuente: Municipalidad de Guatemala

6. PROYECTOS EN MARCHA Y FUTUROS

- **AeroMetro. Sistema de Teleférico Urbano:** Implementación de un sistema de transporte público por cable, componente estratégico dentro del modelo integral de movilidad de la Ciudad de Guatemala. Este sistema está concebido para superar las limitaciones geográficas del territorio, marcado por barrancos, áreas urbanas de difícil accesibilidad, mediante una solución de transporte elevado, continuo y de baja ocupación de suelo.

  El proyecto tiene **licencia ambiental aprobada** en agosto de 2025, y se espera el inicio de la construcción a **finales de 2026 o inicios de 2027, con un plazo de** construcción estimado entre **24 y 36 meses, con una inversión de Q1.216 millones** (aproximadamente 156 MUSD) con capital 100% privado.

- **Expansión de 17 Nuevas Rutas de TuBus:** El proyecto surge como una solución operativa y territorialmente articulada para atender la creciente demanda de movilidad interurbana, especialmente en zonas con baja conectividad o alejadas de la infraestructura de transporte masivo actual.

  El sistema contempla tres modalidades de servicio: con paradas continuas, semi expreso y expreso, adaptadas al contexto geográfico a la demanda y a los tiempos de viaje, brindando flexibilidad operativa y mejorando la experiencia del usuario.

  Detalles del proyecto: 111 autobuses nuevos con tecnología de bajas emisiones; **Inversión 100% privada** bajo contrato de 20 años; Organización en **rutas perimetrales y radiales;** Integración con **Tarjeta Ciudadana** existente; Información en paradas en tiempo real.

- **Metro Línea Blanca:** El sistema contempla una línea de metro ligero, con trazado ferroviario en superficie y parcialmente segregada, que atravesará longitudinalmente la ciudad y conectará áreas tanto del municipio capitalino como municipios conurbados, aprovechando el trazado de un antiguo ferrocarril. El diseño de la línea prioriza la intermodalidad, permitiendo una articulación con el sistema Transmetro, TuBus, Aerómetro y la red de ciclovías.

  Características del proyecto: 21 km de longitud con 20 estaciones; Capacidad para transportar más de 250.000 pasajeros diarios; Tiempo de recorrido completo: 40 min; Velocidad comercial de 27 km/h; Inversión estimada en 700 MUSD; Operación comercial a cargo de empresas privadas en consorcios.

- **Nueva línea BRT, eje Oriente-Occidente:** Nueva eje de BRT que conecta la Ciudad de Guatemala con Mixco mediante una línea de 14 km, con 32 estaciones a nivel, más una elevada, operada con buses biarticulados, una parte de ellos eléctricos. La inversión esperada es de **333 MUSD.**

- **Implantación de la Tarjeta Ciudadana en Transurbano:** La Municipalidad de Guatemala está llevando a cabo acercamientos con las empresas del sistema de tarjeta SIGA de Transurbano, con el fin de que se pueda utilizar el sistema de cobro de la Tarjeta Ciudadana en esta red de autobuses.

- **Desarrollo de una red de ciclovías:** Actualmente, la ciudad cuenta con algunos tramos de ciclovías existentes, sin embargo, estos se encuentran dispersos y carecen de conectividad entre sí, lo que limita su funcionalidad como red y su capacidad de atender recorridos completos. La propuesta contempla el diseño de una red que responda a criterios de continuidad, seguridad y accesibilidad, que alcance los 70 km, duplicando la red existente.

  Esta red futura de ciclovías funcionará como un sistema complementario al transporte público, mediante la instalación estratégica de biciestacionamientos y puntos de integración modal. Esta articulación intermodal facilitará la última milla de los desplazamientos urbanos, ampliando la cobertura del sistema general de movilidad.



Una de las 220 unidades articuladas del sistema Transmetro en la línea 12.
Fuente: Municipalidad de Guatemala.



Proyecto Metroriel, Línea Blanca. Fuente: Municipalidad de Guatemala.



- **Implantación de un sistema de bicicleta pública compartido en ciudad de Guatemala**

  El proyecto de sistema de bicicleta pública plantea la implementación de un servicio de préstamo automatizado de bicicletas, diseñado como una alternativa de transporte sostenible para recorridos cortos y medianos dentro de la ciudad. El proyecto incluye la habilitación de bici-estacionamientos seguros en zonas de transferencia y nodos estratégicos de movilidad, integrando de forma efectiva el sistema de bicicleta pública con la red de ciclovías en las redes de Transmetro y TuBus, así como con los futuros Aerómetro y Metro.

  El nuevo sistema de préstamo de bicicletas tendrá inicialmente financiación municipal, e irá en paralelo con el proyecto de expansión de la red de ciclovías. Posteriormente, el nuevo sistema de préstamo se sacará en concesión.

- **Inclusión de mujeres conductoras en los sistemas Transmetro y TuBus:**

  Debido a la escasez de conductores para el transporte público en Ciudad de Guatemala y el problema que este representa frente a la ampliación del sistema de transporte, TuBus, decide incorporar a sus filas mujeres para poder solventar la escasez de conductores, inspirados en la línea M de Transmilenio de Bogotá.

  A pesar de los desafíos que tuvieron que vencer en las primera convocatorias de prejuicios de género y machismo, la iniciativa ha sido un éxito, de forma que Transmetro y TuBus **pasaron de un 2% de mujeres conductoras a un 35%,** siendo ya un caso de éxito referente en Centro América.

- **Implantación de un sistema de aparcamiento regulado de pago en calle:** Con la aprobación en febrero de 2024 del nuevo Reglamento del Servicio Municipal de Estacionamiento en la Vía Pública se empezó a implantar el sistema por medio de parquímetros inteligentes y estableciendo tarifas oficiales para el estacionamiento en la vía pública, de **pago a través de teléfono móvil, además de los sistemas tradicionales**. El sistema es gestionado por **EMETRA (Entidad Metropolitana Reguladora de Transporte y Tránsito de Guatemala)**, organismo dependiente de la municipalidad de Guatemala.

  Estructura Tarifaria por Tipo de Vehículo:

  - **Vehículos particulares: Primeros 30 minutos:** Q3.00, **Segunda hora**: Q3.50 por cada 30 minutos, **Cuarta hora en adelante**: Q4.00 por cada 30 minutos
  - **Motocicletas: Tarifa única:** Q2.50 por hora o fracción
  - **Carga y descarga: Tarifa:** Q20.00 por hora o fracción, de lunes a sábado, 9:00-16:00 h (máximo 60 min)

  Proyección final: 12.000 parquímetros con 9.000 espacios para motocicletas y 10.000 espacios para automóviles.

Notas: Todos los datos que recoge esta Ficha han sido aportados por el equipo financiero y operativo de la Empresa Municipal de Transporte de la Ciudad de Guatemala.

Los textos que recoge esta Ficha han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

ucci Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero-americanas

IBERbarómetro de movilidad sostenible

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

FICHA RESUMEN DE DATOS: LISBOA

TERRITORIO Y MOVILIDAD

1. Territorio y población

El **Área Metropolitana de Lisboa** (AML) está compuesta por **18 municipios** distribuidos entorno a Lisboa en dos grandes sectores, a un lado y otro del río Tajo.

- la Gran Lisboa, al norte del río Tajo, con 9 municipios: Amadora, Cascais, Lisboa, Loures, Mafra, Odivelas, Oeiras, Sintra y Vila Franca de Xira;
- la Península de Setúbal, al sur del Tajo, con 9 municipios: Alcochete, Almada, Barreiro, Moita, Montijo, Palmela, Seixal, Sesimbra y Setúbal.

El AML fue creada en 1991, por la Ley 44/91, como "una persona jurídica de derecho público de ámbito territorial y que tiene como finalidad la defensa de los intereses de las poblaciones del ámbito de los municipios miembros".

El **Área Metropolitana de Lisboa** tiene una población de casi 3 millones de habitantes (2.961.177) en un área de 3.015 km², lo que conlleva a una densidad media de 982 hab./km².

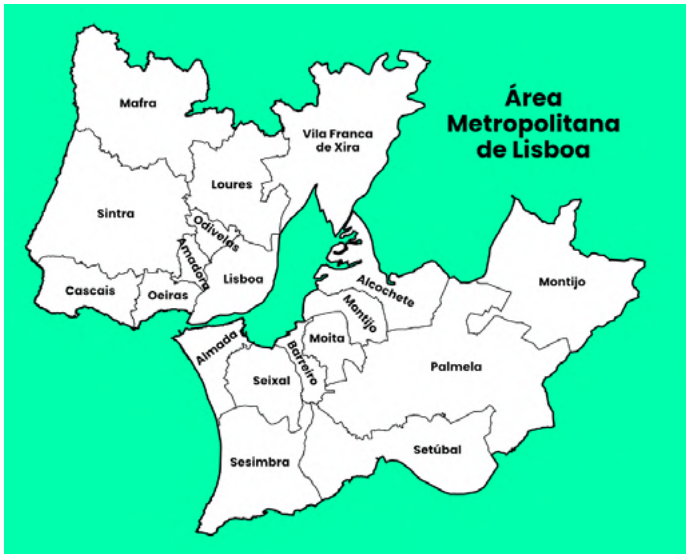
La **ciudad de Lisboa** tiene una población de 567.131 habitantes, el **19,2%** de la población del AML, en una extensión de 100 km², lo que conlleva a una densidad media alta, de 5.671 hab/km².

Por su tamaño de población destacan en el AML las ciudades de Sintra con más de 380.000 habitantes, y Cascais y Loures con más de 200.000 habitantes.

- **Evolución de la población 2013-2023**: Lisboa ciudad +4,7% y en Corona metropolitana +5,3%
- **Tamaño familiar:** en Lisboa ciudad 2,22 personas/hogar y en el Área Metropolitana de Lisboa 2,38 personas/hogar
- **Motorización de la ciudad de Lisboa**: 625 vehículos por cada 1.000 habitantes, que corresponde a 1,39 vehículos por familia, un nivel de motorización muy elevado.

Población y superficie en Lisboa y su Área Metropolitana (1 enero 2023)

	Población	% población	Municipios	Superficie (km²)	Densidad población
Lisboa ciudad	567.131	19,2%	1	100	5.671
Corona metropolitana	2.394.046	80,8%	17	2.915	821
Área Metropolitana Lisboa	2.961.177	100,0%	18	3.015	982



Fuente: https://lisboaparapessoas.pt/wp-content/uploads/2021/06/areametropolitanalisboa.png

Movilidad global según encuesta de movilidad

La encuesta de movilidad *IMob (Inquérito à Mobilidade 2017)* tuvo como objetivo caracterizar los viajes realizados por la población residente en los 18 municipios del Área Metropolitana de Lisboa (AML) entre octubre y diciembre de 2017.

La encuesta adoptó un muestreo aleatorio estratificado multifásico, basado en la zonificación de áreas homogéneas de accesibilidad al transporte. En las viviendas seleccionadas, la muestra encuestó a todas las personas de entre 6 y 84 años. En la primera fase, se seleccionó una muestra aleatoria de viviendas en cada zona, de la cual se recopiló información mediante el método CAWI (Entrevista Web Asistida por Computadora). En la segunda fase, se seleccionó una submuestra de viviendas de las que no respondieron en la primera fase, a la que se aplicó el método CAPI (Entrevista Personal Asistida por Computadora).

El tamaño final de la muestra obtenida fue de 22.347 viviendas en la primera fase CAWI y de 5.564 viviendas en la segunda fase CAPI

Según los datos de la encuesta de movilidad, en la **ciudad de Lisboa**, la movilidad en vehículo privado es predominante con el 45,1% de la movilidad, seguida por la movilidad a pie con el 29,8% y el transporte público el 22,3%. La moto y la bicicleta solo alcanzan el 1,0% y 0,6% respectivamente. La movilidad sostenible (transporte público + a pie + bici) alcanzaba solo el 53% de la movilidad, es decir que ligeramente más de la mitad de la movilidad en Lisboa era sostenible, cifra escasa para una ciudad pequeña de 100 km² y que en ciudades europeas de tamaño similar la movilidad sostenible es próxima al 80%.

Reparto modal de la movilidad según encuesta de movilidad 2017 (IMOB2017)

	Lisboa ciudad	AML
Coche	45,1%	58,9%
TP	22,3%	15,8%
A pie	29,8%	23,0%
Moto	1,0%	0,9%
Bici	0,6%	0,5%
Otros	1,2%	0,9%

- **Movilidad sostenible* en Lisboa ciudad**: 52,7%
- **Movilidad sostenible en el AML**: 39,3%
- **Movilidad media de viajes por persona**: 2,6 viajes
- **Tiempo medio por viaje**: 24,5 min; **Tiempo medido dedicado a viajar al día**: 63,7 min
- **Viajes intermodales en transporte público** que utilizan 2 o más modos o líneas de transporte público: 3,8%
- **Viajes realizados por mujeres en el transporte público**: 60,4%

* Movilidad sostenible: Transporte público+ a pie + bicicleta





2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Autoridades de transporte público

El **Área Metropolitana de Lisboa (AML)** es la autoridad competente en materia de transporte público en toda su extensión, con competencias amparadas por la legislación nacional (Ley n.º 52/2015). Sus competencias cubren tanto el **transporte metropolitano (intermunicipal)** como, en muchos casos, el **transporte urbano** dentro de los municipios **que le han delegado esta función**, transporte interregional con las comunidades colindantes, como la prestación de servicios de interés general en el ámbito del desarrollo, la gestión y la explotación de soluciones de estacionamiento y movilidad urbana, destacando-el sistema tarifario metropolitano integrado (Navegante) que abarca a todos los operadores: carretera, ferrocarril, metro y río.

Hay **3 municipios que no han delegado sus competencias en transporte público municipal al AML**, que son Lisboa, Cascais y Barreiro.

La AML ha creado la **empresa pública Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML)** para encargarse de la **gestión técnica y operativa del sistema de transporte público responsabilidad del AML y la gestión del sistema de billética y tarifario**, especialmente de la nueva red de autobuses bajo la marca **Carris Metropolitana.**

El papel del AML en las **competencias en el transporte público** son:

- Gestión del **transporte intermunicipal (metropolitano)** en todo su territorio.
- Gestión del **transporte interregional** conforme a la delegación de las competencias con comunidades intermunicipales colindantes.
- En los **municipios que han delegado competencias** (salvo Lisboa, Cascais y Barreiro), la AML y su empresa instrumental TML (Transportes Metropolitanos de Lisboa) gestionan, planifican y coordinan el **transporte urbano municipal**, asegurando la integración con los servicios intermunicipales y aplicando las mismas políticas tarifarias y de accesibilidad.
- En **municipios que no han delegado competencias** (Lisboa, Cascais y Barreiro), la gestión del transporte urbano sigue siendo responsabilidad de los propios ayuntamientos a través de sus operadores locales o de contratos de servicio.

Modos de transporte público

Servicios de transporte público dependientes del municipio de Lisboa:

- **Autobuses urbanos (Carris)**: Más de 88 rutas diurnas y nocturnas que cubren toda la ciudad, operados por Carris (Companhia Carris de Ferro de Lisboa). Desde 2017, toda la propiedad y gestión de Carris depende del Ayuntamiento de Lisboa, que asumió las acciones, derechos y obligaciones de la empresa tras la transferencia desde el Estado central portugués.

- **Tranvías/metro ligero:** 6 líneas, incluidos los icónicos antiguos tranvías (como el 28E) que recorren zonas históricas, y líneas modernas como la 15E, metro ligero que llega a Belém. Estos servicios están integrados en la empresa Carris.
- **Elevadores y funicular:** Medios históricos y útiles para salvar las cuestas de Lisboa, son operados y gestionados por Carris: Santa Justa, Glória, Bica y Lavra, declarados monumentos nacionales. Además, está el nuevo funicular de Graça.

Servicios con competencia del Area Metropolitana de Lisboa, bajo la gestión de TML:

- **Red de autobuses metropolitanos y otros urbanos (Carris Metropolitana):** Conecta los 18 municipios del área metropolitana con rutas exprés e interurbanas, además de las líneas urbanas de los municipios que hayan delegado su gestión a AML-TML. La coordinación técnica, tarifaria y horarios de los servicios se realizan bajo la empresa Transportes Metropolitanos de Lisboa (TML).

  Bajo la marca **Carris Metropolitana**, la explotación del servicio de autobuses está dividida en **cuatro concesiones (o lotes)**, cada uno adjudicado a una empresa privada en régimen de concesión del servicio. Estos cuatro lotes cubren los servicios interurbanos y urbanos en el Área Metropolitana de Lisboa, excluyendo los servicios urbanos de Lisboa, Cascais y Barreiro, cuyos servicios urbanos son competencia de dichos municipios.

Servicios de transporte público dependientes de los municipios:

- **Autobuses urbanos de Cascais:** Existen dos servcios: servicios operados por **Cascais Próxima**, que es una empresa del Ayuntamiento de Cascais, y servicios basados en contrato (no concesión) a una **empresa privada**.
- **Autobuses urbanos de Barreiro:** Empresa municipal **Transportes Colectivos do Barreiro (TCB).**

Servicios de transporte público dependientes de la Nación

- **Metro de Lisboa:** Cuatro líneas que conectan el centro, barrios residenciales, zonas de negocios y el aeropuerto. El **encargado de planificar, construir y operar es el Metro de Lisboa** (**Metropolitano de Lisboa, E.P.E.),** entidad pública empresarial.
- **Red trenes suburbanos:** Red operada por **Comboios de Portugal** (CP), empresa estatal, y por **Fertagus**, empresa privada. Esta red de trenes suburbanos conecta Lisboa con líneas hacia Sintra, Cascais, Azambuja y Setúbal, facilitando la movilidad diaria entre la capital y estos municipios.
- **Concesión del metro ligero:** Metro Transportes do Sul (MTS), en los concejos o municipios de Almada y Seixal, inaugurado entre 2007-2008.
- **Ferries de Lisboa a la margen sur del Tajo: Líneas Regulares de Transtejo & Soflusa**: Son las principales conexiones de transporte público de pasajeros que cruzan el río Tajo, enlazando Lisboa (Cais do Sodré, Terreiro do Paço, Belém) con destinos de la margen sur (Cacilhas, Porto Brandão, Trafaria Barreiro, Seixal, Montijo,). **La titularidad, gestión y supervisión de las líneas regulares de Transtejo & Soflusa corresponde al Estado portugués** a través de la empresa pública Transtejo Soflusa.

En resumen, Lisboa y su área metropolitana cuentan con un complejo sistema de transporte público intermodal, con **metro, autobuses, tranvías, trenes suburbanos, ferris, funiculares y elevadores históricos**, todos integrados en una red eficiente que permite desplazarse tanto localmente como a los municipios metropolitanos utilizando un sistema tarifario comun: **la tarjeta Navegante**.

Información de básica del sistema de transporte público

	Operadores
Dependencia municipio de Lisboa	
Autobuses urbanos de Lisboa	**Carris: empresa pública**
Tranvía de Lisboa	**Carris: empresa pública**
Elevadores y Teleférico	**Carris: empresa pública**
Dependencia otros municipios	
Otros buses urbanos: Cascais y Barreiro	**2 operadores públicos + 1 operador privado**
Dependencia AML-TML	
Autobuses metropolitanos	**Carris Metropolitana: 4 operadores privados**
Dependencia nacional	
Metro ligero MTS	**Empresa privada Metro Transportes do Sul MTS**
Metro	**Metro Lisboa: Empresa pública**
Trenes suburbanos	**CP: empresa pública + Fertagus empresa privada**
Ferris	**Transtejo Soflusa: empresa pública**



	Líneas	Longitud líneas/ red (km)	Estaciones/ paradas
Dependencia municipal			
Autobuses urbanos de Lisboa	101	1.863	2.326
Tranvía de Lisboa	6	67	77
Otros buses urbanos: Cascais y Barreiro	66	861,3	1.323
Dependencia AML			
Autobuses metropolitanos	1.371	25.103	15.949
Dependencia nacional			
Metro ligero MTS	3	14	19
Metro Lisboa	4	44,5	56
Trenes suburbanos	17	328,2	87
Elevadores/Teleférico	4	1,4	8
SUMA buses	1.538	27.647,5	19.598
SUMA Ferroviario	30	453	239

	Edad media (años)
Dependencia municipal	
Autobuses urbanos de Lisboa	11,1
Tranvía de Lisboa	23,1
Otros buses urbanos: Cascais, Barreiro	3,4
Dependencia AML	
Autobuses metropolitanos	2,1
Dependencia nacional	
Metro ligero MTS	21,6
Metro	24,8
Trenes suburbanos	24,0

Flota por tamaño buses	Microbuses	Autobuses normales 10-12 m/15 m	Autobuses articulados	TOTAL
Bus urbano Lisboa	57	580	92	729
Otros buses: Cascais y Barreiro	19	156	0	175
Bus Metropolitano	182	1.434	6	1.618
Suma	258	2.172	92	2.522
Porcentaje	10,2%	86,1%	3,6%	100,0%

Sistemas ferroviarios	Trenes
Tranvías Carris	63
Metro ligero MST	24
Metro	111
Trenes suburbanos	131
TOTAL	339

Tecnología Buses ciudad principal	Buses Carris	%
Diesel	464	63,2%
GNC	255	34,7%
Eléctricos	15	2,0%
Suma	734	100%

	Velocidad comercial (km/h)
Dependencia municipal	
Autobuses urbanos de Lisboa	13,9
Tranvía de Lisboa	7,9
Otros buses urbanos: Cascais y Barreiro	s/d
Dependencia AML	
Autobuses metropolitanos	25,5
Dependencia nacional	
Metro ligero MTS	21,6
Metro	29,6
Trenes suburbanos	54
Elevadores	0,9

Accesibilidad en la ciudad de Lisboa	% accesibilidad
Autobuses	
Buses Carris Lisboa	100%
Estaciones	
Tranvía Lisboa	s/d
Metro Lisboa	96,4%

Infraestructura viaria para el autobús	Ciudad principal (km)	Corona metropolitana (km)
Total	75	s/d

Información en tiempo real	Paneles información tiempo real en paradas/estaciones	app móvil con información próximo servicio
Dependencia municipal		
Autobuses urbanos de Lisboa	309	Si
Tranvía de Lisboa	s/d	Si
Otros buses urbanos: Cascais y Barreiro	s/d	s/d
Dependencia AML		
Autobuses metropolitanos	309	Si
Dependencia nacional		
Metro ligero MTS	100%	Si
Metro	100%	s/d
Trenes suburbanos	100%	s/d

Oferta, demanda e IPK

	Oferta buses-km/ trenes-km 2023	Demanda 2023 (millones viajes)	IPK 2023
Dependencia municipal			
Autobuses urbanos Lisboa	34.732.000	124,5	3,6
Tranvía de Lisboa	1.804.000	12,1	6,7
Otros buses urbanos: Cascais, Barreiro	9.617.022	21,1	2,2
Dependencia AML			
Autobuses metropolitanos	84.613.364	140,2	1,7
Dependencia nacional			
Metro ligero MTS	1.343.486	15,9	11,8
Metro Lisboa	5.080.092	161,6	31,8
Trenes suburbanos	8.033.058	117,4	14,6
Ferris	855.185	19,3	22,6
Suma buses	128.962.386	285,8	
Suma trenes	16.260.636	307,0	
Total con ferries		612,1	
Porcentaje buses		46,7%	

IPK=Índice Pasajero Kilómetro: Demanda anual de un modo dividido por su oferta, o lo que es lo mismo, número de viajeros que suben a un autobús o tren cada km que recorre

Ratios relativos de oferta y demanda	Ratios
Oferta anual relativa a la población: 2.961.177 habitantes	
Oferta buses-km por habitante	43,6
Oferta trenes-km por habitante	5,5
Oferta anual relativa al territorio que sirve: 3.015 km²	
Oferta buses-km por km²	42.774
Oferta trenes-km por km²	5.393
Demanda anual relativa a la población: 2.961.177 habitantes	
Viajes año en TP por habitante AML	207



Programa Bairros 30+BICI: Bairro do Rego - antes/después

3. SISTEMA TARIFARIO

Sistema Tarifario Intermodal

En abril de 2019, se creó un nuevo sistema tarifario intermodal en el área metropolitana de Lisboa, denominado **Navegante**. Abarca toda el área metropolitana, todos los operadores (ferrocarril, metro, carretera y fluvial) y todos los servicios, con simplificación del sistema y reducciones tarifarias.

El sistema incluye los siguientes billetes:

- Navegante Metropolitano: 40,00 €/mes para toda el área metropolitana.
- Navegante Municipal: 30,00 € mes para cada uno de los 18 municipios del AML
- Navegante +65: 20,00 € para mayores de 65 años
- Navegante 12: 0,00 € para menores de 13 años
- Navegante Familia Metropolitano y Municipal: 80,00 € y 60,00 €/mes destinado a familias

Billetes

Además del sistema tarifario, Navegante también es el soporte para el sistema metropolitano de billetes.

Así, se crearon dos tipos de tarjetas: una tarjeta recargable y reutilizable que funciona como soporte digital para cargar diferentes tipos de billetes y abonos para el sistema de transporte de Lisboa. Es válida para todos los modos y servicios: metro, autobuses urbanos y metropolitanos, tranvías, trenes suburbanos o interregionales y ferris dentro del área metropolitana de la ciudad.

Existen dos tipos de tarjeta @navegante:

- **NAVEGANTE PERSONALIZADA:** Esta tarjeta de cartón con un chip, cuyo coste de adquisición varía entre 7,00 € y 12,00 € dependiendo de la urgencia.

  Se puede obtener on line (con envío a domicilio), en puntos de venta de los operadores (ej.: Carris, Metro,etc) y en máquinas de específicas para estas tarjetas

  La tarjeta Navegante se puede cargar con abonos mensuales y también con billetes sencillos, bonos de 24 horas, crédito "Zapping".

- **NAVEGANTE OCASIONAL:** Es también una tarjeta de cartón con chip, cuyo coste de adquisición es de solo 0,50 €**.** La tarjeta se compra en máquinas de billetes en estaciones de metro y tren, así como en quioscos seleccionados.

La tarjeta Navegante ocasional se puede cargar con billetes sencillos, abonos de 24 h, o crédito zapping, que permite pagar cada viaje a un precio reducido y es flexible para todos los transportes.

También es posible el pago con **tarjeta bancaria** sin contacto directamente en el metro y en los autobuses de Carris, pero sigue siendo útil la tarjeta Navegante para descuentos y más flexibilidad en todo el sistema de transporte.

Billetes sencillos

- **Metro: 1,80 €** cargado en tarjeta recargable;
- **Carris**: **1,85 €** cargado en tarjeta recargable,
- **2,20 €** autobuses a bordo,
- **3,20 €** tranvías a bordo,
- **4,20 €** ascensores a bordo,
- **6,10 €** elevadores a bordo

Con la entrada en funcionamiento de Carris Metropolitana en 2022 y 2023, las decenas de billetes ocasionales existentes, basados en diferentes modelos (por kilómetro, por línea, por operador y por zona), se simplificaron en tres tipos según el tipo de línea: Rápido (la mayoría de las rutas en AE), Largo y Próxima (líneas locales), con tarifas a bordo y con tarjeta prepago. Las tarifas de línea rápida también se aplican a las líneas Mar, con servicio de verano a las playas.

También se creó un suplemento al abono interregional Navegante para las líneas interregionales de Carris Metropolitana.

Tarifas sociales 2023

- **Grupo 4_18 y menores de 23 años**: En la AML de 2023: descuento para estudiantes universitarios de 12 a 18 y de 18 a 23 años (50% y 25% para hogares con bajos ingresos); de 4 a 12 años (ambos inclusive), valor: 0,00 €;
- **Tercera Edad +65**: 20,00 € el pase Navegante +65;
- **Antiguo Combatiente**: Descuento del 100% para antiguos combatientes dentro del municipio;
- **Navegante Familia**: título para cada miembro del agregado familiar, independientemente del número de personas, tarifa mensual de 60,00 € municipal o 80,00 € metropolitano;
- **Para todos los Social+:** descuentos del 25 % y del 50 % para hogares con bajos ingresos, grupos escalones A y B respectivamente.
- **Para residentes en la ciudad de Lisboa**: pase urbano combinado gratuito Lisboa (Metro, Carris y CP): para estudiantes residentes y personas + de 65 años.

4. ASPECTOS FINANCIEROS DEL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Financiación del sistema de transporte público (Cuentas del sistema de transporte público en 2023)

	Carris	Metro	Autobús metropolitano	Tren cercanías	Ferris	MTS	Autobuses municipales Cascais y Barreiro	Autobús interregional	Total suma	%
Ingresos tarifarios	77.148.859	109.037.926	71.711.657	121.933.688	17.264.896	8.440.432	5.281.578	790.670	411.609.706	54,6
Transferencias nacionales	39.194.709	11.263.168	126.189.305	29.128.892	21.858.907	8.131.557	5.281.578	1.286.692	242.334.808	32,1
Transferencias municipales	52.131.232	6.936.445	25.745.249	262.209	36.271		15.077.202	2.952	100.191.560	13,3
Ingresos totales del sistema	168.474.800	127.237.539	223.646.212	151.324.789	39.160.074	16.571.989	25.640.358	2.080.314	754.136.074	100,0

Cuentas del sistema de transporte público en 2023	EUR	%	USD
Ingresos tarifarios	411.609.706	54,6%	445.402.863
Transferencias nacionales	242.334.808	32,1%	262.230.496
Transferencias municipales	100.191.560	13,3%	108.417.287
Ingresos totales	754.136.074	100,0%	816.050.646

* Cambio medio de euro a dólar en 2023: 1 EUR = 1,0821 USD



Mejora del espacio público en Bairro Padre Cruz

5. ASPECTOS RELATIVOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicleta en Lisboa

La ciudad de Lisboa dispone de un servicio público de bicicleta compartida llamado **Gira - Bicicletas de Lisboa**, gestionado por la empresa municipal EMEL. Este servicio está ampliamente distribuido por la ciudad y funciona mediante estaciones automáticas.

Características básicas de los servicios de préstamo de bicicleta (2024)

	Servicio público	Servicio privado
Número de bicicletas	1.539	aprox. 1.000
% de bicis eléctricas	>60%	100%
Número de bases fijas	174	sin bases
Número anclajes	s.d.	
Área que cubre	Municipio Lisboa	Municipio Lisboa

El abono anual del servicio de préstamo público cuesta aproximadamente **25,00 €**, el mensual unos **15,00 €** y el pase diario es de **2,00 €**. Desde 2023, los **residentes de Lisboa con pase Navegante** tienen **acceso gratuito a las bicicletas Gira**, medida destinada a incentivar la movilidad sostenible.

Demanda del servicio público de bicicletas de Lisboa	Datos
Usuarios inscritos en el sistema de préstamo	**19.711 pase anual 3.738 pase mensual 12.885 pase diario 8.322 pase navegante Total: 44.656**
Número de préstamos anuales (viajes)	**2.910.611**
Distancia media de viaje en bicicleta	**s/d**
Rotación: usos día/bici en calle	**s/d**

Además de este servicio público de bicicletas-compartidas, existen servicios privados, con unas 1.000 bicis, todas eléctricas, y que cubren el municipio de Lisboa, operados por Bolt y Lime, de bicicletas sin anclar.

Infraestructura viaria de la bicicleta	Longitud
Longitud de ciclovías, carriles bici, acera bici, ...: bici no mezclada con vehículos motorizados	**122 km**
Longitud de ciclocalles: calle o carril señalizado que la bici comparte con los vehículos motorizados	**89 km**



Aparcamiento del vehículo privado en calle y aparcamientos de disuasión

En Lisboa ciudad, existen 4 tipos de zonas reguladas de pago del estacionamiento en calle, diferenciadas por colores, adecuadas a las necesidades específicas de cada zona:

Tarifa Verde: Zonas de la ciudad con menor presión del automóvil

Tarifa Amarilla (amarela) y Tarifa Roja (vermelho): Zonas de la ciudad con mayor congestión, sujetas a una mayor demanda de plazas de aparcamiento.

Castaña (castanha): Zonas de la ciudad donde existe mayor desequilibrio entre oferta y demanda de plazas de estacionamiento.

Tipos de tarifas de estacionamiento en Lisboa		
0,80 €/h	**Duración máxima estacionamiento 4 h**	TARIFA VERDE
1,20 €/h	**Duración máxima estacionamiento 4 h**	TARIFA AMARELA
1,60 €/h	**Duración máxima estacionamiento 2 h**	TARIFA VERMELHA
2,00 €/h	**Duración máxima estacionamiento 4 h**	TARIFA CASTANHA

Fuente: *https://www.emel.pt/pt/onde-estacionar/via-publica/tarifarios/*

El número de plazas de aparcamiento de pago en las calles de Lisboa es de 121.789 plazas, lo que da un ratio elevado de **215 plazas por 1.000 habitantes**.

Además, existe el **Billete Diario** (Bilhete Diário) en zonas puntuales de la ciudad y próximas al transporte público, con el que es posible estacionar durante todo el día, de 9:00 a 19:00, pagando un valor fijo de 2,00 a 3,00€, Estas zonas de Billete Diario están identificadas por señalización vertical.

Plazas de aparcamiento de disuasión ligadas al transporte público	
En la ciudad principal (6 aparcamientos)	1.369
En la corona metropolitana[1]	6.800

P+R en el área metropolitanaa	Plazas
MTS	500
Fertagus	4.000
CP	1.200
Metro Lisboa	1.100
SUMA	6.800

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

Lisboa cuenta con una **Zona de Bajas Emisiones (ZBE)** activa, conocida localmente como **Zona de Emissões Reduzidas (ZER)**, en vigor desde 2011 y renovada con restricciones más estrictas en los últimos años. Sus características principales son:

- **División en dos zonas con distintos criterios**:
  - **Zona 1:** Abarca el área central de la ciudad. Solo pueden acceder vehículos que cumplan al menos con la normativa de emisiones **Euro 3 (vehículos matriculados a partir del año 2000)**.
  - **Zona 2:** Cubre áreas adyacentes al centro. Exige un estándar mínimo **Euro 2 (vehículos matriculados a partir del año 1996)**.
  - **Horario de aplicación:** Las restricciones están activas **días laborables de 07:00 a 21:00**.
- **Restricciones adicionales:**
  - Vehículos de más de **7,5 t** tienen prohibido el acceso durante el horario vigente de la ZER (ZBE).
  - Los vehículos extranjeros también están sujetos a estas normas.

El acceso de los vehículos se controla de manera manual y mediante inspección visual.

Delimitación de zona 1 y 2 de la ZBE de Lisboa

El plan de la ZER incluye otra serie de medidas complementarias, como:

- Reordenación de la circulación: creación de ciclovías, ampliación de aceras, reducción y reasignación de plazas de aparcamiento para residentes y comerciantes.
- Refuerzo del transporte público (nuevas líneas eléctricas, mayores frecuencias nocturnas, integración intermodal).
- Peatonalización de trayectos clave y mejora del espacio urbano para peatones y ciclistas.
- Creación de "hubs logísticos" y organización de los horarios de carga y descarga.

Este plan está enmarcado dentro del compromiso municipal de Lisboa por reducir en un 60% las emisiones de CO_2 para 2030 y alcanzar la neutralidad de emisiones de carbón en 2050, acompañando políticas de expansión de zonas de bajas emisiones y la mejora integral del espacio público en la capital

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis

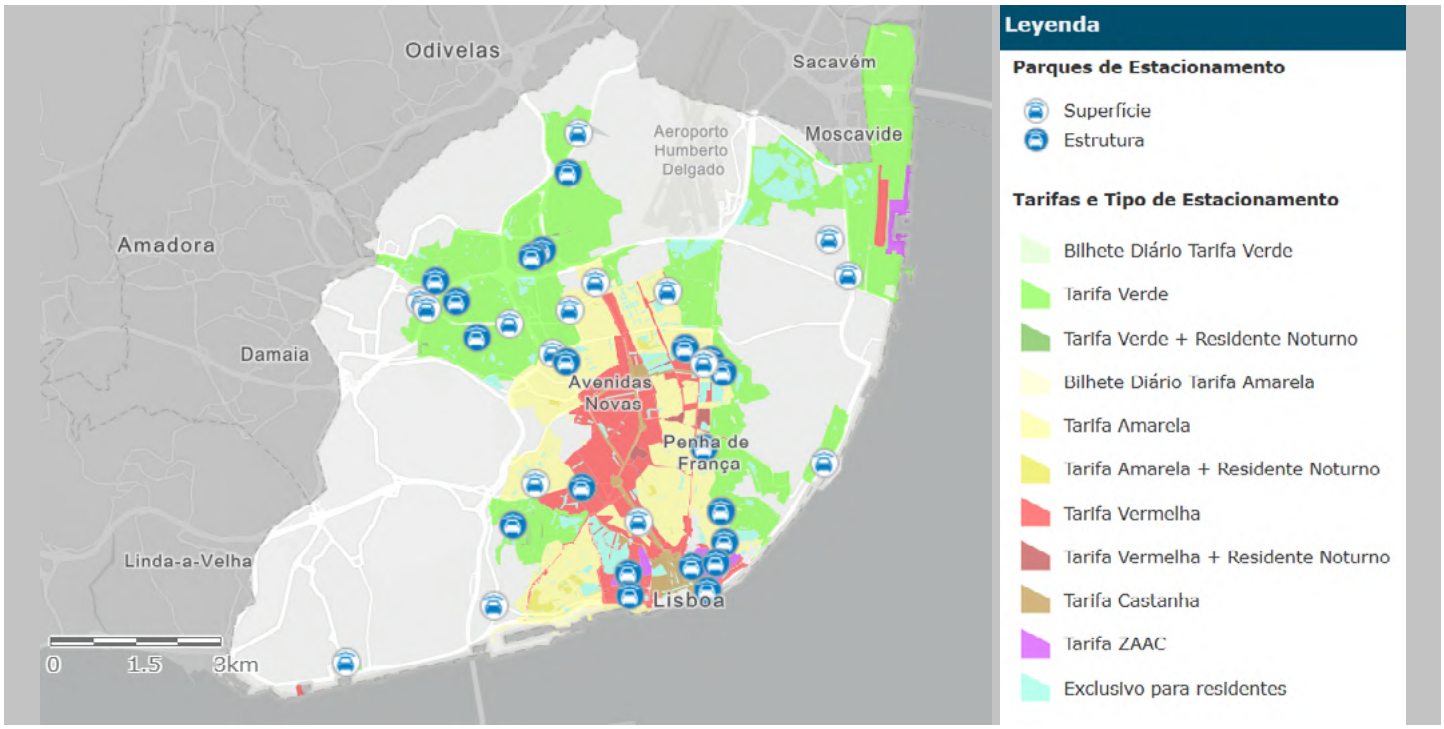
El número de licencias de taxis oficiales a 31 de diciembre de 2023 era de 3.505, lo que da un ratio 6,2 taxis/ 1.000 habitantes de la ciudad.

En Lisboa existen servicios VTC mediante plataforma digital, operados por **Uber** y **Bolt,** no se disponen de datos de las licencias.

Servicio de movilidad compartida: car-sharing y moto-sharing

No existe en Lisboa servicio de car-sharing, en cambio **sí existe el servicio de moto-sharing**, que se compone de 780 motos, todas ellas eléctricas.

Mapa de los diferentes tipos de estacionamiento en la vía pública de Lisboa

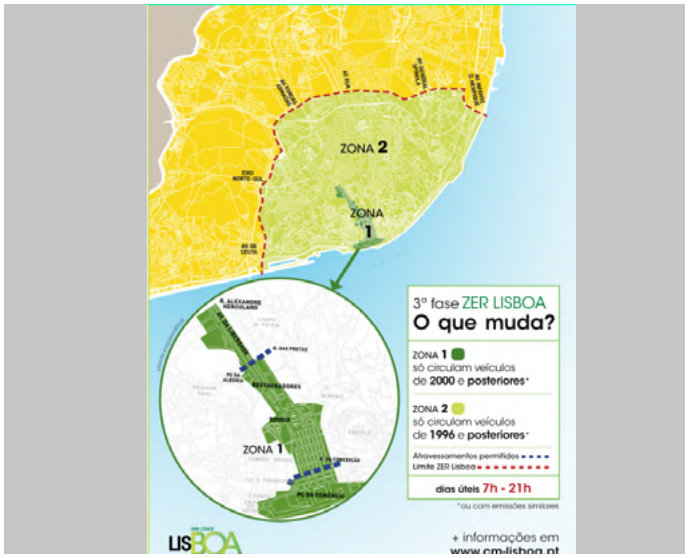


Fuente: https://www.emel.pt/pt/onde-estacionar/via-publica/tarifarios/

6. PROYECTOS EN MARCHA Y DE FUTURO

- **Inicio de la operación del contrato de transporte de pasajeros por carretera del AML en la ribera norte del Tajo:** En enero de 2023 se implementaron todos los contratos de Transporte Metropolitano, cubriendo toda la AML, con un impacto significativo en la mejora del servicio y la disponibilidad del transporte.
- **Desarrollo y lanzamiento de la aplicación Carris Metropolitana:** Esta aplicación recoge todo el sistema de transporte del área metropolitana de Lisboa.
- **Plan Metropolitano de Movilidad Urbana Sostenible de la AML.** En septiembre 2025, el Consejo Metropolitano de Lisboa aprobó el conjunto de documentos fundamentales que constituyen el Plan Metropolitano de Movilidad Urbana Sostenible (PMMUS) para el Área Metropolitana de Lisboa, y encargó al Transporte Metropolitano de Lisboa la implementación, el seguimiento y la evaluación de las herramientas. Esta aprobación se produce tras un periodo de consulta pública, consolidando un paso decisivo hacia una movilidad más sostenible en la región, con una estrategia y medidas para los próximos 10 años.

  La aprobación de estos documentos representa un avance colectivo y estructurado en la transformación de la movilidad urbana en la Región Metropolitana de Lisboa, reforzando el compromiso de los 18 municipios con un futuro más sostenible y eficiente.





- **Metro ligero do Sul: Proyectos de ampliación hasta Costa da Caparica:** El proyecto de ampliación del Metro Sul do Tejo para extender la línea 3 hasta Costa da Caparica y Trafaria está en fase de estudio y planificación avanzada en 2025.

  El trazado en estudio tendrá una longitud de aproximadamente 7,16 km, con 10 nuevas estaciones. Esta extensión proporcionaría una conexión rápida desde el Campus de la NOVA FCT (actual terminal sur) a la Estación Fluvial de Trafaria en solo 19 min.

  El proyecto incluye la reurbanización de espacios públicos y la creación de rutas para la movilidad activa (peatonal y ciclista) integradas con la red ciclista municipal.

  Actualmente (2025) está en curso la fase de participación pública y recopilación de aportaciones ciudadanas.

  El Ministro de Infraestructuras manifestó en 2024 que las obras podrían comenzar en un plazo de cinco a siete años, es decir, entre 2029 y 2031.

- **Nueva línea de tranvía/metro ligero 16E:** La nueva línea del tranvía/metro ligero 16E conectará el centro de Lisboa con la Zona Este, por medio de una plataforma reservada o exclusiva en el 100% de su recorrido y preferencia semafórica en los cruces. Contará con 18 estaciones.

  Tiene una inversión estimada en 160 MEUR, incluyendo el material móvil, y el inicio de las obras está previsto para 2027. *https://16e.carris.pt/projeto-16e/*

- **Diferentes proyectos de expansión de la Red de Metro de Lisboa:**
  - **Línea Circular:** El proyecto más avanzado del Metropolitano de Lisboa es la construcción de la Línea Circular, que conectará las estaciones del Rato (Línea Amarilla) y Cais do Sodré (Línea Verde). Esta nueva línea incluirá dos estaciones adicionales, con una extensión de aproximadamente 2 km.

    El proyecto cuenta con un **presupuesto total de 344,2 MEUR y su finalización está prevista para el segundo trimestre de 2026.** *https://projetos.metrolisboa.pt/expansao/*

- **Prolongación de la Línea Roja hasta Alcántara:** La extensión de la Línea Roja desde São Sebastião hasta Alcântara representa uno de los proyectos más ambiciosos, con **cuatro nuevas estaciones**. La obra, adjudicada por **322 MEUR** en diciembre de 2023, cuenta con un **presupuesto total de 405,4 MEUR**.

  El proyecto se encuentra **en situación crítica** que ha retrasado el inicio de las obras. A pesar de haber recibido la Declaración de Conformidad Ambiental de la APA en febrero de 2025, la consignación de la obra aún está pendiente.

- **Línea Violeta (Metro Ligero de superficie): El metro ligero de superficie Odivelas-Loures,** conocido como Línea Violeta, experimentó un proceso de relanzamiento del concurso público en abril de 2025 con un **presupuesto actualizado de 600 MEUR.**

  El proyecto contempla **11,5 km de extensión con 17 estaciones** (12 de superficie, 3 subterráneas y 2 en trinchera), conectando el Hospital Beatriz Ângelo con Odivelas. La **conclusión está prevista para 2029**.

- **Modernización del Material Rodante del Metro de Lisboa:** El Metro de Lisboa ha comenzado la recepción de **42 nuevos coches** (14 unidades triples) fabricadas por Stadler Rail Valencia en asociación con Siemens Mobility, con un **presupuesto de 72,7 MEUR**. Estas nuevas unidades, que comenzaron a circular a principios de 2025, incluyen tecnología de **conducción automática**.

- **Renovación de Tranvías de Carris:** La empresa CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles) está suministrando **15 nuevos tranvías modelo Urbos** para la línea 15 de Lisboa, valorados en **43 MEUR**. Estos tranvías, diseñados para circular a 70 km/h, incorporan tecnología de **almacenamiento de energía a bordo** y incluyen un contrato de mantenimiento por cinco años.

- **Electrificación y Descarbonización en Carris Metropolitana:** Carris Metropolitana ha implementado una **flota de 117 autobuses eléctricos** distribuidos en diferentes áreas de la región metropolitana. Los vehículos, de marcas Zhong Tong, Yutong y Salvador Caetano, tienen **autonomía de hasta 370 km** y ya están operativos en diferentes municipios.

- **Plan de Descarbonización de Carris:** La empresa municipal Carris de Lisboa planea **invertir 109,2MEUR hasta 2026** en la adquisición de **342 autobuses con energías alternativas**: 117 eléctricos, 224 a gas natural comprimido (GNC) y 1 de hidrógeno. El objetivo es alcanzar una **flota 87% amigable con el medio ambiente para 2027** y **descarbonización total para 2040**.

- **Expansión del Sistema Gira:** El sistema de **bicicletas compartidas Gira** cuenta actualmente con **más de 1.700 bicicletas** distribuidas por Lisboa y planea expandir la red de ciclovías de **60 a 150 kilómetros**. El sistema está integrado con la Tarjeta Navegante, permitiendo que beneficiarios de tarifas reducidas (jóvenes de 16-23 años y mayores de 65) accedan gratuitamente al servicio.



- **Infraestructuras de Gran Escala: Terceira Travessia do Tejo (TTT):** La Tercera Travesía del Tajo entre Chelas y Barreiro incluirá **componentes ferroviaria y vial**, con una **inversión estimada de 2,2 kMEUR**. El proyecto, fundamental para las conexiones al futuro aeropuerto de Alcochete, incluirá **cuatro vías ferroviarias** (dos para alta velocidad y dos para servicios suburbanos) y un nueva **puente entre Barreiro y Seixal**. *Web: infraestruturasdeportugal*

  Los estudios análisis de costo-beneficio están en curso, con **conclusión prevista para 2026**, siendo desarrollado bajo modelo de **Participación Público-Privada**.

- **Mejora del espacio público:** La municipalidad de Lisboa está realizando diversos proyectos de mejora del espacio público con diferente tipo de medidas como mejora la accesibilidad peatonal y la seguridad vial de la zona, pacificación de la calle, mejorar la seguridad de la mujer, etc.

- **Programa de movilidad escolar activa:** Existen varios proyectos y programas que promueven una movilidad más sustentable en el recorrido casa-escuela

Notas: Todos los datos que recoge esta Ficha han sido aportados por los servicios técnicos de la Câmara Municipal de Lisboa o bien por técnicos de Transportes Metropolitanos de Lisboa.

Los textos que recoge esta Ficha han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

ucci
Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero-americanas

IBERbarómetro
de movilidad sostenible

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

FICHA RESUMEN DE DATOS: MADRID

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

CONSORCIO TRANSPORTES **** MADRID

Territorio y población

Madrid ciudad, capital de España, con una población de 3.340.176 habitantes a 1 de enero de 2023, municipio de gran extensión para el contexto español, con una superficie de 604,45 km², lo que da una densidad media de población de 5.526 hab/km². Tiene la particularidad de que el 25% de su territorio (115 km²) es una reserva natural cerrada al uso o visita de las personas: El Monte de El Pardo.

No existe oficialmente un **área metropolitana**, ya que hay una administración territorial y política que es la **Comunidad Autónoma de Madrid**, territorio que comprende la provincia de Madrid y que tiene una extensión de 8.030,8 km² con una población de 6.871.903 habitantes a 1 enero de 2023, lo que implica una densidad media de 2.473 hab/km². La Comunidad de Madrid está conformada por 179 municipios.

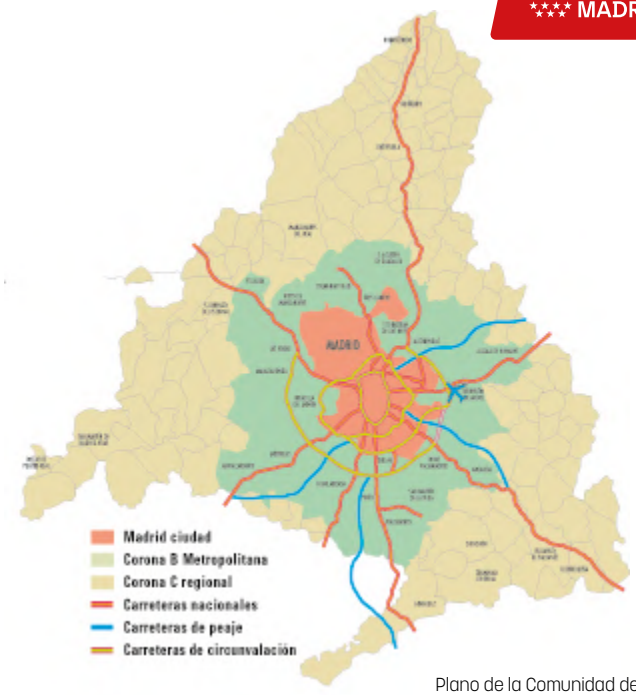
Población, superficie y densidad de población en Madrid ciudad y región (1 enero 2023)

Ámbito	Población	% Población	Municipios	Superficie	Densidad población
Madrid ciudad	3.340.176	48,6%	1	604,45	5.526
Resto región	3.531.727	51,4%	178	7.426,43	476
Madrid Comunidad	6.871.903	100,0%	179	8.030,88	856

El **resto de la Región**, 178 municipios, canaliza cada año un mayor asentamiento de nueva población, de forma que acoge al 51,4% de la población de la Comunidad de Madrid, localizándose en el municipio de Madrid el 48,6% restante.

- **Evolución de la población 2013-2023**: Madrid ciudad +4,1% y en el resto de la Región +7,4%
- **Tamaño familiar:** en Madrid ciudad 2,43 personas/hogar y en la Comunidad de Madrid 2,54 personas/hogar
- **Motorización de la ciudad de Madrid**: 443 vehículos por cada 1.000 habitantes, que corresponde a 1,08 vehículos por familia.





Plano de la Comunidad de Madrid

Movilidad global según encuesta de movilidad

El ámbito espacial de la **Encuesta de Movilidad 2018, edM2018,** comprende toda la Comunidad de Madrid, 179 municipios. Es una encuesta mixta, domiciliaria a 13.009 hogares y telefónica a 50.412 personas, con una muestra total de 85.064 personas a partir de 4 años, edad a partir de la cual hay que pagar en el transporte público.

Reparto modal de la Encuesta de Movilidad 2018 en la Comunidad de Madrid

	Madrid ciudad	Comunidad de Madrid
Coche	24,1%	39,0%
TP	34,4%	24,3%
A pie	38,2%	34,0%
Moto	1,3%	0,9%
Bici	0,6%	0,5%
Otros	1,3%	1,3%

Fuente: edM2018. CRTM

- **Movilidad sostenible en Madrid ciudad**: 73,2%
- **Movilidad sostenible en Comunidad de Madrid**: 58,8%
- **Media de viajes por persona**: 2,4 viajes
- **Tiempo medio por viaje:** 25,5 min; **Tiempo medido dedicado a viajar al día por habitante:** 61,2 min
- **Viajes intermodales en transporte público** que utilizan 2 o más modos o líneas de transporte público: 8,5%
- **Viajes realizados por mujeres en el transporte público**: 57,9%

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Autoridad de transporte público

En la Comunidad de Madrid hay una **autoridad de transporte público, el Consorcio Regional de Transportes de Madrid (CRTM)**, cuyo ámbito de competencia es toda la Comunidad de Madrid. Esta autoridad fue creada por Ley de la Comunidad de Madrid en 1985, es decir hace 40 años.

Esta autoridad integra administrativamente las competencias que las diferentes administraciones tienen sobre los diferentes servicios de transporte público, que en España se reparten entre:

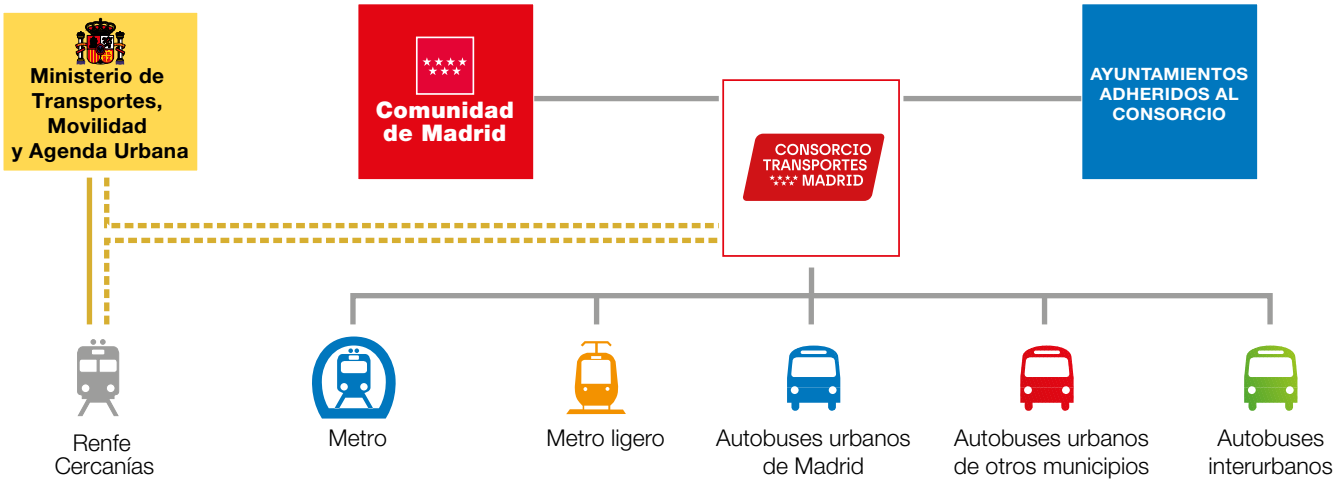
- **Administración local o municipios:** Transporte urbano en su propio ámbito territorial. Normalmente se refiere a una red de autobuses urbanos, pero podría ser también tranvías, que solo se desarrollen en su término municipal.
- **Administración autonómica:** Por ley, las Comunidades Autónomas tienen competencias en los sistemas de transporte entre diferentes municipios de su Comunidad Autónoma. Normalmente son redes de autobuses metropolitanos y regionales en su comunidad autónoma, en algunos casos redes ferroviarias autonómicas y redes de metro, metro ligero, etc.
- **Administración nacional:** La Administración General del Estado (AGE) tiene competencias en las redes de autobuses entre diferentes comunidades autónomas, redes del ferrocarril de cercanías, y por supuesto líneas de trenes de alta velocidad, puertos y aeropuertos nacionales e internacionales.

El **CRTM aglutina las competencias de la región y de la totalidad de los Ayuntamientos de la región** en materia de transporte público regular de viajeros, que tanto la región como los ayuntamientos le han transferido voluntariamente, y, por tanto, el CRTM asume la gestión integrada del sistema de transporte público en dicho territorio. La Administración Nacional sigue manteniendo sus competencias en el ferrocarril de cercanías.

Las empresas operadoras del transporte se integran en el CRTM, por la **adhesión al CRTM de la administración titular del servicio** prestado por ellas.

En el **Consejo de Administración** del CRTM están representados tanto la Comunidad de Madrid, el Ayuntamiento de Madrid y los Ayuntamientos adheridos, como la Administración del Estado, que también contribuye a la financiación del sistema. Asimismo, el Consejo cuenta con una variada representación social con miembros de asociaciones empresariales, consumidores y sindicatos. El Consorcio está dirigido por un Consejo de Administración que ejerce sus funciones directamente o a través de una Comisión Delegada.





Organigrama Institucional del Consorcio Regional de Transportes de Madrid. Fuente: Informe anual 2023 del CRTM.

Los modos de transporte público

El sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid se sintetiza en las siguientes redes de transporte público:

	Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT): Empresa pública del Ayuntamiento de Madrid que presta servicio urbano de autobuses en el municipio de Madrid.
	Metro de Madrid: Empresa pública de la Comunidad de Madrid, que opera principalmente en el municipio de Madrid, pero también en otros 9 municipios metropolitanos.
	Renfe Viajeros: Empresa pública dependiente de la Administración General del Estado, que opera la red de trenes de cercanías de Madrid.
	Transporte urbano en otros municipios: 6 concesiones de transporte urbano prestan servicio en 6 municipios fuera de Madrid, y una empresa municipal en el municipio de Fuenlabrada. Además 29 municipios disponen de servicios urbanos al amparo de concesiones de transporte interurbano.
	Transporte interurbano: 27 empresas operadoras explotan 30 concesiones de transporte interurbano que prestan servicio en todos los municipios de la región.
	Concesiones ferroviarias de metro ligero: 3 concesiones de obra pública y explotación para las 4 líneas de metro ligero: ML1 (Metros Ligeros de Madrid), ML2 y ML3 (Metro Ligero Oeste) y ML4 (Tranvía de Parla).
	Concesiones ferroviarias de metro: 2 concesiones de obra pública para las prolongaciones de la línea 8 (tramo entre Barajas - Aeropuerto T4) y de la línea 9 (tramo entre Puerta de Arganda - Arganda del Rey) operadas por Metro Barajas S.C. y TFM (Transportes Ferroviarios de Madrid) respectivamente.
	Intercambiadores de transporte: 5 concesiones de obra pública, explotación y mantenimiento de los intercambiadores de transporte de Madrid: Plaza de Castilla, Avenida de América, Plaza Elíptica, Príncipe Pío y Moncloa.

Se puede observar que este sistema de transporte público se compone de operadores públicos y privados, operadores privados que explotan el servicio y operadores privados que son concesión de obra pública, explotación y mantenimiento, y todo ello articulado entorno a la autoridad de transporte, el CRTM.

Información básica del sistema de transporte público

Operadores públicos y privados conviven en el ecosistema del transporte público en la región de Madrid, todos ellos bajo el paraguas de la autoridad de transportes, CRTM.

Características básicas de las redes de los diferentes modos	Líneas	Longitud (km)	Estaciones /paradas
Bus urbano EMT Madrid*	196	1.652,0 - 4.011,3*	4.846 - 11.557*
Otros buses urbanos	120	1.912	4.577
Buses interurbanos	354	20.402	18.137
Metro ligero	4	36	57
Metro Madrid*	13	269,5	237-287*
Tren de cercanías*	9	393,4-546,5	97-175

*Se da longitud-red y longitud-línea; paradas-red y paradas-línea.

Tipos de operadores del sistema de transporte público	Operadores
Bus urbano EMT Madrid	1 empresa pública municipal
Otros buses urbanos	1 empresa pública municipal (Fuenlabrada) + 6 empresas privadas + 29 redes con concesión del servicio interurbano
Buses interurbanos	27 empresas privadas operan 30 concesiones
Metro ligero	3 empresas privadas operan 4 concesiones
Metro Madrid	1 empresa pública de la región + 1 empresa privada TFM
Tren de cercanías	1 empresa pública nacional
Intercambiadores	5 concesiones privadas de construcción y explotación

Edad media de los vehículos de transporte público (años)				
Bus urbano EMT Madrid	Buses interurbanos y otros urbanos	Metro ligero	Metro	Tren de cercanías
4,7	4,7	16,5	21,1	29,0

Tipos de autobuses	Microbuses	Buses normales	Buses articulados	Suma
Buses urbano EMT	38	1.978	86	2.102
Buses interurbanos y otros urbanos	34	2.026	54	2.114
Total buses	**72**	**4.004**	**140**	**4.216**
%	1,7%	95,0%	3,3%	100,0%

Velocidad media de explotación	Velocidad media (km/h)
Bus urbano EMT Madrid	13
Buses interurbanos y otros urbanos	s/d
Metro ligero	22,6
Metro Madrid	27,2
Tren de cercanías	49,4

Sistema ferroviario	Número trenes
Metro ligero	35
Metro de Madrid	316
Tren de cercanías	280

Infraestructura viaria para el autobús	Ciudad principal (km)	Resto Comunidad (km)
Carriles-bus con protección física (bordillo, barrera, ...)	115,9	1,4
Carriles-bus sin protección física: pintura	111,7	
Bus-Vao en carretera A-6	6,0	8,0

Autobuses de EMT Madrid por tipo de combustible				
Diésel	GNC	Híbridos	Eléctrico	Suma
0	1.837	0	265	2.102
0,0%	87,4%	0,0%	12,6%	100,0%

Accesibilidad	%
Flota	
Buses urbano EMT	100%
Buses interurbanos y otros urbanos	100%
Estaciones	
Metro ligero	100%
Metro Madrid	69,9%
Tren de cercanías	s/d

Información al usuario	Paradas con información en tiempo real	App próximo servicio
Bus urbano EMT Madrid	16,6% - 803 paradas	Si
Metro ligero, línea ML1	100%	No
Metro Madrid	100%	No

Oferta y demanda del sistema de transporte público

Año 2023	Oferta (millones Bus-km/Tren-km)	Demanda (millones viajes)	IPK (Viajeros subidos/ veh-km)
Bus urbano EMT Madrid	98,2	454,92	4,6
Buses interurbanos y otros urbanos	188,6	273,17	1,4
Metro Madrid	37,4	665,8	17,8
Metro ligero	12,6	17,12	1,4
Renfe Cercanías	19,6	230,0	11,7
Suma redes autobuses	286,8	728,09	2,5
Suma redes ferroviarias	69,6	912,92	13,1
Indicadores de demanda			
Total viajes TP		1.641,0	
% viajes Buses		44,4%	

Indicadores relativos de oferta la producida	Ratios
Oferta relativa a la población: 6.871.903 habitantes	
Oferta buses-km por habitante	41,7
Oferta trenes-km por habitante	10,1
Oferta relativa al territorio que sirve: 8.030,88 km²	
Oferta buses-km por km² de territorio	35.712
Oferta trenes-km por km² de territorio	8.667
Indicador relativo de la demanda	
Viajes año en TP por habitante Comunidad de Madrid	234

3. SISTEMA TARIFARIO

Concepción del sistema

Tipos de billetes. El sistema tarifario del transporte público de la Comunidad de Madrid es un sistema **integrado zonal** para toda la región e, incluso, en los bordes de otras regiones. El precio del viaje se determina en función de las zonas recorridas, y en el que existen tres tipos de títulos de transporte dirigidos a otras tantas categorías generales de viajeros:

i. **Billete sencillo,** diferente para cada operador, dirigido al usuario ocasional y de adquisición en el momento de su utilización. Se compra a la unidad, en los autobuses lo da el conductor, mientras en los sistemas ferroviarios se carga en la tarjeta sin contacto Multi.

ii. **Billete de 10 viajes** se carga en la tarjeta sin contacto Multi.

iii. **Abono mensual o anual** se carga en una tarjeta personalizada, es un título personal, multimodal y de utilización ilimitada destinado a los usuarios habituales. El plazo de validez del Abono Mensual es de 30 días a partir de la primera utilización. Los abonos presentan precios diferentes atendiendo a la edad del usuario, existiendo tres categorías: Joven (entre 7 y 25 años), Normal (entre 26 y 64 años) y Tercera Edad (de 65 años en adelante).



Tarjetas personales activas a 31 de diciembre de 2023



Los menores de 4 años no pagan en el transporte público y los menores con edad entre 4 y 6 años pueden disponer de una Tarjeta Infantil personalizada que les permita el acceso gratuito.

Los billetes sencillos y de 10 viajes no permiten el transbordo gratuito entre líneas de autobús ni entre autobús y metro.

Por otra parte, la utilización de las 2 estaciones que dan servicio a las terminales del aeropuerto requiere el pago

de un billete suplementario, quedando exentos del mismo los usuarios con Abono Transporte. Además de estos 3 tipos de billetes hay Abonos Turísticos, para 1, 2, 3, 4, 5 y 7 días.

El número de tarjetas activas a 31 de diciembre de 2023 asciende a 5.267.503, lo que representa el 75,2% de la población de la Comunidad de Madrid a esa fecha, es decir que **3 de cada 4 personas de la región tenían una tarjeta en su bolsillo,** lo cual habla de la enorme penetración que tiene el Abono de Transporte entre la población de la región.



Zonificación

La Comunidad de Madrid está dividida en **seis zonas tarifarias**:

- Una zona central (zona A), casi coincidente con el municipio de Madrid.
- Tres zonas metropolitanas (zonas B1, B2 y B3), con 8, 14 y 27 municipios respectivamente.
- Dos zonas regionales (zonas C1 y C2) hasta completar el límite administrativo de la Comunidad de Madrid, que contienen una población distribuida en los 129 municipios restantes.
- Adicionalmente, se han definido dos zonas exteriores (E1 y E2), incluidas en la comunidad limítrofe de Castilla-La Mancha.

Tarifas de tarjetas y billetes

El 1 de enero de 2023, consecuencia de una iniciativa conjunta entre los Gobiernos de la Nación y de la Comunidad de Madrid para fomentar el uso del transporte público después del COVID y aliviar el impacto económico en los ciudadanos, se decidió aplicar una serie de descuentos a los usuarios recurrentes del transporte público, que consistieron:

- 60% de descuento en los abonos mensuales
- 50% de descuento en la tarjeta multiviaje
- Gratuidad para mayores de 65 y niños entre 7- 14 años.

De esta forma el precio de los billetes queda como sigue:

Tipo de billete	Precio (€)
Billete sencillo en Zona A	
Metro Madrid zona A	1,50 - 2,00 €
EMT Madrid (buses urbanos Zona A)	1,50 €
Billete 10 viajes en zona A	
Metro y EMT Madrid	7,30 €
Abonos Transporte	
Abono Transporte mensual Normal Zona A-A (26-64 años)	32,70 €
Abono Transporte mensual Normal Zona A-B1 (26-64 años)	38,20 €
Abono Transporte mensual Normal Zona A-B2 (26-64 años)	43,20 €
Abono Transporte mensual Normal Zona A-B3/C1/C2 (26-64 años)	49,20 €
Abono Transporte Joven (15-25 años)	10,00 €, todas las zonas
Abono Transporte Tercera Edad (65 o más años)	Gratuito, todas las zonas
Abono Transporte Infantil (4-6 años)	Gratuito, todas las zonas
Abono Transporte Joven 7-14 años	Gratuito, todas las zonas
Abono Transporte Anual	10 veces Abono Mensual

Además de estos billetes existen todos los correspondientes a la movilidad dentro y entre las diferentes coronas tarifarias, que por su gran variedad no se recogen en este informe. Resaltar que estos precios siguen vigentes a final del año 2025.

Por último, la **App Tarjeta Transporte** permite la carga de todos los títulos propiedad del CRTM en las Tarjetas Transporte Público personales y no personales.

Tarifas sociales

- **Familias numerosas**: descuento del 20% para la categoría general o del 50% para la categoría especial por Ley nacional.
- **Personas con discapacidad igual o superior al 65%:** 20% de descuento por Ley Nacional. En el caso de reunirse las dos condiciones anteriores, se acumulan los descuentos correspondientes.
- **Personas con discapacidad residentes en el municipio de Madrid** cuyos ingresos personales sean inferiores a una determinada cantidad relacionada con el IPREM (Indicador Público de Renta de Efectos Múltiples): disponen de un abono específico, la Tarjeta Azul, válido en la red de Metro Madrid (zona A), ML1 y en la red de EMT Madrid.
- **Tarjeta Transporte Público Infantil (4-6 años), Abono Transporte Joven de 7-14 años y Abono Transporte Tercera Edad (65 o más años):** Son gratuitos y permite la utilización ilimitada de todos los servicios de transporte público de la Comunidad de Madrid para estos colectivos.
- **Abono Transporte Joven de 15 a 25 años**: Coste mensual 10,00 €, permite la utilización ilimitada de todos los servicios de transporte público de la Comunidad de Madrid.

Validación y ventas billetes

En el año 2023 se han alcanzado los **1.607,3 millones de viajes**, superando por primera vez la demanda de viajes de 2019 en un 0,4%. Con respecto al año anterior, 2022, el **crecimiento fue del 17,9%.** Esta cifra de viajes en 2023 supone un promedio de **234 viajes por habitante al año**.

A esta evolución positiva han contribuido, sin duda, factores como el impacto de la reducción de precios de los billetes, la constante mejora de la situación económica que ha supuesto un incremento continuado del empleo y el aumento del número de visitantes registrado en la Comunidad de Madrid a lo largo de este año.

Validaciones de los diferentes tipos de billetes en 2023		
Tipo de billete	**Validaciones**	**%**
Billete sencillo	59.839.478	3,7%
Billete de 10 viajes	177.274.176	11,0%
Abono turístico	4.199.541	0,3%
Abono Normal	649.594.155	40,4%
Abono Joven	445.555.526	27,7%
Abono Tercera Edad	177.913.343	11,1%
Billete infantil	9.715.882	0,6%
Otros	63.447.550	3,9%
Resto de títulos	19.852.672	1,2%
SUMA	1.607.392.323	100,0%

Operador	Demanda 2023 (millones viajes)	% variación 2023/2022
Metro de Madrid	662,3	15,8%
EMT Madrid	454,6	21,9%
Buses interurbanos y otros urbanos	278,0	20,7%
Renfe Cercanías	187,5	12,5%
Metros ligeros	17,1	18,1%
TFM	7,8	16,2%
TOTAL	1.607,3	17,9%

Fuente: Informe anual 2023 del CRTM.

4. ASPECTOS FINANCIEROS

Financiación del sistema de transporte público

Las necesidades monetarias del sistema de transporte público de Madrid que gestiona el Consorcio Regional de Transportes de Madrid fueron de **2.492,6 MEUR en el año 2023**. Hay que resaltar que la financiación de los trenes de cercanías es directamente de la Administración General del Estado a la empresa Renfe Cercanías, y por lo tanto no está en esta cuenta.

Estas necesidades económicas no solo recogen los costes de operación del sistema de transporte público de la Comunidad de Madrid, salvo los trenes de cercanías, sino que también recogen el pago de la infraestructura de las concesiones de PPP (participación público-privada) por medio de la tarifa técnica, como línea TFM de metro, prolongación de metro a la terminal T4 del aeropuerto, los metros ligeros y los intercambiadores.

El **19,7% de sus necesidades llega por los ingresos de las tarifas**, por lo que el 80,3% viene vía subvenciones de las diferentes administraciones.

Origen de fondos año 2023	Euros	USD*	%
Ingresos por tarifas	490.990.080,13	531.300.366	19,7%
Administración General del Estado	126.894.000,00	137.311.997	5,1%
Comunidad de Madrid	1.569.459.877,55	1.698.312.533	63,0%
Ayuntamiento de Madrid	267.271.439,80	289.214.425	10,7%
Otros ayuntamientos y Comunidades Autónomas	41.973.920,39	45.419.979	1,7%
Fondos Europeos	-4.000.000,00	-4.328.400	-0,2%
SUMA Ingresos	2.492.589.317,87	2.697.230.901	100,0%

* Cambio medio de euro a dólar en 2023: 1 EUR = 1,0821 USD
Fuente: Informe anual 2023 del CRTM



Metro: Interior de tren de línea 7

En cuanto a la aplicación de estos fondos se tiene que van dirigidos a Metro de Madrid 36,7%, EMT de Madrid 25,2% y las concesiones de autobuses interurbanos con el 27,7%. Las concesiones de infraestructuras (TFM, línea al aeropuerto, tranvía de Parla, metros ligeros, intercambiadores) se llevan casi el 5% del presupuesto. Finalmente la existencia del CRTM, tanto su coste de personal propio como de toda la gestión del Abono Transporte se lleva 1,2%.

Aplicación de fondos año 2023	EUR	USD*	%
Metro de Madrid	950.221.079,72	1.028.234.230	36,7%
EMT Madrid	652.344.725,59	705.902.228	25,2%
Renfe Viajeros	1.836.255,84	1.987.012	0,1%
Concesiones ferroviarias (TFM, Tranvía Parla, Metros ligeros)	140.405.770,64	151.933.084	5,4%
Concesiones por carretera (Autobuses urbanos e interurbanos)	716.429.048,88	775.247.874	27,7%
Otras necesidades (Concesiones intercambiadores, gastos corrientes)	98.435.963,24	106.517.556	3,8%
CRTM (Funcionamiento)	30.320.141,00	32.809.425	1,2%
SUMA	2.589.992.984,91	2.802.631.409	100,0%

* Cambio medio de euro a dólar en 2023: 1 EUR = 1,0821 USD
Fuente: Informe anual 2023 del CRTM

Nivel de fraude en el transporte público

El nivel de fraude es bajo, se estima que es inferior al 3%.





Ocupación de la ciudad. A principios de 2025 se han prohibido en Madrid estos servicios

5. ASPECTOS RELATIVOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicleta de Madrid

Madrid cuenta con un sistema de bicicleta pública de préstamo llamado BiciMAD, gestionado por la EMT de Madrid. Tras su lanzamiento en junio de 2014 y una profunda renovación tecnológica completada en 2023, se ha consolidado como una de las principales alternativas de movilidad sostenible de la capital española.

Infraestructura:

- **Total de bicis: 8.250**, da un ratio de 2,47 bicicletas de préstamo por 1.000 habitantes de la ciudad
- **Bicis eléctricas: 100%**
- **Número de bases fijas: 611**
- **Número de anclajes: 14.551**, da un ratio de 1,76 anclajes por bici
- **Área que cubre:** Toda la ciudad de Madrid

Las bicicletas son eléctricas de pedaleo asistido, equipadas con motor central de 250 W, batería integrada de hasta 70 km de autonomía, pantalla LCD y sistema antirrobo.

El servicio funciona de forma **ininterrumpida las 24 horas del día, los 365 días del año**.

Desde febrero de 2024, BiciMAD ofrece dos modalidades tarifarias:

- **Contrato básico:** Sin cuota mensual. Los primeros 30 min cuestan 0,50 €, la segunda media hora otros 0,50 €, y cada media hora adicional 3 €.
- **Tarifa plana mensual:** Por 10 € al mes, todos los viajes de hasta 30 min son gratuitos. A partir de esa duración se aplican las mismas tarifas que en el contrato básico.

Ambas tarifas incluyen un seguro que cubre percances durante la utilización.

Datos de uso del sistema préstamo de bicicleta en 2023	
Usuarios inscritos	340.669, de los cuales activos están el 44%
Número de préstamos anuales	7.613.949, ratio de 51 préstamos anuales por usuario activo y ratio de 923 préstamos anuales por bici
Distancia media de viaje en bicicleta	2,55 km
Rotación: usos día/bici en calle	4,9

Infraestructura viaria de la bicicleta	Longitud (km)
Longitud de ciclovías, carriles bici, acera bici: bici no mezclada con vehículos motorizados	403,4 km
Longitud de ciclocalles: calle o carril señalizado que la bici comparte con los vehículos motorizados	754,5 km

Aparcamiento del vehículo privado en calle y aparcamientos de disuasión

Madrid cuenta con un sistema complejo y diversificado de aparcamiento en vía pública, regulado principalmente a través del **Servicio de Estacionamiento Regulado (SER)**. Este sistema utiliza diferentes colores de señalización horizontal para identificar cada tipo de plaza y sus condiciones de uso.

- **Zona Verde (plazas con líneas verdes).** La zona verde está diseñada prioritariamente para **residentes** que dispongan de la autorización correspondiente, que pueden estacionar **sin límite de tiempo** dentro de su barrio. La autorización para residentes tiene una **tasa anual de 24,60 €**.

  Para los **no residentes**, el tiempo máximo de estacionamiento es de **dos horas.**

- **Zona Azul (plazas con líneas azules).** La zona azul permite el estacionamiento a cualquier usuario durante un **máximo de cuatro horas**. Pasado este tiempo, es necesario esperar una hora para volver a aparcar en la misma zona. Los residentes con autorización pueden utilizar gratuitamente estas plazas entre las 20:00 y 21:00 horas dentro de su barrio, fuera de este horario tienen que pagar.

Tiempo	Tarifa Zona Verde	Tarifa Zona Azul
30 min	0,90 € / 1,10 €	0,40 € / 0,45 €
1 h	2,05 € / 2,35 €	1,10 € / 1,20 €
Máximo	2 h: 4,10 € / 4,70 €	4 h: 8,20 € / 8,40 €

Nota: Se dan dos tarifas: aparcamiento en zona regulada - aparcamiento en zona de bajas emisiones

- **Plazas de Alta Rotación (líneas azules y blancas alternadas).** Introducidas en 2022 como parte de la Estrategia Madrid 360, estas plazas están situadas en entornos con alta demanda puntual: centros escolares, sanitarios, deportivos, comerciales y edificios institucionales. Actualmente hay 1.130 plazas distribuidas en siete distritos centrales.

- **Zonas de Carga y Descarga (líneas amarillas en zigzag).** Estas zonas están reservadas para **vehículos comerciales** que necesitan realizar operaciones de carga y descarga de mercancías. Las restricciones se indican mediante señalización vertical.

  El tiempo máximo de estacionamiento para operaciones comerciales dentro del horario regulado suele ser de **30 min** (aunque puede variar según señalización). Fuera del horario reservado, los vehículos particulares pueden estacionar en estas zonas.

Madrid dispone de **169.631 plazas de aparcamiento de pago en la calle**, lo que representa un ratio de 51 plazas de pago por 1.000 habitantes.

- **Aparcamientos para Residentes (PAR).** El ayuntamiento de Madrid cuenta con un programa de aparcamientos subterráneos para los residentes, los PAR, donde los residentes empadronados en Madrid pueden solicitar una plaza mediante cesión de uso por períodos que van desde 40 hasta 75 años, o mediante abonos temporales de 1, 3 o 5 años. En total hay **271 aparcamientos PAR** distribuidos por todos los distritos de la ciudad, que ofrecen un total **de 97.013 plazas para residentes**.

Madrid y su corona metropolitana disponen de un número elevado de **plazas de aparcamiento de disuasión.**

Plazas de aparcamiento de disuasión	En Madrid ciudad	En la corona metropolitana
Plazas en aparcamientos de disuasión ligadas al transporte público	5.877	35.434 - 23,6% de pago

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

Madrid cuenta con **tres tipos de Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)** con diferentes niveles de restricción, dos de ellas son De Especial Protección (DEP):

- **ZBE General de Madrid:** Comprende casi todo el municipio de Madrid, hasta la M-40 (segundo orbital viario), limita la entrada de **vehículos sin etiqueta ambiental o, lo que es lo mismo, con clasificación ambiental "A",** que son los vehículos turismos con gasolina anteriores a 2001 y diésel anteriores a 2006.

  Ha comenzado su implantación en enero de 2022 y terminará su implantación en 2025.

- **ZBEDEP Distrito Centro (Madrid Central):** Área de 4,72 km^2 del centro de Madrid, que **prohíbe el acceso a los vehículos de residentes con clasificación ambiental «A»**, en tanto que los **vehículos con clasificación ambiental «B» y «C»** tienen prohibido acceder para **atravesarla**, si bien **podrán hacerlo para estacionar en un aparcamiento** de uso público o privado.

  Los criterios de acceso prevén determinadas excepciones, que afectan a residentes, empresas y autónomos, personas con movilidad reducida, servicios públicos, transporte de alumnado a centros educativos y otros colectivos y supuestos.



Los vehículos con **Etiqueta CERO** (vehículos eléctricos) pueden circular sin restricciones y no tienen limitación de tiempo de aparcamiento en zona SER, mientras que los vehículos con **Etiqueta ECO** (Híbridos) también pueden circular sin restricciones, pero el aparcamiento en zona SER está limitado a 2 h.

El sistema de Madrid Central representa uno de los modelos más restrictivos de Europa, combinando tecnología avanzada de videovigilancia con un sistema de etiquetas ambientales que prioriza los vehículos menos contaminantes y protege los derechos de los residentes. Su implantación fue en septiembre de 2021.

- **ZBEDEP Plaza Elíptica:** Zona muy limitada que prohíbe la entrada a Madrid a los vehículos sin etiqueta ambiental. Funciona desde diciembre 2021.

La **Red de Videovigilancia** cuenta 257 cámaras, la mayoría de ellas, 155, en M-30 (primer orbital viario) y accesos.

La **multa** por no cumplir la ordenanza en estas zonas es de 200 €, que se convierte en 100 € si el pago se hace por pronto pago**.**

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis

Madrid cuenta con una flota importante de taxis, con **15.835 vehículos**, lo que da un ratio de 4,7 taxis por 1.000 habitantes de la ciudad.

En cuanto a licencias **VTC Madrid cuenta con 8.862 licencias**, contando con varias plataformas, las más importantes son Cabify, Uber y Bolt.

Servicio de movilidad compartida: car-sharing y moto-sharing

Madrid se ha consolidado como una de las mejores ciudades del mundo para la movilidad compartida, especialmente en car-sharing. La capital española cuenta con una amplia oferta de servicios tanto de coches como de motos eléctricas compartidas que operan bajo el sistema "free floating», lo que permite a los usuarios tomar y dejar los vehículos en cualquier punto dentro de la zona de servicio.

Movilidad compartida	Unidades	% eléctricos
Car-sharing	4.035	83,6%
Moto-sharing	5.000	100%

Cada uno de estos servicios dispone de unas 5-6 empresas, que si bien inicialmente se circunscribían al interior del anillo de la M-30, en la actualidad cubren todo el término municipal.

6. PROYECTOS EN MARCHA Y DE FUTURO

- **Ampliaciones y renovación de la red de Metro de Madrid:** La Comunidad de Madrid tiene en marcha varias obras de extensión de la red de Metro, además de la automatización y renovación de línea 6.
  - **Línea 3, prolongación hasta El Casar (Getafe):** La prolongación de 2,6 km desde Villaverde Alto hasta El Casar, donde conecta con la línea 12 de metro: MetroSur, así como con el ferrocarril de cercanías, línea C-3. Se ha inaugurado en abril 2025.
  - **Línea 5, conexión hasta Aeropuerto T1-T2-T3:** Las obras para prolongar 1,5 km la línea 5 hasta el aeropuerto, se espera que esté operativa en 2028.
  - **Línea 11, ampliación:** En este momento se está realizando la construcción de un primer tramo de 6,5 km entre Plaza Elíptica y Conde de Casal, con un nuevo intercambiador, en superficie, con los autobuses interurbanos en esta estación.
  - **Líneas 1 y 4, ampliaciones hacia Madrid Nuevo Norte:** La Comunidad de Madrid anunció en mayo de 2025 dos ampliaciones estratégicas vinculadas al proyecto **Madrid Nuevo Norte**. Por una parte la línea 1 desde Chamartín hasta Fuencarral Norte, con 3 nuevas estaciones. Y, por otra parte, línea 4 desde Pinar de Chamartín hasta Chamartín, con una nueva estación.
  - **Línea 6 (Circular), automatización y renovación integral:** La línea 6 está siendo transformada en la **primera línea automatizada sin conductor** de la red madrileña. Además, se instalarán más de 23 km de vía nueva, puertas de andén, 80 nuevos trenes automáticos y sistemas de control avanzados. La línea renovada estará operativa en 2027.
- **Modernización del sistema de pago: Account-Based Ticketing (ABT):** El Consorcio Regional de Transportes de Madrid implantará en **2027** un nuevo **sistema inteligente de pago** basado en cuenta *(Account-Based Ticketing)*, que permitirá a los usuarios validar sus viajes con **tarjetas bancarias sin contacto, teléfonos móviles o códigos QR**, sin necesidad de billete físico.

  El sistema **cobrará al final del día la tarifa más barata** según los viajes realizados, similar al modelo de Londres o Singapur. La inversión será de **40 MEUR en 10 años.**
- **Nuevo mapa concesional de autobuses interurbanos:** El Consorcio Regional de Transportes de Madrid ha definido los **21 proyectos del nuevo mapa concesional** de autobu-

ses interurbanos de la Comunidad de Madrid, con una inversión total de más de **9.000 MEUR** durante la próxima década. Dentro de poco saldrán a concurso estas concesiones y se espera que empiecen a estar operativas en 2026-2027.

- **Electrificación de la EMT:** Objetivo de que en 2033 toda la flota de la EMT, más de 2.000 autobuses, sea eléctrica. A finales de 2025 se espera tener operativos **463** autobuses eléctricos, una de las mayores flotas de Europa.
- **Carriles Bus-VAO: A-2:** Nuevo carril de **19 km en el sentido de entrada a Madrid** en la hora punta de la mañana que no tiene barrera física de separación, al estar **delimitado por señalización luminosa variable,** paneles informativos y balizas luminosas embebidas en el firme que indicarán en verde los tramos de acceso permitido y en rojo las zonas donde está prohibido **y controlado por cámaras con inteligencia artificial**. Su puesta en marcha está programada para primer trimestre 2026. Las multas por uso indebido podrán alcanzar **200 €.** Este carril Bus-Vao será usado por autobuses de transporte público y vehículos con **dos o más ocupantes** (VAO), **no estando restringido por etiqueta ambiental**, el criterio es solo la ocupación del vehículo.
- **Ampliaciones y mejoras en la red del ferrocarril de cercanías:** ADIF, entidad del Ministerio de Transporte, tiene en marcha en la red del ferrocarril de cercanías:
  - **Nuevas estaciones: Campo de las Naciones (Ifema) y Rejas,** que estarán operativas antes de 2030.
  - **Ampliación de capacidad en el túnel de Sol:** Se están llevando a cabo obras en la estación de Atocha Cercanías que finalizarán en 2026 para aumentar la capacidad del túnel de Sol en un **33%** mediante la reconfiguración de vías de 4+3+3 a **4+4+2**. Esto mejorará la fiabilidad de las líneas **C-3, C-4 y C-5** en un 50% en ese túnel.
- **Nueva Ley de Movilidad de la Comunidad de Madrid:** En estos momentos está en proceso de consulta pública una **nueva Ley de Movilidad** regional, con más de **100 propuestas** de asociaciones y empresas. Entre sus focos principales están:
  - Armonización de las **Zonas de Bajas Emisiones (ZBE)**.
  - Integración de **vehículos autónomos** mediante una mesa de trabajo específica.
  - Mejora del transporte público sin criminalizar el vehículo privado.
  - Conectividad en zonas rurales.
- **Tres grandes obras de transformación urbana:** El Gobierno de la ciudad de Madrid está ejecutando simultáneamente tres proyectos que modificarán radicalmente el entorno urbano de tres grandes ejes viarios:
  - **Paseo Verde del Suroeste (A-5):** El **soterramiento de 3,2 km** de la autovía A-5, creando un bulevar peatonal, con:
    - Un **túnel con tres carriles por sentido** en dos vanos, con capacidad para 80.000 vehículos diarios.
    - Un **bulevar peatonal de 80.000 m²** que unirá los barrios actualmente divididos por la autovía.
    - Un **carril bici bidireccional semaforizado de 3,5 km**, conectando con la red ciclista de Madrid Río.
    - Reducción del **90% del tráfico en superficie**.
    - Los **carriles centrales en superficie funcionarán como Bus-VAO** con señalización variable.
  - **Parque Ventas (M-30):** El **cubrimiento de un tramo de la M-30** creará un nuevo **espacio verde de 16.370 m²** sobre la vía de circunvalación.
  - **Parque Castellana (Cinco Torres):** **El soterramiento de 675 m del Paseo de la Castellana** en su paso por las Cinco Torres permitirá construir un **parque de más de 70.000 m²** que conectará con el futuro **Madrid Nuevo Norte**.



Intercambiador en superficie de Plaza de Castilla

Nota: Los datos que recoge esta Ficha han sido aportados básicamente por el Consorcio Regional de Transportes de Madrid para el OMM 2023 y complementada puntualmente por los servicios técnicos de la municipalidad de Madrid y el propio OMM. Los textos que recoge esta Ficha resumen han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

ucci
Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero-americanas

IBERbarómetro
de movilidad sostenible

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

FICHA RESUMEN DE DATOS: QUITO

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

Territorio, población y superficie

El Distrito Metropolitano de Quito (DMQ) o cantón Quito se encuentra en la provincia de Pichincha, tiene una **población** de casi 3 millones de habitantes (2.943.834 a 1 enero 2023) en una gran **extensión** de 4.217,95 km², con una altitud media de 2.620 m (que varía entre 444 m y 4.787 m).

	Población	Superficie (km²)	Densidad (hab/km²)
DMQ	2.943.834	4.217,95	698

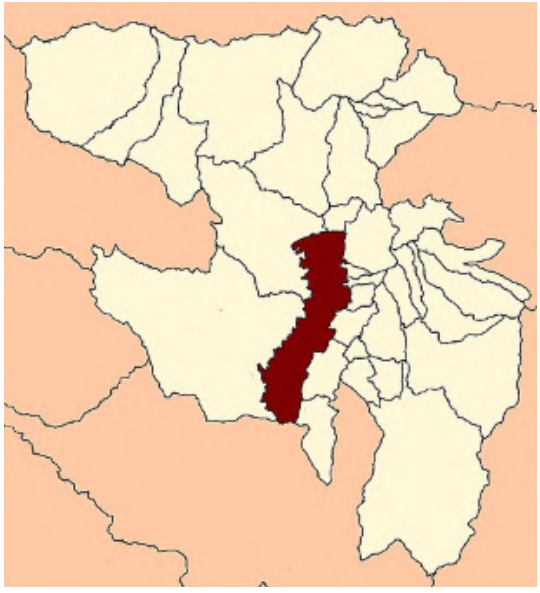
El DMQ para su gestión se divide en 10 administraciones zonales, que a su vez se organizan en 32 parroquias urbanas y 33 parroquias rurales. Esto refleja un territorio diverso, donde conviven áreas altamente urbanizas con zonas extensas y rurales. Se estima que la zona urbanizada se extiende por solo el 20% de la superficie del DMQ, unos 860 km², en donde viven casi el 75% de la población del DMQ. Por ello, su **densidad media de población** es de solo 698 hab/km², densidad media que no plasma la elevada densidad de ciertos barrios del distrito.

Al ser tan extenso el DMQ, existe poco efecto metropolitano más allá del propio DMQ. Se puede decir que la población metropolitana que se extiende al resto de cantones de la provincia de Pichincha sobrepasa escasamente los 100.000 habitantes, solo en los cantones de Mejía y Ramiñahui. Así lo ha recogido el Plan Maestro de Movilidad Sostenible del Distrito Metropolitano de Quito 2023-2042 (PMMS DMQ) al extender la encuesta domiciliaria a estos cantones. Sin embargo, en el ámbito de este trabajo, **el propio DMQ se considera tanto área metropolitana como ciudad principal**.

La expansión urbana del DMQ hacia sus parroquias rurales, está modificando la dinámica demográfica y territorial, reflejando un proceso de urbanización y expansión metropolitana, donde el propio DMQ está absorbiendo una gran parte del crecimiento poblacional.

- **Evolución de la población 2013-2023 en DMQ:** Crecimiento del 19,7%
- **Tamaño familiar en DMQ**: 3,3 personas/hogar
- **Motorización en DMQ**: Según información del PMDOT*, es de 191** vehículos/1.000 habitantes, que corresponde a 0,63 vehículos por familia.

* PMDOT: Plan Metropolitano de Desarrollo y Ordenamiento Territorial 2024-2033
** La información dada en la recogida de datos era de 497 vehículos/1.000 habitantes



Distrito Metropolitano de Quito (DMQ): Zonas urbanas (en rojo) y zonas rurales o parroquias (en amarillo)

Movilidad global según encuesta de movilidad

Según la **encuesta de Movilidad** de 2022, realizada en el Plan Maestro de Movilidad Sostenible se obtuvo que en un día laborable se realizaban 3.419.444 viajes totales, lo que daría **un ratio superior a 1,16 viajes/persona**, (ya que la población que se mueve es a partir de una cierta edad) **cifra bastante baja**, quizás debido a que no se recogían todos los viajes a pie, y también al año de la encuesta, 2022, cuando aún estaban presentes los efectos del COVID en la movilidad.

Reparto modal de la Encuesta de movilidad 2022 en DMQ

	DMQ
Vehículo privado	19,0%
Transporte público	51,4%
A pie*	14,8%
Moto	2,7%
Bicicleta	0,6%
Taxi plataformas	4,2%
Escolar e institucional	6,3%
Informal	1,0%

*Viajes solo a pie mayores a 10 min

- **Movilidad sostenible*** en DMQ**: 73,1%
- **Movilidad media de viajes por persona**: 1,3
- **Tiempo medio por viaje**: 36,5 min; **Tiempo medio dedicado a viajar al día**: 65 min
- **Viajes realizados por mujeres en el transporte público**: 58%.

*** movilidad sostenible: transporte público + a pie + bicicleta

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Autoridades de Transporte Público

El sistema de transporte público de Quito está administrado por un conjunto de instituciones y autoridades municipales bajo la coordinación central de la **Secretaría de Movilidad del Municipio del Distrito Metropolitano de Quito**. Esta estructura institucional funciona de manera integrada para gestionar los diferentes componentes del sistema metropolitano de transporte.

Para ello se han creado una serie de empresas públicas y agencias, como:

- **Agencia Metropolitana de Tránsito (AMT)** adscrita a la Secretaría de Movilidad y con plena autonomía administrativa, financiera y funcional, tiene la potestad de controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial del Distrito Metropolitano de Quito
- **Empresa Pública Metropolitana de Transporte de Pasajeros de Quito (EPMTPQ)** es la empresa municipal encargada de operar y administrar directamente el servicio de transporte público masivo de pasajeros, incluyendo los **corredores BRT y el sistema de rutas alimentadoras**.
- **Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas (EPMMOP)** que administra, ejecuta, fiscaliza, coordina y gestiona todo lo relacionado con los Sistemas de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en el marco del Plan Maestro de Movilidad y de las políticas del Concejo Metropolitano.
- **Empresa Pública Metropolitana Metro de Quito** que tiene como objeto principal desarrollar, implementar y administrar el subsistema "**Metro de Quito**», en el marco de las políticas y normas expedidas por el Distrito Metropolitano de Quito.

El sistema de transporte público

El Sistema Integrado de Transporte Metropolitano de Quito, conocido como SITM-Q, está compuesto por los diferentes sistemas:

- **Metro de Quito**: Inaugurado el 1 de diciembre de 2023 empezó la operación comercial de la primera línea del Metro de Quito de 22,5 km de longitud y 15 estaciones. Es un sistema de transporte público subterráneo con 18 trenes, con capacidad cada uno para 1.200 pasajeros y que están diseñados para mejorar la accesibilidad de personas con movilidad reducida.
- **Sistema de BRT de gran capacidad, Metrobús-Q**: está constituido por 5 corredores BRT, como:
  - **Corredor Trocal Central Trolebús:** inaugurado en 1995 y operado con trolebuses, tiene una longitud de 24 km con 39 estaciones y llegó a canalizar 500.000 viajeros/día en 2023 antes de la inauguración del Metro de Quito. El servicio es operado por la empresa municipal EPMTPQ con autobuses articulados y biarticulados.
  - **Corredor Central Norte**: con 15 km de longitud y 36 estaciones, mueve unos 200.000 viajeros/día, es operado con autobuses articulados.
  - **Corredor Ecovía**: de 20,9 km de longitud y 38 estaciones, transporta unos 230.000 viajeros/día y es operado con autobuses articulados.
  - **Corredor Suroriental:** con 22,5 km de longitud y 39 estaciones, operado con trolebuses biarticulados
  - **Corredor Suroccidental**: con 25,8 km de longitud y 44 estaciones, transporta unos 20.000 viajeros/día, y es operado con autobuses articulados.
- **Red de autobuses urbanos convencionales**: Alimentando y complementando los corredores BRT, la ciudad dispone de rutas de autobuses urbanos operadas por empresas tanto públicas como privadas, que han sido sometidas a un proceso de reorganización para mejorar la conectividad, especialmente en puntos de enlace con el Metro y otros servicios de mayor capacidad.





- **Red de autobuses intraparroquiales:** Opera dentro de cada parroquia cubriendo recorridos internos y conectando barrios o comunidades dispersas de la propia parroquia. Suele cubrir necesidades de movilidad local en áreas rurales o suburbanas, donde las distancias son grandes.
- **Red de autobuses interparroquiales**: Las líneas interparroquiales de Quito suman 16 rutas, que conectan principalmente las parroquias rurales o periféricas del Distrito Metropolitano con el área urbana y terminales y estaciones de transporte masivo.

Cada uno de los sistemas de buses tiene un color diferente: rojo para los BRTs, azul para los urbanos convencionales y verdes para los interparroquiales.

La red de BRTs o red Metrobus-Q, es operada directamente por la empresa pública municipal **EPMTPQ**, tanto los corredores BRT como las rutas alimentadoras.

Tanto la red de **autobuses urbanos convencionales** como las redes **intraparroquiales** como **interparroquiales** dependen institucionalmente del Distrito Metropolitano de Quito a través de sus entidades especializadas (Secretaría de Movilidad, AMT, EPMMOP), y son **operadas por empresas privadas** (cooperativas y compañías) bajo concesión y regulación municipal, configurando un modelo de gestión público-privada donde el municipio regula y las empresas privadas operan el servicio.

Quito dispone de un teleférico solo como actividad turística y recreativa, conectando el centro de Quito con el mirador de Cruz Loma, en las faldas del volcán Pichincha.

Información básica del sistema de transporten público

Oferta del sistema de transporte

Sistemas de transporte	Operadores	Líneas	Longitud líneas	Estaciones/ paradas
Metro	1 operador público	1	22,9	15
Sistemas BRT (incluye trolebús)	1 operador público+2 privados	5 corredores	462	155
Buses urbanos y convencionales	46 operadores privados		3.463	6.000
Buses intraparroquiales		16		
Buses metropolitanos = interparroquiales			2.135	
SUMA				

Datos sobre los sistemas de transporte masivo

	Trolebús	Oriental Ecovía	Sur Occidental	Metro
Inauguración	12.12.1995	2002	11.05.2012	1.12.2023
Circuitos	5	7	1 trocal, 5 alimentadores, 17 ramales	1
Integración física y tarifaria	Ecovía y Sur Occidental	Con alimentadores y corredores	Con alimentadores y corredores	No existe integración tarifaria con otros subsistemas de transporte
Integración física	Central Norte			Con Ecovía y Trolebús en 3 estaciones; y buses intraparroquiales en 2 estaciones
Longitud	22,5 km	20,9 km	28 km	22,9 km
Estaciones	39	38	21	15
Distancia media	400 m	400 m	400 m	1.527 m
Estaciones transferencia	4	2	2	5
Carriles sobrepaso	No	No	No	---
Flota	Trolebús articulado: 49 Biarticulados: 55 MB0500: 8	Biarticulados: 20 MB0500: 32 Volvo B10M: 37 Volvo B12M: 80	Flota troncal: 100% estándar 301 buses	18 trenes eléctricos
Demanda diaria	281.000	229.000	235.000	143.041

Fuentes: https://pasajeros.quito.gob.ec/
https://movilidad.quito.gob.ec
y Metro de Quito

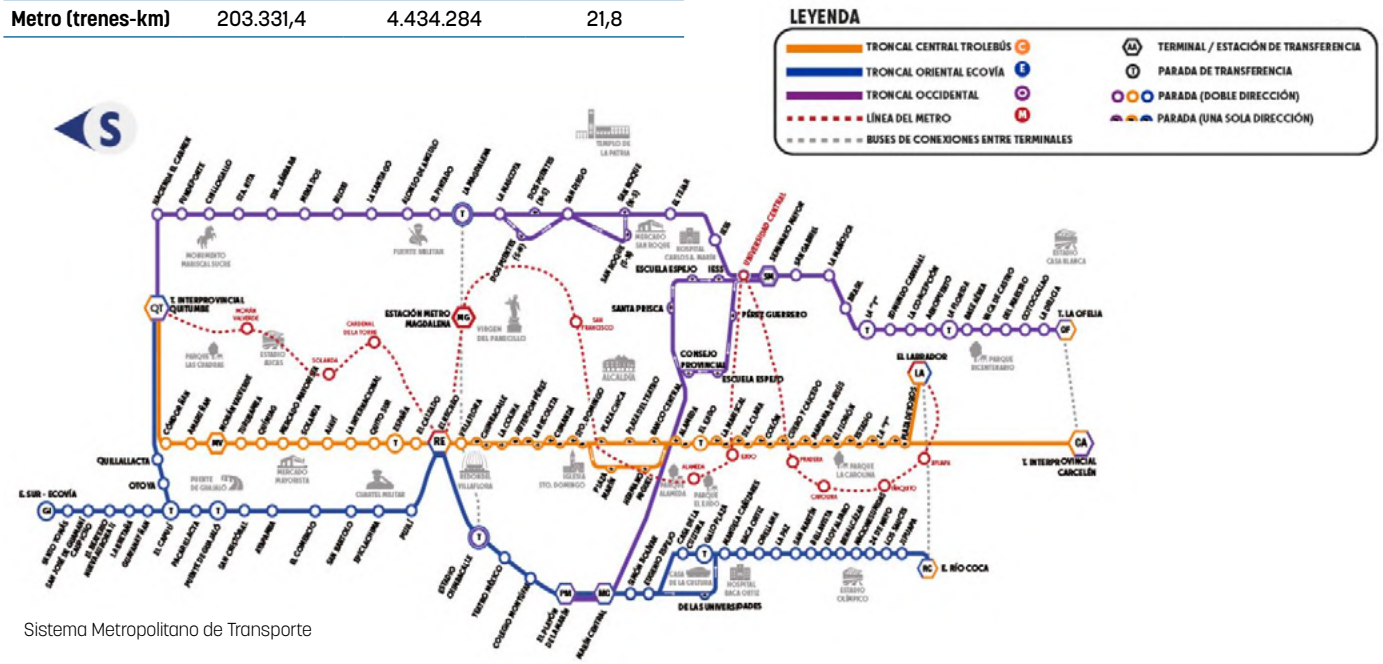
Infraestructura viaria para el autobús	Longitud (km)
Carriles-bus con protección física (bordillo, barreras, ...)	95,1 km
Carriles-bus sin protección física: pintura	27,6 km

Flota de autobuses	Microbuses	Buses normales	Buses articulados	Buses biarticulados
Sistemas BRT	0	0	200	80
Buses urbanos=Sistema convencional	136	2.403	0	0
Buses intraparroquiales				
Buses interparroquiales				
Total buses y trolebuses	136	2.403	200	80

La velocidad comercial:	Velocidad comercial
Buses trocales	25 km/h
Buses urbanos	12 km/h
Metro	38 km/h

Características de oferta y demanda de los sistemas de transporte público

	Oferta 2023	Demanda 2023	IPK
Trocales	28.682.560,05	81.026.352	2,82
Alimentadores		42.090.400	
Buses urbanos			
Buses intraparroquiales			
Buses interparroquiales			
SUMA BUSES			
Metro (trenes-km)	203.331,4	4.434.284	21,8



Sistema Metropolitano de Transporte

3. SISTEMA TARIFARIO

Concepción del sistema tarifario

El sistema de transporte público está en proceso de modernización para ofrecer una experiencia más eficiente y accesible a los usuarios. Desde el año del 2024 viene funcionando las siguientes tipologías de billetes y abonos:

Tarifas vigentes en el sistema de transporte público de Quito 2024

Tipo viajero	Sistema Buses	Metro
Normal: 18-65 años	USD 0,35	USD 0,45
Joven 6-18 años y +65 años	USD 0,17=Descuento 51,4%	USD 0,22=Descuento 51,1%
Discapacidad	USD 0,10=Descuento 71,7%	USD 0,12=Descuento 73,3%

Las políticas tarifarias se implementan a través de ordenanzas municipales, como la Ordenanza Metropolitana 017-2020, que regula la integración física, tarifaria y operacional del transporte público en Quito.

Quito está implementado un sistema de integración tarifaria entre diferentes modos y operadores de transporte público, el Trolebús, la Ecovía y los buses alimentadores con el Metro, que permitirá a los usuarios pagar una tarifa única de 0,60 USD para realizar transbordos entre servicios sin costos adicionales.

Los ingresos del Sistema Integrado de Transporte Público (SITP) se centralizan en un fideicomiso global, lo que permite gestionar eficientemente los fondos recaudados a través de tarifas y subsidios*

* Informe BID

4. ASPECTOS FINANCIEROS

Sistema transporte	Demanda anual	Ingresos estimados (USD)
Metro de Quito	138.284.865	44.251.156,80
Metrobús-Q	218.827.402	67.836.494,62
Convencional urbano	632.147.198	183.322.687,42
SUMA	989.259.465	295.410.338,84

Fuente: BID 2024



5. ASPECTOS RELATIVOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicleta en la ciudad principal

Quito tenía un sistema de bicicleta de préstamo que operó desde el 1 mayo 2023 hasta julio 2024, con 120 bicicletas, 6 bases fijas, 180 anclajes, sin bicis eléctricas, situadas en el área de influencia de las paradas del Metro de Quito en el hipercentro de la ciudad. Se registraron 8.241 usuarios, que realizaron un total de 90.425 viajes. El promedio de uso de bicis al día fue de 5 viajes/bici.

Infraestructura viaria de la bicicleta	Longitud
Longitud de ciclovía, carriles bici, acera bici: bici no mezclada con vehículos motorizados	91,47 km
Longitud de ciclocalles: calle o carril señalizado: bici comparte con los vehículos motorizados	52,78 km

Aparcamiento del vehículo privado en calle y aparcamientos de disuasión

El **Sistema de Estacionamiento Rotativo Tarifado (SERT)**, conocido popularmente como **«Zona Azul»**, es el sistema oficial de estacionamiento regulado en espacios públicos de Quito, administrado por la **EPMMOP** (Empresa Pública Metropolitana de Movilidad y Obras Públicas)*, con las siguientes características:

El SERT tiene 11.700 plazas (estimación 2023 con todas las ampliaciones), de las cuales unas 9.950 plazas son para **automóviles** y unas 1.750 plazas para **motocicletas, distribuidas en 9 sectores operativos,** desde el centro histórico hasta los valles orientales.

Tarifas del SERT

Período	Automóviles	Motocicletas	Horario
Lunes a viernes	$0,40/h	$0,20/h	08:00-18:00
Fines de semana	$0,80/h	$0,40/h	08:00-18:00
Zona nocturna	$0,80/h	$0,40/h	Hasta 02:00

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

Quito dispone de un sistema de restricción vehicular «**Pico y Placa**» que limita la circulación de automóviles y motocicletas en la zona urbana del Distrito Metropolitano, con el objetivo de reducir la congestión vehicular y la contaminación ambiental.

- La restricción se aplica de lunes a viernes, en dos franjas horarias: de 06:00 a 09:30 y de 16:00 a 20:00.
- La limitación depende del último dígito de la placa del vehículo, asignándose días específicos para cada par de dígitos:
  - Lunes: placas terminadas en 1 y 2
  - Martes: 3 y 4
  - Miércoles: 5 y 6
  - Jueves: 7 y 8
  - Viernes: 9 y 0
- Están exentos vehículos eléctricos, oficiales, y aquellos conducidos por personas de la tercera edad o con discapacidad.

Esta medida cubre la zona mas urbanizada del DMQ en una extensión de 372,4 km², que es el **8,83% de la extensión del DMQ**.

* https://www.quitoinforma.gob.ec/2022/09/02/conozca-como-usar-el-sistema-de-estacionamiento-rotativo-tarifado/

6. PROYECTOS RECIENTES Y EN EL FUTURO

- **Primera Línea del Metro de Quito:** La primera línea del Metro de Quito es una línea subterránea de 22,9 km con 15 estaciones, que facilita la integración con otros modos de transporte dentro y fuera de la ciudad. Tiene 18 trenes eléctricos, contribuyendo a reducir las emisiones de CO_2, promoviendo una ciudad más sostenible. Cada tren puede transportar 1.200 pasajeros y están diseñados para mejorar la accesibilidad de personas con movilidad reducida.

  Su sistema de recaudo ha transformado la relación de los ciudadanos con este servicio público. El metro es el único transporte de la ciudad con pago ABT (Account Based Ticketing), que permite la integración de pagos físicos y digitales. Los pagos digitales se efectúan a través de una tarjeta, una aplicación móvil, máquinas de autoservicio o una web. También hay taquillas para pagos físicos que utilizan QR.

  El costo final de la obra ascendió a aproximadamente 2.146,7 MUSD al 31 de diciembre de 2024. En comparación con el presupuesto inicial de 2.009,82 MUSD, el monto final representa una variación del 6,8% por encima de lo presupuestado. La construcción fue cofinanciada por el Gobierno Nacional, Gobierno Metropolitano y financistas multilaterales como el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el Banco Europeo de Inversiones (BEI), el Banco de Desarrollo de América Latina (CAF), el Banco Mundial (BIRF) y el Fondo Internalización español (FIEM-ICO).

  Características generales de la construcción:

  - Sistema subterráneo de transporte ubicado a mayor altitud en el mundo.
  - Más de 200.000 m^2 de construcción e infraestructura.
  - La Estación San Francisco se encuentra a aproximadamente 23 metros de profundidad, construida con respeto a edificaciones patrimoniales.
  - Uso de aisladores sísmicos para mayor seguridad estructural.

  La apertura del metro ha desencadenado reactivación económica, mejoras en espacios públicos, y cambios en los usos de suelo alrededor de sus estaciones. En algunas estaciones como San Francisco, en el centro histórico, los comerciantes han indicado que sus ventas han aumentado en un 30%. Se espera que, a largo plazo, aumente la plusvalía de las propiedades, permitiendo que estos incrementos sean capturados y redistribuidos mediante inversiones en infraestructura pública y espacios verdes.



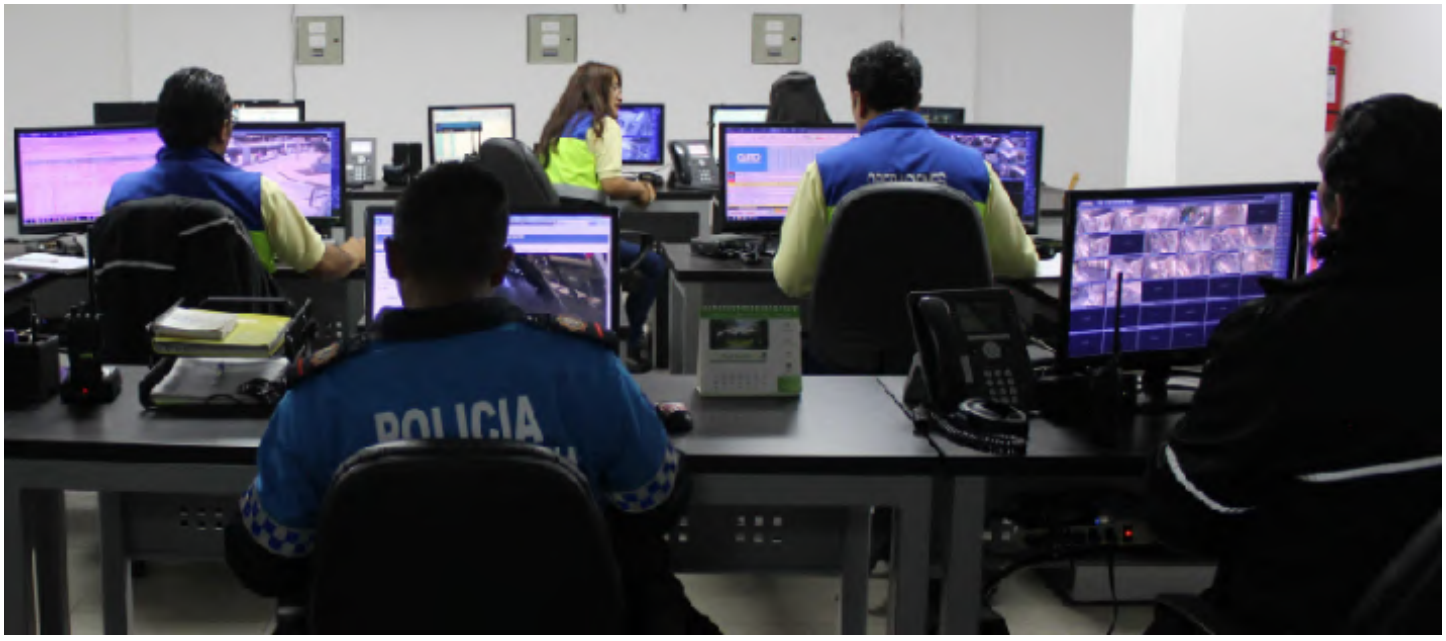
- **Nuevos corredores de autobuses:** Las nuevas líneas BRT en Quito forman parte del Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2023-2042 y del Plan de Reestructuración de Rutas del DMQ, que busca integrar el Metro con los corredores troncales y mejorar la cobertura del transporte público.
  - **Extensión del Trolebús:** desde El Labrador hasta Carapungo (10,3 km), con nuevas estaciones y terminales. Se prevé electrificación total y adquisición de **69 trolebuses eléctricos** para 2027.
  - **Electrificación del corredor Ecovía:** sustitución de 120 buses diésel por eléctricos y puntos de carga rápida en ruta.
  - **Corredores hacia parroquias rurales y aeropuerto:** planificados para mejorar la conexión con Tababela y zonas periféricas del DMQ.

  Se está planificando un nuevo corredor BRT para el norte de la ciudad, Corredores transversales para conectar las zonas del oeste con las del este y Corredores para las Zonas Metropolitanas (por ejemplo: Cumbayá, Tumbaco, el Valle de los Chillos, Calacalí, Mitad del Mundo)
- **Prolongación de la línea 1 de metro hacia el norte:** Existe un estudio de ingeniería básica para la extensión de la Primera Línea del Metro de Quito en el tramo El Labrador-La Ofelia. Contempla 5,3 km adicionales y 4 estaciones, con integración prevista a redes de autobuses y trolebuses, con una mejora de la calidad de vida de aproximadamente **500.000 habitantes**. También se prevé la compra de nuevos trenes. El costo estimado de la ampliación es de 800 MUSD, que será financiada al 50% entre el municipio de Quito y el gobierno central.
- **Renovación de flota de trolebuses eléctricos:** En el primer trimestre de 2025 se ha terminado la renovación de 60 trolebuses eléctricos.
- **Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y Caja Común:** El Sistema Integrado de Recaudo (SIR) y la Caja Común son dos pilares del nuevo modelo de gestión del transporte público en el DMQ, orientados a modernizar la operación, garantizar transparencia y mejorar la experiencia del usuario.

  El **Sistema Integrado de Recaudo** es una plataforma tecnológica que permite unificar el cobro de pasajes en todos los modos de transporte público: Metro de Quito, Trolebús, Ecovía y buses convencionales. Sus características principales son:
  - **Medios de pago:** Tarjeta Ciudad, cédula de identidad, códigos QR y aplicaciones móviles; en el futuro, medios bancarios asociados.
  - **Cuenta Ciudad:** Cada usuario tendrá una cuenta única para gestionar pagos y recargas.
  - **Beneficios:** Pagos electrónicos sin efectivo (más seguridad); Trazabilidad y control de ingresos; Reducción de evasión y tiempos de acceso; Integración tarifaria (ej.: tarifa combinada Metro + BRT: 0,60 USD).

  La **Caja Común** es el mecanismo de gestión centralizada donde todos los ingresos por pasajes se concentran en un fondo común administrado por el Municipio.

  La actuación tiene una **inversión de 11,5 MUSD**, con soporte técnico por 3 años (consorcio CityMovil-Busmatick).



- **Futuro sistema de bicicletas públicas:** El futuro sistema de bicicletas públicas de Quito forma parte del **Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2023-2042** y busca consolidar la bicicleta como un modo de transporte seguro, accesible y complementario al Metro y los corredores BRT (Trolebús y Ecovía). Tras la suspensión del servicio en julio de 2024, el Municipio ha adjudicado un nuevo contrato para relanzarlo en **2026** Se ha adjudicado el servicio de bicicletas públicas con 250 bicicletas con GPS y conectividad y 25 estaciones, con una inversión de 5,5 MUSD.

- **Centro Histórico de Quito: Zona de Cero Emisiones (ZEZ):** El proyecto "Centro Histórico de Quito: Zona de Cero Emisiones (ZEZ)" es una iniciativa estratégica del Municipio para convertir el corazón patrimonial de la ciudad en un área libre de emisiones contaminantes, alineada con los compromisos climáticos internacionales y el Plan Maestro de Movilidad Sostenible 2023-2042.

  Razones clave:

  - El transporte genera el **40-51 % de las emisiones** en Quito.
  - Preservar el patrimonio cultural y fomentar la apropiación del espacio público.
  - Cumplir con compromisos del **Acuerdo de París** y la red **C40 Cities**.

  Características del proyecto

  - **Área núcleo:** 1,32 ha en el Centro Histórico, con zona de amortiguamiento alrededor.
  - Medidas previstas: **Electromovilidad**, con la incorporación de vehículos eléctricos para transporte de pasajeros y logística de última milla; **Peatonización y movilidad activa**: calles peatonales, mejoramiento de aceras; **Integración modal**: conexión con Metro y transporte público eléctrico; **Infraestructura verde y eficiencia energética**: iluminación eficiente, restauración patrimonial con criterios sostenibles.

- **Quito Cables (Teleféricos urbanos):** Se están haciendo estudios de prefactibilidad para conectar sectores de difícil acceso en las laderas del Pichincha.







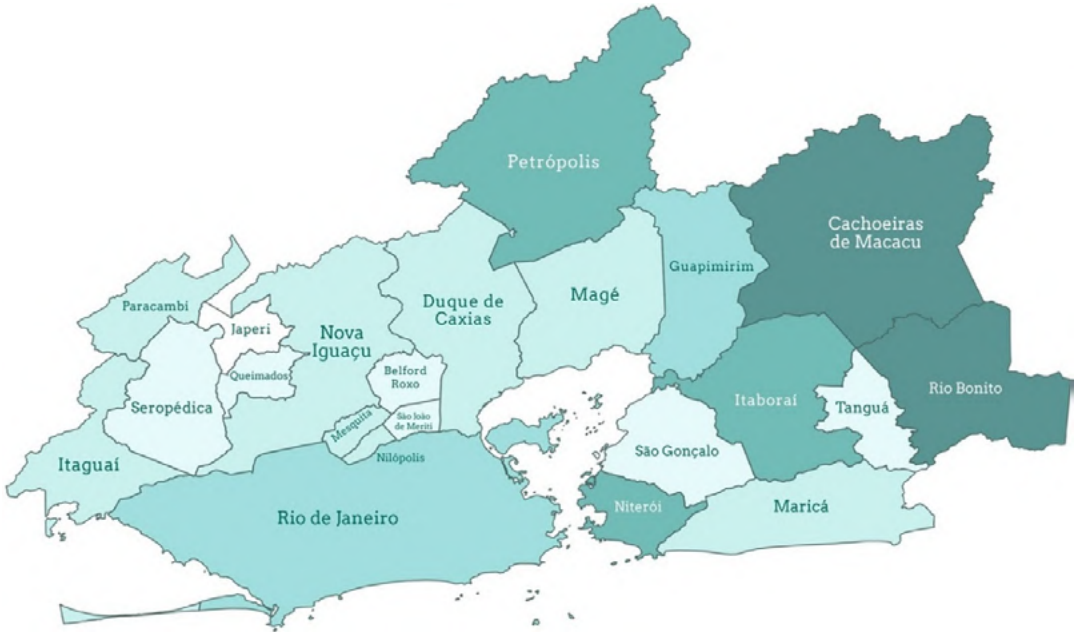
Notas: Todos los datos que recoge esta Ficha han sido aportados por los servicios técnicos de la Secretaría de Movilidad del Distrito Metropolitano de Quito, en algún caso por Metro de Quito y webs https://pasajeros.quito.gob.ec/ y https://movilidad.quito.gob.ec. Los textos que recoge esta Ficha han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

ucci
Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero-americanas

IBERbarómetro
de movilidad sostenible

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

FICHA RESUMEN DE DATOS: RIO DE JANEIRO



Mapa de la Región Metropolitana de Río de Janeiro

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

Territorio, población y superficie

La **Región Metropolitana de Río de Janeiro (RMRJ),** definida por Ley del Estado de Río de Janeiro en 2018, está compuesta por **22 municipios** cuya integración busca promover la cooperación intermunicipal en temas como movilidad urbana, gestión territorial, servicios públicos y desarrollo sostenible.

La **Región Metropolitana de Rio de Janeiro** tiene una población de 12 millones de habitantes (12.021.871 según Censo Demográfico de 2022) que se extiende en un área de 7.530,39 km², lo que conlleva a una densidad media de 1.596 hab/km².

La **ciudad de Rio de Janeiro** tiene una población de 6.211.223 habitantes y una extensión de 1.200 km², lo que conlleva a una densidad media de 5.175 hab/km². La población de Rio de Janeiro es el 51,7% de toda la Región cuando su superficie es el 15,9%, lo que explica su elevada densidad de población comparativamente.

Por su tamaño de población destacan en la Región Metropolitana los municipios de São Gonçalo, Duque de Caixas y Nova Iguaçu, con una población cercana al millón de habitantes.

- **Evolución de la población 2013-2023**: en la ciudad de Rio de Janeiro y en su Corona Metropolitana ha habido en esta década un descenso de la población del 3,4% y 3,9% respectivamente.
- **Tamaño familiar:** en la ciudad de Rio de Janeiro es 2,53 personas/hogar y en la Región Metropolitana es 2,58 personas/hogar.
- **Motorización de la ciudad de Rio de Janeiro**: 380 vehículos ligeros por cada 1.000 habitantes, que corresponde a 0,964 vehículos por familia.

Población y superficie en Rio de Janeiro y su Región Metropolitana (Censo Demográfico 2022)

	Población	Distribución	Municipios	Superficie (hab/km²)	Densidad población
Rio de Janeiro ciudad	6.211.223	51,7%	1	1.200	5.175
Corona metropolitana	5.810.648	48,3%	21	6.330,39	918
Región Metropolitana	12.021.871	100,0%	22	7.530,39	1.596

Movilidad global según encuesta de movilidad

Los datos de la última encuesta domiciliaria son de 2011, entonces no existían ni la red de BRT, ni el VLT ni la línea 4 de metro, es decir, la red de transporte era muy diferente a la actual. Tampoco se puede utilizar el último Plan Director de Transporte Urbano de la Región Metropolitana de Rio de Janeiro que es de 2016, ya que toma como base los datos de movilidad de 2011. Por lo tanto, no tiene sentido dar datos de movilidad de 2011, ya que no recogerán bien la movilidad actual, al faltar una parte importante del sistema de transporte público actual.

2. EL SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO EN LA REGIÓN METROPOLITANA DE RIO DE JANEIRO

Autoridades de transporte público

Tanto el Estado de Rio de Janeiro como sus municipios tienen competencias en diferentes modos de transporte público, en aspectos relativos a la planificación, operación, regulación y fiscalización.

Estado de Rio de Janeiro:

- **Secretaría de Transportes del Estado de Río de Janeiro (Setrans):** Se encarga de la planificación, integración, ampliación, mejora y regulación de los sistemas de **metro, trenes de cercanías, transbordadores y autobuses interurbanos**, así como la **integración tarifaria y física** de la red en toda la Región Metropolitana.
- **Departamento de Transporte por Carretera del Estado de Río de Janeiro (Detro-RJ):** Es un **ente público descentralizado estatal** vinculado a la Setrans. Responsable de planificar, regular y fiscalizar el transporte terrestre por **autobuses interurbanos**.
- **Agencia Reguladora de los Servicios Públicos Concesionados de Transporte (Agetransp):** es la entidad responsable de la regulación, fiscalización y control de los servicios públicos de transporte concesionados en el estado de Río de Janeiro.

Nivel Municipal:

- **Secretaría Municipal de Transportes (SMTR) de la Ciudad de Río de Janeiro:** Esta secretaría depende de la alcaldía y regula los transportes dentro del municipio de Río. Supervisa y autoriza servicios como autobuses urbanos, BRT, metro ligero, taxis, vans, kombis y transporte escolar en la ciudad.
- **Secretarías Municipales de Transportes del resto de ciudades de la Región Metropolitana de Rio de Janeiro:** Con funciones similares a las que tiene el municipio de Rio de Janeiro. La mayoría de estos municipios tienen sus líneas de transporte público urbano concesionadas a empresas privadas.

Modos de transporte público

El sistema de transporte público de la **Región Metropolitana de Río de Janeiro** es uno de los más complejos y variados de Brasil, integrando diversos modos que conectan la capital con los municipios metropolitanos.

i. Transporte público dependiente del municipio de Rio de Janeiro:

- **Autobuses urbanos de Rio de Janeiro (SPPO-Sistema de Transporte Público por Ônibus):** En la ciudad de Río de Janeiro, el sistema de autobuses urbanos está concesionado a **cuatro grandes consorcios** por medio de la Secretaría Municipal de Transportes (SMTR).
- **BRT:** 4 corredores exclusivos para autobuses articulados de alta capacidad que operandesde barrios periféricos hacía el centro de la ciudad, sin llegar a penetrar en él, con las líneas: Transoeste, Transcarioca, Transbrasil y Transolímpica.
- **VLT Carioca (Metro Ligero):** 4 líneas de metro ligero que operan principalmente en la zona central de Río, integrando áreas de interés turístico, estaciones y el puerto, con conexiones al metro y otros modos.
- Los **kombis** (**cabritinhos):** los Servicios de Transporte Comunitario Complementario de Pasajeros (STPC) son un sistema de transporte público complementario que opera principalmente en las comunidades y áreas de difícil acceso en la ciudad de Río de Janeiro. Su nombre hace referencia a vehículos de menor tamaño, frecuentemente furgonetas, habilitados para transitar por calles estrechas, empinadas y a menudo mal pavimentadas, donde los autobuses tradicionales no pueden circular. Desde la década de 1990 han sido regulados por la Secretaria Municipal de Transportes (SMTR), estableciendo rutas, horarios y normas detalladas de operación para mejorar la calidad y seguridad del servicio.





- Los **vans:** los Servicios de Transporte Público Local (STPL) son un complemento del servicio de autobús convencional, prestando servicios principalmente dentro y entre barrios. En este sistema, los vehículos deben tener capacidad para transportar de 8 a 16 pasajeros y se inspeccionan anualmente.

- **Teleférico da Providência** es un teleférico a la favela de Morro da Providência en la zona central de la ciudad. Fue operado por un concesionario privado de 2014 a 2016 y desde 2024 es operado por la Prefeitura de Rio. La estación **Central do Brasil**, una de las terminales del teleférico, es un **gran nodo de transporte** en Río de Janeiro, que conecta con los **Trenes suburbanos** (SuperVia); **Metro** (Línea 1 y 2, estación Central); **VLT Carioca** y **Autobuses urbanos** que pasan por la Central

  Además, Río de Janeiro cuenta con un **teleférico icónico** conocido como el **Bondinho del Pan de Azúcar,** que conecta con la cima del famoso Pan de Azúcar, uno de los lugares más emblemáticos y turísticos de la ciudad.

ii. Transporte público dependiente de otros municipios de la Región:

- **Autobuses urbanos en otros municipios de la Región Metropolitana de Rio de Janeiro:** Cada ciudad **licita y otorga concesiones** a empresas privadas para operar las rutas de autobuses urbanos en su territorio, conforme a su marco legal y necesidades locales. Hay municipios que tienen tarifa cero en todas o parte de las líneas, como Maricá (todas las líneas) y Magé (parte de las líneas).

iii. Transporte público dependiente del estado federal de Rio de Janeiro:

- **Trenes suburbanos o de cercanías:** Servicio de trenes suburbanos que conectan el centro de Río de Janeiro con **12 de los 22 municipios** de su Región metropolitana. Es un sistema esencial para los desplazamientos diarios de población de áreas periféricas del propio Rio, así como de municipios vecinos hacia el área central. El servicio es operado por una empresa privada, SuperVia, **concesión del Estado** de Rio de Janeiro.

- **Metro (Metrô Rio):** Sirve principalmente al municipio de Río de Janeiro, con 3 líneas y una red en expansión. El **Metrô Rio** es una **competencia de estado de Rio de Janeiro**, operado bajo un sistema concesional a empresas privadas.

- **Autobuses interurbanos:** Un extenso sistema de autobuses cubre las conexiones entre los diferentes municipios metropolitanos, principalmente con Rio ciudad, gestionado por empresas privadas bajo regulación del estado de Río de Janeiro, **concesionados por Detro-RJ**.

- **Barcas y ferris:** Cruciales para la conexión entre las ciudades de Río, con Niterói, Ilha do Governador, Paquetá y otros municipios insulares a través de la Bahía de Guanabara, facilitando la movilidad mediante transporte acuático regular, Son una concesión **del Estado de Río de Janeiro**.





En resumen, son competencia del Estado de Rio de Janeiro: los trenes suburbanos, el metro, los autobuses interurbanos y las barcas y ferris. Y son competencia municipal de Rio de Janeiro: los autobuses urbanos de Rio, el BRT y el metro ligero, así como las vans y las kombis.

Información básica del sistema de transporte público

Operadores públicos/privados

	Operadores público	Operadores privados
Municipio de Rio de Janeiro		
Bus urbano SPPO	0	4 consorcios: 35 empresas
BRT	1 (Mobi-Rio)	0
Metro ligero VLT	0	1
Kombis (cabritinhos)	0	621 vehículos
Vans	0	1.768 vehículos
Teleférico Providência	1	0
Estado de Rio de Janeiro		
Metro	0	1
Tren suburbano	0	1
Bus interurbano	0	s/d
Barcas y ferris	0	s/d
Resto municipios del Estado de Rio de Janeiro		
Otros buses urbanos	s/d	s/d

Fuente: IBERbarómetro

Datos sobre las líneas de transporte público

	Líneas	Longitud líneas (km)	Número estaciones/ paradas
Municipio de Rio de Janeiro			
Bus urbano SPPO	454	20.430,6	7.765
BRT	4 corredores 31 líneas	157,5	139 estaciones y 14 terminales
Metro ligero VLT	4	28	30
Teleférico Providência	1	0,721	3
Estado de Rio de Janeiro			
Metro	3	57	41
Tren suburbano	8	270	104
Bus interurbano	446	s/d	s/d
Barcas y ferris	s/d	s/d	s/d
Resto municipios del Estado de Rio de Janeiro			
Otros buses urbanos	s/d	s/d	s/d

Edad media vehículos	Años
Municipio de Rio de Janeiro	
Bus urbano SPPO	7,6
BRT	2,0
Metro ligero VLT	9,0

Número de autobuses por tipo de vehículo en ciudad Río de Janeiro				
	Bus urbano		BRT	
	Unidades	%	Unidades	%
Municipio de Rio de Janeiro				
Microbuses	1.249	28,8%	0	0%
Autobuses normales 10-12 m	3.095	71,2%	174	23,8%
Autobuses articulados	0	0	557	76,2%
TOTAL	4.344	100,0%	731	100,0%

Accesibilidad de PMR al transporte público	Vehículos/Estaciones
Municipio de Rio de Janeiro	
Autobús urbano SPPO	100%
Estaciones BRT	100%
Estaciones Metro ligero VLT	100%
Estaciones Metro de Rio	100%

Tecnología motor autobuses en Rio de Janeiro				
	Bus urbano	%	BRT	%
Municipio de Rio de Janeiro				
Diesel	4.057	100%	557	100%
Eléctricos	0	0	0	0%
Suma	4.057	100%	557	100%

Infraestructura viaria para el autobús	Ciudad principal (km)
Carriles-bus con protección física (bordillo, barrera, ...)	0
Carriles-bus sin protección física: pintura	0
Plataforma BRT	157,5
Suma	157,5

Servicios ITS: Información en tiempo real	Paneles información tiempo real en paradas/ estaciones	app móvil con información próximo servicio
Municipio de Rio de Janeiro		
Bus urbano SPPO	0	No
BRT	0	Si
Metro ligero VLT	s/d	s/d
Estado de Rio de Janeiro		
Metro	Parcialmente	s/d
Tren suburbano	s/d	No
Bus interurbano	0	No
Barcas y ferris	s/d	s/d
Resto municipios del Estado de Rio de Janeiro		
Otros buses urbanos	0	No

Características de la oferta y demanda

	Oferta 2023 (millones Buses-km/Trenes-km)	Demanda 2023 (Millones Viajeros)	IPK 2023
Municipio de Rio de Janeiro			
Bus urbano SPPO	348,73	640,12	1,84
BRT	33,3	90,1	2,7
Metro ligero VLT		22,0	
Estado de Rio de Janeiro			
Metro		188,9	
Tren suburbano		119,7	
Bus interurbano		s/d	
Barcas y ferris		45.000 viajes/día	

Nota: IPK=Número de viajeros subidos dividido por la oferta bus-km o trenes-km para cada uno de los modos





3. SISTEMA TARIFARIO

Concepción del sistema tarifario

El sistema de transporte público de Río de Janeiro ha adoptado un modelo de integración tarifaria que permite a los usuarios utilizar diferentes modos de transporte con tarifas reducidas o unificadas, siempre que se cumplan ciertas condiciones, como el intervalo de tiempo entre transbordos y la secuencia de los modos utilizados.

La **tarjeta RioCard** es el medio de pago electrónico utilizado en los modos de transporte público en la ciudad de Río de Janeiro y en su Región Metropolitana.

Las recargas pueden hacerse tanto en las propias estaciones de transporte como mediante la aplicación Riocard Mais, disponible para Android. Esta app permite consultar el saldo, realizar recargas y, si el celular tiene tecnología NFC, validar la recarga al tocar la tarjeta con el teléfono.

Desde febrero de 2025, la tarjeta RioCard ha sido reemplazada por una **nueva tarjeta llamada Jaé**. Este cambio busca modernizar y hacer más eficiente el sistema, aunque durante un periodo de transición ambas tarjetas han coexistido, pero desde el **2 agosto de 2025 el pago es obligatorio** con la tarjeta Jaé.

Integración tarifaria en la ciudad de Rio de Janeiro

El billete integrado **en la ciudad de Río de Janeiro** es el denominado **Bilhete Único Carioca (BUC)**, que permite a los usuarios realizar hasta **tres viajes** en un plazo máximo de **tres horas** pagando solo el **valor de una tarifa única** de R$ 4,70 en el sistema de transporte público competencia municipal (autobuses urbanos, BRT, VLT y los sistemas complementarios de kombis y vans). El beneficio del BUC es que los transbordos no se pagan.

El BUC también se integra con el metro bajo una tarifa especial:

- Bus urbano Rio + Metro: R$8,80
- BRT + Metro: R$9,70

Para utilizar este billete BUC hay que registrar ahora la tarjeta Jaé y antes la RioCard.

Integración tarifaria en la Región de Rio de Janeiro

En la región de Río de Janeiro existe un billete integrado, el **Bilhete Único Intermunicipal (BUI),** diseñado para viajar entre municipios de la Región Metropolitana de Río de Janeiro. El BUI permite al usuario utilizar hasta dos modos de transporte, uno de los cuales debe ser intermunicipal, en un periodo de 3 horas, pagando un importe máximo de R$8,55 (Bus Intermunicipal + Bus Municipal / Barcas / Metrô / Trem).

Para activar el beneficio de un billete BUI, los usuarios deben registrar su tarjeta Jaé a su CPF (Cadastro de Pessoas Físicas es el registro fiscal individual) y declarar su renta en el portal y la app oficial de Jaé: jae.com.br, dado que el programa está destinado a ciudadanos con ingresos de hasta tres salarios mínimos.

Además de estos billetes integrados existen otros billetes no integrados, válidos solamente en la red de Metro:

- **Billete unitario (unitário)**: válido para un solo viaje, tiene un coste de R$ 3,20 y puede adquirirse en estaciones de metro con validez de hasta tres días después de la compra.
- **Cartão Pré-Pago (tarjeta monedero)**: recargable, con carga mínima de R$ 5,00, facilita el acceso rápido al metro y otras líneas sin esperar para comprar el billete sencillo. Se usa exclusivamente en metro y algunas líneas exprés.
- **Pago con tarjeta bancaria contactless**: en el metro es posible pagar la tarifa aproximada de R$ 7,90 usando tarjetas de débito o crédito sin contacto, facilitando el uso para turistas y usuarios ocasionales.

En el sistema tarifario de Rio **no existe ningún plan de descuento** en el precio de los billetes vinculado al número de viajes comprados/realizados.

Tecnología de billética en los modos de transporte público

	Banda magnética	Teléfono móvil	Tarjeta EMV	Código QR
Municipio de Rio de Janeiro				
Bus urbano SPPO	Si	Si	No	Si
BRT	Si	Si	No	Si
Metro ligero VLT	Si	s/d	No	No
Estado de Rio de Janeiro				
Metro	Si	s/d	Si	No
Tren suburbano	Si	s/d	No	No
Bus interurbano	Si	s/d	No	No
Barcas y ferris				
Resto municipios del Estado de Rio de Janeiro				
Otros buses urbanos	Si	s/d	No	No

Tarifas sociales

Entrada gratuita garantizada, de acuerdo con la legislación y normativa municipal y estatal vigente, personal e intransferible, para:

- personas mayores de 65 años,
- personas con discapacidad y enfermedades crónicas,
- estudiantes de escuelas públicas, estudiantes universitarios beneficiarios de programas como Prouni (Programa Universidade para Todos) o que cumplan los requisitos del Pase Gratuito Universitario,
- y niños de hasta 5 años.

La Tarifa Social para el transporte público en Río de Janeiro se implementó en 2023 como una medida del Gobierno Estatal para subsidiar parte del costo de las tarifas de tren y metro, con el objetivo de **facilitar el acceso al transporte a las poblaciones de bajos ingresos:**

- R$5,00 para el usuarios del tren a partir del 9 de febrero de 2023; y
- reduciendo la tarifa del metro de R$6,90 a R$5,00 para los usuarios registrados en el Billete Único Intermunicipal (BUI) el 12 de abril de 2023.

4. ASPECTOS FINANCIEROS

Financiación del sistema de transporte público

La información disponible es muy parcial, una vez más se muestra la falta de una buena información a nivel de la prefeitura de Rio de Janeiro, así como a nivel del gobierno del Estado.

Ingresos del sistema en la ciudad de Rio de Janeiro en el año 2023 (reales brasileños)

Millones BRL (R$)	Bus urbano Rio SPPO	BRT	Metro ligero	SUMA
Ingresos tarifarios	1.837,49	224,59		
Otros ingresos				
Transferencias nacionales	Nada	Nada	Nada	
Transferencias regionales				
Transferencias municipales	680,84			
TOTAL				

5. ASPECTOS RELATIVOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicleta en Rio de Janeiro

La ciudad de Rio de Janeiro dispone de un sistema de bicicleta compartida que es una concesión privada operada bajo la responsabilidad del gobierno municipal. El programa es gestionado por el gobierno municipal con patrocinio del Banco Itaú, y la operación diaria y mantenimiento están a cargo de una empresa concesionaria privada llamada Serttel.

Al ser una concesión privada se dispone de escasa información:

- Número de bicis en servicio: 6.700
- Número de bases: 430

Infraestructura viaria para la bicicleta	Longitud
Longitud de ciclo vías, acera bici o carril bici: bici no mezclada con vehículos motorizados	61,7 km
Longitud de ciclocalles: calle o carril señalizado que la bici comparte con los vehículos motorizados	401,9 km
SUMA	463,6 km

Las cuatro terminales de BRT más recientes (Mato Alto, Curral Falso, Magarça y Pingo d›Água) ya cuentan con aparcamientos para bicicletas. En total, la capacidad alcanza las 1.500 nuevas plazas de aparcamiento para bicicletas, conectadas al sistema BRT.

Aparcamiento del vehículo privado en calle y aparcamientos de disuasión

El **sistema de estacionamiento «Rio Rotativo» tiene 28.543 plazas**, un ratio de 4,6 plazas por 1.000 habitantes de Rio.

Las zonas reguladas en la ciudad tienen diferentes niveles de rotación con tiempos máximos permitidos de:

- Alta rotación: 2 horas
- Media rotación: 4 horas
- Baja rotación: tiempo único determinado

El costo general por usar estas plazas es de R$2,00 por el tiempo permitido, y se exige que el usuario coloque el **ticket visible en el vehículo**. El sistema es exclusivo para vehículos ligeros de hasta 2 toneladas y no permite motos en estas áreas, que tienen sus propias reglas para estacionamiento.

El sistema tiene muchos problemas, como guardadores ilegales (flanelinhas), un sistema obsoleto que funciona con papel, el único el Brasil, y una tarifa desactualizada en R$ 2,00 desde 2004, es por ello por lo que se ha presentado el proyecto llamado «Vaga Certa», que busca instalar parquímetros digitales para el control y pago del estacionamiento rotativo en la vía pública, en el cual se contempla que las motocicletas paguen la mitad de la tarifa y ocupen espacios específicos.

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

Río de Janeiro está implementando diversas políticas generales y proyectos para disminuir la dependencia del automóvil particular y avanzar hacia una movilidad urbana más sostenible. Sin embargo, no se encuentran evidencias específicas de que Río de Janeiro esté implementado oficialmente políticas restrictivas directas del uso del vehículo privado, como el "Pico y Placa" ni zonas de bajas emisiones (ZBE), con el fin de desincentivar el acceso o la circulación de vehículos contaminantes en determinadas áreas de la ciudad.

Sin embargo, Río de Janeiro está comprometida con iniciativas para mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones, como parte de su adhesión a planes y declaraciones globales para lograr aire limpio y sostenibilidad urbana, como es el caso de la Declaración de Ciudades con Aire Limpio del C40.

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis

En Río existen dos tipos de taxis legales: los taxis comunes (amarillos con rayas azules) y los taxis especiales, que operan de manera regulada y segura, con licencias oficiales para el servicio:

- **Taxis comunes**: Son los taxis amarillos con franja azul que funcionan con taxímetro. Estos taxis pueden ser tomados en la calle o en paradas oficiales y suelen ser menos costosos. El pago es generalmente en efectivo.
- **Taxis especiales** (también llamados taxis de cooperativa o privados): No utilizan taxímetro sino tarifas fijas preestablecidas que suelen ser más caras que las de los taxis comunes. No se pueden tomar en la calle, sino que se solicitan por teléfono o desde puestos específicos, como aeropuertos o estaciones.

El número de taxis comunes es 31.430, da un ratio de 5,1 taxi por 1.000 habitantes de la ciudad de Rio.

No se tienen datos de las licencias que hay a vehículos sin conductor (VTC), como Uber.

El mototaxi están reglamentado, y se estima que existen unas 100.000 motos dando el servicio.

Servicio de movilidad compartida: car-sharing y moto-sharing

Existe servicio de car-sharing free-float en Rio de Janeiro, por medio de la empresa Velo-City, sin datos del número de vehículos.

6. PROYECTOS EN MARCHA Y DE FUTURO

- **Sistema RIO: Licitación de la red de autobuses urbanos:** El nuevo Sistema RIO (Rede Integrada de Ônibus) es la gran reforma del transporte urbano por autobús en la ciudad de Río de Janeiro, lanzada oficialmente por la prefeitura en octubre de 2025. Sustituirá progresivamente el esquema de concesiones vigente desde 2010, buscando renovar por completo la flota, reorganizar los servicios y mejorar la gestión y transparencia del sistema.

  El programa se apoya en el Decreto municipal nº 55.631 de 1º de enero de 2025, que define las bases regulatorias del nuevo modelo concesional. El objetivo central es garantizar control público de datos, integración tarifaria plena y transparencia financiera, reduciendo la informalidad y la "caja negra" del sistema de cobros.

  El Sistema RIO integrará toda la red de autobuses municipales bajo una nueva concesión común de 10 años, prorrogable otros 10. El proceso fue anticipado tres años respecto al calendario inicial (previsto para 2028), tras un acuerdo judicial entre el ayuntamiento, el Ministerio Público y los cuatro consorcios actuales (Transcarioca, Transoeste, Intersul e Internorte). Se implementará en cinco fases, comenzando por la Zona Oeste donde el servicio presenta los peores indicadores.

  Cada nueva concesionaria será responsable de la operación, mantenimiento, adquisición de flota, gestión de cocheras y sistemas inteligentes de transporte (ITS). Los autobuses nuevos estarán equipados con cámaras, sensores, climatización, puertos USB, botón de pánico, avisos de parada y pago exclusivamente electrónico mediante el sistema municipal Jaé, que sustituyó al Riocard.

  El Sistema RIO representa una relanzamiento integral del transporte por autobús de Río de Janeiro, con un modelo concesional renovado, flota moderna, mayor control del municipio y plena digitalización del pago y monitoreo operativo.

- **Renovación del sistema BRT de Rio:** Desde 2021, el **sistema BRT de Río de Janeiro** ha sido objeto de una profunda **renovación estructural, operativa y tecnológica** liderada por la empresa pública **Mobi-Rio**, creada tras la intervención municipal en el sistema para revertir el colapso del servicio anterior.

  En marzo de 2021, la Prefeitura de Rio asumió la gestión del BRT ante el deterioro del servicio y la salida de los concesionarios privados. La intervención abarcó la **recuperación de estaciones vandalizadas, reorganización de líneas y reparación de flota**, mientras se tramitaban nuevos contratos con fabricantes para sustituir los vehículos dañados.

El **primer gran paso administrativo** fue la creación de **Mobi-Rio** en febrero de 2022, entidad que tomó el control operativo completo del sistema.

Entre 2022 y 2024 se llevó a cabo una renovación sin precedentes:

- **561 nuevos autobuses articulados** y padrones fueron adquiridos con recursos del **Fondo de Mobilidade Urbana Sustentável**. Toda la flota incluye **vehículos a diésel Euro VI o eléctricos**, con puertas a ambos lados, aire acondicionado, cámaras y sistemas de información a bordo.
- **144 estaciones BRT** fueron **reconstruidas o remodeladas**
- Se rehabilitaron **todos los corredores existentes**: Transoeste, Transcarioca y Transolímpica, incorporando pavimentación especial y señalización inteligente. En 2024 se inauguró el **nuevo corredor Transbrasil**, de 32 kilómetros y **18 estaciones.**
- Se remodelaron **62 km del pavimento** que estaba en mal estado.

Resultados operativos recientes:

- La red transporta actualmente más de **420.000 pasajeros por día**, frente a menos de 270.000 en 2021.
- Los tiempos de viaje se han reducido en general, gracias al restablecimiento de carril exclusivo.
- La **frecuencia promedio** pasó de más de 15 min en 2021 a **menos de 6 min** en horas punta en 2024.

En resumen, la renovación iniciada en 2021 ha supuesto **una reestructuración completa del sistema BRT de Río de Janeiro**, con nueva flota, estaciones reconstruidas, modernización operativa mediante Mobi-Rio y reapertura del corredor Transbrasil, logrando una recuperación significativa en la confiabilidad y calidad del servicio.

- **Nuevo Sistema de Billetaje Digital:** Este nuevo sistema representa un avance significativo para la gestión y operación del sistema de autobuses, ya que otorga a la administración municipal acceso pleno, continuo y en tiempo real a datos operativos estratégicos, tales como información sobre la demanda de los pasajeros, validaciones realizadas, horarios de mayor demanda, así como el control financiero integral del sistema.

  Esta base de datos estructurada y integral proporcionará elementos técnicos fundamentales para la planificación operativa, la formulación de políticas públicas de movilidad urbana y la adopción de estrategias dinámicas para ajustar la oferta de transporte conforme a las necesidades reales de la población usuaria.



Integraciones con Bilhete Único Carioca (en la ciudad de Río de Janeiro):

- Bus + Bus / BRT / VLT / Van / Kombi: R$ 4,70
- Bus + Metro: R$ 8,80
- BRT + Metro: R$ 9,70

Integraciones con Bilhete Único Intermunicipal (ámbito metropolitano):

- Bus Intermunicipal + Bus Municipal / Barcas / Metro / Tren: R$ 8,55

- **Plan de Expansión de Infraestructura Ciclista, CicloRio:** En marcha desde la municipalidad, prevé sumar hasta 1.000 km de ciclovías y conectar todas las estaciones de transporte público de media y alta capacidad con la red ciclista. El objetivo es que la bicicleta sea una opción viable y segura, complementaria o alternativa al transporte motorizado.
- **El Proyecto BRT Metropolitano de Río de Janeiro:** El BRT Metropolitano es un ambicioso proyecto de integración del transporte público anunciado por la Prefeitura de Río de Janeiro en 2025, diseñado para conectar la capital con los municipios de la **Baixada Fluminense** a través del sistema BRT existente.

  El proyecto busca integrar los **transportes municipales e intermunicipales** utilizando el **corredor Transbrasil** como eje estratégico.

  Cronograma de Implementación

  - **Agosto 2025**: Inicio de obras del Terminal Margaridas
  - **Primer semestre 2026**: Operación prevista del Terminal Margaridas
  - **2026**: Operación plena del BRT Metropolitano

Notas: Todos los datos que recoge esta Ficha han sido aportados por los servicios técnicos de la prefeitura de Rio de Janeiro.
Los textos que recoge esta Ficha han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

ucci
Unión de Ciudades Capitales Iberoamericanas
União das Cidades Capitais Ibero-americanas

IBERbarómetro
de movilidad sostenible

UITP ADVANCING PUBLIC TRANSPORT

FICHA RESUMEN DE DATOS: SANTO DOMINGO



El Distrito Nacional y la provincia de Santo Domingo

1. TERRITORIO Y MOVILIDAD

Territorio y población

La ciudad **Distrito Nacional** es, según la Constitución Dominicana de 2010, oficialmente reconocida como capital de la República y sede del gobierno. La ciudad Distrito Nacional no pertenece a ninguna provincia y funciona como una entidad administrativa independiente. La ciudad Distrito Nacional ha experimentado numerosas divisiones territoriales que han reducido significativamente su jurisdicción. La más reciente fue en 2001, cuando se creó la nueva provincia Santo Domingo mediante la Ley 163-01.

El **Área Metropolitana de Santo Domingo** (o Gran Santo Domingo-GSD) está conformada por 8 municipios, la elección de este territorio como área metropolitana responde a su reconocimiento oficial, su funcionalidad urbana y su fuerte interdependencia económica y social. La ciudad Distrito Nacional actúa como núcleo central y los municipios que la rodean forman la corona metropolitana, y que a su vez conforman la Provincia de Santo Domingo.

La **ciudad Distrito Nacional** tiene una población que supera ligeramente el millón de habitantes (1.029.110 hab.) en una extensión de 91,58 km^2, lo que conlleva a una elevada densidad media de 11.237 hab/km^2, a unque hay barrios en el Distrito Nacional con densidades que alcanzan los 45.000 hab/km^2, como en los barrios de Ensanche Capotillo y 24 abril.

El **Área Metropolitana de Santo Domingo (Gran Santo Domingo: GSD)** tiene una población de 3.597.998 habitantes según Censo de 2022 y se extiende en un área de 1.117,09 km^2, lo que conlleva a una elevada densidad media de 3.221 hab/km^2. La población del Distrito Nacional es el 28,6% de toda la población del Área Metropolitana cuando su superficie es el 8,2%, lo que explica su elevada densidad media de población.

Población y superficie de la ciudad Distrito Nacional y de su Área Metropolitana (Censo 2022)

	Población	Superficie	Densidad población
Distrito Nacional	1.029.110	91,58	11.237
Corona metropolitana	2.568.888	1.025,51	2.505
Área Metropolitana (GSD)	3.597.998	1.117,09	3.221

Fuente: IBERbarómetro

Por su tamaño de población destacan en el área metropolitana el municipio de Santo Domingo Este, con la misma población que la capital, y el municipio de Santo Domingo Norte con 675.000 habitantes.

La población del GSD está concentrada en áreas urbanas, en el Distrito Nacional el 100% de la población es urbana, mientras que en la corona metropolitana es el 87%.

- **Evolución de la población 2013-2023**: Crecimientos en ciudad Distrito Nacional de 6,6% y en la Corona Metropolitana de 8,2%.
- **Número de personas por hogar**: En ciudad Distrito Nacional 2,88 y en el área metropolitana GSD 2,97.
- **Motorización en Distrito Nacional**: 520 vehículos por 1.000 habitantes. Este valor es superior a la realidad ya que los registros de achatarramiento de vehículos son poco fiables, por lo que no se considerará esta información para el resto de esta Ficha.

Movilidad global según encuesta de movilidad

La Encuesta de Movilidad se realizó en 2018 y abarco los municipios del Distrito Nacional, Santo Domingo Este, Norte, Oeste y Los Alcarrizos, **cubriendo la mayor parte** del área metropolitana de Santo Domingo, pero no toda ella. Fue una encuesta domiciliaria presencial, aplicada en 4.300 hogares.

Reparto modal de la movilidad en Santo Domingo

	Ciudad Distrito Nacional	Área Metropolitana GSD
Coche	28%	32%
TP	38%	36%
A pie	27%	21%
Moto	4%	5%
Bici	2%	1%
Motoconcho (mototaxi)	1%	3%
Taxi	0%	2%

En la movilidad en concho (Carros compartidos que circulan por rutas fijas dentro de la ciudad. Funcionan como taxis colectivos, donde varias personas se suben y bajan en diferentes puntos del trayecto) se ha considerado dentro de la movilidad en transporte público.

- **Movilidad sostenible* en la ciudad Distrito Nacional**: 67%
- **Movilidad sostenible en el área metropolitana**: 58%
- **Número de viajes día/habitante:** 0,8 viajes
- **Tiempo medio por viaje:** 36,5 min; **Tiempo medio dedicado a viajar al día:** 29,2 min
- **Viajes intermodales en transporte público** que utilizan 2 o más modos o líneas de transporte público: 26% de los viajes en transporte público
- **Viajes realizados por mujeres en el transporte público:** 59%

* Movilidad en transporte público, a pie y bicicleta

2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO

Autoridades de transporte público en el ámbito del Área Metropolitana de Santo Domingo[1]

El transporte público en Santo Domingo se gestiona bajo un modelo relativamente **coordinado** entre varias entidades, lideradas por el **Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT)** como rector nacional, junto a la **Oficina para el Reordenamiento del Transporte (OPRET)** y la **Oficina Metropolitana de Servicios de Autobuses (OMSA)**, de forma que:

- **INTRANT**: Regula, planifica y supervisa todo el sistema de transporte público, establece rutas, frecuencias, tarifas, licencias y normativa operativa para autobuses, Metro, Teleférico y movilidad urbana colectiva. Define los estándares de calidad y las condiciones mínimas para la operación de servicios y coordina la integración tarifaria y tecnológica entre sistemas distintos.
- **OPRET**: Opera y administra el Metro y Teleférico de Santo Domingo, desarrolla nuevas líneas ferroviarias metropolitanas y establece la interoperabilidad con otros sistemas públicos.
- **OMSA**: Coordina el servicio de autobuses urbanos y suburbanos, administra corredores prioritarios y opera rutas bajo supervisión y planificación conjunta con INTRANT.

Los ayuntamientos, según la Ley 63-17, tienen competencias en materia de tránsito dentro de su jurisdicción, coordinando con el INTRANT para planificar, regular y ejecutar acciones locales. Les corresponde participar en el diseño, colocación y mantenimiento de la señalización vial horizontal y vertical, así como en la gestión del transporte urbano y los servicios conexos como paradas, terminales y estacionamientos.

En resumen, el **INTRANT es la principal autoridad de transporte público** en la ciudad y área metropolitana de Santo Domingo, de forma que todas las decisiones oficiales sobre el transporte público de pasajeros urbano y metropolitano en Santo Domingo pasan por este instituto.



Metro de Santo Domingo



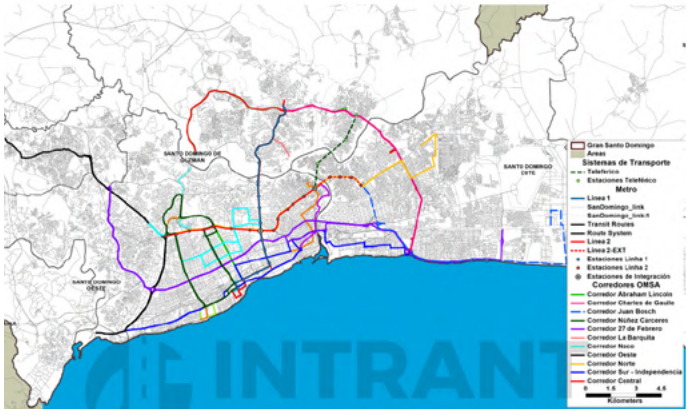
Motoconchos en el entorno de estación de metro de Santo Domingo a la espera de pasajeros

El sistema de transporte público del Área Metropolitana de Santo Domingo

El sistema de transporte público del Área Metropolitana de Santo Domingo está compuesto por los siguientes **modos de transporte** integrados bajo el Modelo del Sistema Integrado de Transporte de Santo Domingo (SIT-SD):

- **Metro de Santo Domingo**: Sistema ferroviario urbano subterráneo y elevado, actualmente con dos líneas en operación y una tercera en proyecto.
- **Teleférico de Santo Domingo**: Línea de transporte por cable aéreo, conecta zonas periféricas con el Metro, tiene 2 líneas en funcionamiento y está en expansión la línea 3 hacia Santo Domingo Oeste.
- **Corredores de autobuses OMSA**: OMSA opera como empresa pública 11 corredores de autobuses, que cubren el Distrito Nacional, aunque alguno de estos corredores sale fuera de este ámbito, especialmente hacia Santo Domingo Este. Estos corredores son: 27 de Febrero, Norte-Kennedy, Central-Máximo Gómez, Sur-Independencia, Núñez-Churchill, Naco, Charles de Gaulle, Ciudad Juan Bosch, Los Alcarrizos, La Barquita y Lincoln.

  Estos corredores enfrentan competencia directa con rutas de concho, minibuses y microbuses, generando solapamiento de rutas y baja productividad en muchos tramos.



Corredores de OMSA (PMUS 2018)

- **Concesiones privadas:** Hay 3 corredores bajo aprobación y licencia de Intrant, Corredores Abraham Lincoln, Nuevo Domingo Savio y Avda. Ecológica – Ciudad Juan Bosch. Estos corredores surgen mediante la transformación de conductores de conchos en conductores de los autobuses. Los corredores no tienen ningún solapamiento con conchos ni minibuses y microbuses, operando exclusivamente sin competencia por la demanda.
- **Transporte sindical (minibuses y microbuses)**: Principalmente, hacen rutas entre el Distrito Nacional y el área metropolitana GSD, pero también cubren el Distrito Nacional. Operan aproximadamente 3.000 vehículos: minibuses (30-36 pasajeros) y microbuses (12-16 pasajeros), concentrándose en las terminales de San Carlos y San Miguel en el Distrito Nacional.

  La superposición de rutas genera congestión en varios ejes del transporte metropolitano.



Transporte independiente (minibuses y microbuses) (PMUS 2018)

- **Conchos (taxis colectivos informales)**: Están agrupados en sindicatos con unos 16.000 vehículos, con capacidad legal de 4 pasajeros, aunque en la práctica suelen llevar hasta 6. La edad media de la flota es de 22 años, tarifas de 25-50 pesos según distancia, cubriendo rutas urbanas y suburbanas, con amplia presencia en todo el Gran Santo Domingo. La importancia de este sistema se manifiesta en que una tercera parte de la movilidad en transporte público se hace por medio de ellos.

  Se destacan dos tipos de servicio de taxi, uno organizado por sindicatos y otro constituido por unidades piratas, cuya oferta es desconocida.

Información básica del sistema de transporte público

Datos básicos de los diferentes modos del sistema de transporte público

Modos de transporte	Operadores	Líneas	Longitud líneas (km)	Número estaciones/ paradas
Bus urbano: Corredores OMSA	1 público: OMSA	11 corredores	280,87	900
Concesiones privadas	3 corredores	3 corredores	127,08	272
Transporte sindical: Mini y Micro buses	Sindicatos	+200	s/d	s/d
Conchos	Sindicatos: 16.000 vehículos	114	s/d	s/d
Metro	1 público	2	27	34
Teleférico	1 público	2	9,2	8

Edad media flota	Edad media (años)
Bus urbano: Corredores OMSA	25
Corredores privados	23
Transporte sindical: Mini y Micro buses	17
Conchos	22
Metro	11
Teleférico	3

Número de autobuses por tipo de vehículo				
	Bus urbano Distrito Nacional: OMSA	**3 corredores privados**	**Transporte independiente**	**Total**
Microbuses			3.000	
Autobuses normales 10-12 m	160	76		
Autobuses articulados				
TOTAL				

Número de coches y trenes de los sistemas ferroviarios y teleférico		
Flota	**Coches/Vagones**	**Trenes**
Metro	183 coches/vagones	61 trenes
Teleférico cabinas		195 cabinas



Esquema red de metro y teleférico (https://listindiario.com/la-republica/ciudad/20250901/metro-sd-cuenta-69-trenes-207-vagones-distribuidos-tres-lineas_872501.html?utm_source=chatgpt.com)



Cabina de teleférico

Accesibilidad	Estaciones	Vehículos
Corredores OMSA	s.d.	0
Corredores privados	s.d.	s.d.
Metro	100%*	100%
Teleférico	100%	100%

*Aunque las infraestructuras están diseñadas para ser plenamente accesibles, actualmente no todas se encuentran en funcionamiento.

Infraestructura viaria para el autobús	Ciudad principal	Corona metropolitana
Carriles-bus con protección física (bordillo, barrera, ...)	4,5	0,0
Carriles-bus sin protección física: pintura	12	6

Tipo combustible bus en ciudad principal	Buses OMSA	%
Diesel	160	100%
Eléctricos	0	0%
Suma	160	100%

Servicios ITS: Información en tiempo real	Paneles información parada	App próximo servicio
Buses OMSA	0	s/d
Metro	34	Si
Teleférico	8	Si

Oferta, demanda e IPK			
Buses/trenes-km	**Oferta 2023 (Bus -km/ tren-km)**	**Demanda 2023 (Viajeros)**	**IPK 2023**
Bus urbano Distrito Nacional: Corredores OMSA		15.589.578	
Concesiones privadas		s/d	
Transporte Sindicatos		s/d	
SUMA			
Metro	14.678.140	103.441.977	7,0
Teleférico	s/d	3.680.838	

3. SISTEMA TARIFARIO

Concepción del sistema tarifario

Existe **coordinación tarifaria** parcial entre los diferentes modos de transporte del Área Metropolitana de Santo Domingo gracias al **Sistema Integrado de Transporte de Santo Domingo (SIT-SD)**. El SIT-SD incluye la **integración física, tecnológica y tarifaria** de varios modos de transporte masivo, tales como el metro, teleférico, autobuses de la OMSA y concesiones privadas, esto significa que las líneas y rutas se conectan entre sí, y se utiliza una tarifa única para poder cambiar entre sistemas sin pagar nuevamente.

Sin embargo, con los minibuses, microbuses y conchos no hay ninguna integración y el pago en los mismos es en metálico. Esta movilidad es del mismo orden que la movilidad de los sistemas formales de transporte público (metro, teleférico, corredores OMSA y corredores privados).

Las Tarjetas de Transporte Público existentes son**:**

- **Tarjeta SDGo**: Tarjeta plástica sin contacto, que permite usar el Sistema Integrado de Transporte, combinando Metro, Teleférico, autobuses OMSA y concesiones privadas con una sola tarjeta recargable. Precio de adquisición de la tarjeta: RD$100,00.
- **Tarjeta Recargable del Metro y Teleférico**: Tarjeta plástica reutilizable, válida solo para ambos sistemas. Precio de adquisición de la tarjeta: RD$60, con recarga mínima obligatoria de un viaje (RD$20), disponible en todas las estaciones.
- **Tarjeta de Carga Única**: Tarjeta de cartón, desechable, que permite uno o dos viajes (Ida y Vuelta). Se adquiere en boletería, cuesta RD$20 por viaje más RD$15 adicionales al comprar la tarjeta.

Tipos de Billetes y Boletos

En el **Metro** de Santo Domingo la tarifa del billete sencillo era de RD$20,00 (0,357 USD*) en 2023 y tarjetas recargables con descuentos por múltiples viajes, sin zonificación tarifaria. Además, el **Teleférico** comparte el mismo sistema de pago que el Metro, permitiendo acceso sin costo adicional con la tarjeta del Metro. **Pasaje de Ida y Vuelta**: Billete para dos viajes, RD$40, 2 viajes sin descuento. **Pase de un Día**: Billete ilimitado para uso durante 24 horas en Metro y Teleférico. RD$80: equivale al coste de 4 viajes.

Por otro lado, los **autobuses urbanos de la OMSA** tienen una tarifa fija de RD$35,00 (0,625 USD) por viaje, con opciones de pago con SDGo, efectivo o tarjetas.

En la **corona metropolitana** de Santo Domingo, el sistema de transporte público integrado ofrece diversas opciones de billetes y abonos. El teleférico de Los Alcarrizos y las **rutas alimentadoras de la OMSA** implementan una tarifa unificada de RD$35,00, que cubre tanto el trayecto del teleférico como el viaje en autobuses de las rutas correspondientes. Los usuarios pueden pagar en efectivo, con la tarjeta del Sistema Integrado de Transporte SDGo, tarjetas del Metro, o mediante tarjetas de débito, crédito VISA y MasterCard con tecnológico EMV.

Por lo tanto, en Santo Domingo existe integración tarifaria entre el Metro, el Teleférico y los autobuses de la OMSA mediante una **tarifa unificada** de RD$35,00. Esta tarifa permite a los usuarios combinar distintos modos de transporte en un solo trayecto, pagando una sola vez con la tarjeta SDGo, tarjetas bancarias sin contacto o efectivo.

El **billete Ida y Vuelta** estándar de RD$40 (que equivalen a dos individuales), también existe una tarjeta de cartón desechable con formato ¨Ida y Vuelta¨ que se vende a RD$55.00 (incluye la tarjeta de RD$15+ dos viajes de RD$20 cada uno). En este caso, no representa ahorro sobre comprar dos viajes sencillos (2xRD$20=RD$40), pero la compra de la tarjeta en si eleva el costo total a RD$55 por su valor material.

Los **descuentos por uso** de la tarjeta SDGo, son:

- **Plan Multi 10**: 10 viajes por RD$185,00, lo que equivale a RD$18,50 por viaje (7,5% de descuento),
- **Plan Multi 20**: 20 viajes por RD$360,00, es decir, RD$18,00 por viaje (10% de descuento)

En este sistema no existe ni abono semanal ni abono mensual.

Tecnología de los medios de pago en el Área Metropolitana de Santo Domingo

	Banda magnética	Tarjeta sin contacto	Teléfono móvil	Tarjeta EMV	Código QR
Bus urbano OMSA	no	si	si	si	si
Concesiones privadas	no	si	si	si	si
Buses sindicales	no	no	no	no	no
Metro	no	si	si	si	si
Teleférico	no	si	no	si	si

Ventas de billetes

Entre las modalidades de billetes del Metro de Santo Domingo en 2023, se vendieron un total de 4.748.840 de nuevas tarjetas, donde el 11,3% fueron de PVC y 88,7% de cartón. Sorprende el **uso masivo de las tarjetas de cartón**, ya que esta tarjeta de cartón solo sirve para uno o dos viajes, con un coste de RD$15,00, mientras que la de plástico se compra una vez.

Tarifas sociales

En Distrito Nacional, las políticas sociales de transporte público en 2023 se enfocaron principalmente a:

- **pensionados militares y policiales**, quienes viajan gratuitamente en el Metro, Teleférico y autobuses OMSA al presentar su carnet oficial, gracias a un convenio con OPRET en 2022-2023.

* 1 USD = 56,006 DOP

▸ y **niños menores de 1,20 m** de estatura están exentos de pago.

Se han anunciado beneficios para estudiantes, personas con discapacidad y adultos, pero de momento no existen tarifas sociales formalmente.



Línea 2 del teleférico los Alcarrizos

4. ASPECTOS FINANCIEROS

Financiación del sistema de transporte público

Fuente de ingresos por modo 2023	Bus OMSA (millones pesos)	Metro/ Teleférico (millones pesos)	Suma (millones pesos)	%
Ingresos tarifarios	224,6	2.135,1	2.359,7	12,3%
Transferencias nacionales	2.275,4	14.592,1	16.867,5	87,7%
Suma Ingresos totales	2.500,0	16.727,2	19.227,2	100,0%

Ingresos del sistema 2023	millones pesos dominicanos	millones USD*
Ingresos tarifarios	2.359,7	42,1
Transferencias nacionales	16.867,5	301,2
Ingresos totales	19.227,2	343,3

* El cambio medio en 2023 del peso dominicano con respecto al dólar estadounidense fue de aproximadamente 1 USD = 56,00 DOP

5. ASPECTOS RELATIVOS A LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

Servicio de préstamo de bicicleta en Santo Domingo

La ciudad de Santo Domingo **no dispone** en estos momentos de un servicio público de préstamo de bicicletas, aunque si existe algún servicio privado con un número de bicicletas muy limitado.

De momento, la ciudad Distrito Nacional tiene una mínima infraestructura viaria para la bicicleta.

Infraestructura viaria para la bicicleta	Longitud
Longitud de ciclovías, carriles bici, acera bici, ...: bici no mezclada con vehículos motorizados	10 km
Longitud de ciclocalles: calle o carril señalizado que la bici comparte con los vehículos motorizados	1,5 km

Aparcamiento del vehículo privado en calle y aparcamientos de disuasión

No existía en 2023 aparcamiento regulado de pago en calle. Desde **agosto de 2025**, el plan **"Parquéate Bien"**, impulsado por el Gabinete de Transporte, ha comenzado a aplicar en alguna zona muy limitada. No hay aparcamientos de disuasión en estaciones/paradas del transporte públicos.

Otras medidas para reducir el uso del vehículo privado en el centro de la ciudad

No existen en la ciudad de Santo Domingo medidas para limitar el uso del vehículo privado, salvo la peatonalización de algunas calles de la Ciudad Colonial y medidas de aparcamiento en algunas calles. En el año 2025 se ha empezado a implementar el **Plan «RD SE MUEVE"**, que se comenta en el apartado 6 proyectos en marcha y de futuro.

Servicio de taxis, vehículos con conductor (VTC) y mototaxis

Existen unas 4.000 licencias de **taxi regulados**. Además, Santo Domingo enfrenta un problema persistente de **taxis ilegales,** que incluye conductores sin licencia, vehículos clonados y operadores informales, especialmente en zonas aeroportuarias y turísticas. No hay una cifra de estos servicios.

En cuanto a **vehículos sin conductor**, hay una presencia importante de la empresa Uber en todo el país y por supuesto en la capital. En el año 2021 se estimaba que el servicio de Uber tenía registrados 28.000 vehículos en el país, se estima que la mitad en la capital.

Además están los **taxis compartidos o "concho",** aunque no existe una cifra oficial reciente publicada sobre el número exacto en la ciudad de Santo Domingo, pero estimaciones y fuentes del sector indican que la flota de 16.000 vehículos operando rutas de taxi colectivo urbano en el Distrito Nacional y el Gran Santo Domingo.

Estos vehículos conforman una red densa y tradicional, gestionada por sindicatos y agrupaciones que asignan rutas fijas y mantienen

operación casi ininterrumpida, cubriendo las principales avenidas y barrios urbanos. El "concho" sigue siendo el modo de taxi más numeroso y el principal método de transporte urbano de bajo costo en la capital.

Finalmente, existe un amplio servicio de **mototaxis (conocidos como «motoconchos»)** en la ciudad de Santo Domingo. Este es uno de los medios de transporte más populares y extendidos en la capital dominicana, con aproximadamente 15.000 unidades operando en el Gran Santo Domingo, siendo regulados progresivamente a través de registros municipales y plataformas digitales.

En conclusión, existe un número muy grande de servicios de taxis VTC, conchos, taxis ilegales y motoconchos, que compiten directamente con el transporte público, y que hace difícil que su demanda aumente.

Servicio de movilidad compartida: car-sharing y moto-sharinga

En la ciudad de Santo Domingo no hay empresas de servicio compartido tipo car-sharing y moto-sharing.

6. PROYECTOS EN MARCHA Y DE FUTURO

- **Extensión de la Línea 1B de Metro hacia Villa Mella:** La extensión de la Línea 1B está en ejecución y añadirá aproximadamente 2,3-2,5 km desde la estación Mamá Tingó hacia Punta de Villa Mella. Se construirán dos nuevas estaciones. Esta extensión se realizará en viaducto e incluye la cochera para trenes y vías de mantenimiento. Se construirá un aparcamiento de disuasión en una de las estaciones.
- **Teleférico de los Alcarrizos:** El **Teleférico de Los Alcarrizos** es un moderno sistema de transporte por cable inaugurado el 28 de abril de 2023, que forma parte del Sistema Integrado de Transporte del Gran Santo Domingo. Con una longitud de 4,2 km y cuatro estaciones, el proyecto mejora la movilidad en una de las zonas más congestionadas del país. El recorrido completo dura unos 15 min, transportando hasta 4.500 pasajeros/h en cada sentido.
- **Nueva línea de Teleférico en Santo Domingo Oeste:** Se trata de la Línea 3 del Teleférico, que conectará el kilómetro 9 de la Autopista Duarte (junto a la estación María Montez del Metro) con Puerto de Haina, atravesando los principales barrios del oeste y sur de la ciudad como Buenos Aires de Herrera, Pintura, Ensanche La Altagracia, El Café de Herrera, cruza el río Haina, y termina en Quita Sueño. Con 7 estaciones, las cabinas tendrán capacidad para 12 personas, operando cada 10-12 s, tendrá una capacidad de 4.500 pasajeros/h y tiempo de recorrido 20 min.

  La línea se integrará con el metro y las rutas de autobús provenientes de San Cristóbal, facilitando transbordos para descongestionar la entrada sur de Santo Domingo. Un primer tramo está previsto para entrar en operación comercial en diciembre de 2026; el segundo tramo, un año y medio después.

- **Sistema Integrado de Transporte (SiT-SD):** El SIT-SD es un proyecto estratégico que busca integrar física, tecnológica y tarifariamente todas las modalidades de transporte masivo en el Gran Santo Domingo (GSD). Sus Objetivos son:
  - Reducir la congestión vial y el uso del vehículo privado.
  - Conectar eficientemente el Distrito Nacional con los municipios periféricos.
  - Mejorar la calidad de vida mediante un transporte público moderno, rápido y accesible.

  El sistema incluye:
  - Metro de Santo Domingo (líneas 1 y 2, más extensiones).
  - Teleféricos (líneas 1, 2 y la nueva línea 3 en Santo Domingo Oeste).
  - Tranvía de Santo Domingo.
  - Tren Metropolitano y Tren de San Cristóbal.
  - Intercambiadores urbanos (Churchill, Lincoln, Tiradentes).



Teleférico de Los Alcarrizos en Santo Domingo



Render de la estación terminal de Puerto de Haina de la nueva línea de teleférico

- Terminales interurbanas para conectar con regiones Cibao, Sur y Este.

Inversión y alcance

- Inversión estimada: entre 3.200 MUSD (sector público aportará unos 2.000 MUSD).
- Cobertura: más de 70 km de redes y 51 km adicionales en nuevas infraestructuras.
- Usuarios previstos: más de 1,5 millones de pasajeros diarios.

- **Electrificación del corredor 27 de Febrero-autobús eléctrico OMSA:** El Corredor 27 de Febrero de la OMSA es una de las principales rutas del transporte público colectivo, que conecta la avenida 27 de Febrero (una arteria fundamental de la ciudad) con municipios periféricos y zonas de alto tránsito.

  El corredor fue reforzado en 2019 y posteriores años con la incorporación de nuevas unidades modernas y articuladas, varias de ellas de gran capacidad (hasta 220 pasajeros por autobús) y sistemas de confort como aire acondicionado y acceso para personas con discapacidad. Además, el Corredor 27 de Febrero fue pionero en el sistema de pago electrónico para la OMSA, donde los usuarios pueden pagar con tarjeta SDGo, recargas digitales o QR, lo que facilita la integración tarifaria con otros modos como el metro y el teleférico.

  El corredor está incluido en los planes de electrificación gradual de la flota OMSA, para incorporar unidades de autobuses eléctricos en servicio regular durante los próximos años, siendo el corredor que se operado con autobuses eléctricos.

- **Tren Metropolitano de Santo Domingo:** El Tren Metropolitano de Santo Domingo es uno de los proyectos más ambiciosos del **Sistema Integrado de Transporte (SIT-SD),** que conectaría el Aeropuerto Internacional de las Américas con Centro Olímpico (en Distrito Nacional), integrado con la Línea 1 y 2 del Metro de Santo Domingo.

  El tren cubriría cerca de 32 km y más de 12 estaciones, atravesando sectores densos y estratégicos del GSD, impactando en una población de cerca de un millón de habitantes.



Autobús de la OMSA



Imagen de Tren Metropolitano de Santo Domingo

En agosto de 2025, el gobierno dominicano archivó la propuesta de Tren Metropolitano y lanzó oficialmente el Monorriel de Santo Domingo como nuevo sistema prioritario, debido a menores costes, más rapidez constructiva y mejor eficiencia. Posteriormente, parece que no está claro el sistema por el que se inclinará el gobierno, en estos momentos hay un estudio en elaboración con el apoyo de la AFD (Agencia Francesa de Desarrollo), que deberá dar una propuesta del sistema de transporte más adecuado para este contexto.

- **Plan «RD SE MUEVE»:** El gobierno implementó a partir del 7 julio de 2025 el plan integral **«RD SE MUEVE»** que incluye varias medidas para reducir la congestión vehicular



  - **Restricciones de Circulación: Prohibición de giros a la izquierda; Regulación y control del estacionamiento** en zonas comerciales y residenciales; **Escalonamiento de horarios laborales** para distribuir la demanda vehicular y evitar horas pico.
  - **Medidas Específicas para la Ciudad Colonial: Peatonalización Parcial**
  - **Restricciones de Vehículos Pesados**
  - **Control de Estacionamiento: Plan piloto «Parquéate Bien»**
  - **Alternativas de Movilidad: Estacionamientos públicos para facilitar el acceso a la Ciudad Colonial**
  - El **desarrollo de las medidas** que propone el Plan de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) del Gran Santo Domingo serán financiadas por la Unión Europea y la ADF (Agencia Francesa de Desarrollo).

Notas: Todos los datos que recoge esta Ficha han sido aportados por los servicios técnicos de la municipalidad de Santo Domingo.

Los textos que recoge esta Ficha han sido elaborados por el coordinador del trabajo, habiendo contado con el apoyo de Perplexity AI y webs.

BIBLIOGRAFÍA

- Banco Interamericano de Desarrollo (BID). ***Observatorio de Movilidad Urbana de América Latina*** (OMU).
- Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y UITP. ***Fondeo y financiamiento del transporte público en América Latina***
- Banco Mundial. "Building the evidence basis for transport interventions." Blog, diciembre 2019.
- CAF – Banco de Desarrollo de América Latina. ***Movilidad urbana sostenible: retos y oportunidades en América Latina y el Caribe.***
- ONU-Hábitat. ***Guía de políticas de movilidad urbana sostenible.***
- Ayuntamiento de Madrid. ***Observatorio de Movilidad y Transporte Público 2024.***
- Câmara Municipal de Lisboa. ***Plano de Mobilidade Sustentável e Inteligente de Lisboa 2030.***
- Consorcio Regional de Transportes de Madrid, Memoria Anual, 2023
- Gobierno de la Ciudad de Buenos Aires. ***Plan de Movilidad 2030.***
- Secretaría de Movilidad de Bogotá. ***Informe de Movilidad 2024.***
- Ministerio de Transporte y Obras Públicas del Ecuador. ***Plan Nacional de Movilidad Sostenible 2023.***
- Prefeitura do Rio de Janeiro. ***Relatório de Mobilidade Urbana 2023.***
- Instituto Nacional de Tránsito y Transporte Terrestre (INTRANT) – República Dominicana. Plan Estratégico de Movilidad 2024-2030.
- UCCI, Atlas de Ciudades, 2024-2025
- UITP, Cities for People: Public Transport for Better Lives
- UITP, Public Transport for Healthy Low Carbon Cities
- UITP, The Impact of Electric Buses on Urban Life
- UITP Metros: The Backbone of Mobile Communities and Sustainable Cities
- UITP, Better Urban Mobility Playbook

GLOSARIO DE TÉRMINOS

Términos relativos al territorio:

Ciudad principal: la ciudad miembro de la UCCI.

Área metropolitana: Ámbito geográfico entorno a una gran ciudad principal, en el que los núcleos urbanos que comprende tienen una fuerte interacción socio-económica diaria con la ciudad principal y entre ellas. El área metropolitana incluye a la ciudad principal. Hay ciudades que tienen claramente definido este ámbito por una Ley.

Corona metropolitana al espacio del área metropolitana excluyendo la ciudad principal.

Términos relativos a la movilidad

Modo prioritario: Para hacer el reparto modal de los viajes se considera lo que se llama modo prioritario: Para aquellos viajes que utilizan varios modos de transporte, se considera que el transporte público (TP) es el modo prioritario, es decir los viajes en coche y transporte público se asignan al TP. Lo mismo en viajes bici+TP se asignan al TP

Modos de transporte: Conjunto de medios utilizados para trasladar personas de un origen a un destino. Incluyen tanto opciones individuales como colectivas, terrestres, acuáticas o aéreas.

Modos de transporte público: Son aquellos modos de transporte accesibles al público en general, gestionados por entidades públicas o privadas, que operan bajo horarios, rutas y tarifas prefijadas. Incluyen sistemas como autobuses urbanos e interurbanos, metro, tranvía/metro ligero, trenes de cercanías, ferries, trolebuses, teleféricos. Los modos de transporte público se clasifican según el tipo de infraestructura, vehículo y servicio que ofrecen.

Motorización en la ciudad principal: Número total de turismos de la población que vive en la ciudad principal por cada 1.000 habitantes (no se debería incluir motocicletas, ciclomotores, furgonetas ni taxis). Otro ratio, algo menos usual pero muy descriptivo, es el número de turismo por hogar, que tiene en cuenta el tamaño familiar de la ciudad principal.

Reparto modal: Distribución porcentual de los desplazamientos urbanos o metropolitanos entre los diferentes modos de transporte disponibles. Estos datos surgen por medio de una encuesta específica de movilidad. La utilización de información solo obtenida por medio de las movilidad que dan los teléfonos móviles pueden presentar falta de cierto tipo de viajes.

Viaje: Todo desplazamiento realizado por una persona de un origen a un destino por un motivo simple, independientemente del número de modos empleados, de trasbordos realizados o de los títulos de transporte utilizados. Hay tres aspectos que lo definen: motivo, origen/destino y etapas.

Viaje a pie: Viaje que desde su origen hasta su destino se realizan a pie.

Viaje en transporte público: Viaje que entre su origen y destino tomo al menos en un tramo de su desplazamiento una línea de transporte público. Un viaje en transporte público siempre tiene al comienzo y final etapas andando, que por muy importante que sean no se consideran, ya que el planificador de transporte tiene herramientas para hacer.

Viaje en vehículo privado: Viaje que entre su origen y destino solo utiliza el vehículo privado, pudiendo haber realizado etapas andando más o menos importantes.

Viajes intermodales en TP: Viajes que toman 2 o más modos o líneas de transporte público.

Términos relativos a los sistemas de transporte público

Autobuses urbanos de la ciudad principal: aquellos servicios de autobús que circulen íntegramente o casi, por la ciudad que se haya definido como ciudad principal.

Autobuses urbanos en otros municipios: Líneas de autobuses que prestan servicio urbano dentro de las ciudades de la corona metropolitana que no se han considerado como principal.

Autobuses metropolitanos-interurbanos: Líneas de autobuses que prestan servicio entre distintos municipios del área metropolitana, normalmente conectando con la ciudad principal, no incluyéndose los autobuses que unen núcleos del área metropolitana con núcleos exteriores al área metropolitana.

BRT (Autobús de Tránsito Rápido-Bus Rapid Transit): Sistema de transporte público masivo basado en autobuses articulados que circulan por carriles exclusivos, con estaciones especializadas y prioridad semafórica. También conocido como Bus Rapid Transit.

Carril Bus: Carril de circulación exclusivo o preferente para autobuses del transporte público, separado del tráfico general mediante señalización o elementos físicos.

Carril de Alta Ocupación (HOV): Carril reservado temporal o permanentemente para vehículos con un número mínimo de ocupantes, promoviendo el uso compartido del automóvil.

Ferrocarril de cercanías o suburbano: Sistema de transporte con vehículos sobre carril que conecta la ciudad principal con municipios de su corona metropolitana, con un número de paradas limitado, lo que implica una velocidad de explotación relativamente elevada.

Índice pasajeros/km (IPK): **Í**ndice de **P**asajeros **K**ilómetro mide los viajeros que suben a un sistema de transporte público por cada vehículo-km de la oferta de servicio, es una medida de eficiencia de un sistema, especialmente cuando se compara con el de otra ciudad.

Ejemplo: Si una ciudad tiene en su red de autobuses urbanos un IPK de 4,2 y otra tiene un IPK de 3,6, la primera es más eficiente en cuanto la demanda que obtiene en relación a su oferta.

Para los sistemas ferroviarios que forman trenes es mejor calcularlo con trenes-km.

Integración Tarifaria: Sistema que permite usar diferentes modos de transporte público con un solo título de viaje o mediante transbordos con descuentos.

Intermodalidad: Capacidad de combinar al menos dos métodos de transporte de manera integrada a lo largo de todo el desplazamiento.

Longitud-líneas y longitud-red: La **longitud-líneas** de un servicio de transporte público es la longitud de los dos sentidos de circulación para un autobús (o trolebús), mientras que para un sistema con infraestructura propia, como metro ligero/tranvía, metro, tren o BRT, es la longitud de un sentido. Los tramos que utilizan varias líneas se cuentan tantas veces como líneas lo comparten. La **longitud-red** de un sistema de transporte público es la longitud de sus líneas sin contar tramos comunes. Aquellas redes que cada línea tiene su propio recorrido, que no comparte con otras líneas, como la mayoría de los metros, la longitud-línea y la longitud-red coinciden.

Ejemplo: El tren de cercanías de Madrid tiene 546,5 km longitud-líneas y 393,4 km de longitud-red.
Ejemplo: Los autobuses urbanos de la EMT de Madrid tienen 4.011,3 km de longitud-líneas, mientras que tienen 1.652,0 km de longitud-red.

Metro (metro convencional o metro pesado): Sistema de transporte público de tren que opera en sobre vías en una infraestructura exclusiva, generalmente subterránea o elevada, con alta capacidad y frecuencia de servicio.

Metro ligero/Tranvía: Sistema de transporte con vehículos sobre carril, que circula sobre una plataforma reservada, caso de metro ligero, o compartida con el resto del tráfico, caso del tranvía. Su trazado suele ser en superficie, aunque puede tener tramos subterráneos o elevados.

Número de estaciones/paradas-líneas y red: De forma similar a la longitud líneas y longitud-red pasa para las paradas/estaciones-líneas y paradas/estaciones-red. Para autobuses se cuentan la paradas de un sentido u otro, mientras que para el resto de modos se cuentan las paradas/estaciones en un sentido. En este caso es normal que la estaciones-líneas y las estaciones-red de un determinado modo de transporte sean diferentes.

Ejemplo: El tren de cercanías de Madrid tiene 175 estaciones-líneas y 97 estaciones-red.

Ejemplo: Los autobuses urbanos de la EMT de Madrid tienen 11.557 paradas-líneas, mientras que tienen 4.846 paradas-red.

Sistema alimentador: Red de rutas de transporte que conectan zonas periféricas con las líneas troncales o sistemas de mayor capacidad.

Sistema troncal: Es un sistema de transporte público estructurado por corredores principales (troncales) que conectan zonas de alta demanda, operando con vehículos de gran capacidad (como autobuses articulados, BRT o metro), generalmente sobre infraestructura exclusiva o segregada. Las líneas troncales siguen rutas directas con pocas paradas y altas frecuencias, favoreciendo desplazamientos rápidos y eficientes en los ejes más transitados de la ciudad.

Sistema tronco-alimentado: Es un modelo de red en el que el *sistema troncal* (líneas de alta capacidad) se complementa con rutas alimentadoras que conectan barrios periféricos, suburbanos o zonas de menor demanda con estaciones terminales o puntos de intercambio del corredor principal. Los pasajeros utilizan primero un servicio alimentador y luego transbordan al sistema troncal, permitiendo ampliar la cobertura del transporte público, optimizar la operación y facilitar la integración tarifaria y física.

Tarifa social: Precio reducido para personas con bajos ingresos o necesidades especiales, o ciertos colectivos, como mayores, niños, estudiantes.

Tarjeta de Transporte: Medio de pago electrónico que permite acceder a los servicios de transporte público, pudiendo integrar diferentes operadores y modos.

Viajes o viajeros-líneas/red: Igual que para la longitud y las paradas/estaciones pasa para los viajes o viajeros, hay **viajes/viajeros-líneas** que sería la suba de todos los viajeros subidos en las diferentes líneas de transporte de una red determinada. También hay los **viajes/viajeros-red** donde aquellos viajes o viajeros que toman más de una línea se cuentan solo una vez. Lo usual es que los sistemas abiertos, es decir que no tienen estaciones cerradas se midan los viajes-líneas, caso de los autobuses, mientras que en los sistemas cerrados y por lo tanto no necesitan validar el billete cuando hay una correspondencia, como metro y ferrocarril de cercanías, se midan los viajes-red.

Vehículo-km (veh-km): Distancia total recorrida por los vehículos del modo de transporte considerado para prestar servicios de transporte público, en un año. Es la suma de todos los kilómetros recorridos por todos los vehículos. Solo se consideran los kilómetros del servicio comercial, excluyendo los trayectos sin servicio desde y hacia las cocheras. En este documento se ha diferenciado entre los que recorren los autobuses, buses-km, de los que recorren los trenes, trenes-km.

Términos relativos a la Movilidad Sostenible

Aparcamientos de disuasión (Park&Ride, Park+Ride, P+R): Estacionamiento situado en la periferia o las afueras de grandes ciudades, cuyo objetivo principal es persuadir a los conductores para que aparquen su vehículo privado y completen su desplazamiento al centro urbano utilizando transporte público colectivo y así no llegar a la ciudad principal con su vehículo. Todo aparcamiento de disuasión debe tener una buena conexión de transporte público masivo con el centro de la ciudad.

Bicicleta compartida: Sistema público de préstamo de bicicletas.

Car-sharing (coche compartido): Alquilar vehículos mediante una aplicación por períodos cortos (minutos, horas o días) pagando por el tiempo y distancia efectivamente utilizados.

Micromovilidad: Categoría de modos de transporte ligeros como bicicletas, patinetes eléctricos y otros vehículos de corta distancia.

Movilidad Sostenible: Conjunto de modos de desplazamiento que minimizan los impactos ambientales, sociales y económicos ocasionados por el desplazamiento.

Movilidad Activa: Formas de desplazamiento que requieren actividad física del usuario, principalmente caminar y desplazarse en bicicleta.

Movilidad Compartida (sharing): Servicios de transporte donde los vehículos son compartidos por múltiples usuarios, como car sharing, moto-sharing, bike sharing o ride sharing (taxi, VTC).

Moto-sharing (moto compartida): Alquiler de motos o ciclomotores mediante una aplicación por períodos cortos (minutos, horas o días) pagando por el tiempo y distancia efectivamente utilizados.

Park & Ride (P+R): Aparcamiento disuasorio ubicado cerca de estaciones de transporte público para facilitar la intermodalidad automóvil-transporte público.

Pico y placa: Regulación de la restricción de circulación de vehículos en ciertos días y horas en función del último dígito de la matrícula (placa). El objetivo es reducir la congestión y contaminación en horas punta.

VTC (Vehículo de Transporte con Conductor): Servicio de transporte privado a demanda operado a través de plataformas digitales, como Uber, Cabify. Los VTC requieren licencia específica, operan fuera del régimen de taxi y no pueden ser abordados directamente en vía pública; solo pueden ser contratados por aplicación o reserva.

Zona de Bajas Emisiones (ZBE): Áreas urbanas donde se restringe el acceso y circulación de vehículos más contaminantes, según año de matriculación, un distintivo ambiental, etc. En España, el distintivo ambiental que se utiliza es la etiqueta de la Dirección General de Tráfico (DGT) que tiene cada vehículo.


ucci
Unión de Ciudades
Capitales Iberoamericanas
União das Cidades
Capitais Ibero-americanas


UITP
ADVANCING
PUBLIC
TRANSPORT