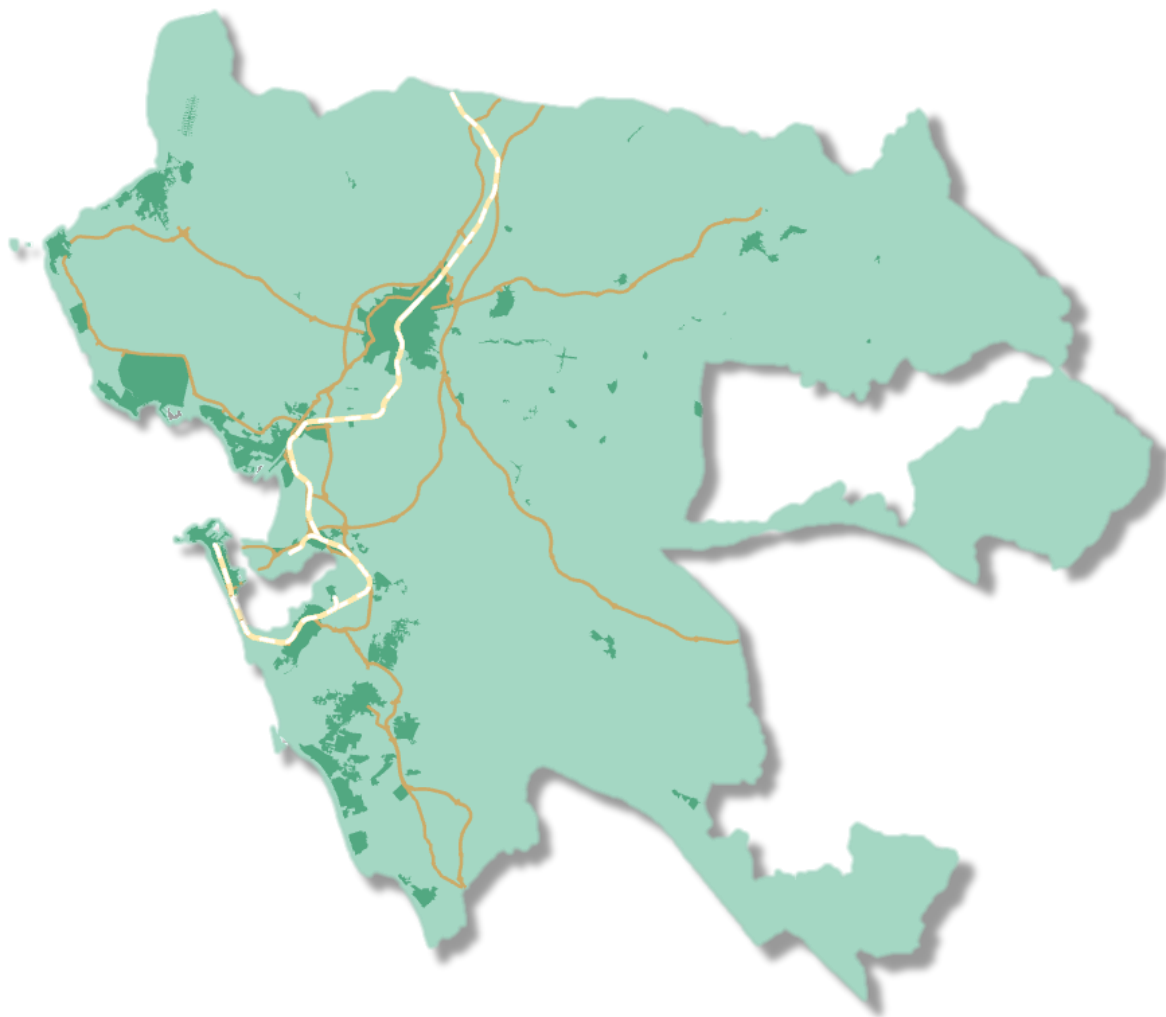


# Plan de Transporte Metropolitano de la Bahía de Cádiz

## Plan de Movilidad Sostenible



Anexo: Benchmarking  
**Septiembre 2025**



**UNIÓN EUROPEA**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento,  
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES  
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ

## Índice:

<b>1. BENCHMARKING .....</b>	<b>3</b>
<b>1.1. DESARROLLO DE LA EVALUACIÓN COMPARATIVA.....</b>	<b>3</b>
<b>1.2. CONCLUSIONES .....</b>	<b>4</b>

## Índice de tablas:

Tabla 1: Plazas-km ofertadas por año (millones).2022.....	4
Tabla 2: Intervalo medio en hora punta (minutos). 2022.....	4
Tabla 3: Accesibilidad al transporte público. ....	5

## Índice de figuras:

Figura 1:Reparto modal por área metropolitana, todos los motivos. ....	3
Figura 2: Reparto modal por área metropolitana, viajes por motivo de trabajo y estudios.....	4

# 1. Benchmarking

## 1.1. Desarrollo de la evaluación comparativa

El Benchmarking es una metodología que identifica diferentes indicadores de diferentes ciudades de similares características y realiza una evaluación comparativa entre ellas. Para este caso y por similitud, se han recogido las áreas metropolitanas de Alicante y Camp de Tarragona y Campo de Gibraltar para su comparación con Bahía de Cádiz.

Para ello se ha utilizado el último informe de 2023 del Observatorio de la Movilidad Metropolitana (OMM), que recoge y publica datos de movilidad asociados a 2022.

Los motivos de elección de estas ciudades son (2022):

- La densidad poblacional de las áreas metropolitanas:
  - Densidad poblacional de la Bahía de Cádiz: 249 hab./Km2
  - Densidad poblacional del Campo de Gibraltar: 179 hab./Km2.
  - Densidad poblacional de Camp de Tarragona: 215 hab./Km2.
  - Densidad poblacional de Alicante: 1.350 hab./Km2.
  - La configuración urbana y las infraestructuras.

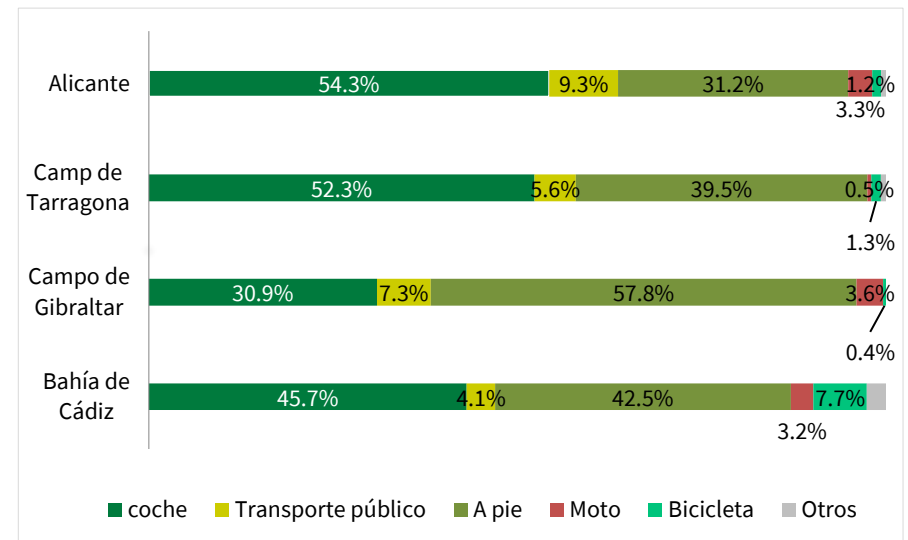
Atendiendo a la movilidad diaria, en un día laborable se realizaron los siguientes viajes en cada área metropolitana (según los últimos datos disponibles en el OMM):

- Bahía de Cádiz: 2,57 millones de viajes.

- Campo de Gibraltar: 0,64 millones de viajes.
- Camp de Tarragona: 1,89 millones de viajes.
- Alicante: 1,76 millones de viajes.

De igual forma, el reparto modal indica que en todas las áreas excepto en Campo de Gibraltar hay predominio del vehículo privado (coche y moto) para llevar a cabo los desplazamientos dentro de las áreas metropolitanas.

**Figura 1: Reparto modal por área metropolitana, todos los motivos.**



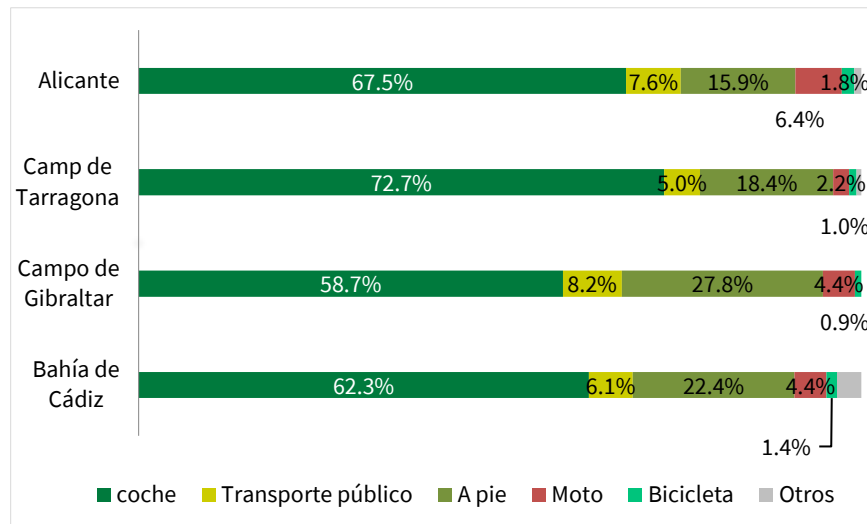
Fuente: OMM. Informe 2022-2023.

Atendiendo a las cifras de uso del transporte público, es interesante observar el mayor peso en Alicante (9,3%) y del resto de áreas metropolitanas respecto a Bahía de Cádiz, con una representación significativamente baja, del 4,1%. La media de todas las áreas metropolitana de análisis es del 6,6%.

Sin embargo, el OMM también ofrece datos de reparto modal para los desplazamientos de movilidad obligada, es decir, por motivos de trabajo y estudios. En este sentido, el reparto modal indica que en todas las áreas predomina el uso del vehículo privado para llevar a cabo los desplazamientos metropolitanos, situándose la media en 69,7%.

Respecto al transporte público, la cuota media de uso en los desplazamientos por trabajo o estudios se sitúa en el 6,7%. Si bien en el área metropolitana Campo de Gibraltar alcanza el mayor valor de 8,2%, el transporte público en Bahía de Cádiz alcanza uno de los porcentajes más bajos, con un 6,1%, cifra con un gran potencial de mejora una vez se implanten las actuaciones del presente PTMBC.

**Figura 2: Reparto modal por área metropolitana, viajes por motivo de trabajo y estudios.**



Fuente: OMM. Informe 2022-2023.

Así mismo, según los datos ofrecidos por el OMM se puede realizar una comparativa de las plazas por kilómetro ofertadas en transporte público en el año 2022, lo que permitirá conocer la densidad de oferta en las distintas áreas.

**Tabla 1: Plazas-km ofertadas por año (millones).2022.**

Área Metropolitana	Total autobús	Total FFCC
<b>Bahía de Cádiz</b>	<b>367,7</b>	<b>199,2</b>
Campo de Gibraltar	91,4	0,0
Camp de Tarragona	978,1	0,0
Alicante	68,6	0,0

Fuente: OMM. Informe 2022-2023.

Con este comparativo se hace evidente que la oferta del área de Bahía de Cádiz es relativamente superior a otras áreas metropolitanas, tanto en autobús (excepto Camp de Tarragona) como en ferrocarril. A pesar de tener diferentes características, ya sean de un tipo o de otro, cualquiera de las áreas elegidas presenta una gran diferencia en el servicio de transporte público existente.

El informe de 2023 también facilita el intervalo medio en hora punta de cada área metropolitana. Si se compara este dato, el intervalo de paso del autobús metropolitano en la Bahía de Cádiz es el mayor de las áreas analizadas, y con valores similares al Campo de Gibraltar, área también andaluza.

**Tabla 2: Intervalo medio en hora punta (minutos). 2022**

Área Metropolitana	Autobús metropolitano
<b>Bahía de Cádiz</b>	<b>31</b>
Campo de Gibraltar	30
Camp de Tarragona	10

Área Metropolitana	Autobús metropolitano
Alicante	15

Fuente: OMM. Informe 2022-2023.

En materia de accesibilidad y según los datos conocidos, el área de Bahía de Cádiz se sitúa una buena posición en cuanto a porcentaje de vehículos o estaciones equipados para personas de movilidad reducida (91,3% para el autobús metropolitano y 100% respecto a las estaciones de ferrocarril), y en cuanto a la población con una parada de transporte público a menos de 300 metros.

Respecto a este último, y según los datos reportados por el OMM, el área de Bahía de Cádiz alcanza una cobertura de transporte público significativa, del 94,5% en el ámbito urbano, y del 86,4% en el metropolitano, superando este último en porcentaje al resto de áreas metropolitanas en dicho ámbito.

**Tabla 3: Accesibilidad al transporte público.**

Área Metropolitana	% de vehículos o estaciones equipados totalmente para PMR			% de población a menos de 300 m de una parada.	
	Autobús Urbano	Autobús Metropolitano	Estaciones FFCC autonómico	Zona Urbana	Zona Metropolitana
<b>Bahía de Cádiz</b>	-	<b>91,3</b>	<b>100</b>	<b>94,5</b>	<b>86,4</b>
Alicante	100	100	-	66	70
Camp de Tarragona	100	85,2	0	97,2	-
Campo de Gibraltar	0	84	-	-	85

ente: OMM. Informe 2022-2023.

## 1.2. Conclusiones

Del análisis comparativo se pueden extraer las siguientes **conclusiones**:

- En lo que respecta al reparto modal, en el Área Metropolitana de Bahía de Cádiz existe **predominio del vehículo privado** (coche y moto), el cual representa el 49,0% de la movilidad del área. Además, en la comparativa con las otras áreas, el porcentaje de participación de este modo se encuentra en por debajo de Alicante (57,6%) y Camp de Tarragona (52,8%), y por encima de Campo de Gibraltar (34,5 %).
- En cuanto a la **participación del transporte público**, Bahía de Cádiz registra la menor cuota de las cuatro áreas metropolitanas, alcanzando el 4,1% respecto al OMM. El reparto modal del transporte público se encuentra muy por debajo de Alicante, y en menor medida de Campo de Gibraltar y Camp de Tarragona.
- Con respecto a **la oferta de plazas/km en transporte público, y en concreto con relación al autobús metropolitano**, el Área Metropolitana de Bahía de Cádiz ocupa la segunda posición, detrás de Camp de Tarragona. Alicante y Campo de Gibraltar ofertan un número de plazas significativamente inferior a las del área de Bahía de Cádiz. Respecto al ferrocarril, la Bahía de Cádiz es el único ámbito con oferta en este modo, siendo este el modo de transporte público menos contaminante.
- En relación con el intervalo medio de los servicios en la hora punta, el intervalo de paso del autobús metropolitano en la Bahía de Cádiz es el mayor de las áreas analizadas, y con valores similares al Campo de Gibraltar, área también andaluza.
- Por otro lado, en materia de accesibilidad, **Bahía de Cádiz se sitúa en un buen puesto** en cuanto a porcentaje de población con **una parada de transporte público a menos de 300 metros**. Este porcentaje es el

más alto en el contexto de las zonas metropolitanas, y ocupa el segundo lugar en las zonas urbanas.

- Sin embargo, a este factor le acompaña una **adaptación parcial (91,3%) de la flota y estaciones para PMR, por parte del autobús metropolitano**. En este sentido, Bahía de Cádiz ocupa el tercer puesto, por debajo de Alicante y Campo de Gibraltar. No obstante, el OMM establece que el 100% de los vehículos o estaciones ferroviarias están equipados totalmente para PMR.

Todas estas conclusiones hacen evidente las **deficiencias del transporte público** frente a las débiles restricciones del vehículo privado en el área metropolitana de Bahía de Cádiz.



**UNIÓN EUROPEA**  
Fondo Europeo de Desarrollo Regional



**Junta de Andalucía**

Consejería de Fomento,  
Articulación del Territorio y Vivienda

CONSORCIO METROPOLITANO DE TRANSPORTES  
DE LA BAHÍA DE CÁDIZ