

MWCC Y DS RANKING

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD MADRID

MARZO 2025



ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD EN LA CIUDAD DE MADRID

MWCC es una de las entidades invitadas por el Ayuntamiento de Madrid a participar en la elaboración del nuevo Plan General de Ordenación Urbana.

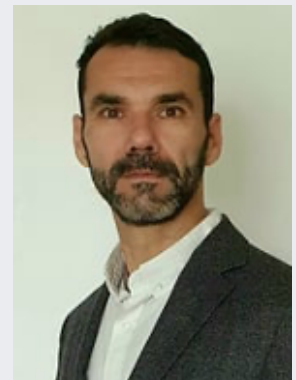
Durante la reunión mantenida en la mesa de Economía, se trató la movilidad como un tema fundamental para la ciudad, a pesar de que existe una mesa específica para este asunto.

Desde MWCC creemos que la economía urbana comprende la totalidad de actividades que se desarrollan en una ciudad y la movilidad es una de ellas.

La movilidad tiene un componente social y un componente económico que suponen conocer cómo se mueve la ciudadanía, de dónde a dónde, para qué, a qué hora, qué días de la semana, ...

Desde MWCC hemos querido arrojar algo de luz y hemos elaborado un breve informe que recogemos a continuación.

David Solla
Director de MWCC
info@dsranking.com



LA MOVILIDAD URBANA: UN PILAR CLAVE DEL BIENESTAR EN LAS CIUDADES DEL FUTURO

Desde MWCC creemos en el poder de la colaboración público-privada en torno a los proyectos urbanos que sin duda definen la mejora neta de la calidad de vida de los ciudadanos. Este es el espíritu de MWCC, una entidad que nació en 2020 y que en tan solo cinco años ha tejido un ecosistema de colaboración dinámico y positivo para la ciudad y el país.

El crecimiento demográfico, el peso del dinamismo económico y la intensidad de los procesos sociales hacen que las ciudades y los entornos urbanos sean objeto privilegiado y necesario de estudio. Estos territorios presentan retos y desafíos clave para la organización de la vida en sociedad. Por ello, resulta importante analizar los recursos, estrategias e innovaciones implementadas que buscan la mejora de la calidad de vida de la ciudadanía. La concentración de la población en ciudades las convierte en escenarios destacados de los procesos propios de las sociedades actuales. Este es un fenómeno en aumento en la actualidad. Se estima que en los próximos años el 75 % de la población mundial habitará en entornos urbanos.

Desde la década de 1990, las ciudades europeas han comenzado a diseñar estrategias a medio y largo plazo con la implementación de planes estratégicos de ciudad. Ese cambio de paradigma en la utilización de instrumentos de política pública trajo consigo dinámicas holísticas, así como la articulación entre actores relevantes de las ciudades, como elementos destacados. En la actualidad existen marcos normativos multinivel que estructuran la planificación a largo plazo y otorgan herramientas a los Gobiernos locales para implementar su planificación de ciudad. La Agenda 2030 y sus Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) representan esa estrategia integral global, estableciendo prioridades generales para el fortalecimiento del bienestar ciudadano, la lucha contra la crisis climática o la resiliencia urbana. Este marco multinivel presenta un hecho relevante para la planificación estratégica actual: la existencia de un mismo instrumento de política pública en todos los niveles de gobierno.

La movilidad en entornos urbanos se presenta como un elemento fundamental en la transformación de las ciudades, no solo en tanto componente físico y material, sino también como política pública. Su función en los sistemas locales de bienestar se ha ido modificando con el tiempo, configurándose como una de las claves en la planificación estratégica del presente y futuro. Debemos seguir analizando el diseño de las políticas de movilidad presentes en agendas urbanas españolas a partir de dos dimensiones: integralidad con otras áreas de política pública y existencia y papel de actores clave. Debemos presentar una mirada integral de la temática y una marcada orientación hacia el desarrollo de la movilidad urbana sostenible en sus territorios.

Este informe es la piedra angular analítica sobre la cual se apoyaran nuevos estudios e informes que desde MWCC desarrollaremos con el objetivo de materializarlos en proyectos que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

Este informe es la piedra angular analítica sobre la cual se apoyaran nuevos estudios e informes que desde MWCC desarrollaremos con el objetivo de materializarlos en proyectos que mejoren la calidad de vida de los ciudadanos.

David García Núñez
Presidente MWCC



ORIGEN DE LOS DATOS

El análisis de la movilidad puede realizarse de distintas formas. En nuestro caso consideramos dos fuentes como las más adecuadas para poder hacerlo:

- Censo de Población del INE.
- Open Data Movilidad del Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

En este informe nos centramos en la segunda de ellas, los datos ofrecidos por el Ministerio de Transporte y Movilidad Sostenible.

Esta fuente ofrece datos de desplazamientos a nivel nacional, autonómico, provincial y municipal cuya metodología se puede encontrar en este [enlace](#).

Los desplazamientos recogidos son aquellos de más de 500 metros realizados en medios de transporte por carretera, ferroviario, aéreo y marítimo.

OPEN DATA MOVILIDAD

Dentro de los datos ofrecidos por el Ministerio de Transportes, hemos recogido los desplazamientos en el interior de la ciudad, las entradas y las salidas a lo largo de 2024.

El análisis se realiza por número de desplazamientos, kilómetros recorridos y horarios.

1. Número medio diario de desplazamientos

La media de desplazamientos diarios en la ciudad supera los 10,9 millones, de los que el 13,9% son entradas, el 13,8% son salidas y el 72,3% son de carácter interno

Media desplazamientos diarios. Total

Desplazamiento		% sobre el total
Interior	7.897.022	72,3%
Exterior: entradas	1.513.798	13,9%
Exterior: salidas	1.507.923	13,8%
Total general	10.918.743	100,0%

Si diferenciamos los días laborables de los de fin de semana encontramos que el número de desplazamientos es mayor los días laborables que los fines de semana

Media desplazamientos diarios. Días laborables

Desplazamiento		% sobre el total	% sobre fines de semana
Interior	8.457.341	72,1%	130%
Exterior: entradas	1.627.910	13,9%	133%
Exterior: salidas	1.641.056	14,0%	140%
Total general	11.726.307	100,0%	132%

Media desplazamientos diarios. Fines de semana

Desplazamiento		% sobre el total	% sobre días laborables
Interior	6.496.224	73,0%	77%
Exterior: salidas	1.175.090	13,2%	72%
Exterior: entradas	1.228.518	13,8%	75%
Total general	8.899.832	100,0%	76%

La movilidad interior es un 30% mayor los días laborables que en fines de semana, el número de entradas un 33% y las salidas un 40%, en conjunto, se realizan un 32% más de trayectos.

Los porcentajes de cada tipo de desplazamiento sobre el total se mantienen muy similares todos los días, si bien, en fin de semana, se incrementan los interiores hasta representar el 73,0% y se reducen las salidas al 13,2%.

El domingo es el día con menor número de desplazamientos, seguido del sábado. El miércoles es el día en que más trayectos se realizan.

2. Kilómetros medios diarios por desplazamiento

La media de kilómetros diarios por desplazamientos es de 13,8 km. En los trayectos internos la distancia media recorrida es de 3 km, en las entradas de 41,4 km y en las salidas de 42,7km.

Media desplazamientos diarios. Total

Desplazamiento	Km. Recorridos	% sobre el total
Interior	3,0	21,9%
Exterior: entradas	41,4	299,4%
Exterior: salidas	42,7	308,7%
Total general	13,8	100,0%

Si diferenciamos los días laborables de los de fin de semana encontramos que el número de kilómetros recorridos es mayor en los días laborables (13,9 km) que los del fin de semana (13,5km).

Media desplazamientos diarios. Días laborables

Desplazamiento	Km. Recorridos	% sobre el total	% sobre fines de semana
Interior	3,1	22,2%	110%
Exterior: entradas	37,6	270,2%	70%
Exterior: salidas	40,9	294,2%	84%
Total general	13,9	100,0%	103%

Media desplazamientos diarios. Fines de semana

Desplazamiento	Km. Recorridos	% sobre el total	% sobre días laborables
Interior	2,8	20,9%	91%
Exterior: entradas	54,0	398,5%	144%
Exterior: salidas	48,8	360,4%	119%
Total general	13,5	100,0%	97%

Comparando estos dos cuadros vemos que el número de kilómetros recorridos es mayor los días laborables que los fines de semana. Los trayectos interiores son un 10% más largos los días laborables respecto a los de fin de semana, los de entradas y salida son, por el contrario, un 30% y un 26% más cortos respectivamente. En conjunto, los trayectos son un 3% más largos los días laborables.

Otras características destacadas son:

- Los viernes es el día en que se realizan mayor número medio de kilómetros de salida, seguido de los jueves.
- Los viernes es el día en que se realizan mayor número medio de kilómetros de entrada, seguido de los domingos.
- Los sábados es el día con menor número medio de kilómetros de entrada. Los domingos es el día con menor número medio de kilómetros por desplazamientos interiores y de salida.

3. Horario de los desplazamientos

Este análisis permite conocer cómo se distribuyen los desplazamientos a lo largo del día, las horas de mayor concentración y los momentos de menor afluencia.

Creemos que la representación gráfica puede facilitar este análisis por lo que recogemos varias imágenes semanales, divididas en las 24 horas de los siete días de una semana normal del año. Estos gráficos permiten ver cómo se distribuyen los desplazamientos a lo largo del día, los picos que tienen, las diferencias interdiarias y entre trayectos internos, trayectos de entrada y trayectos de salida.

Desplazamiento interior

Las características de estos desplazamientos son las siguientes:

- El tráfico se reparte más a lo largo del día los fines de semana, que en los días laborables.
- Las horas punta de los días laborables son las 8:00, las 14:00 y las 18:00, salvo el viernes en el que se acentúa el de las 14:00 y se achatan los otros dos.
- Las horas punta de los fines de semana son las 13:00 y las 19:00.



Desplazamiento exterior: entradas

Las características de estos desplazamientos son las siguientes:

- El tráfico se reparte más a lo largo del día los fines de semana, que en los días laborables.
- La hora punta de los días laborables es a las 7:00, significativamente por encima de las otras dos, las 14:00 y las 18:00. El viernes se acentúa el pico de las 14:00 y se achatan los otros dos.
- Las horas punta de los fines de semana son las 13:00 y las 19:00.



Desplazamiento exterior: salidas

- El tráfico se reparte más a lo largo del día los fines de semana, que en los días laborables.
- Las horas punta de los días laborables son las 14:00 y las 18:00; a las 8:00 el pico es menor. El viernes se acentúa el pico de las 14:00 y se achata el de las 18:00.
- Las horas punta de los fines de semana son las 13:00 y las 18:00.



MWCC Y DS RANKING

ANÁLISIS DE LA MOVILIDAD MADRID

MARZO 2025

