

ÚNETE A LA
COLMENA DEL
CAMBIO



OBJETIVO ESTRATÉGICO 5
—
MOVILIDAD Y TRANSPORTE



INTRODUCCIÓN.....	3
1. INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD EN LA PROVINCIA.	3
A) Infraestructura y movilidad por carretera.....	5
➤ Red de Carreteras	5
➤ Transporte público por carretera (Bus y Taxi).....	13
B) Infraestructuras y transporte ferroviario.	15
C) Infraestructura ciclista.....	18
D) Infraestructura y transporte aéreo.....	19
E) Infraestructura Logística.....	21
2. PARQUE AUTOMOVILÍSTICO DE LA PROVINCIA.....	22
3. REPARTO MODAL Y DESPLAZAMIENTOS EN LA PROVINCIA.	32
A) Estructura de reparto modal en desplazamientos habituales.....	32
B) Duración de los desplazamientos y satisfacción ciudadana.	34
C) Principales flujos de desplazamientos entre áreas de movilidad de la provincia.	35
4. MOVILIDAD ELÉCTRICA Y SOSTENIBLE.	39
5. SEGURIDAD VIAL DE LA PROVINCIA.....	43
6. DAFO	

INTRODUCCIÓN

La movilidad y el transporte en la provincia de Badajoz, como se analiza en los siguientes apartados, se basa en un modelo altamente dependiente del vehículo privado en un territorio con una gran dispersión geográfica y concentración de la actividad productiva en determinados núcleos, que condiciona los principales flujos de movilidad de la población; contando además con grandes carencias en cuanto al desarrollo del transporte público (especialmente el ferroviario) como medio de conexión entre las diversas comarcas.

La movilidad ha sido una temática de alta importancia para la Diputación Provincial de Badajoz en los últimos años, de tal manera que en 2018 se publicó el **Plan Integral de Movilidad Sostenible en la Provincia de Badajoz**, en el que se realizó un análisis en profundidad del contexto normativo y de la caracterización de la movilidad en la provincia, a la vez que se establecieron una serie de propuestas de actuación que se han venido ejecutando hasta el día de hoy, mejorando la situación provincial en determinadas áreas (por ejemplo, en cuanto a infraestructura de carga eléctrica). Así mismo, como parte de la región de Extremadura, la provincia de Badajoz ha sido también influida en los últimos años por el **Plan Extremeño de Movilidad Sostenible de la Junta de Extremadura**.

A continuación, se realiza un diagnóstico en profundidad sobre las características de la movilidad y el transporte en la provincia de Badajoz, abarcando diversos puntos de relevancia.

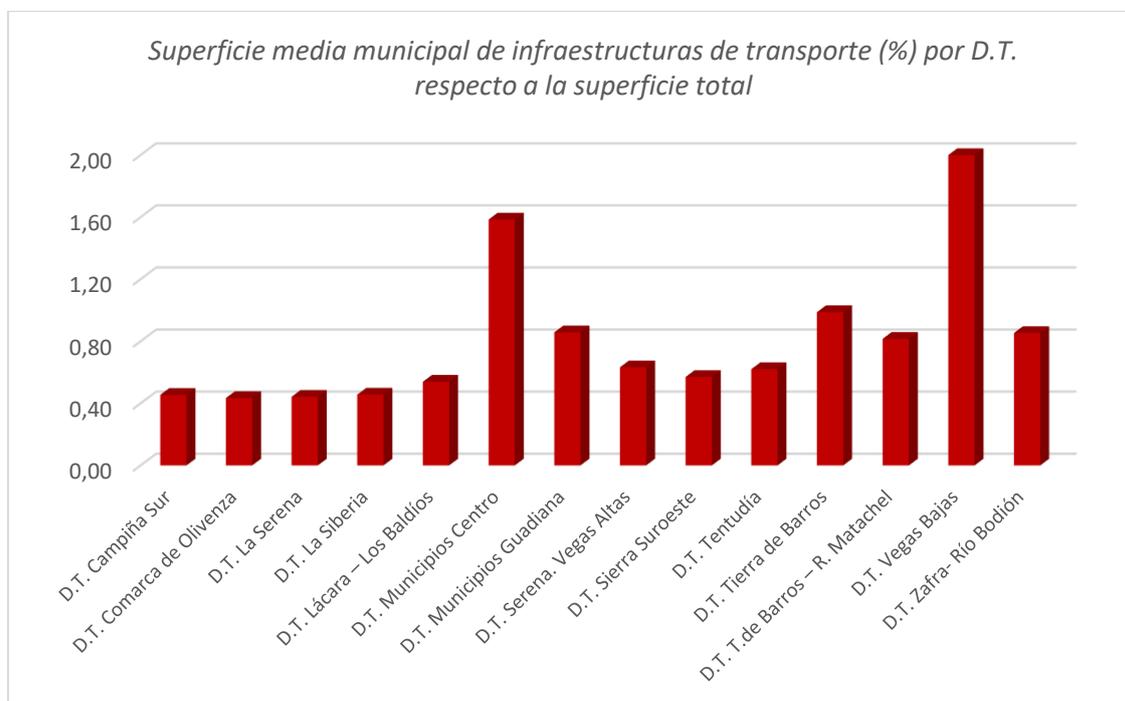
1. INFRAESTRUCTURAS Y MOVILIDAD EN LA PROVINCIA.

La densidad y la calidad de la red de comunicación de transportes de una región es un indicador de su grado de desarrollo económico. Así, debido a la importancia de dicho indicador se procederá a analizar la infraestructura de comunicación de la provincia de Badajoz, la cual cuenta con una combinación de infraestructuras ciclistas, viarias, de ferrocarril, y aéreas con distinto grado de desarrollo y eficiencia; permitiendo el transporte tanto a nivel interno como externo de la provincia, pero contando con carencias y limitaciones en algunos puntos.

La distribución de las infraestructuras de transporte en la Provincia de Badajoz se establece de forma desigual a nivel territorial, existiendo mayores infraestructuras especialmente a los territorios ubicados en el eje Badajoz – Mérida y en la conexión de Mérida con Andalucía y con Cáceres. El resto de la provincia cuenta con menores infraestructuras de transporte, tanto de

carreteras como de transporte público, lo que dificulta el acceso a dichas áreas y provoca un mayor desarrollo del aislamiento territorial.

A continuación, se establece un marco comparativo de la existencia de infraestructuras de transporte en cada Delegación Territorial:

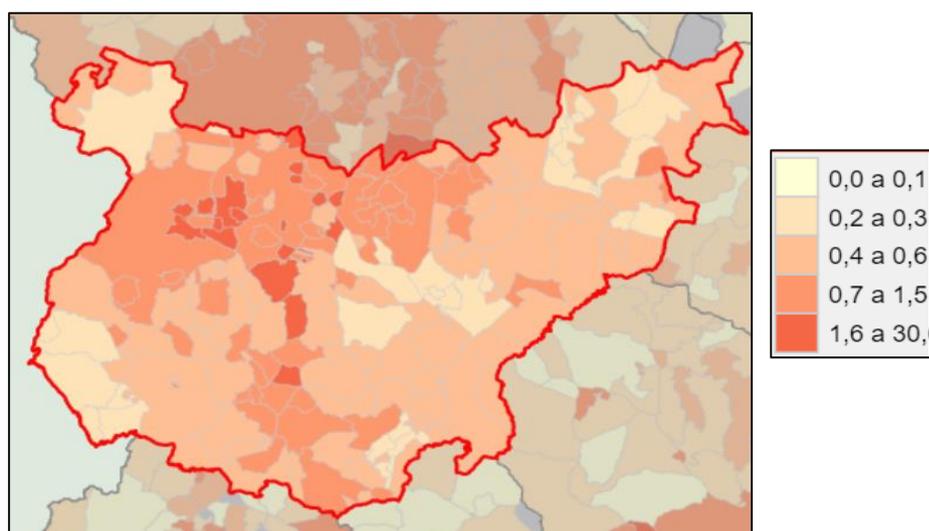


Fuente: Elaboración propia a partir de las BBDD Descriptivos de la Agenda Urbana Española – D.17.b (2021)

De esta forma, se puede observar, a priori, como existen **dos Delegaciones Territoriales que cuentan con un porcentaje de infraestructuras de transporte muy superior respecto al resto**, y son la D.T. Vegas Bajas (con un 2,14% de su superficie total ocupada por infraestructuras de transporte) y la D.T. Municipios Centro (con un 1,59%), al encontrarse estos territorios en el eje Mérida- Badajoz.

En el lado contrario, **existen D.T. que cuentan con un porcentaje 4 veces menor de infraestructuras de transporte** respecto a su territorio que las comentadas anteriormente, y es el caso especialmente de la D.T. Comarca de Olivenza (con solo el 0,43%), la D.T. La Serena (0,47%) y la D.T. Campiña Sur (0,48%).

Esto se ve también reflejado en el siguiente mapa ilustrativo por municipio:



Fuente: Atlas Digital de las Áreas Urbanas - D.17.b. Porcentaje de superficie de infraestructuras de transporte respecto al término municipal (%) (2021)

Estos datos, como se verá a continuación, se reflejan tanto en la distribución de las infraestructuras de transporte por carretera como en cuanto a la infraestructura de ferrocarril, y se ven motivados principalmente por la falta de núcleos urbanos y la creciente despoblación de los mismos que no ha fomentado la inversión en nuevas infraestructuras.

A) Infraestructura y movilidad por carretera.

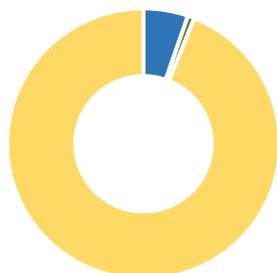
➤ Red de Carreteras

La provincia de Badajoz cuenta con una **extensa red de carreteras, con un total de 4.890,26 km** de carreteras de gran capacidad y convencionales, que suponen el 52,9 % del total de las carreteras de Extremadura. En la siguiente tabla se pueden ver los datos desagregados de km de carreteras de la provincia en función de su titularidad y tipología de vía:

Estatales				Autonómicas				Provinciales			
Gran capacidad			Resto de vías	Gran capacidad			Resto de vías	Gran capacidad			Resto de vías
Autopistas de peaje	Autovías	Carreteras multicarril	Carreteras convencionales	Autopistas de peaje	Autovías	Carreteras multicarril	Carreteras convencionales	Autopistas de peaje	Autovías	Carreteras multicarril	Carreteras convencionales
0,00	241,28	18,01	620,34	0,00	17,00	21,00	2.051,51	0,00	0,00	0,00	1.921,12
259,29			620,34	38,00			2.051,51	0,00			1.921,12
4.890,26											

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del MITMA (2021) sobre: Longitud (kilómetros de vía) de las redes de carreteras por comunidad autónoma, provincia, titularidad y tipo de vía

Distribución de Km de carreteras de la provincia



- Autopistas
- Autovías
- Carreteras Multicarril
- Carreteras convencionales

Titularidad de carreteras de la provincia por km



- Estatales
- Autonómicas
- Provinciales

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos del MITMA (2021) sobre: Longitud (kilómetros de vía) de las redes de carreteras por comunidad autónoma, provincia, titularidad y tipo de vía

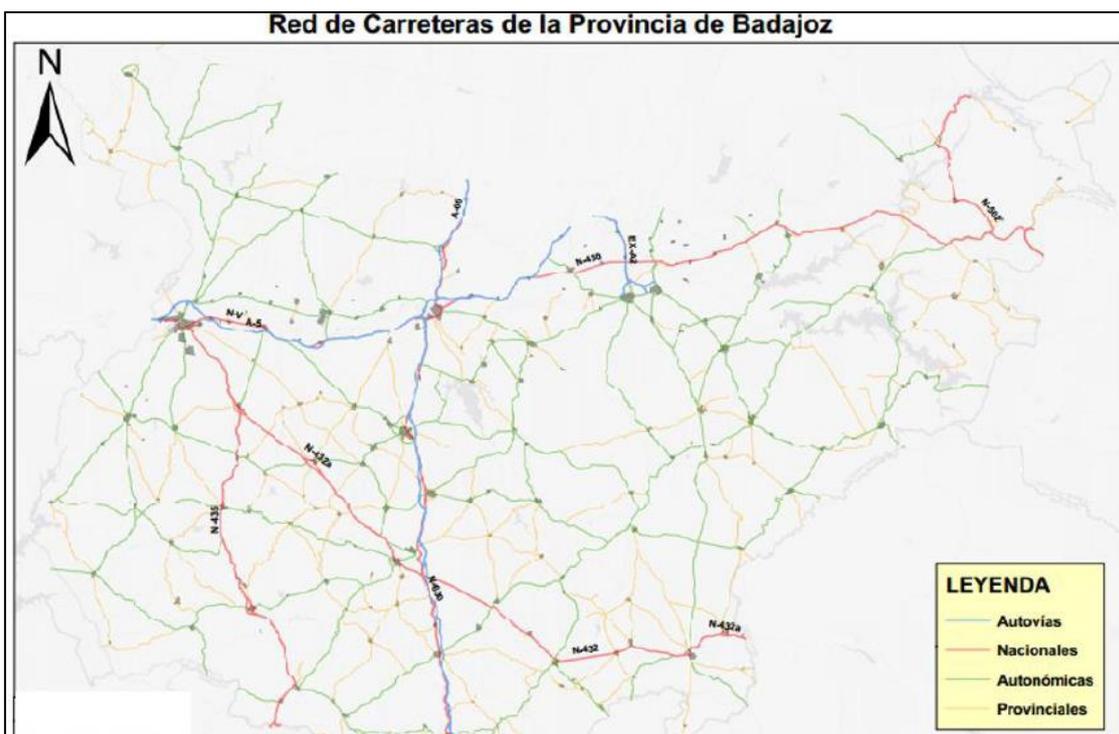
Adicionalmente, es relevante comentar que, en la provincia de Badajoz, la gran mayoría de carreteras son **carreteras de una sola calzada (93%)**, por encima de la media nacional (89,4%), así como del caso de la provincia de Cáceres (88,9%). Además, el 28,2 % de las mismas son carreteras con un ancho de vía inferior a 7 metros, lo que puede limitar y dificultar el transporte.

Kilómetros de carreteras por tipología y tamaño (Badajoz)			
Carreteras de una calzada			Carreteras multicarril, autovías y autopistas
< 5 m	5 a 6,99 m	≥ 7 m	
300	998	3.294	297
4.592			297
4.890			

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del MITMA – Anuario Estadístico 2019

Así, la jerarquización de la red viaria presente en la provincia de Badajoz comienza por la presencia de las autovías estatales y autonómica, seguida por las carreteras convencionales estatales (N-XXX), autonómicas (EX-XX), y provinciales (BA-XXX).

A continuación, se presenta el mapa con la red viaria de la provincia de Badajoz:



Fuente: Plan Integral de Movilidad Sostenible en la Provincia de Badajoz 2018

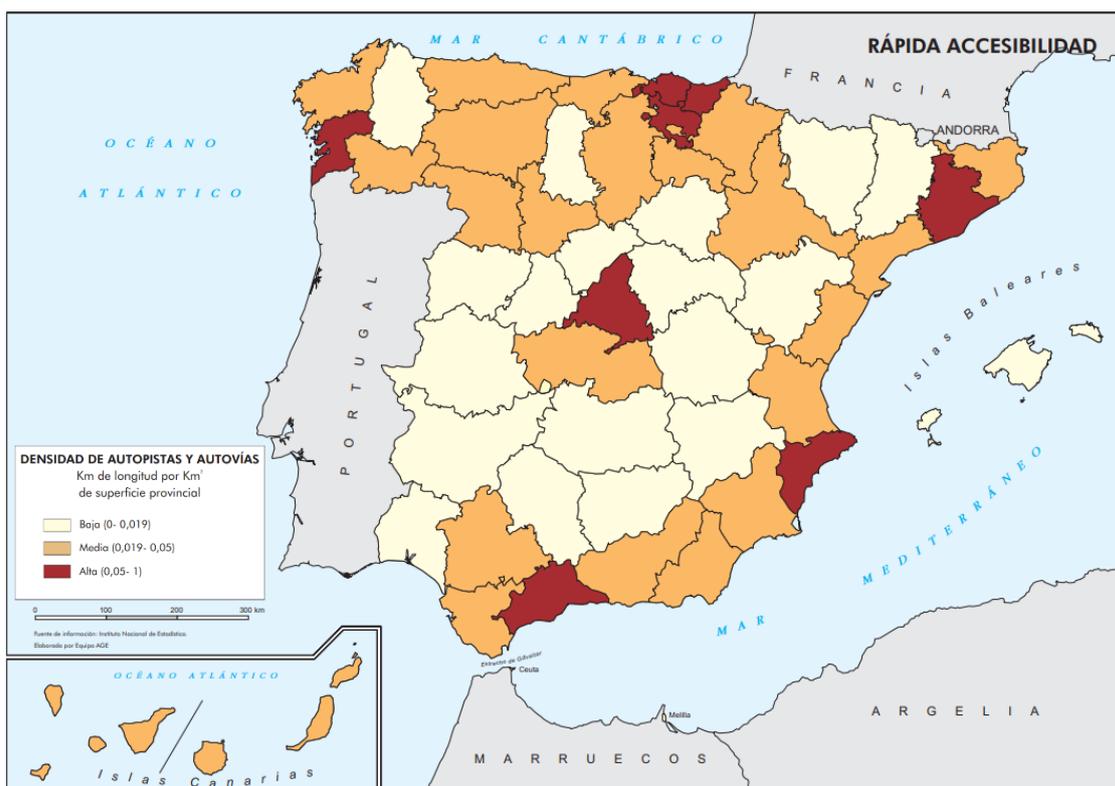
- **Autovías**

son actualmente de uso libre y gratuito y están mantenidas por el Estado o por la Junta de Extremadura, sumando **un total de 258,28 km**. La nomenclatura para este tipo de carreteras es A-XX, existiendo las siguientes:

Identificador	Inicio	Fin	Longitud	Titularidad
A-5	Conquista del Guadiana	Portugal (frontera)	106,85 km	Estatal
A-66	Aljucén	Santa Olalla	131,89 km	Estatal
EX-A2	Miajadas	Don Benito	23,73 km	Autonómica

Fuente: Plan Integral de Movilidad Sostenible en la Provincia de Badajoz 2018.

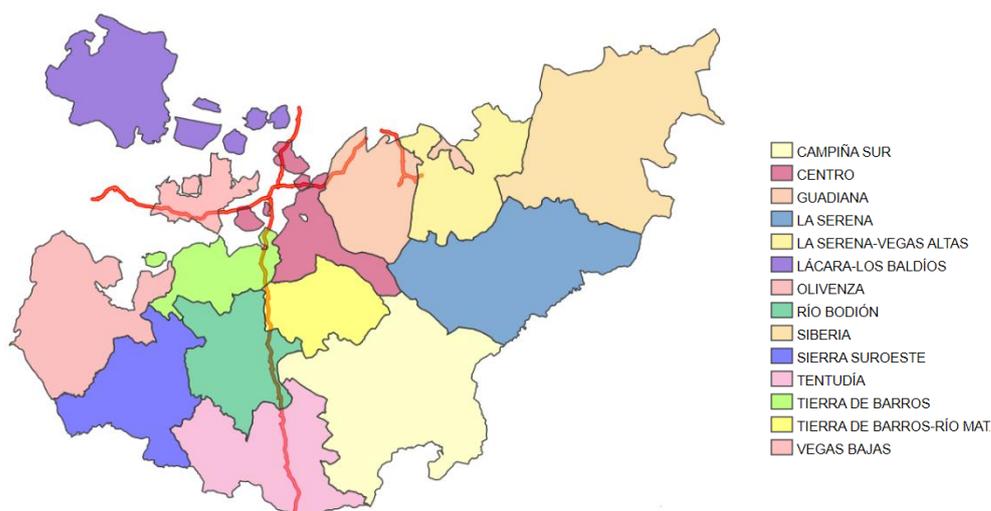
Es de destacar la inexistencia de autopistas de peaje en la actualidad, así como la baja densidad de autovías y autopistas existentes en la provincia, estando a la cola en cuanto a densidad a nivel nacional, pues solamente el 5,2 % de los km de carreteras de la provincia son autovías, lo que se establece como un dato bajo en comparación, por ejemplo, con la provincia de Cáceres (10,2 % de autovías sobre el total de carreteras) o con la media nacional (9,49 %).



Fuente: MITMA - Instituto Geográfico Nacional, 2023

Por otro lado, la distribución territorial desigual de las infraestructuras de transporte se ve reflejada de forma clara en el caso de la distribución de las autovías en la provincia por D.T.:

Red de Autovías



Fuente: Geoportal SIGcBA de la Diputación de e Badajoz

Como se puede ver, todos los km de autovía de la provincia de desarrollan únicamente en las siguientes Delegaciones Territoriales:

- D.T. Tentudía.
- D.T. Zafra – Río Bodión.
- D.T. Tierra de Barros – Río Matachel.
- D.T. Tierra de Barros.
- D.T. Vegas Bajas.
- D.T. Municipios Centro.
- D.T. Municipios Guadiana.
- D.T. Serena – Vegas Altas.

Por tanto, existen un total de **6 Delegaciones Territoriales** (las cuales representan el 54,7% del territorio total de la provincia con 11.899,78 km²) **que no cuentan con ningún kilómetro de carreteras que se configuren como autovías o autopistas**, y concretamente son las siguientes:

- D.T. Comarca de Olivenza.
- D.T. Sierra Suroeste.
- D.T. Campiña Sur.
- D.T. Lácara – Los Baldíos.
- D.T. La Serena.
- D.T. La Siberia.

Por tanto, estas 6 D.T. dependen para sus comunicaciones terrestres de las carreteras nacionales, autonómicas y provinciales, que no cuentan prácticamente con carreteras multicarril siendo en su mayoría de una sola calzada y en algunos casos de un ancho menor a 7 metros. A continuación, se analiza la distribución de estas carreteras en función de las D.T.

- **Carreteras Nacionales**

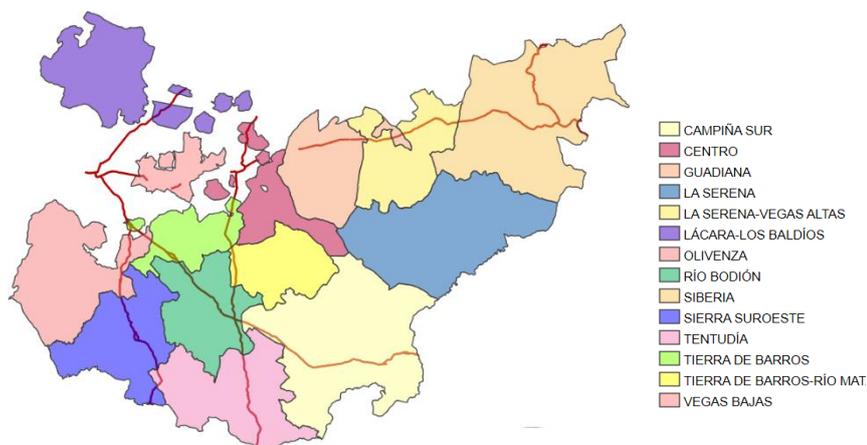
En segundo lugar, se cuenta con carreteras nacionales (N-XXX), que son aquellas vías de titularidad estatal, generalmente de calzada única y que son gestionadas por el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, contando la provincia de Badajoz con un total de **638 km** de estas carreteras. Concretamente son las siguientes:

Identificador	Inicio	Fin
N-430	Mérida	Talarrubias
N-432	Badajoz	Granja de Torrehermosa
N-435	Badajoz	Higuera la Real
N-502	Guadisa	Herrera del Duque
N-V	Talavera la Real	Badajoz
N-630	Aljucén	Santa Olalla

Fuente: Plan Integral de Movilidad Sostenible en la Provincia de Badajoz 2018.

En cuanto a su distribución territorial, éstas están presentes en todas las D.T. a excepción únicamente de la D.T. La Serena, que pasa a depender para sus comunicaciones únicamente de las carreteras autonómicas y provinciales.

Red de Carreteras Nacionales



Fuente: Geoportal SIGcBA de la Diputación de Badajoz

- Carreteras Autonómicas y Provinciales

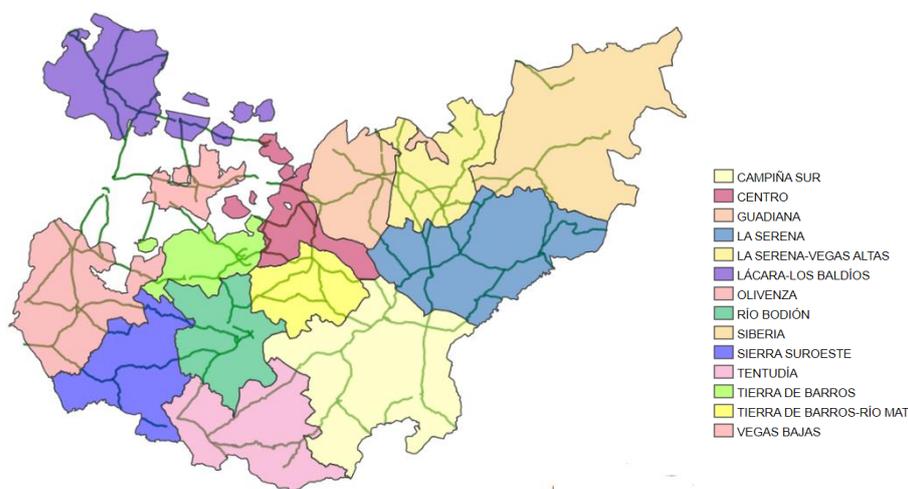
En tercer lugar, se cuenta con la red de carreteras de Extremadura, que forma parte de la red de carreteras de España y queda integrada por todas las carreteras con itinerario que discurre exclusivamente por la Comunidad Autónoma de Extremadura y que no sean titularidad del Estado. A su vez la red Autonómica de carreteras de la Junta de Extremadura está subdividida en la

red básica, intercomarcal y local. Este tipo suma un total de **2.072,5 km** de carreteras en la provincia

Y, por último, está la **red de carreteras provincial de Badajoz**, que la conforman los viarios pertenecientes a la Diputación. Son un total de **161 tramos**, y son aquellas que en la Ley se clasifican como Vecinales, y no están incluidas en las redes básicas, intercomarcales y locales. No tienen carácter estructurante y sus itinerarios solamente tienen la función de accesos a núcleos de población. Se identifican con las siglas BA-XXX y suman un total de 1.921 km de carretera adicional, por lo que el 39,2 % de los kilómetros de carreteras de toda la provincia son gestionadas por la Diputación, siendo inferior al caso de la provincia de Cáceres (donde el 43,2 % es gestionado por la Diputación correspondiente).

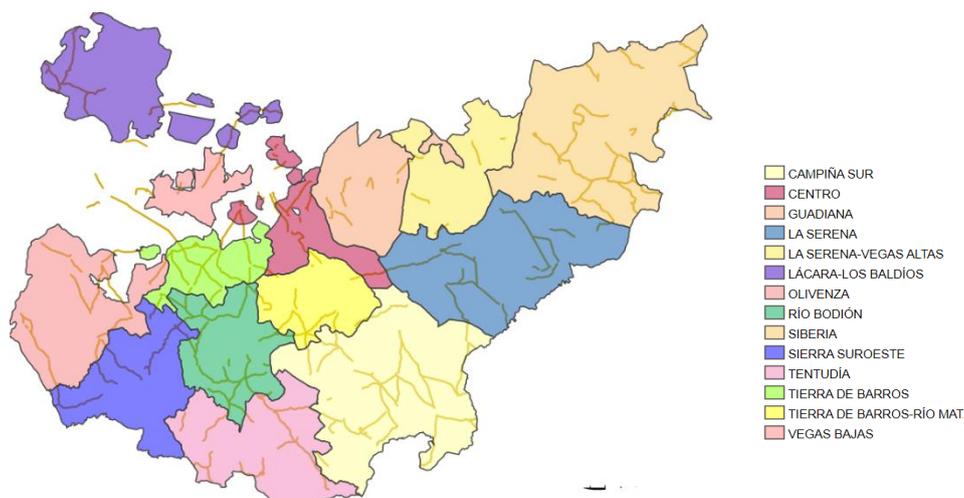
En cuanto a la distribución territorial de las carreteras autonómicas y provinciales, éstas si están presentes en mayor o menor medida en todas las D.T. de la provincia, y son las que vertebran la comunicación terrestre dentro de cada D.T. entre sus núcleos de población y entre otras D.T. A continuación, se muestra el mapa de las mismas:

Red de Carreteras Autonómicas



Fuente: Geoportal SIGcBA de la Diputación de Badajoz

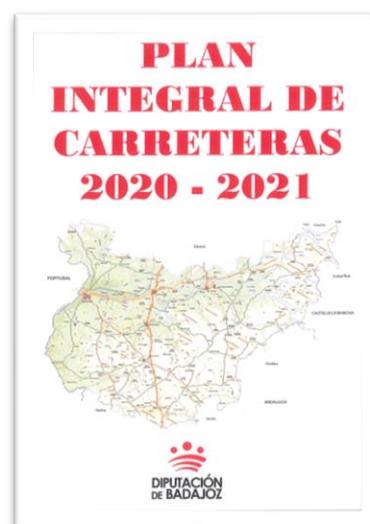
Red de Carreteras Provinciales



Fuente: Geoportál SIGcBA de la Diputación de Badajoz

En este último caso, en relación a las Carreteras Provinciales, es de destacar que la Diputación Provincial de Badajoz ha conformado en los últimos años el **Plan Integral de Carreteras (PIC)** de la Provincia de Badajoz, en el que se recogen un total de **34 intervenciones con un presupuesto total de 71.527.562,62 € a realizar entre 2020 y 2024** en diversos tramos de carreteras provinciales (28 inversiones realizadas directamente por parte de la Diputación mediante el Plan Integral de Acondicionamientos y Refuerzos con un presupuesto de 56.001.038,90 €, y 6 en convenio con otras administraciones con un presupuesto de 15.526.523,72 €). Estas intervenciones consisten

principalmente en acondicionamiento, refuerzo y modificación de los tramos comentados, incluyéndose la mejora de la planta y el alzado, así como el ensanche de vías hasta alcanzar los 7 metros y mejora de la señalización horizontal, vertical y balizamiento.





Fuente: Elaboración propia a partir del Plan Integral de Carreteras (PIC)

Por tanto, a nivel provincial se gestiona el mantenimiento y desarrollo de una gran parte de las carreteras de la provincia, especialmente las que se encuentran en zonas rurales de la misma y que en ocasiones cuentan con unas condiciones técnicas y un ancho menor (lo que aumenta el riesgo de accidentes y siniestralidad vial). Sin embargo, desde la Diputación de Badajoz se están llevando a cabo grandes inversiones que permitirán en los próximos años (especialmente en 2023 y 2024) mejorar el estado del viario de titularidad provincial, mejorando así la movilidad y el transporte en las zonas rurales de la provincia.

A modo de conclusión general en este sentido, se puede afirmar que la distribución de las tipologías de carreteras es desigual en la provincia y por D.T., existiendo algunos territorios que cuentan con vías de comunicación de menor calidad y ancho, lo que limita el transporte. La totalidad de los municipios en todas las D.T. cuentan con acceso directo a una carretera en buen estado ya sea nacional, autonómica o provincial, lo que le garantiza la comunicación adecuada por carretera con el resto de la provincia.

Además, destaca que **el 39,2% de todas las carreteras de la provincia son dependientes de la Diputación Provincial**, por lo que la comunicación terrestre de gran parte del entorno rural de las D.T. depende de la misma, siendo su mantenimiento y mejora desarrollado a través del Plan Integral de Carreteras (PIC).

➤ Transporte público por carretera (autobús y taxi).

Respecto al servicio de transporte público en autobús, **las estaciones están presentes en los principales núcleos de la provincia** de Badajoz y ofrecen comunicación entre comarcas. Existen estaciones de autobús en los siguientes municipios: Badajoz, Mérida, Villafranca de los Barros, Llerena, Zafra, Don Benito, Olivenza, Jerez de los Caballeros, Azuaga y Villanueva de La Serena.

A continuación, se muestra el número de autobuses en función del número de plazas para la provincia de Badajoz en el año 2022:

Provincia	Total	<20	21-35	36-50	>50
Badajoz	804	140	169	74	421

Se configura como un **parque de autobuses amplio**, superior al parque de autobuses de la provincia de Cáceres (que cuenta con 612 en total).

Los principales operadores de autobuses que operan en la provincia son Leda, Avanzabus, Grupo Ruiz, Damas, Alsa y Rodoviaria do Alentejo. Estos operadores han venido garantizando un transporte en autobús eficiente y una conectividad entre comarcas necesaria.

Como ejemplo, la empresa LEDA, de origen extremeño ofrece líneas regulares que unen la capital de la provincia con Zafra, Sevilla, Llerena, Granja de Torrehermosa, Oliva de la Frontera, Villanueva de la Serena y Cáceres.

Días	Horario de salidas	Duración
L-V	6:45-9:00-11:00-13:00- 15:30-18:10-19:30	1h
Sábados	6:45-10:00-14:00-18:00- 19:30	1h 10min
Domingos	9:00-13:00-15:30-18:00- 19:30-20:30	1h 15 min

Horarios y duración del trayecto Badajoz-Zafra ofrecido por la empresa de autobús LEDA. Fuente: Leda

En cuanto al **servicio de taxi** en la provincia, según datos del INE y del MITMA, en el año 2013 existían 623 vehículos que prestaban servicio de taxi por carretera. Sin embargo, en el año 2023 existe un total de 482 taxis en toda la provincia, implicando un descenso del 22,6% en el número de taxis en la última década. Este descenso se ha visto reflejado por otro lado en el surgimiento y desarrollo de licencias de VTC en la provincia, de las cuáles existe un total de 103 en toda la provincia de Badajoz en el año 2023.

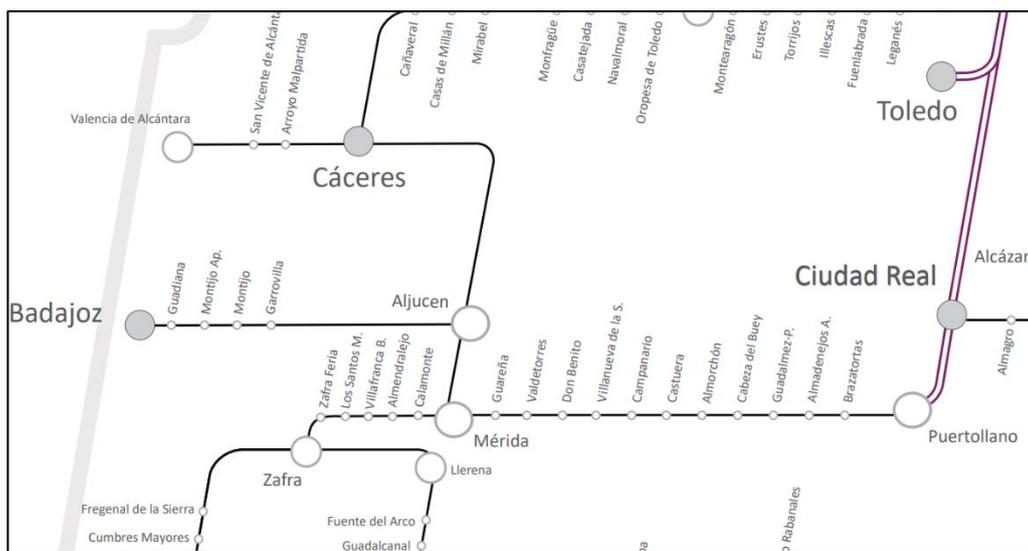


B) Infraestructuras y transporte ferroviario.

La oferta actual ferroviaria en la provincia es ofrecida únicamente por el servicio de **Media Distancia de Renfe**. Actualmente se encuentra en construcción la red de AVE que unirá Madrid con Badajoz pasando por Mérida, Cáceres y Plasencia (aunque aún no existe una fecha concreta para su puesta en funcionamiento), así como se prevé para 2024 la conexión con Lisboa mediante alta velocidad a través de Elvas.

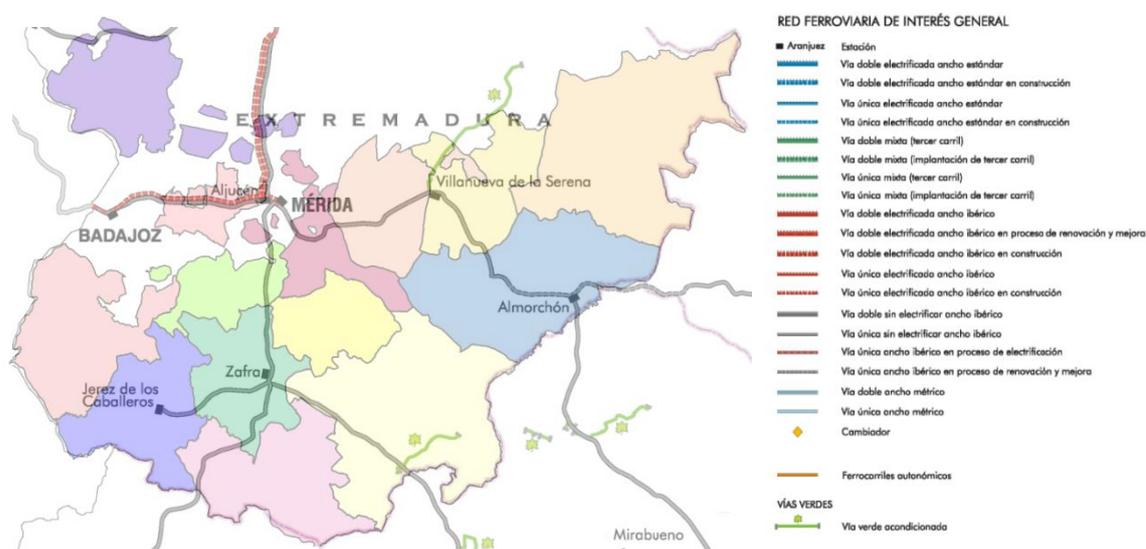


La provincia cuenta con múltiples estaciones de tren, contando con el siguiente mapa de Media Distancia:



La infraestructura de ferrocarril en la provincia es poco competitiva respecto al transporte privado, debido a sus **bajas frecuencias**, así como a **la alta duración de los viajes** en los tramos que aún se mantienen en funcionamiento.

En la actualidad solamente existen servicios de Media Distancia gestionados por RENFE, los cuáles, además de los problemas de competitividad comentados, tienen **poco alcance territorial** dentro de la provincia si tenemos en cuenta las Delegaciones Territoriales. En el siguiente mapa se puede ver la distribución de dicha infraestructura de ferrocarril existente en la actualidad teniendo en cuenta el territorio de las D.T.:

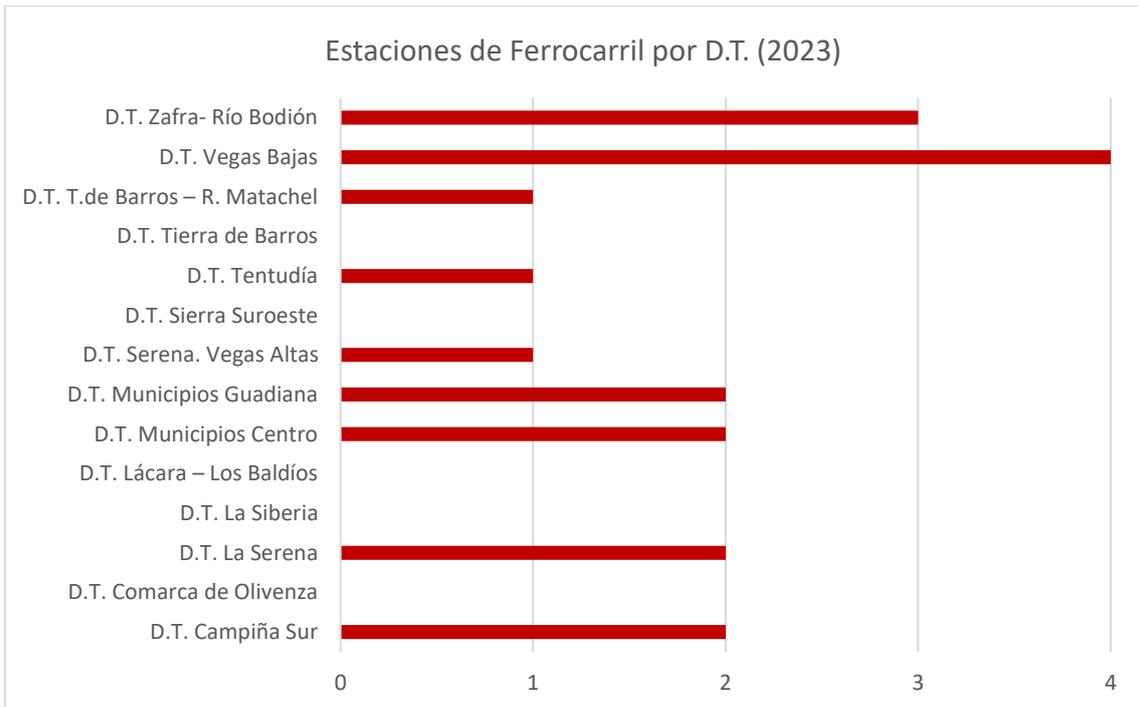
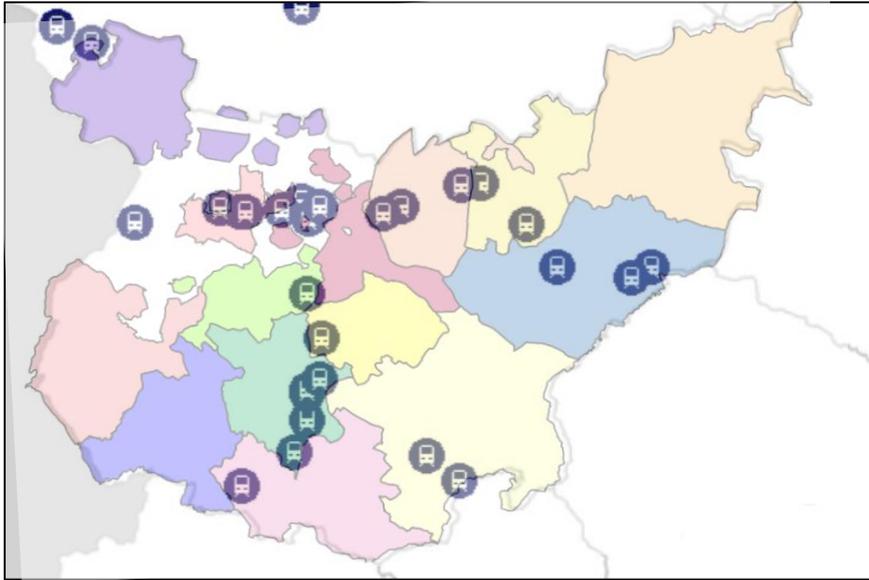


Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa de la Red Ferroviaria Española de ADIF (2023)

Como se puede observar, existen dos delegaciones territoriales en la provincia que no cuentan con ningún trazado de vía de ferrocarril en los mismos, que son:

- D.T. Comarca de Olivenza.
- D.T. La Siberia.

Por otro lado, también es relevante analizar el reparto de estaciones de ferrocarril según las D.T., como se puede ver a continuación:



Fuente: Elaboración propia a partir del Mapa de Líneas de Media Distancia y Avant de RENFE (2023)

De estos datos se desprende que existen 3 D.T. en las que no hay ninguna estación de ferrocarril, las cuales son:

- D.T. La Siberia.
- D.T. Comarca de Olivenza.

Así mismo, es de destacar dos casos concretos con características especiales:

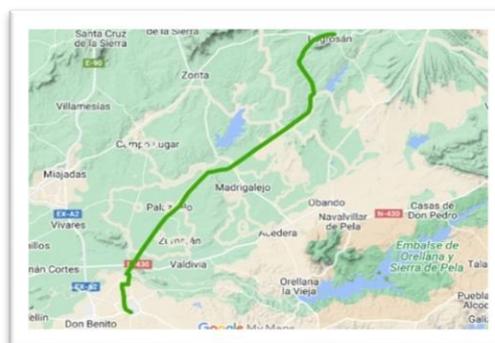
- En el caso de la D.T. Sierra Suroeste, su territorio cuenta con vías de ferrocarril (pertenecientes a la Línea Zafra-Jerez de los Caballeros) y una estación ubicada en el municipio de Jerez de los Caballeros. Sin embargo, en la actualidad, dicha línea no cuenta con servicios regulares de viajeros desde el año 1969, a pesar de ser parte de la Red Ferroviaria de Interés General.
- En el caso de la D.T. Lácara- Los Baldíos, este territorio cuenta con vías de ferrocarril y una estación con servicios para viajeros ubicada en el municipio de San Vicente de Alcántara (en la línea Madrid – Valencia de Alcántara, y permitiendo solamente dirigirse a este último o a Cáceres). Por ello, no cuenta con una conexión por línea directa de ferrocarril con el resto de las D.T. de la provincia de Badajoz, encontrándose aislada en ese sentido a pesar de contar con servicio, siendo necesario hacer intercambio de tren en Cáceres para poder ir la provincia de Badajoz.

C) Infraestructura ciclista.

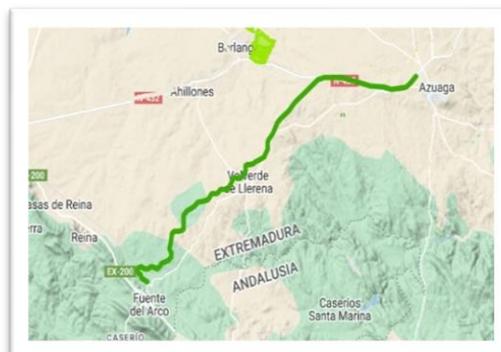
La **presencia de carril bici en la provincia de Badajoz es escasa**, y se localizan principalmente **solo en los mayores núcleos urbanos** como Badajoz, Mérida, Don Benito y Almendralejo. Las áreas rurales carecen de este tipo de infraestructura. Además, el uso de la bicicleta no está muy expandido, pues **menos del 3% de las personas utilizan la bicicleta en los transportes cotidianos** de acuerdo con datos del INE.

Por otro lado, a nivel rural, cabe destacar la existencia de **77,7 km de vías verdes** (siendo inferior al caso de Cáceres que cuenta con 140,9 km), en antiguos trazados de ferrocarril en desuso reutilizados como itinerarios no motorizados para ser recorridos a pie y en bicicleta. Concretamente, en la provincia de Badajoz existen **2 vías verdes**:

- **V.V. Vegas del Guadiana (57,70 km)**: Vía que conecta la provincia de Badajoz con la de Cáceres. Discurre por los municipios de Villanueva de la Serena, Don Benito, Rena, Villar de Rena, Torviscal, Palazuelo (Villar de Rena), Madrigalejo, Campo Lugar, Navalvillar de la Pela, Logrosán.



- **V.V. Mina La Jayona** (20 km). La Vía Verde va desde la estación de Fuente del Arco (km 68 de la antigua vía), situada al Norte del casco urbano de Fuente del Arco, hasta la casilla ferroviaria (km 48,3 de la antigua vía) que hay junto al área de descanso del km 137 de la carretera N-432 (límite municipal de Berlanga-Azuaga), al Oeste del casco urbano de Azuaga. Abarca los municipios de Fuente del Arco, Valverde de Llerena, Berlanga y Azuaga.



D) Infraestructura y transporte aéreo.

El aeropuerto de Badajoz es el **único existente en la provincia y en toda Extremadura** y se encuentra en el término municipal de Talavera la Real a 14 kilómetros de la capital pacense y a 45 km de Mérida. Entre los servicios que ofrece se encuentra una zona comercial, oficinas de alquiler de coches, aparcamiento público gratuito y parada de taxis. Sin embargo, cabe destacar la **inexistencia de transporte público de conexión con el aeropuerto** (bus urbano o interurbano) tanto desde la capital, como desde el resto de los municipios de la provincia, dificultando el acceso al mismo y limitándolo solo al vehículo privado o al taxi.



Se accede a las instalaciones a través de la carretera local BA-023, que conecta Balboa con la antigua N-V con dos ramales, hacia la oeste dirección Badajoz y hacia el este, dirección Talavera la Real. En sendos enlaces se han construido glorietas que facilitan las incorporaciones. Esta carretera depende de la Diputación Provincial de Badajoz.

El aeropuerto cuenta en la actualidad con únicamente 2 destinos nacionales:

Aeropuerto destino	País	Aerolíneas
BARCELONA-EL PRAT JOSEP TARRADELLAS (BCN)	ESPAÑA	AIR NOSTRUM
MADRID-BARAJAS ADOLFO SUÁREZ (MAD)	ESPAÑA	AIR NOSTRUM

Las frecuencias existentes son las siguientes:

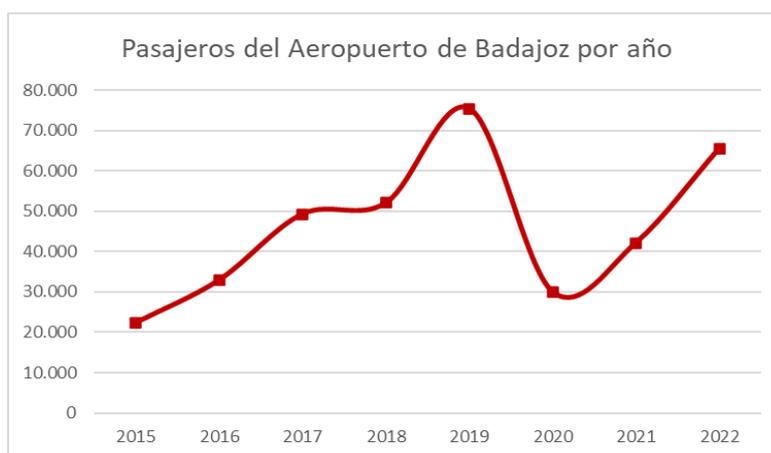
MADRID	
2 frecuencias diarias de lunes a viernes y 1 frecuencia diaria los domingos	
IDA	VUELTA
09:45 BJZ — DIRECTO 1h 5min. —> 10:50 MAD Operado por: descuento Avios Detalles v	07:30 MAD — DIRECTO 1h 5min. —> 08:35 BJZ Operado por: descuento Avios Detalles v
19:45 BJZ — DIRECTO 1h 5min. —> 20:50 MAD Operado por: descuento Avios Detalles v	17:50 MAD — DIRECTO 1h 5min. —> 18:55 BJZ Operado por: descuento Avios Detalles v

BARCELONA	
1 frecuencia diaria los lunes, miércoles y viernes	
IDA	VUELTA
16:00 BJZ — DIRECTO 1h 35min. —> 17:35 BCN Operado por: descuento Avios Detalles v	13:50 BCN — DIRECTO 1h 40min. —> 15:30 BJZ Operado por: descuento Avios Detalles v

Fuente: Air Nostrum (2023)

Ambas rutas se operan además bajo la declaración de Obligación de Servicio Público (OSP), reconocidas como tal a través de la Resolución de 27 de febrero de 2018, de la Dirección General de Aviación Civil, por la que se publica el Acuerdo del Consejo de Ministros de 23 de febrero de 2018, por el que se aprueba la declaración de obligaciones de servicio público en las rutas aéreas Badajoz-Madrid y Badajoz-Barcelona.

A continuación, se muestran los datos de pasajeros en el aeropuerto y su evolución:



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de AENA

De estos datos se refleja una recuperación en 2022 considerable de la pérdida de pasajeros debido a la crisis sanitaria del Covid-19, al contar con un total de 65.564 pasajeros, pero sí se muestra que aún existe margen de recuperación respecto a 2019, que contó con 75.416.

En cuanto a la ocupación de los vuelos, en el año 2022 se realizaron un total de 2.714 operaciones. Esto implica a 2022 una media de ocupación de los vuelos de 91 pasajeros. Considerando que los vuelos existentes a Madrid y Barcelona se desarrollan en aviones modelo Mitsubishi CRJ-1000, que cuentan con un total de 100 asientos, se puede afirmar que los vuelos cuentan con una media de más del 90% de ocupación a lo largo del año.

E) Infraestructura Logística

El sector logístico en Extremadura tiene un **desarrollo muy inferior a la media española**, y sobre todo respecto de las grandes áreas metropolitanas o a los grandes nudos intermodales de nuestro país. En efecto, el sector tiene una gran desestructuración y está formado por un número muy reducido de empresas autóctonas, a su vez de pequeña dimensión, asociadas fundamentalmente a las actividades de transporte y de almacenaje.

Aunque todo lo indicado para la Comunidad Autónoma es aplicable a la provincia de Badajoz, desde el punto de vista del desarrollo logístico Badajoz tiene una serie de factores favorables, que tanto en la evolución reciente como en las expectativas está en una mejor posición para el impulso de inversión en un sector poco representado actualmente. De acuerdo al Plan de Movilidad Sostenible de la Provincia de Badajoz, entre estas condiciones que marcan esta buena posición estarían:

- Mayores concentraciones urbanas, con consolidación y crecimiento de población en la provincia y mayores niveles de consumo.
- Una mayor presencia del sector empresarial e industrial que en la provincia de Cáceres
- Una mayor facilidad de conexión a grandes nudos portuarios de transporte (Lisboa, Sines, Huelva, Cádiz, Sevilla).
- El establecimiento de especialización de áreas industriales de cierta dimensión: Badajoz, Mérida, Zafra, Don Benito – Villanueva de la Serena, Villafranca de los Barros o Almendralejo.
- El asentamiento de nuevas plataformas logísticas con promoción pública (Badajoz y Mérida) o privada (Zafra- Puebla de Sancho Pérez).
- Destacan especialmente las plataformas públicas (Plataforma del Suroeste de Europa en Badajoz, con 530 Ha y Espacio Mérida con 207 Ha.) entorno a las futuras estaciones de AVE y con voluntad de ser bases intermodales que favorezcan la ubicación de nuevas empresas como marco de relación del área suroeste español, y en especial en la apertura de mejores relaciones empresariales y de actividad económica con el país vecino.

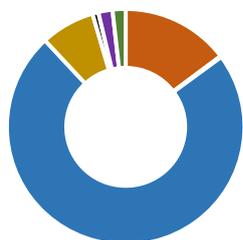
2. PARQUE AUTOMOVILÍSTICO DE LA PROVINCIA.

De acuerdo con los datos del Observatorio del Transporte y la Logística del MITMA, en la **provincia de Badajoz** existían en el año 2021 (último año con datos disponibles) un **total de 533.906 vehículos** (habiendo aumentado más de un 12 % en la última década). A continuación, se puede observar el desglose de este parque automovilístico:

Número y % de vehículos por provincia y tipo								
Provincia	Camiones y Furgonetas	Autobuses	Turismos	Motocicletas	Tractores industriales	Remolques y semirremolques	Otros vehículos	Total
Badajoz	78.750	793	390.894	39.369	4.312	10.302	9.486	533.906
	14,75%	0,15%	73,21%	7,37%	0,81%	1,93%	1,78%	100%

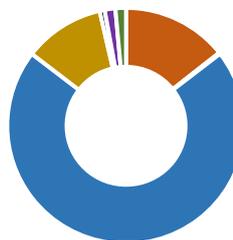
Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística del MITMA, 2021

Reparto por tipo de vehículo
PROVINCIA DE BADAJOZ



- Camiones/Furgonetas
- Autobuses
- Turismos
- Motocicletas
- Tractores

Reparto por tipo de vehículo
TOTAL NACIONAL



- Camiones/Furgonetas
- Autobuses
- Turismos
- Motocicletas
- Tractores

El parque automovilístico de la provincia supone el 1,51 % del total nacional y está dominado por los turismos por un amplio margen. Supone además el 62% de todo el parque automovilístico de Extremadura, teniendo un mayor peso que la provincia de Cáceres.

Por otro lado, cabe destacar la **excesiva dependencia de vehículos diésel y de gasolina** en los vehículos de la provincia, y la escasez de vehículos eléctricos y de otro tipo de energías limpias. Así, por ejemplo, en cuanto a turismos se cuenta con los siguientes datos:

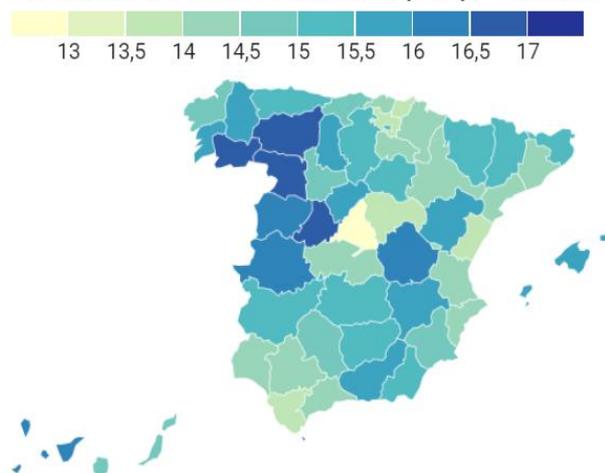
Número y % de turismos por tipo de carburante				
Provincia	Gasolina	Gasóleo	Eléctrico y otros	Total
Badajoz	123.954	266.134	806	390.894
	31,71%	68,08%	0,21%	100%

Fuente: Observatorio del Transporte y la Logística del MITMA, 2021

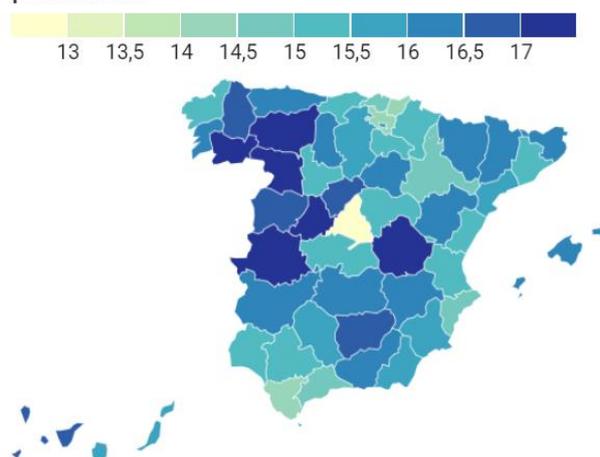
De dichos datos se desprende que, en la provincia de Badajoz, la mayoría de los turismos cuentan con el diésel (gasóleo) como carburante, y un porcentaje significativo con gasolina. Sin embargo, es de destacar el bajo porcentaje de turismos eléctricos y de otros carburantes limpios en la provincia (0,21%), que es inferior al porcentaje nacional (0,72%).

Por otro lado, es destacable también hablar aquí de la **antigüedad del parque de vehículos**. La provincia de Badajoz se encuentra en el puesto número 33 a nivel nacional (de 52), por lo que cuenta con una **antigüedad media-alta**. De forma concreta, la edad media de los turismos en Badajoz es de 15,4 años, y la edad media del parque móvil completo es de 16,05 años.

Edad media de los turismos por provincias



Edad media del parque móvil por provincias



Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico. Datos a noviembre de 2021

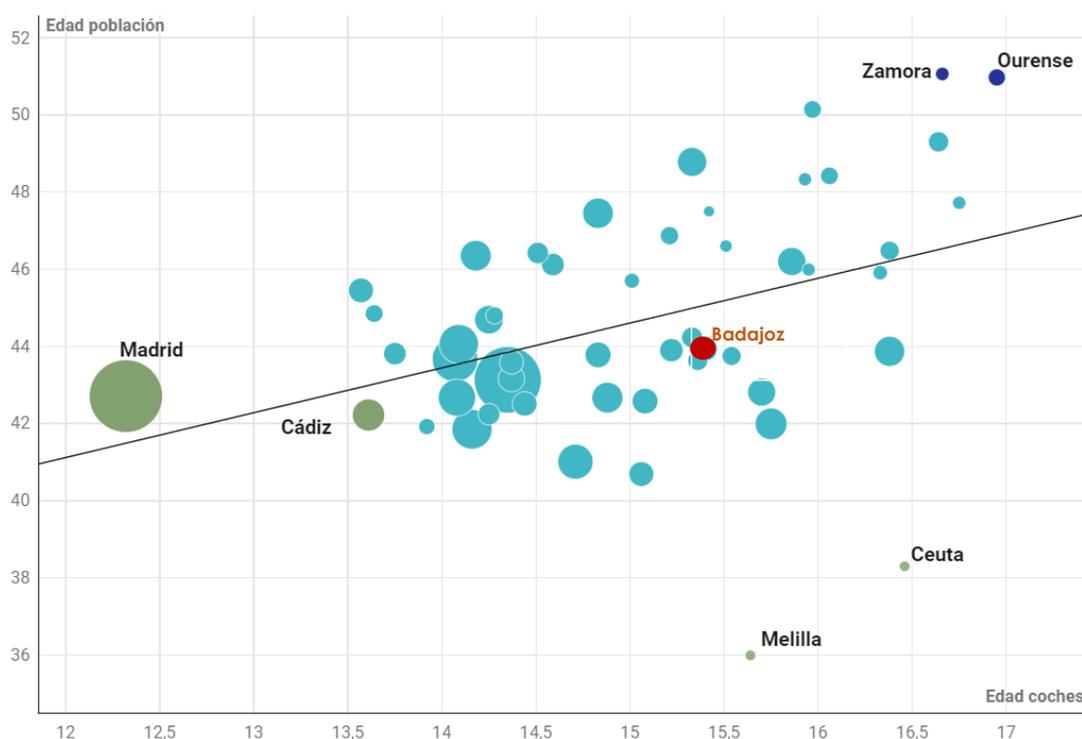
Ranking de antigüedad del parque de turismos por provincia (2021)

29	Jaén	15,22
30	Asturias	15,33
31	Ciudad Real	15,33
32	Lleida	15,36
33	Badajoz	15,4
34	Soria	15,42
35	Teruel	15,51
36	Albacete	15,54

Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico. Datos a noviembre de 2021

Teniendo en cuenta que la media nacional de la antigüedad del parque de vehículos total es de 13 años, Badajoz se establece muy por encima de esa media y de las provincias con mejores datos que son Madrid (la única por debajo de la media nacional, con 12,32 años), Gipuzkoa, Cádiz, Álava, Castellón y Guadalajara (todas entre 13 y 14 años); pero cuenta con mejores datos que provincias como Ávila, Zamora, León, Cáceres, Cuenca o Salamanca (que rozan los 17 años todas)

Esto se debe principalmente, de acuerdo a los datos de la DGT, a que en las provincias que están más envejecidas tiende a haber una mayor edad media de los vehículos. Así como también en las provincias donde existe una menor renta, los vehículos también tienden a contar con una mayor antigüedad media total.

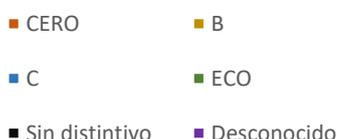
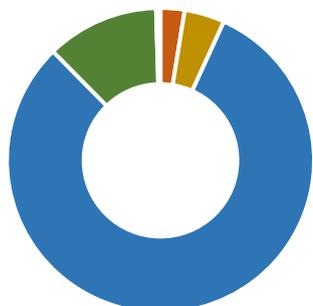


Fuente: Datos RTVE, con información de Dirección General de Tráfico y del INE

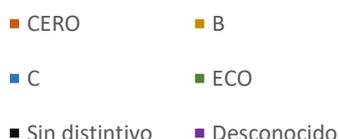
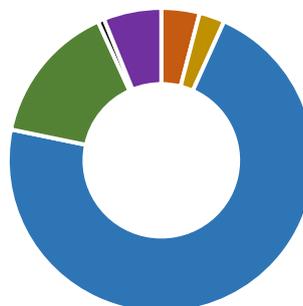
Esta antigüedad elevada en el caso de la provincia de Badajoz implica, de acuerdo a la DGT, un **mayor riesgo de la seguridad vial al aumentar la siniestralidad**. Y de la misma forma, implica la **existencia de un parque móvil más contaminante**. Así, por ejemplo, para el caso de los turismos, se puede ver a

continuación los tipos de distintivo medioambiental existentes en la provincia de forma comparada:

Distintivo medioambiental de los turismos
PROVINCIA DE BADAJOZ



Distintivo medioambiental de los turismos
MEDIA NACIONAL



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Anuario Estadístico General de la DGT (2021)

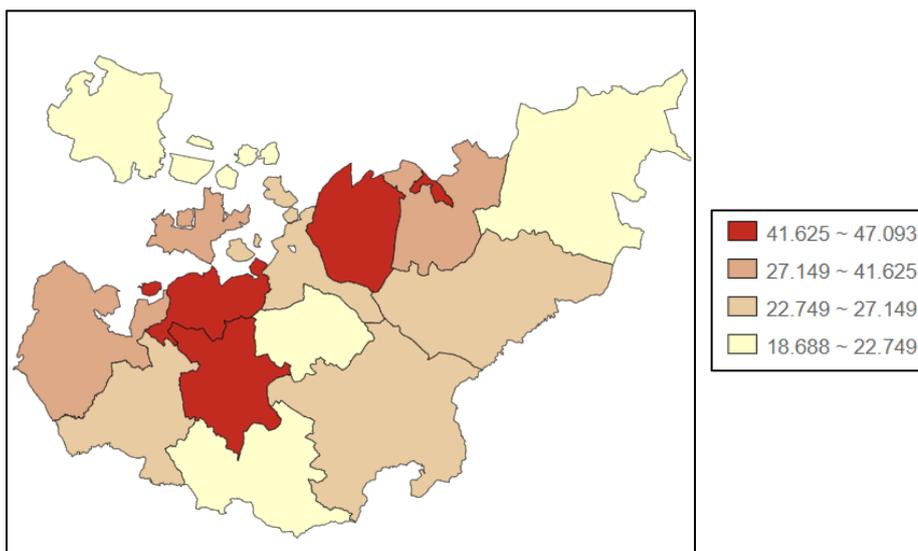
Como se puede observar, **el porcentaje de turismos ECO y CERO emisiones de la provincia de Badajoz es de solamente el 15%**, dato por debajo de la media nacional que es del 19%. Así mismo, **el porcentaje de vehículos con el distintivo más bajo, el C, es del 81%**, frente al 72% de la media nacional. Esto implica un parque móvil más contaminante en general que la media nacional, lo que evidencia la necesidad de potenciar la renovación del mismo para poder disminuir las emisiones de GEI provocadas por el transporte en la provincia.

- Parque automovilístico – Distribución por D.T.

El parque de vehículos de la provincia de Badajoz se distribuye de forma desigual en las diversas Delegaciones Territoriales, debido a sus diferencias en cuanto a población principalmente, pero también a la mayor y menor existencia de transporte público eficiente que disminuye la necesidad de existencia de vehículos privados para los desplazamientos.

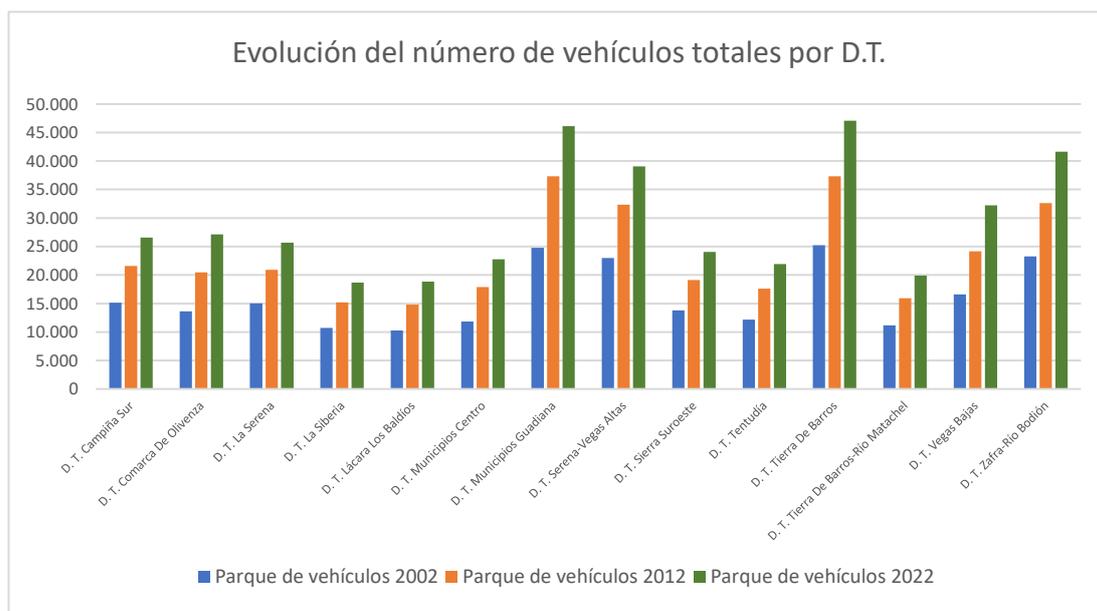
A continuación, se puede ver la **distribución actual del parque de vehículos totales** en cada Delegación Territorial:

distribución del número total del parque de vehículos de la provincia por D.T.



Fuente: Observatorio Socioeconómico de la Provincia de Badajoz (2023)

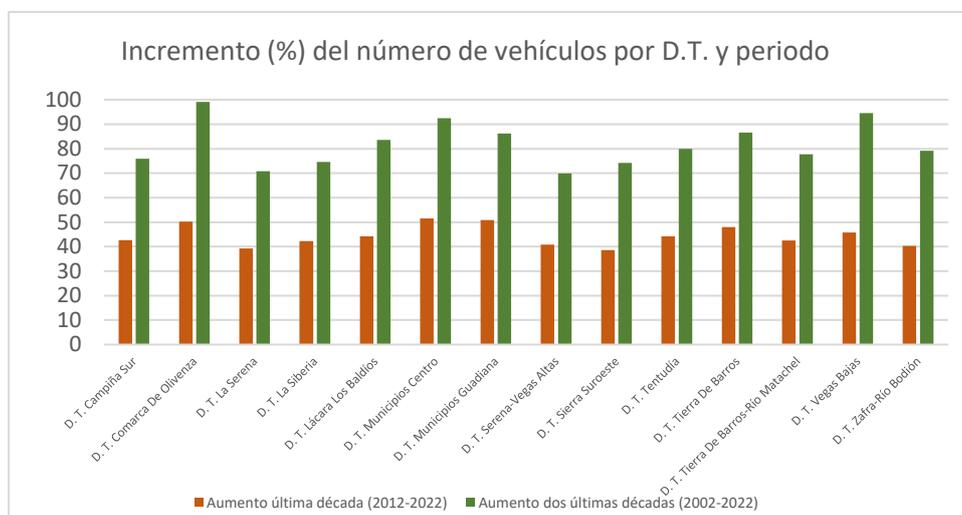
También se puede ver en el siguiente gráfico la evolución del número total de vehículos en cada D.T. en las últimas dos décadas:



Fuente: Elaboración propia con datos del Observatorio Socioeconómico Provincia de Badajoz

De estos datos se desprende que las **Delegaciones Territoriales con un mayor número de vehículos en total son la D.T. Tierra de Barros, la D.T. Municipios Guadiana, la D.T. Zafra-Río Bodión, y la D.T. Serena-Vegas Altas**, contando todas ellas con **más de 40.000 vehículos cada una**. Esto coincide a su vez con las D.T. que tienen una mayor población en la provincia, aunque es de destacar que el parque de vehículos ha aumentado significativamente en todas las D.T. a pesar de que la población haya disminuido en varias de ellas.

De forma complementaria, se puede analizar también el **porcentaje de aumento** de dicho parque de vehículos en cada D.T.

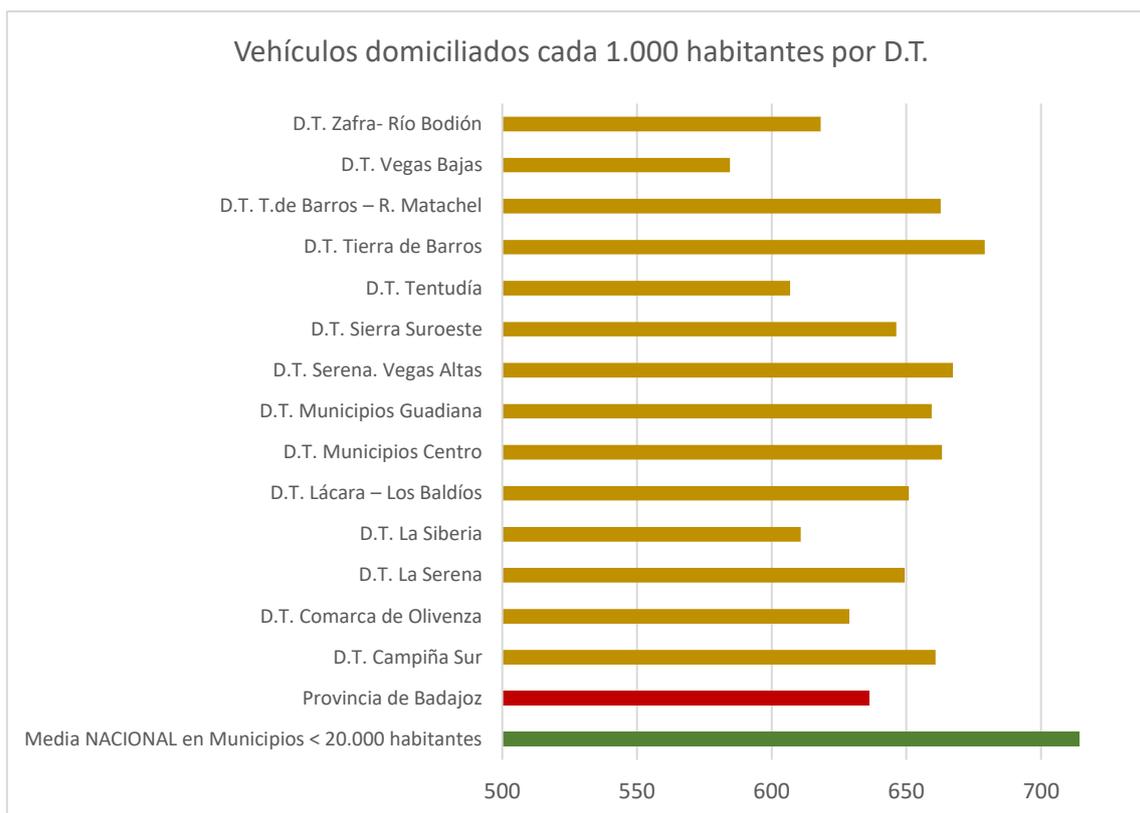


Fuente: Elaboración propia con datos del Observatorio Socioeconómico Provincia de Badajoz

En este caso, destacan algunas D.T. con menor población. Así, por ejemplo, **la D.T. Comarca de Olivenza ha duplicado prácticamente (con un aumento del 99,2%) en los últimos 20 años su parque total de vehículos.** Y un fenómeno similar se produce con otras como la D.T. Vegas Bajas (un aumento del 94,5%), o la D.T. Municipios Centro (aumento del 92,5%). Y en general, en todas las D.T. se ha producido un aumento del parque de vehículos en los últimos 20 años que es superior al 70%.

Esto contrasta con el hecho de que la población de todas las D.T. (a excepción de la D.T. Vegas Bajas, la D.T. Municipios Guadiana, y la D.T. Tierra de Barros) ha disminuido a lo largo de estas últimas 2 décadas, con un promedio del - 5,5% de reducción de población total. Sin embargo, la falta de desarrollo de una infraestructura de transporte público eficiente en estas últimas décadas que conecte las diversas D.T. sustituyendo el uso del vehículo privado (pues de media, el 67% de los vehículos de todas las D.T. son turismos) ha producido un aumento imparable del número de vehículos en la provincia.

En cuanto a la **densidad de vehículos** en cada D.T., también se pueden observar diferencias:



Fuente: Elaboración propia a partir de las BBDD Descriptivos de la Agenda Urbana Española – D.18.a (2021)

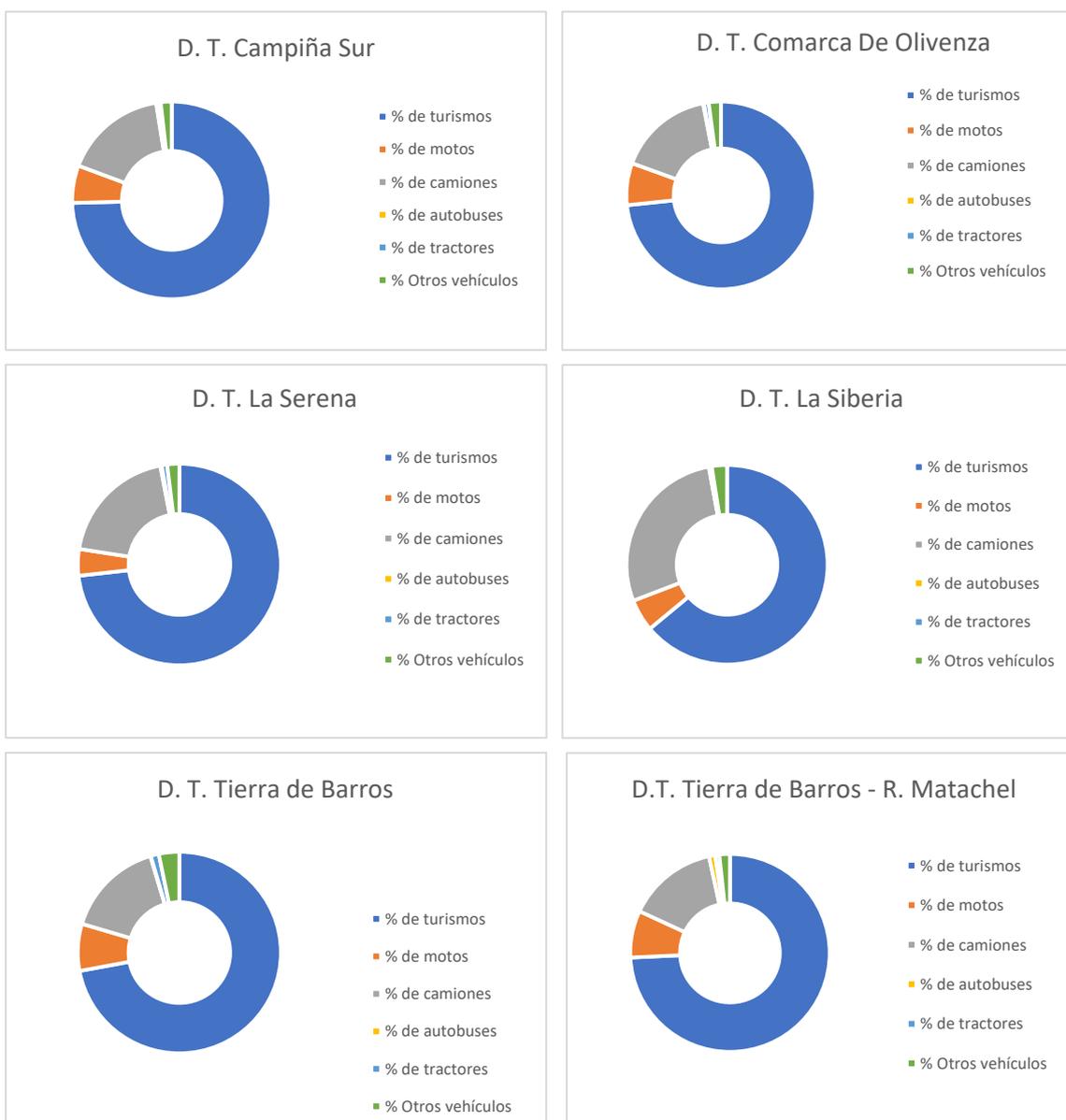
Se puede afirmar que **la densidad de vehículos es baja en las D.T. de la provincia de Badajoz si la comparamos con la media nacional en municipios de menos de 20.000 habitantes** (donde se establece en más de 714 vehículos por cada 1.000 habitantes).

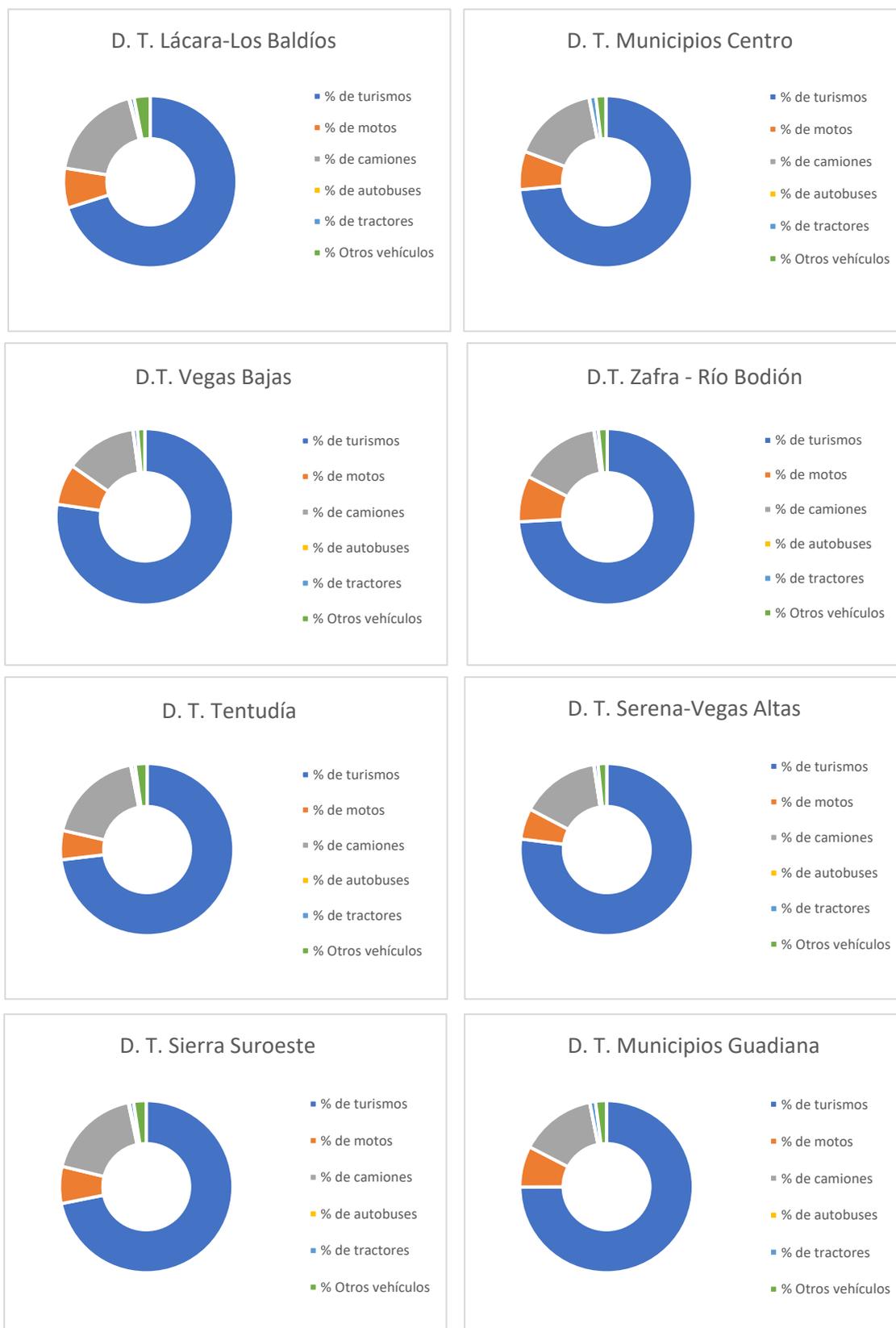
A parte de ello, entre las propias delegaciones territoriales también existen diferencias amplias. Las D.T. con mayor densidad de vehículos son la D.T. Tierra de Barros, la D.T. Serena-Vegas Altas, y la D.T. Tierra de Barros-Río Matachel. Y, por el contrario, las delegaciones territoriales con menor densidad de vehículos son la D.T. Vegas Bajas, la D.T. Tentudía y la D.T. La Siberia.

Se observa por tanto que la menor densidad de vehículos se da en la D.T. Vegas Bajas, debido principalmente a que se trata de un área céntrica de la provincia, ubicada entre Mérida y Badajoz y siendo a su vez la D.T. con las mayores infraestructuras de transporte viario y transporte público de la provincia por su cercanía a los grandes núcleos urbanos, lo que disminuye la necesidad de vehículos privados. Por el contrario, en el caso de la D.T. Tentudía y la D.T. La Siberia, se trata de áreas ubicadas en los bordes territoriales sur y oeste, siendo de las D.T. con menores infraestructuras de transporte y servicios de transporte

público de toda la provincia, pero también con una población muy concentrada en núcleos específicos que incluyen a la mayoría de la población (como Fregenal de la Sierra, Monesterio, Talarrubias o Herrera del Duque), lo que disminuye la movilidad en el propio territorio y por tanto el número de vehículos existentes.

Por último, se puede observar a continuación la **distribución del parque de vehículos de cada D.T.** por tipos de vehículo, donde también se observan algunas diferencias:





Fuente: Elaboración propia a partir de las BBDD Descriptivos de la Agenda Urbana Española – D.18.b y D.18c, y datos del Observatorio Socioeconómico de la Provincia de Badajoz (2023)

Si bien el porcentaje de turismos se mantiene más o menos estable, es de destacar que **existen 3 D.T. que cuentan con más del 70% de su parque de vehículos conformado por turismos**, y son la D.T. Municipios Guadiana (70,1 %), la D.T. Serena – Vegas Altas (71,6 %), y la D.T. Vegas Bajas (70,0 %).

Por el contrario, es de destacar el caso de la D.T. La Siberia, que cuenta con el menor porcentaje de turismos (59,8 %), pero con el mayor porcentaje de camiones de todas las D.T. con un total de 26,1 % del total, mientras que el resto de D.T. no alcanza 19% en ningún caso. El motivo de este mayor porcentaje de camiones es precisamente el mayor aislamiento geográfico de esta D.T., que es la más alejada de la provincia, ubicada en el extremo nordeste de la misma. Eso, unido a que solamente cuenta con infraestructura viaria por carretera, implica que todos los suministros se transportan a esta zona en camiones de transporte, aumentando su uso y densidad.

3. REPARTO MODAL Y DESPLAZAMIENTOS EN LA PROVINCIA.

A) Estructura de reparto modal en desplazamientos habituales.

El reparto de la movilidad en la provincia de Badajoz se caracteriza por una **fuerte dependencia del vehículo privado** como medio de transporte principal para los desplazamientos habituales de la población (como trabajo o estudios).

Según los datos provinciales sobre movilidad cotidiana del INE¹ (2021), **el 70,8 % de los desplazamientos habituales de la provincia de Badajoz se producen mediante vehículo particular privado**. Dato que es superior al de provincias colindantes como Cáceres (66,8 %), Ciudad Real (68,4 %), o Huelva (62,1 %); así como muy superior a la media nacional (63%).

Destaca así mismo el **bajo nivel de uso del transporte público a nivel provincial, que se establece en el 7,3 % de los desplazamientos cotidianos**, con datos similares a la provincia de Cáceres (7,09 %). Así, a pesar de ser la tercera opción de medio de transporte en la provincia y en la Comunidad Autónoma, es muy inferior a la media nacional (16,1 %). En la siguiente tabla se pueden ver reflejados dichos datos.

¹ <https://www.ine.es/dynt3/inebase/es/index.htm?padre=8983&capsel=8987>

Porcentaje (%) de personas que utilizan cada medio de transporte para desplazamientos habituales (2021)				
Provincia	Particular	Público	A pie	De empresa u otro
Badajoz	70,8%	7,3%	16,9%	5,0%
Cáceres	66,8%	7,1%	20,6%	5,4%
Ciudad Real	68,4%	4,8%	19,9%	6,7%
Huelva	62,1%	7,3%	21,9%	8,5%
MEDIA NACIONAL	63,0%	16,1%	16,1%	4,7%

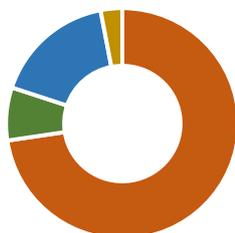
Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana.

Así mismo, de forma concreta, los datos de movilidad cotidiana del INE comentados reflejan el siguiente reparto de uso de tipos de medios de transporte específicos, de forma comparada con provincias colindantes y a nivel nacional:

Porcentaje (%) de personas que utilizan cada tipo de medio de transporte para desplazamientos habituales (2021)				
Provincia	Coche	Autobús, tren, metro	A pie	Moto, bicicleta y otros Total
Badajoz	72,5%	7,4%	16,9%	3,0%
Cáceres	69,4%	7,5%	20,6%	2,3%
Ciudad Real	70,8%	5,2%	19,9%	3,9%
Huelva	64,7%	10,0%	21,9%	3,2%
MEDIA NACIONAL	62,1%	16,3%	16,1%	5,4%

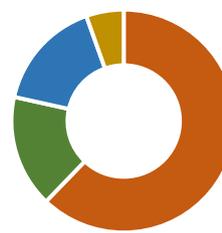
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana.

Tipo de transporte utilizado
PROVINCIA DE BADAJOZ



- Coche
- Autobus, tren, metro
- A pie
- Moto/Bicicleta

Tipo de transporte utilizado
MEDIA NACIONAL



- Coche
- Autobus, tren, metro
- A pie
- Moto/Bicicleta

Fuente: Elaboración propia con datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana.

De dichos datos se desprende de nuevo que, en la provincia de Badajoz, a su vez, **el tipo de vehículo de transporte más utilizado es el coche (72,59 %)**, y en segundo lugar el transporte a pie (16,92 %). Esto implica un uso muy superior del coche respecto a la media nacional (62,13%) y levemente superior a las provincias colindantes. Así mismo, **el uso de autobús o tren es muy inferior a la media nacional**, lo que le da mayor protagonismo a **la movilidad peatonal**, la cual **sí supera la media española**.

B) Duración de los desplazamientos y satisfacción ciudadana.

Un aspecto de la movilidad a destacar también en la provincia es la duración de los desplazamientos cotidianos del día a día. **En Badajoz, el 67 % de las personas tardan menos de 40 minutos en sus desplazamientos cotidianos**. Cifra similar a la provincia de Cáceres (67,6 %) pero muy superior a la media nacional (56,3 %). Esto se traduce en que, en Badajoz, a pesar de ser la provincia con mayor extensión territorial de España, la duración de los viajes cotidianos es menor que a nivel nacional, debido a la concentración de la actividad laboral y académica en ciertas áreas concretas.

Sin embargo, el **bajo uso del transporte público analizado anteriormente implica que esa menor duración no se debe a la existencia de una infraestructura de transporte público eficiente y de alto nivel de uso, sino más bien a la predominancia del vehículo privado** como principal medio de transporte (al suponer más del 70 % de los desplazamientos), lo que implica una mayor cantidad de emisiones de gases contaminantes a la atmósfera ante la falta de alternativas suficientes, como se ha visto anteriormente.

A continuación, se pueden ver los datos de duración de los desplazamientos cotidianos:

Porcentaje (%) de personas en función de su duración en desplazamientos cotidianos (trabajo/estudios) (2021)					
	Menos de 20 minutos	Entre 20 y 39 minutos	Entre 40 y 59 minutos	Entre 60 y 89 minutos	90 minutos o más
Badajoz	37,0%	30,0%	16,5%	9,1%	7,3%
Cáceres	38,8%	28,8%	15,3%	8,3%	8,9%
Media Nacional	26,4%	29,9%	21,9%	12,5%	9,4%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana.

Esta baja duración en la movilidad cotidiana en la provincia se traduce en un alto nivel de satisfacción ciudadana, ya que un menor tiempo invertido en transporte permite una mayor conciliación laboral. En concreto, en Badajoz, el

93,9 % de la población está satisfecha o muy satisfecha respecto al tiempo que dedica para los desplazamientos diarios. Cifra superior a la media nacional (89,4 %), pero que de nuevo no viene dada por el transporte público sino por los altos niveles de uso del vehículo particular.

Porcentaje (%) de población satisfecha respecto al tiempo diario dedicado al transporte			
	Insatisfecho	Satisfecho	Muy satisfecho
Badajoz	6,1%	52,8%	41,1%
Cáceres	6,9%	48,1%	45,0%
<i>Media Nacional</i>	10,7%	54,2%	35,2%

Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana.

C) Principales flujos de desplazamientos entre áreas de movilidad de la provincia.

La tendencia en la movilidad en la provincia de Badajoz está dominada por tanto por el uso del vehículo privado. Esto se debe en gran parte a que **los núcleos urbanos de menos de 20.000 habitantes en la provincia de Badajoz suelen tener una baja densidad de población y una dispersión geográfica alta, lo que dificultan la movilidad entre los mismos y los núcleos urbanos de la provincia si se suma a ello la escasez de un transporte público eficiente** como ya se ha visto anteriormente.

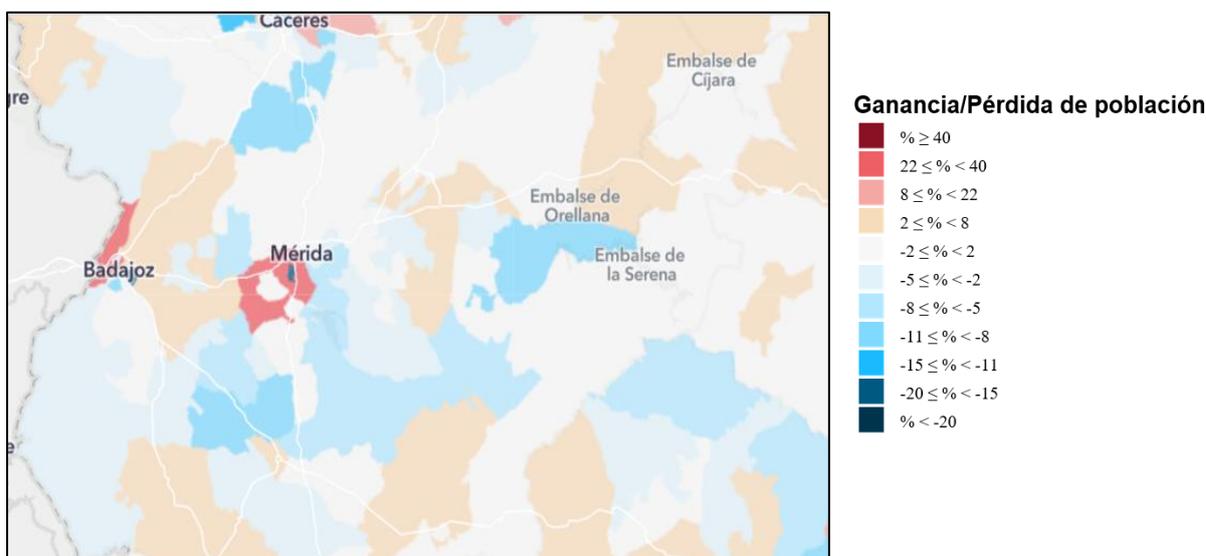
Es importante también destacar los **principales flujos de movilidad** entre municipios y áreas de movilidad de la provincia, para comprender las tendencias y necesidades de la población en cuanto a desplazamientos cotidianos y con ello las posibles carencias existentes debido a la excesiva dependencia del vehículo privado para su realización.

En la provincia de Badajoz, según los Estudios de movilidad de la población a partir de la telefonía móvil 2020-2021 del INE, **el 72 % de la población residente en un área de movilidad concreta de la provincia no realiza ninguna movilidad a otra área de manera cotidiana**, manteniéndose en la misma área. Por el contrario, existe **un 12,5 % de población residente que realiza de forma cotidiana una movilidad hacia otra área distinta** en la provincia, y un 15,5 % que sale de la provincia en su movilidad cotidiana. A continuación, se exponen estos datos de forma comparada:

Movilidad cotidiana diaria según el desplazamiento entre áreas de movilidad				
Provincia	% de población que no realiza movilidad hacia otra área	% de población que realiza movilidad hacia otra área de la provincia	% de población que realiza movilidad a un área fuera de la provincia	% de pérdida de población diaria en la provincia por movilidad
Badajoz	72%	12,5%	15,5%	0,8%
Cáceres	74%	11,5%	14,5%	6,3%
<i>Media Nacional</i>	70%	14,1%	15,9%	5,9%

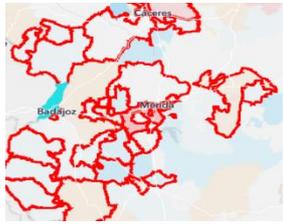
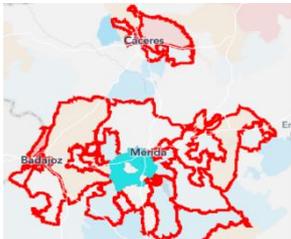
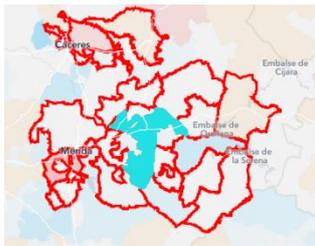
Fuente: Elaboración propia a partir de datos del INE (2021). Movilidad Cotidiana.

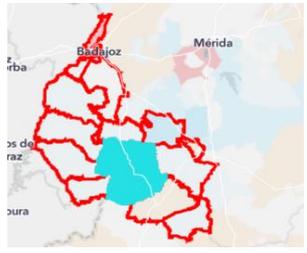
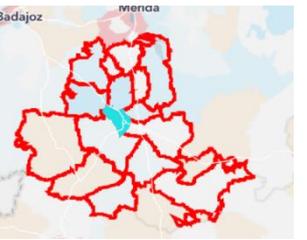
Por otro lado, cabe destacar que la movilidad cotidiana provincial cuenta con **flujos concretos hacia ciertos núcleos urbanos o cabezas de comarca**. A continuación, se puede observar un mapa de la provincia en el que se representa la ganancia/pérdida de población diaria de las distintas áreas de movilidad de Badajoz.



Fuente: INE 2021 - Galería de mapas de movilidad cotidiana

De estos datos, se puede establecer que los principales **núcleos que ganan población diariamente debido a la movilidad cotidiana** desde otras áreas son:

Principales áreas de movilidad que ganan población diariamente por movilidad cotidiana y áreas de movilidad de origen			
Área de Movilidad	% de ganancia de población diaria	Principales áreas de movilidad de origen	Mapa de áreas de movilidad diaria de origen
Badajoz	34%	Mérida Olivenza y Valverde de Leganés Montijo y Torremayor Almendralejo Jerez de los Caballeros Alburquerque Mérida Higuera de Vargas Talavera la Real Valdelacalzada y Lobón Cáceres Santa Marta Salvatierra de los Barros	
Mérida	28%	Almendralejo Calamonte La Zarza Montijo y Torremayor Arroyo de San Serván y Torremejía Guareña y San Pedro de Mérida Don Benito Badajoz Villafranca de los Barros Oliva de Mérida Cáceres	
Llerena	7%	Berlanga Montemolín Puebla de Sancho Pérez Azuaga Zafra Guadalcanal	
Don Benito	5%	Villanueva de La Serena Santa Amalia Miajadas Guareña y S. Pedro de Mérida Mérida Logrosán Navalvillar de Pela Talarrubias Quintana de La Serena Almoharín Cabeza del Buey	
Berlanga	4,5%	Llerena Azuaga Montemolín Puebla de Sancho Pérez Hornachos	

Principales áreas de movilidad que ganan población diariamente por movilidad cotidiana y áreas de movilidad de origen			
Área de Movilidad	% de ganancia de población diaria	Principales áreas de movilidad de origen	Mapa de áreas de movilidad diaria de origen
Jerez de los Caballeros	5%	Fregenal de la Sierra Badajoz Oliva de la Frontera Zafra Olivenza Villanueva del Fresno y Zahínos	
Talarrubias	3,7%	Siruela Navalvillar Don Benito Logrosán Herrera del Duque Peraleda de la Mata	
Zafra	2%	Puebla de Sancho Pérez Burguillos del Cerro Los Santos de Maimona Salvatierra de los Barros Fuente del Maestre Almendralejo Fuente de Cantos y Calzadilla de los Barros Villafranca de los Barros	

Fuente: INE 2021 - Galería de mapas de movilidad cotidiana

De forma contraria, existen **ciertos núcleos de población o áreas de movilidad concretas que pierden parte considerable de su población (más del 5%)** debido a la movilidad diaria cotidiana. Así, las áreas de movilidad que mayor porcentaje de población diaria pierden debido a la movilidad cotidiana son:

Áreas de movilidad que pierden más del 5% de su población diariamente por movilidad cotidiana	
Área de Movilidad	% de pérdida de población diaria
Calamonte	16%
Campanario	9%
Fuente del Maestre	8%
Salvatierra de los Barros	8%
Santa Marta	7%
Ribera del Fresno	6%
Alburquerque	5%

Áreas de movilidad que pierden más del 5% de su población diariamente por movilidad cotidiana	
Área de Movilidad	% de pérdida de población diaria
Hornachos	5%
Zalamea de La Serena	5%

Fuente: INE (2021) - Estudios de movilidad de la población a partir de la telefonía móvil.

De todo este análisis se puede concluir que **los flujos de movilidad diaria en la provincia de Badajoz se caracterizan por la dispersión geográfica y el uso del vehículo privado** (ante la falta de alternativas eficientes de conexión entre municipios) **y cuentan principalmente con dos grandes áreas de destino con una amplia área de origen que son Badajoz y Mérida**, las cuáles aumentan su población diariamente de forma considerable (superior al 25%).

Por otro lado, existen otros flujos de movilidad menores concentrados hacia diversas áreas de la provincia, coincidiendo con los principales núcleos urbanos a parte de las dos ciudades principales como son Llerena, Don Benito, Berlanga, Jerez de los Caballeros, etc. Así mismo, esto se traduce en ciertas áreas más rurales de la provincia ya comentadas que pierden diariamente una parte considerable de su población que se desplaza a las zonas urbanas, debido a la falta de servicios y equipamientos, así como a la escasez de actividades productivas y laborales en dichas zonas.

4. MOVILIDAD ELÉCTRICA Y SOSTENIBLE.

Como ya se ha comentado anteriormente, **el porcentaje de turismos eléctricos en la provincia de Badajoz es bajo en comparación con la media nacional** (0,21% en Badajoz frente a 0,72% a nivel nacional), lo que evidencia la **necesidad del impulso al vehículo eléctrico** en la provincia.

Sin embargo, a pesar del bajo porcentaje de vehículos eléctricos, **a nivel provincial se han llevado a cabo iniciativas que han permitido un gran desarrollo de la infraestructura para este tipo de vehículos**, especialmente **infraestructura de recarga**, que es imprescindible de forma previa para el desarrollo de una movilidad eléctrica generalizada.

Así, mediante el **Plan de Movilidad de Vehículos Eléctricos en Municipios (MOVEM)**, alineado con

la Estrategia Regional para el Impulso del Vehículo Eléctrico de Extremadura (Horizonte 2018 – 2030) de la Junta de Extremadura; y que ha sido cofinanciado por el Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE); la Diputación de Badajoz ha impulsado el uso del vehículo eléctrico y la accesibilidad a la recarga de vehículos en el territorio provincial. Sus acciones principales han sido la **entrega de un vehículo 100% eléctrico por municipio** para uso de los servicios municipales y la creación de una red inteligente de puntos de recarga de vehículos eléctricos situados en la vía pública que se ha

completado en noviembre de 2022 con un total de **32 puntos de recarga** rápida (50 kW) y semirápida (22 kW) con acceso a carga alterna y continua con diferentes tipos de conector.



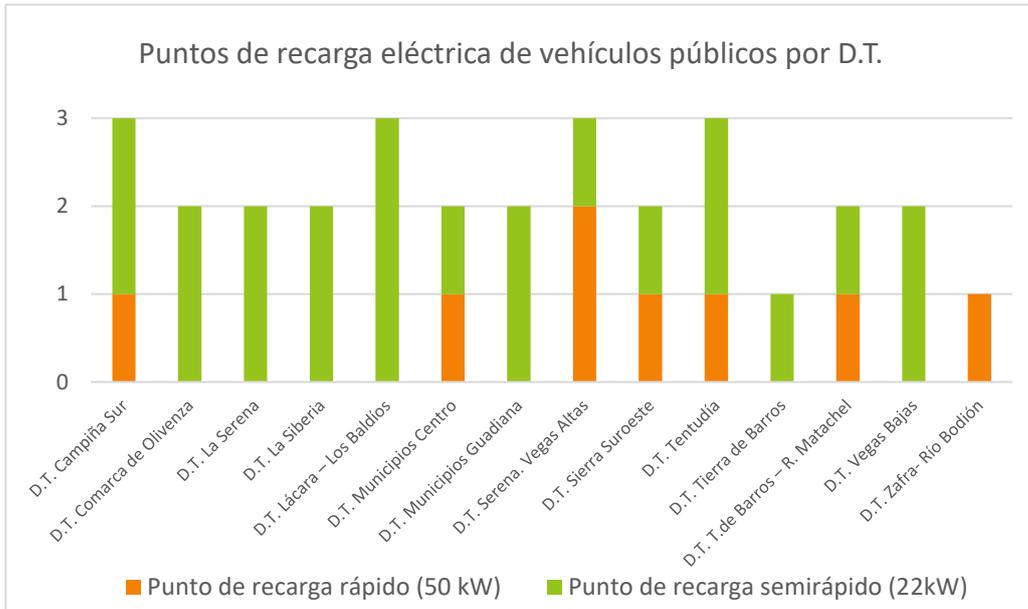
Se han instalado estas estaciones de recarga, de forma concreta, en: Alburquerque, Azuaga, Badajoz, Cabeza del Buey, Calamonte, Campanario, Campillo de Llerena, Castuera, finca La Cocosa (Badajoz), Don Benito, Fregenal de la Sierra, Fuente de Cantos, Guareña, Herrera del Duque, Hornachos, Jerez de los Caballeros, Llerena, Monesterio, Navalvillar de Pela, Oliva de la Frontera, Puebla de la Calzada, Puebla de Obando, San Pedro de Mérida, Santa Marta de los Barros, San Vicente de Alcántara, Talarrubias, Talavera la Real, Villafranca de los Barros, Villanueva de La Serena, Zafra, Villanueva del Fresno y Olivenza.

Mapa de puntos de carga Plan MOVEM.

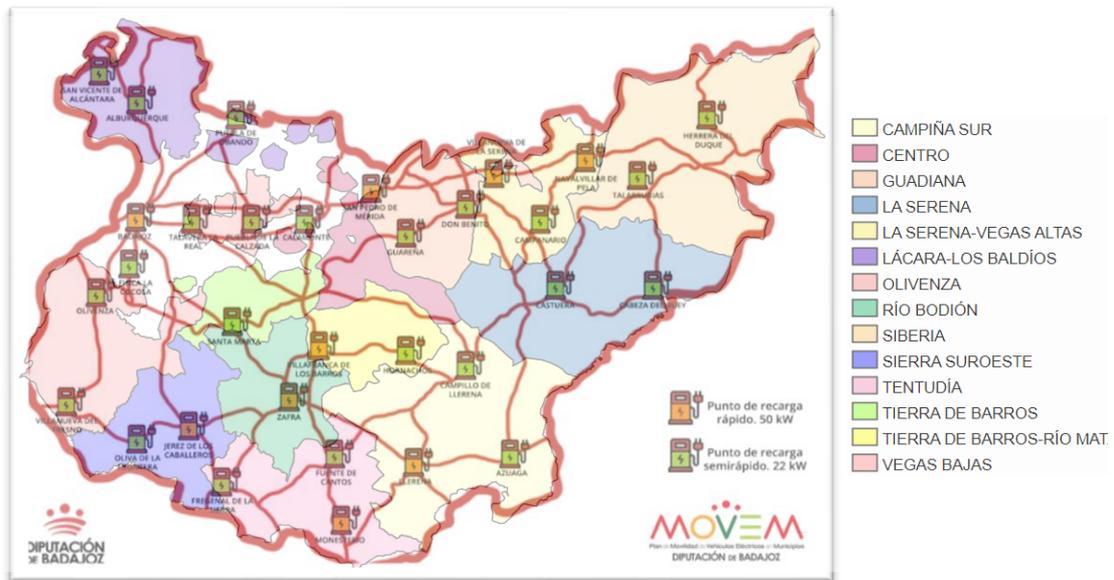


De esta forma, esta amplia infraestructura de recarga se consolida como un elemento de gran importancia para la movilidad eléctrica en la provincia, siendo un punto de partida clave para un mayor desarrollo de la misma de cara a los próximos años.

En relación con la infraestructura de recarga pública, también podemos encontrar un reparto desigual en las distintas D.T. de la provincia en el Plan Movem. A continuación, se muestra esta distribución:



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Plan MOVEM – Diputación de Badajoz (2023)



Fuente: Plan MOVEM – Diputación de Badajoz (2023)

Si bien **todas las D.T. cuentan con al menos un punto de recarga público semirrápido (20 kW)**, solamente la mitad de ellas (7 de 14) cuentan con puntos de recarga rápidos (de 50 kW). Sin embargo, se ha creado una extensa red que abarca toda la provincia y todas las D.T., de forma que cualquier municipio en la provincia cuenta con un punto de recarga público cercano. Aun así, de cara a futuras expansiones, sería conveniente considerar la instalación de más puntos de recarga rápida en las D.T. donde aún no se dispone de los mismos.

5. SEGURIDAD VIAL DE LA PROVINCIA

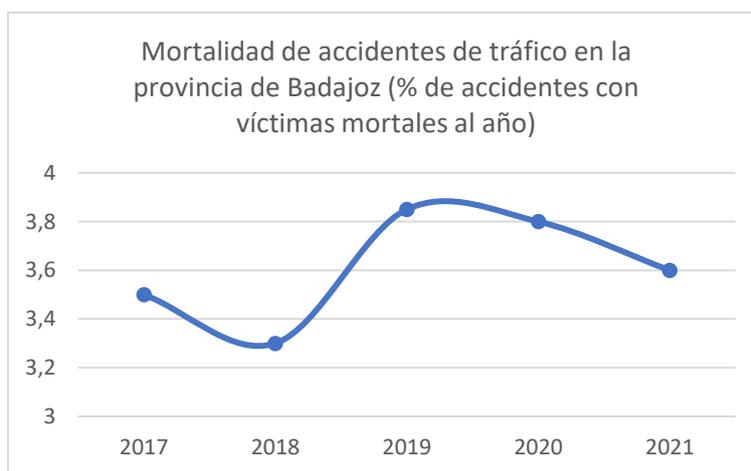
En la provincia de Badajoz han ido **disminuyendo en los últimos años los accidentes de tráfico con víctimas**. Desde el año 2017 se ha conseguido una reducción anual de este tipo de accidentes, aunque hay que destacar que a partir de 2020 se produce una mayor caída debido a la reducción de la movilidad por las restricciones sanitarias durante la pandemia de Covid-19.

A continuación, se puede observar la evolución de los accidentes de tráfico con víctimas en la provincia de Badajoz:



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio del transporte y la logística en España, MITMA (2021)

En términos de mortalidad de los accidentes de tráfico, a continuación, se puede ver la evolución de la misma a lo largo de los años:



Fuente: Elaboración propia a partir de datos del Observatorio del transporte y la logística en España, MITMA (2021)

De dichos datos se desprende que, a pesar de haberse reducido el número de accidentes de tráfico anuales, la mortalidad de los mismos ha aumentado levemente. Además, **la tendencia de mortalidad de tráfico en la provincia es muy superior a la media nacional al mantenerse siempre por encima del 3% de accidentes con víctimas mortales**, pues en promedio en España solamente el 1,7% de los accidentes cuentan con este tipo de víctimas.

Este incremento en la mortalidad puede estar relacionado con el **aumento de la edad media del parque de vehículos de la provincia**, que como se ha comentado previamente, se establece en un nivel medio alto, superando los 16 años de media.

6. DAFO

DEBILIDADES	CORREGIR
<p>D.1.- Baja densidad de autovías respecto al total de la infraestructura viaria provincial, desigual reparto de estas, y existencia de un alto porcentaje de vías de una sola calzada y con un ancho inferior a 7 metros.</p> <p>D.2.- Bajo nivel de competitividad del transporte ferroviario, dados los altos tiempos de viaje y las bajas frecuencias, y distribución desigual de la infraestructura en las D.T.</p> <p>D.3.- Inexistencia de infraestructura ciclista fuera de los principales núcleos urbanos y bajo uso de la bicicleta en la movilidad cotidiana.</p> <p>D.4.- Conexiones aéreas de la provincia escasas e inexistencia de transporte público al aeropuerto provincial.</p> <p>D.5.- Bajo porcentaje de vehículos eléctricos en el parque automovilístico provincial en comparación con la media nacional.</p> <p>D.6.- Excesiva dependencia del vehículo privado (especialmente el coche) dada la falta de alternativas de transporte público eficientes.</p> <p>D.7.- Alto nivel de mortalidad en accidentes de tráfico en comparación a la media nacional.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El estado y calidad de las vías interurbanas, especialmente en las zonas con mayor despoblación, garantizando la accesibilidad y seguridad vial con medios de transporte de diverso tipo a todo el territorio. - La falta de adecuación del transporte interurbano, creando servicios y redes integradas que interconecten los distintos núcleos poblacionales, garantizando un uso eficiente y al servicio de la ciudadanía. - El bajo uso del aeropuerto de Badajoz como principal entrada aérea de toda Extremadura, abogando por su uso y aumento de conexiones y destinos. - La situación de escasez de servicios ferroviarios de calidad y alta velocidad que interconecten los núcleos poblacionales, abogando por la inversión en estos. - El bajo nivel de uso del vehículo eléctrico en la provincia, mediante medidas que favorezcan su adquisición y uso en todo el territorio.

AMENAZAS	AFRONTAR
<p>A.1.- Posible disminución de la inversión pública en infraestructuras de transporte debido a la situación económica actual.</p> <p>A.2.- Aumento del precio del combustible generalizado, que puede dificultar el uso del transporte en la provincia.</p> <p>A.3.- Efectos negativos del cambio climático que pueden afectar y acelerar el deterioro de la infraestructura de transporte provincial.</p> <p>A.4.- Auge del sector de los VTC, que puede debilitar al servicio público de taxi de la provincia.</p> <p>A.5.- Zonas del territorio cada vez más despobladas y con dispersión de población con poca autonomía para los desplazamientos, lo que limita el desarrollo del transporte público.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El alto nivel de emisiones producidas por el transporte en la provincia, mediante el fomento del uso del transporte público y la creación de alternativas sostenibles. - La subida de precios de los carburantes destinados al transporte, fomentando el uso del vehículo compartido y el transporte público. - El mantenimiento y conservación de la infraestructura de transporte de la provincia ante los fenómenos climatológicos extremos (inundaciones, incendios, etc.) - El desarrollo de una planificación provincial de la movilidad basada en el transporte sostenible y en las alternativas no contaminantes.

FORTALEZAS	MEJORAR
<p>F.1.- Amplia red de carreteras de uso libre y gratuito tanto estatales, autonómicas y provinciales.</p> <p>F.2.- Amplia red y gran número de operadores de transporte en autobús entre comarcas de la provincia.</p> <p>F.3.- Existencia de dos vías verdes para uso ciclista en entornos rurales.</p> <p>F.4.- Existencia del único aeropuerto de Extremadura ubicado en la provincia.</p> <p>F.5.- Alta satisfacción ciudadana respecto a la duración de la movilidad cotidiana.</p> <p>F.6.- Amplia infraestructura de recarga pública de vehículos eléctricos repartida por toda la provincia y con puntos de recarga en todas las D.T.</p> <p>F.7.- Desarrollo reciente de un Plan de Movilidad Sostenible a nivel provincial.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Las conexiones de transporte en autobús entre los distintos núcleos y Delegaciones Territoriales, ampliando los servicios y adoptando métodos de transportes a demanda en zonas con mayor despoblación. - La escasez de infraestructura para bicicletas, fomentando la implantación de carriles bici en los núcleos poblacionales, así como en entornos interurbanos de conexión entre municipios. - El uso y accesibilidad del aeropuerto de Badajoz, garantizando su acceso en transporte público desde la provincia y abogando por la ampliación de sus servicios y destinos. - La planificación provincial en materia de transporte y movilidad sostenible, incorporando conceptos como la movilidad al servicio del ciudadano (MaaS, Mobility as a Service), políticas de disuasión del uso del vehículo privado o de vehículo compartido, entre otras.

OPORTUNIDADES	APROVECHAR
<p>O.1.- Consolidación y desarrollo del aeropuerto de Badajoz como núcleo del transporte aéreo de Extremadura al ser la única infraestructura aérea autonómica.</p> <p>O.2.- Mayor desarrollo y potencialidad de la infraestructura de recarga de vehículos eléctricos en la provincia, para fomentar la movilidad sostenible y el coche eléctrico.</p> <p>O.3.- Desarrollo futuro de líneas ferroviarias de alta velocidad de conexión de la provincia con Madrid y Lisboa.</p> <p>O.4.- Introducción de las TIC en la gestión y el desarrollo del transporte en la provincia, como elemento para la mejora de su calidad y sostenibilidad.</p> <p>O.5.- Programas y fondos autonómicos, nacionales y europeos (incluyendo la cooperación transfronteriza) orientados en el periodo 2021-2027 a la mejora de las infraestructuras de transporte y a la movilidad sostenible.</p>	<ul style="list-style-type: none"> - El aumento del atractivo turístico de los entornos rurales, naturales y sostenibles para impulsar el uso del aeropuerto de Badajoz y la consecución de nuevos destinos. - Las posibilidades de la participación ciudadana y la educación a la ciudadanía como punto clave para la mejora de la eficiencia en el uso del transporte privado, así como en la promoción de la movilidad sostenible. - Las ventajas de los sistemas inteligentes de transporte, como elemento clave para conseguir un transporte más sostenible, seguro y eficiente a través del uso de las tecnologías (tanto en el transporte público como en el privado compartido). - El trabajo mediante redes de ciudades y provinciales, así como mediante la cooperación transfronteriza con Portugal, para el impulso de la movilidad sostenible.

RETOS IDENTIFICADOS A PARTIR DEL DIAGNÓSTICO

R.1.- Reducir el uso del vehículo privado en los desplazamientos cotidianos de la provincia, en favor de otras alternativas más sostenibles como el transporte público o la bicicleta.

R.2.- Fomentar e incrementar el porcentaje de vehículos eléctricos y su infraestructura de recarga en la provincia.

R.3.- Incrementar la competitividad del transporte público y fomentar la existencia de nuevas alternativas.

R.4.- Continuar reduciendo la mortalidad en accidentes de tráfico ocurridos en las carreteras provinciales.

R.5.- Mejorar la conexión en transporte público con el aeropuerto provincial y fomentar la apertura de nuevas conexiones aéreas en el mismo.