# GESTIÓN DE LA MOVILIDAD METROPOLITANA HACIA UN MODELO INTEGRAL

Carles Conill

Director de movilidad sostenible
Àrea Metropolitana de Barcelona
e-mail: conill@amb.cat

**Resumen**

El área metropolitana de Barcelona es el núcleo de la actividad económica de la provincia de Barcelona y de Cataluña. Con 3,2 millones de habitantes, concentra el 50,9 % de la producción (PIB) y del empleo de Cataluña. AMB es la administración pública del área metropolitana de Barcelona, cuya constitución se llevó a cabo el 21 de julio de 2011, de acuerdo con la Ley 31/2010 aprobada por el Parlamento de Cataluña. Este artículo presenta las competencias de AMB en materia de movilidad y transporte, realiza un diagnóstico de la movilidad y presenta las actuaciones del Plan de Actuación Metropolitano (PAM) para el impulso de una movilidad sostenible.

## 1. El Área Metropolitana de Barcelona (AMB)

### 1.1. El territorio

El área metropolitana de Barcelona incluye 36 municipios. Se trata de un territorio altamente antropizado, con 3,2 millones de habitantes y una superficie ocupada del 46,5%, localizada mayoritariamente en la aglomeración central. Su territorio comprende los espacios agrícolas del delta del Llobregat, las zonas totalmente urbanizadas del llano de Barcelona y las grandes áreas verdes de los macizos de Garraf, Collserola y la sierra de Marina. Constituye una de las regiones metropolitanas de mayor dimensión de Europa y ocupa la octava posición en cuanto a población.

### 1.2. La institución

AMB es la administración pública del área metropolitana de Barcelona. Su constitución como administración pública se llevó a cabo el 21 de julio de 2011, de acuerdo con la Ley 31/2010 aprobada por el Parlamento de Cataluña. Desde entonces, el AMB sustituye las tres entidades metropolitanas vigentes hasta aquella fecha: la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, la Entidad Metropolitana del Medio Ambiente y la Entidad Metropolitana del Transporte.

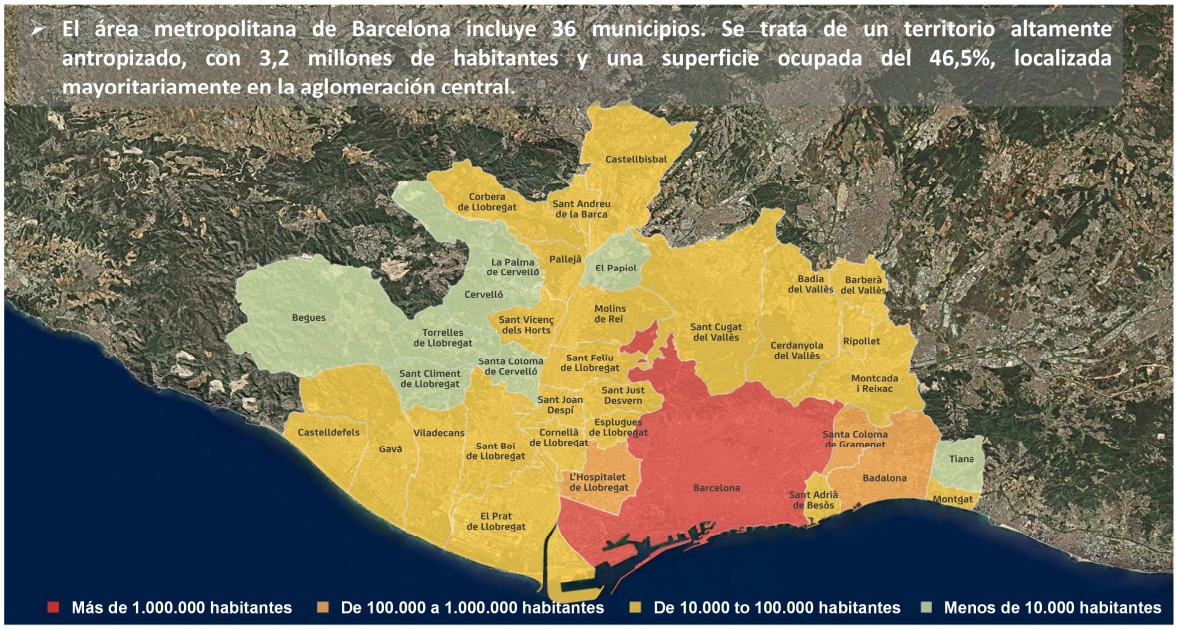


*Ilustración 1. Los municipios metropolitanos*

## 2. Competencias del AMB en transporte y movilidad

Los ámbitos de gestión del AMB tienen relación con el territorio y el urbanismo, la movilidad, la vivienda, el medio ambiente, el desarrollo económico y la cohesión social.

En relación a la movilidad, en el AMB se planifican y gestionan las redes de autobuses y otros medios de transporte público, excepto los tranvías.

Las competencias, además de la planificación y la gestión, son:

- El transporte público urbano colectivo de viajeros en superficie, excepto el del sistema tranviario
- Prestación de los servicios de metro y transporte público subterráneo de viajeros
- Ordenación del servicio de taxi
- Aprobación del Plan metropolitano de movilidad urbana. Definición de la red viaria básica metropolitana. Participación en la gestión del tránsito en esta red, conjuntamente con la Generalitat
- Ordenación y gestión del transporte de viajeros con finalidades culturales y turísticas, por delegación de los ayuntamientos
- Promoción del transporte sostenible
- Gestión de las rondas de Barcelona

*Ilustración 2. Competencias de AMB*

## 3. Diagnóstico de la movilidad metropolitana de Barcelona

### 3.1. Gobernanza de la movilidad

#### 3.1.1. Marco competencial y políticas municipales

- La multiplicidad de actores implicados en la planificación y gestión tanto del sistema de transporte público como de la red viaria provoca ciertas ineficiencias.

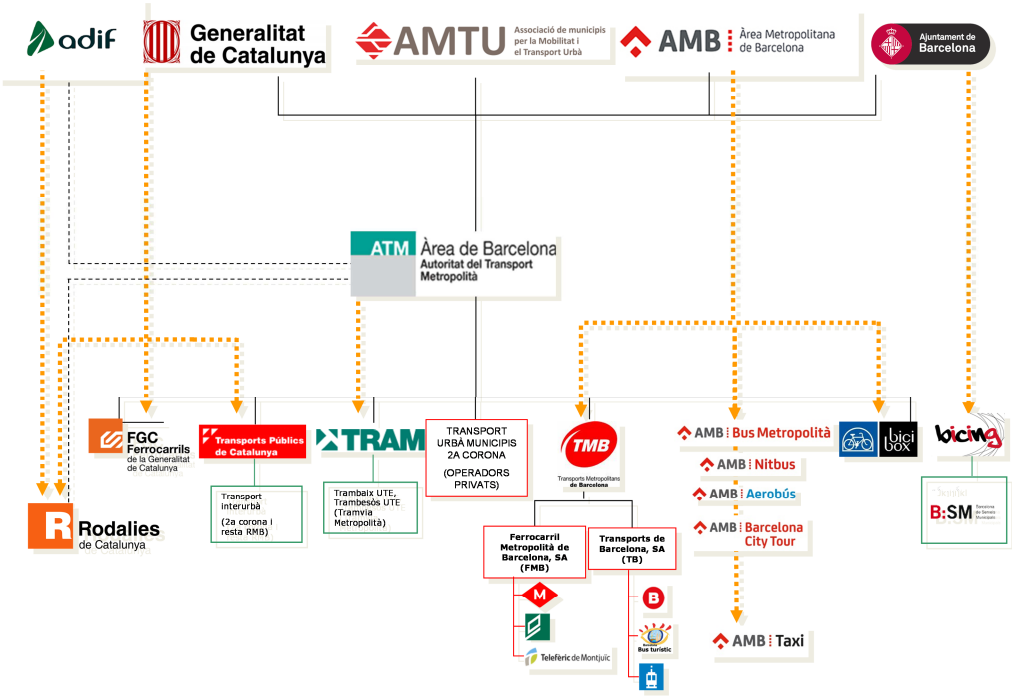


*Ilustración 3. Organización del transporte público en el área Metropolitana de Barcelona*

- El ritmo de introducción de las políticas de movilidad sostenible de los municipios metropolitanos es lento, y en ocasiones divergente.

- Las ordenanzas municipales de movilidad son poco uniformes.

- El nuevo papel asignado a AMB es una oportunidad para incentivar los procesos de integración de la planificación urbana de la movilidad dentro de una estrategia metropolitana.

#### 3.1.2. Financiación

- La financiación del sistema de transporte público presenta una fragilidad histórica: los contratos programa han tenido siempre plazos cortos y han estado sometidos a la coyuntura política y económica.

- En 2014 se han producido acuerdos entre las administraciones catalanas para garantizar la estabilidad del sistema financiero hasta 2031. La Administración general del Estado (AGA) ha disminuido drásticamente su contribución de 200 M€ en 2010 a 99 M€ en 2016.

- La nueva ley de financiación del transporte público aprobada en 2015 constituye un buen punto de partida. Prevé, entre otras, medidas, la creación de nuevas figuras tributarias vinculadas al fomento de la movilidad sostenible.

### 3.2. Territorio y modelo de movilidad

#### 3.2.1. Condicionantes territoriales

- El 70% del territorio metropolitano es compacto y reside en él el 96% de la población. En el 30% restante, disperso, vive el 4%. El continuo urbano central, formado por Barcelona y otros 9 municipios, dispone de una oferta aceptable de transporte público integrado. En el resto del territorio, la dotación es muy baja.

*Ilustración 4. El 4% de la población reside en el 30% del territorio*

- Las infraestructuras de transporte, y en concreto el modelo de movilidad basado en el vehículo privado ocupan gran parte del espacio público del área metropolitana y fragmentan en paisaje y la conectividad ecológica

- La calidad del espacio público de las ciudades metropolitanas ha mejorado sustancialmente en las últimas décadas, aunque de manera desigual, consolidando una movilidad urbana en modos no motorizados.

- Los límites administrativos del AMB no se corresponden con el límite funcional de la movilidad ni tampoco coinciden con las necesidades de planificación de una parte de las redes de transporte.

### 3.2.2. Planeamiento de la movilidad

- Tras un periodo de fuerte expansión urbana que ha acelerado el crecimiento de la demanda de movilidad interurbana, nuevos procesos de transformación y reurbanización con densidades superiores serán claves para contener el incremento de la movilidad. El nuevo marco de planeamiento urbanístico del AMB (PDU) será clave en este sentido.

- La Ley de movilidad, pionera en Europa, es un instrumento muy importante porque vincula directamente al urbanismo con la movilidad que conlleva.

- De ella deriva el Decreto 344/2006, de regulación de los estudios de movilidad generada, que tienen como objetivo definir líneas de actuación en materia de movilidad en función de la previsión de los flujos generados por las actuaciones urbanísticas. Se trata de un buen instrumento, aunque la experiencia demuestra que debe ser mejorado para hacer más efectiva la vinculación entre el planeamiento territorial y urbanístico, y el planeamiento de las redes y servicios de transporte.

### 3.2.3. Reparto modal

- En los desplazamientos internos de Barcelona y de conexión de Barcelona con otros municipios, el transporte público domina sobre el privado.

- En el resto de desplazamientos interurbanos, la cuota de transporte público baja hasta el 20,7% en la 1ª corona y 12% en la 2ª corona.

- A diferencia del núcleo central, donde se ha incrementado sustancialmente la oferta de transporte público, la respuesta al aumento de demanda en el resto del territorio ha sido aumentar la capacidad de la red viaria.

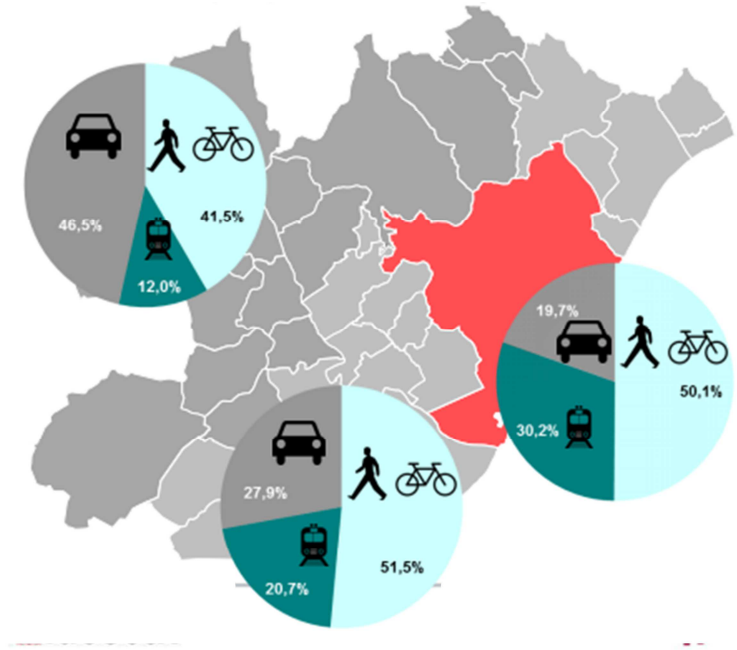


*Ilustración 5. Reparto modal en el área metropolitana (Barcelona, 1ª corona y 2ª corona)*

## 3.3. Redes metropolitanas

### 3.3.1. Peatones

- Un 53% de los desplazamientos totales del área metropolitana se realizan a pie, con fuertes incrementos en los últimos años. Sin embargo, se producen diferencias notables entre municipios o barrios atendiendo principalmente a la densidad de población.

- La mejora de la calidad del espacio público y la pacificación de las calles ha sido clave en este proceso, aunque las cifras de espacio público destinado al peatón quedan lejos de su cuota modal mayoritaria.

- Las políticas de fomento de la movilidad a pie fuera de la aglomeración central son débiles, y no existe coordinación de las mismas a escala metropolitana.

### 3.3.2. Bicicletas

- La bicicleta ha pasado a ser un nuevo modo de transporte, con una cuota media del 1,4%, aunque muy desigual. Todavía está muy vinculada a un perfil concreto de población y concentrada principalmente en ámbitos urbanos.

- En el conjunto del AMB existen un total de 767 km de vías ciclistas y 715 km de calles pacificadas. El 23,4% de la red viaria urbana y de caminos de los municipios metropolitanos permiten la circulación de ciclistas, aunque con grandes diferencias entre territorios.

- Se han llevado a cabo numerosas políticas de fomento de los Servicios a la bicicleta: Bicing convencional y eléctrico en Barcelona, Bicibox, bicipark, etc.

- La red ciclista presenta una gran heterogeneidad y notables deficiencias de diseño y señalización, así como grandes diferencias en materia de regulación.

- Existe la voluntad de las diversas administraciones (Generalitat, ATM, AMB, Consejos Comarcales y Diputación) de ampliar la red interurbana ciclable.

- Fomentar el aparcamiento en origen para incrementar el índice de tenencia de bicicleta, así como generalizar el Bicing de Barcelona al resto del Área Metropolitana son dos retos futuros.

### 3.3.3. Transporte público

- La red ferroviaria de cercanías de ADIF presenta problemas de capacidad con efectos negativos sobre la demanda, derivados de la falta de Inversiones de los últimos años.

- Los servicios de FGC, metro y tranvía tienen un nivel de valoración elevado por parte del usuario. En el caso del tranvía, la red es inconexa y su velocidad comercial es mejorable.

- Los Servicios de autobús metropolitanos presentan una velocidad comercial baja y poco efecto red. En los últimos años se han abordado grandes mejoras: reestructuración de la red urbana de Barcelona, carril bus de la C-58 o mejoras tecnológicas en la información al usuario.

*Ilustración 6. Flota de autobuses gestionada por AMB*

- Las diferencias en la oferta de autobuses entre los municipios metropolitanos de la primera y segunda corona son notables (frecuencias, mantenimiento de instalaciones y paradas, etc.)

- La flota de autobuses es relativamente joven (entre 6 y 8 años), y la penetración de combustibles alternativos es baja (69% de la flota es de gasoil)

- El nivel de accesibilidad es alto en las infraestructuras de tranvía (100%), FGC (95%), metro (86%) y autobús de la primera corona (75%), pero bajo en las de renfe (25%) y autobús de la segunda corona. Respecto a las flotas, las de FGC, tranvía, metro y autobús de la 1ª corona están totalmente adaptadas, el resto de flotas están en proceso.

- El sector del taxi (10.500 licencias y 13.240 taxistas) avanza tecnológicamente (el 25% de los vehículos son híbridos, de gas natural o GLP) y puede asumir un papel relevante para servir las zonas de baja densidad de la 2ª corona.

### 3.3.4. Transporte privado

- La extensa red viaria presenta algunas deficiencias de funcionalidad y de conectividad: congestión en accesos a Barcelona y Rondas, falta algún elemento de mallado de la red, etc.

- La ocupación de los vehículos es baja (1,2-1,3 ocupantes/vehículo)

- El parque de vehículos disminuye ligeramente mientras que el porcentaje de vehículos diesel tiende a estabilizarse a la baja. La penetración del vehículo eléctrico privado es muy baja.

- El parque de motocicletas y ciclomotores tiene una tendencia al alza muy acusada (+60% desde 2001)

*Ilustración 7. La movilidad en motocicleta tiene un peso creciente*

### 3.3.5. Integración de las redes

- La integración funcional de las redes de transporte público es insuficiente, a pesar de grandes avances en los últimos años: integración tarifaria, mejora de intercambiadores, unificación de nomenclatura, etc.

- La integración tarifaria ha dado un gran impulso a la demanda, aunque el sistema tarifario debe replantearse para superar desigualdades territoriales y sociales. La implantación de la T-Movilidad es una oportunidad para ello.

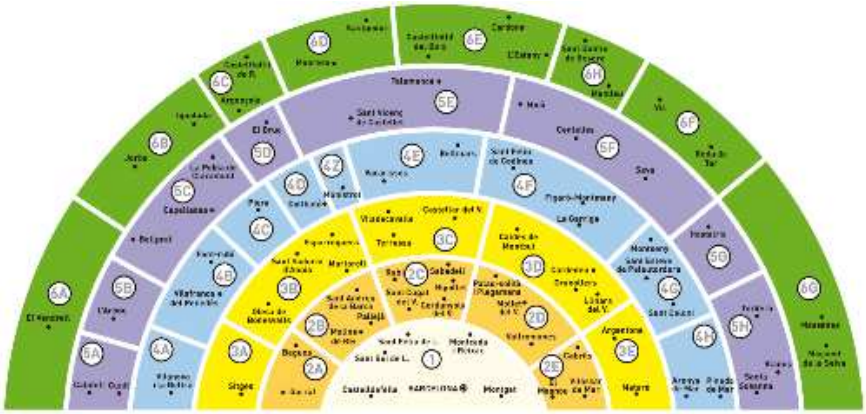

*Ilustración 8. Coronas del ámbito tarifario integrado*

- Existen pocos intercambiadores ferroviarios fuera de la conurbación central, y los aparcamientos de disuasión presentan saturación.

### 3.4. Logística y DUM

- El creciente peso del sector de la logística en la economía (4% del VAB catalán) requieren la definición de una estrategia a futuro.

- El transporte de mercancías se mueve predominantemente por carretera. El parque de vehículos que lo realiza incide notablemente en la contaminación atmosférica y en la salud un 21% de la furgoneta y un 34% de los camiones tienen más de 20 años).

- La DUM genera impactos negativos (vehículos poco adecuados, uso inadecuado de plazas de C/D, rigidez horaria, intrusión en zonas de peatones, etc.). La regulación y normativa es poco flexible, y muy heterogénea entre los diferentes municipios.

### 3.5. Gestión de la movilidad

#### 3.5.1. Regulación del uso del vehículo privado

- La regulación del aparcamiento en destino no está generalizada y presenta una gran heterogeneidad en tipologías de zonas, tiempos límite de permanencia y tarifas. El aparcamiento subterráneo no está suficientemente integrado en una estrategia general de movilidad. El área de estacionamiento preferente para vecinos no está generalizada pese al déficit de aparcamiento residencial existente en muchos municipios.

- La normativa urbanística condiciona la movilidad e incentiva el uso del coche porque establece dotaciones mínimas de estacionamiento para todos los usos.

- Los instrumentos para regular la gestión del tráfico y reducir la contaminación (peajes, carriles Bus-VAO y velocidad variable) son todavía poco efectivas.

### 3.5.2. Nuevas tecnologías e información del usuario

- Se han dado avances importantes en los últimos años en la implantación de nuevas tecnologías, aunque con un grado de implantación concentrado principalmente en la primera corona, y principalmente en movilidad motorizada.

- Existe un déficit de fuentes centralizadas de datos de movilidad

## 3.6. Aspectos socioambientales

### 3.6.1. Cambio climático, contaminación atmosférica y acústica

- Pese al descenso del consumo energético por la crisis económica, el modelo de movilidad está demasiado fundamentado en los combustibles fósiles. Pese a esta disminución y al incremento progresivo de eficiencia de los vehículos, los niveles de NO2 superan todavía los límites establecidos. El reto es afrontar aumentos futuros de movilidad sin incrementar inmisiones.

*Ilustración 9. Campaña de concienciación de AMB sobre el mal uso del vehículo privado*

- Casi la mitad de la población del área metropolitana está expuesta a valores elevados de ruido superiores a los fijados legalmente (65 dB de día y 55 dB de noche).

### 3.6.2. Accidentalidad

- Pese a la evolución positiva de los últimos años, el incremento reciente de la movilidad conlleva un repunte. Las carreteras convencionales de una sola calzada y los vehículos de dos ruedas son los principales factores de riesgo. 4 de los 10 puntos de máximo riesgo de la red viaria catalana están en el área metropolitana.

- Aumenta principalmente la accidentalidad en motocicletas, aunque disminuye la de peatones y ciclistas.

### 3.6.3. Perspectiva social

- La tendencia al envejecimiento de la población metropolitana comportará cambios en los patrones de movilidad que exigirán una adaptación de la oferta de transporte. Se estima que en 2040 un 25% de la población superará los 65 años, frente al 17% actual. Se ha observado que a mayor edad, mayor es la cuota de los modos no motorizados.

*Ilustración 10. La tarjeta Rosa es el título social más extendido*

- En el conjunto del sistema tarifario integrado, un 25% de la demanda global de transporte público se realiza con títulos sociales

- La política de tarificación social produce reducciones en la recaudación y en consecuencia, aumentos del déficit de las administraciones responsables del transporte, que deberían ser compensados por las administraciones con competencias en bienestar social.

## 4. <u>Actuaciones previstas por el ÁMB para una gestión integrada de la movilidad</u>

La constitución del nuevo gobierno metropolitano de Barcelona para el mandato 2015-2019 marca una nueva etapa en la que hay que abordar de manera transversal todas las cuestiones y problemáticas relativas al desarrollo metropolitano y, a la vez, iniciar un proceso de mayor liderazgo político que afronte las consecuencias negativas de la crisis económica, en particular las derivadas de la generación de desigualdades sociales.

En este nuevo mandato el gobierno metropolitano quiere asumir como objetivo prioritario la conformación de una realidad metropolitana inclusiva que rompa la dinámica creciente de generación de desigualdades y que, entre otras medidas para evitarlas, apoye a los emprendedores de una economía productiva y colaborativa. Igualmente habrá que velar por el progreso socioeconómico y para la protección del medio ambiente, del territorio y de las personas, y trabajar para garantizar la sostenibilidad de los servicios públicos esenciales para el funcionamiento del territorio metropolitano, como son el sistema de transporte público urbano colectivo de viajeros, la prevención y gestión de los residuos, la administración del ciclo integral del agua, la planificación urbanística, las actuaciones territoriales de mantenimiento y de inversión en dotaciones y espacio público, las infraestructuras y los espacios abiertos, los programas de actuación en el ámbito de la energía y de la vivienda asequible, y los de impulso económico y de sostenibilidad social y ambiental.

Finalmente, el nuevo gobierno metropolitano propone impulsar de manera decidida formas y métodos de gobernar y planificar apoyados en la transparencia institucional, la participación, la información y el rendición de cuentas a la ciudadanía. Esta visión debe impregnar todas las actuaciones institucionales y provocar una reflexión crítica sobre las políticas y líneas de intervención llevadas a cabo, para mejorarlas, así como convertirse en el catalizador de un cambio profundo en los procesos de planificación e intervención

La acción del nuevo gobierno se articula a través del **Plan de Actuación Metropolitano 2016-2019 (PAM)**. Es un documento que recoge los proyectos y servicios que desarrolla el Área Metropolitana entre los años 2011 y 2015. La función del PAM es concretar a nivel operativo en cada área de gestión las líneas de intervención, los objetivos y las actuaciones necesarias para desarrollar adecuadamente las propuestas que el equipo de gobierno propone llevar a cabo para alcanzar las estrategias establecidas en el Acuerdo de Gobierno firmado entre los tres grupos políticos que forman parte del gobierno metropolitano

Las prioridades estratégicas del Plan son:

- Continuar construyendo una metrópolis como una red territorialmente vertebrada y socialmente cohesionada en un espacio compartido para el bienestar, la convivencia y la igualdad de oportunidades, entendida como una ciudad de ciudades, que mantiene y potencia su modelo de gestión específico, fundamentado en el respecto de las identidades de los diferentes municipios que la conforman y que permite optimizar las estrategias y los objetivos comunes, de manera que se facilite una gestión integrada y eficiente de los servicios.

- Promover la recuperación y la garantía de la cohesión social metropolitana mediante la implicación de las instituciones, la sociedad civil y los agentes económicos y sociales para combatir la vulnerabilidad y la exclusión social; asegurar la equidad territorial en el acceso a los servicios públicos metropolitanos, y ayudar a reactivar la economía.

- Desarrollar una política metropolitana de vivienda como servicio de interés general que contribuya a reducir las diferencias en la problemática del acceso a la vivienda para la población con menor renta y que se adecue al mandato de solidaridad urbana en el ámbito territorial de la AMB.

- Promover la actividad económica impulsando y coordinando iniciativas de reactivación económica y de captación de inversión y talento, así como iniciativas de proximidad y del bien común. Potenciar, igualmente, la marca Barcelona apostando por políticas económicas de generación y mejora del territorio productivo, y expansivas en ámbitos de economía cualificada, verde y cooperativa, con el fin de reactivar la economía de manera respetuosa con el medio ambiente y generando empleo estable, de alta calidad y con interés público.

- Impulsar y consolidar un sistema de movilidad sostenible basado en el transporte público. El transporte público colectivo debe ser una prioridad en el planteamiento del gasto público y en la organización de la movilidad ciudadana, con el objetivo de conseguir todo tipo de ventajas para los ciudadanos de la metrópolis y sus visitantes, tanto desde el punto de vista ambiental como de

ahorro de recursos. Se impulsará la aprobación y el desarrollo de planes de movilidad sostenible a escala metropolitana, de ciudad y de grandes centros de actividad, bajo la coordinación del Plan metropolitano de movilidad urbana que debe aprobar la AMB.

- Prestar servicios de protección de los recursos naturales y del medio ambiente de la máxima calidad y eficacia en todo lo que hace referencia al ciclo de la energía y del agua, con el fin de generar menos consumo de estos recursos, y al tratamiento los residuos, diseñando políticas públicas de reducción, reutilización y reciclaje

- Promover la calidad de vida en los municipios y barrios metropolitanos, velando por su calidad ambiental y sostenibilidad social mediante inversiones en espacios naturales, espacios públicos, infraestructuras o equipamientos que vertebren la metrópolis y, a la vez, aporten valor de uso social y cultural cada uno de los municipios.

- Proteger los sistemas naturales y preservar los espacios libres, basándonos en la función de los grandes parques periurbanos, los parques metropolitanos y urbanos, las playas metropolitanas y los espacios fluviales como grandes conectores de la biodiversidad del sistema.

- Establecer un sistema de financiación suficiente y estable de los servicios metropolitanos, que se adapte a lo que prevé la legislación y que refuerce la fiscalidad propia, asegurando la participación del Estado y la Generalitat en la búsqueda para lograr el equilibrio financiero indispensable que garantice la prestación de servicios metropolitanos y su mejora. Impulsar una fiscalidad metropolitana más justa y ecológica que favorezca una transición hacia una sociedad con menos impacto ecológico y que atienda mejor las necesidades sociales y la diversidad funcional en la línea de lo que defiende la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico.

- Garantizar la proximidad y la participación ciudadana en la gestión y prestación de los servicios públicos y el derecho a la buena administración recogidos en los artículos 30, 39 y 43 del Estatuto de Autonomía de Cataluña.

- Impulsar las relaciones del Área Metropolitana de Barcelona con los organismos internacionales para fortalecer el papel de las áreas metropolitanas y el mundo local, y trabajar conjuntamente con los ayuntamientos para desarrollar proyectos de cooperación internacional mediante la Oficina de Cooperación Internacional al Desarrollo.

El PAM se articula a través de 3 ejes, 11 prioridades estratégicas, 22 líneas de actuación, 77 objetivos y 366 actuaciones. Se presentan a continuación los objetivos y actuaciones de las **líneas de intervención m5, m6, m7 y m8** que forman parte en el **“Eje 2: metabolismo, sostenibilidad y resiliencia”**:

- m1: La ciudad metropolitana, líder en la lucha contra el cambio climático y la contaminación atmosférica.
- m2: Los espacios naturales y agrícolas metropolitanos como prioridad.
- m3: Desarrollar el abastecimiento, suministro y tratamiento de agua de forma equilibrada y socialmente justa.

- m4: Avanzar hacia una economía circular en materia de residuos
- **m5: Políticas de impulso de la movilidad sostenible en todo el territorio metropolitano.**
- **m6: Gobernanza del transporte y la movilidad con garantías de financiación.**
- **m7: Hacia una gestión más eficaz e innovadora del sistema de transporte.**
- **m8: Desplegar un modelo de planificación y coordinación de las infraestructuras para la cohesión social y territorial a escala metropolitana**

### 4.1. Línea de actuación m5: Impulso de la movilidad sostenible

➢ **Objetivo 5.1.** Aprobar y desarrollar el Plan metropolitano de movilidad urbana para atender de manera unitaria la gestión de la movilidad en el AMB, haciendo especial hincapié en la seguridad, la sostenibilidad, la eficiencia y la accesibilidad.El Plan debe contemplar de forma integrada la movilidad en sus distintos aspectos: transporte público, vehículo privado, peatones y bicicletas, puntos de intercambio, aparcamiento, sostenibilidad ambiental, circulación de mercancías, etc. Será el marco de referencia para la coordinación de los Planes de Movilidad Urbana (PMU) de los municipios del ámbito AMB

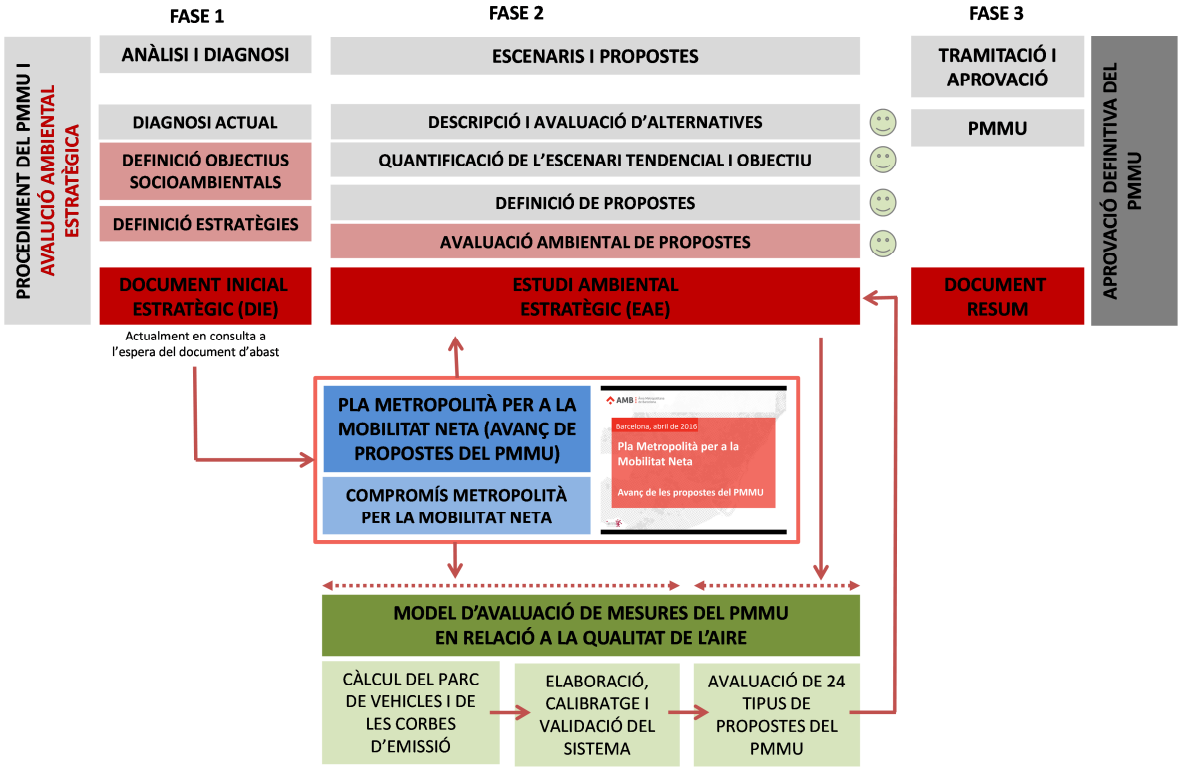


*Ilustración 11. Esquema de fases del PMMU*

➢ **Objetivo 5.2.** Impulsar y consolidar un sistema de movilidad sostenible basado en el transporte público

- Consolidar y finalizar la implantación de la **nueva red de bus de Barcelona**

- Implantar actuaciones que favorezcan la **prioridad de paso** del autobús, especialmente en los accesos a Barcelona.
- Consolidar y reforzar el transporte público nocturno mediante la **red Nitbus**y el servicio de metro.
- Conseguir el **certificado de garantía de calidad ambiental** de la flota de transporte de gestión indirecta
- Continuar la **mejora de las paradas de autobús** ampliando y mejorando los sistemas de información al usuario
- Consolidar y ampliar el **control de la calidad del servicio de los operadores** incidiendo especialmente en la puntualidad de los servicios, la limpieza, la atención a los usuarios, el mantenimiento, las paradas y la información.
- Adaptar la oferta de las nuevas líneas de metro que se pongan en servicio durante el mandato (**línea 9-sur, línea 10-sur**) a la necesidad de la ciudadanía
- Promover la **máxima accesibilidad** al transporte público
- Promover la **ejecución de las actuaciones previstas en el PDI**.
- Establecer un **plan de accesibilidad a los polígonos industriales**.
- Analizar la **viabilidad de los sistemas de transporte a demanda** en zonas de baja densidad.
- Participar activamente en la **Unión Internacional de Transportes Públicos** (UITP) y otras organizaciones internacionales sectoriales

- **Objetivo 5.3.** Establecer y desarrollar el programa de actuación para extender el sistema de transporte público metropolitano al conjunto de municipios de la AMB
  - **Programar el traspaso a la AMB** de los servicios de autobuses urbanos, interurbanos diurnos y nocturnos que circulan íntegramente dentro del ámbito de la AMB
  - Elaborar **programas de actuación y mejora de los servicios de transporte público de la segunda corona** traspasados a la AMB
  - Estudiar, conjuntamente con la ATM, la **evolución del sistema tarifario integrado en los municipios de la segunda corona** metropolitana (coronas, niveles tarifarios y otros) para garantizar su homogeneidad con la primera corona

- **Objetivo 5.4.** Impulsar el Plan metropolitano para la movilidad limpia
  - Creación de **zonas de atmósfera protegida (ZAP)** en el territorio del AMB.

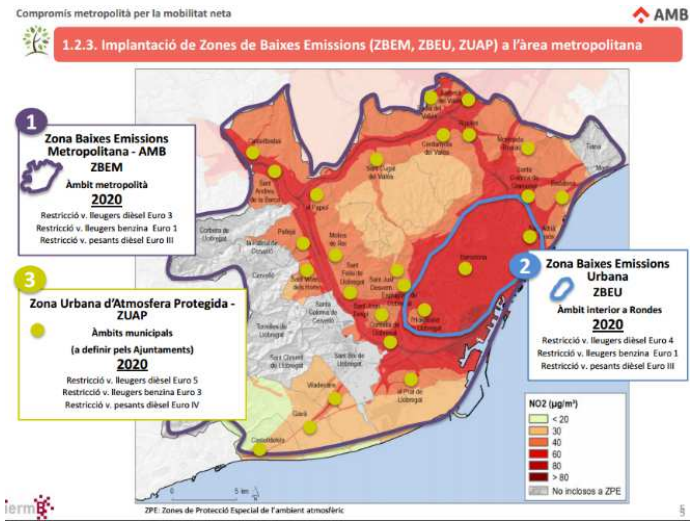


*Ilustración 12. Propuesta preliminar de AMB sobre Zonas de Bajas Emisiones*

- Impulsar la **coordinación de las políticas locales de gestión del aparcamiento**.
- Promover la **movilidad en bicicleta**.
- Continuar la renovación de la flota de transporte público de superficie con la incorporación de más vehículos de bajas emisiones, con prioridad para los **autobuses con sistemas híbridos** con motores eléctricos
- Apoyar la **implantación de infraestructuras de recarga para vehículos eléctricos**, subvencionando puntos de recarga de titularidad municipal en la calle y de recarga vinculada para sus flotas de servicio.
- Diseñar escenarios de **contención del uso de los vehículos diesel**
- Apoyar la **compra de vehículos eléctricos**
- Continuar coliderando la **plataforma LIVE**
- Definir **una política metropolitana de aparcamientos y de logística de distribución comercial urbana**
- Trabajar en un **distintivo "ECO" para empresas**

➢ **Objetivo 5.5.** Hacer de la movilidad en bicicleta un modo habitual para los desplazamientos diarios al trabajo, la escuela y los servicios

- Aprobación de un **Plan metropolitano de vías ciclables**, e incorporarlo en el marco de la redacción del PDU.
- Ejecutar los del territorio**proyectos de mejora o extensión de la red ciclable.**
- Extensión y refuerzo del **sistema de aparcamientos seguros** (Bicibox, plazas de aparcamiento subterráneo o de otros) y del sistema de préstamo de bicicletas (Bicing).

*Ilustración 13. Logotipo de Bicibox, aparcamiento seguro para bicicletas*

- Favorecer **servicios de alquiler público de bicicletas o los talleres de reparación** o autoreparación.
- Crear una **Oficina Metropolitana de la Bicicleta**

## 4.2. Línea de actuación m6: gobernanza de la movilidad con garantías de financiación

- **Objetivo 6.1.** Garantizar la sostenibilidad económica y el equilibrio financiero del sistema de transporte público metropolitano
  - **Reclamar a la AGA una mayor participación en la financiación** del tte público.
  - Instar a la Generalitat a desarrollar la **Ley de financiación del transporte público**.
  - Consolidar los servicios de gestión indirecta de la AMB llevando a cabo nuevos procesos de licitación de los actuales servicios de acuerdo con el vencimiento de los diferentes contratos, e incorporando la gestión indirecta otros servicios que se consideren necesarios
  - Consolidar, renovar y desarrollar los contratos de gestión indirecta de los servicios **Aerobús, Bus Turístico** y otros servicios no integrados, como instrumentos para ofrecer ventajas para los ciudadanos de la metrópoli y para sus visitantes, al tiempo que son una fuente fundamental de ingresos para en el AMB, que le permite abordar la financiación de otros servicios sociales o económicamente deficitarios.

*Ilustración 14. AMB gestiona las dos líneas de Aerobús*

- **Objetivo 6.2.** Consolidar un nuevo sistema de tarifación social metropolitano como instrumento fundamental de la AMB
  - Evaluar un nuevo **sistema de tarificación por nivel de renta**
  - **Incluir a las personas entre 60 y 65 años** como beneficiarios de la tarifación social
  - **Ampliar la tarifación social al conjunto de municipios del área metropolitana**
  - Impulsar y adaptarse a la normativa vigente el transporte puerta a puerta con **vehículos adaptados a personas con movilidad reducida severa**

### 4.3. Línea de actuación m7: hacia una gestión innovadora más eficaz

- **Objetivo 7.1.** Liderar el diseño, la implantación y el mantenimiento del proyecto T-Movilidad en el ámbito de los 36 municipios
  - **Reorientar el proyecto T-Movilidad** para que garantizar el liderazgo y autonomía de la AMB en su ámbito territorial
  - Definir, como parte de la ATM, las garantías para que la implantación de la T-Movilidad **no suponga impacto económico negativo** para la AMB, y que, en caso de producirse, sea compensado por la ATM.

- **Objetivo 7.2.** Renovar y actualizar la gestión diaria del Instituto Metropolitano del Taxi (IMET) mediante los trámites en línea.
  - Implantar la gestión y control en línea, actualmente en desarrollo
  - Establecer **incentivos al incremento de la flota de taxi adaptado** hasta llegar a 150 unidades al final del mandato.
  - Implantar la **no homologación de los vehículos diesel a partir de 2017**
  - **Limitar progresivamente los desplazamientos en vacío** mediante la extensión de paradas, microparadas y la gestión inteligente de la demanda.

- **Objetivo 7.3.** Consolidar la empresa pública de información Cetramsa como instrumento de proximidad y de participación

### 4.4. Línea de actuación m8: Desplegar un modelo de planificación y coordinación

- **Objetivo 8.1.** Liderar una plataforma de coordinación y colaboración institucional a escala local
  - Crear una **comisión metropolitana de coordinación sobre las infraestructuras de interés metropolitano** donde se analizarán, conjuntamente con los municipios, los planes, programas y proyectos de ámbito metropolitano promovidos por las diferentes administraciones estatal y catalana, reclamando la función de autoridad en esta materia.
  - Efectuar el **seguimiento de las principales obras de infraestructura que se ejecuten dentro del ámbito metropolitano** y velar por su funcionalidad en relación con el mundo local.
  - Aportar **apoyo técnico a los municipios** para contribuir a la integración territorial de las infraestructuras
  - Velar por que las infraestructuras de gran impacto (aeropuerto, puerto, trazado del mallado eléctrico, etc ....) se adapten a las necesidades y potencialidades de resiliencia del territorio

- **Objetivo 8.2.** Reclamar a las administraciones competentes la ejecución de las infraestructuras de transporte público y de transporte de mercancías planificadas
  - **Reclamar y apoyar la finalización** de las líneas 9 y 10 de metro y en el resto de las extensiones de la red de metro y ferrocarril previstas en el PDI, a la creación de la nueva línea ferroviaria Cornellà-Castelldefels, a la finalización de los carriles Bus -VAO ya todas las demás actuaciones

que sean necesarias para garantizar la prioridad de paso del transporte colectivo de superficie.

-

*Ilustración 15. Construcción de la línea L9 de metro en Barcelona*

- Reclamar y apoyar la ejecución de la **plataforma reservada para autobuses entre Cornellà de Llobregat y Castelldefels** y en la construcción de intercambiadores y otras infraestructuras de transporte necesarias para un funcionamiento eficiente del sistema, así como la adaptación completa de las estaciones a las personas con movilidad reducida.
- Reclamar y apoyar la ejecución del **Plan de mejora de las Cercanías**.
- Promover la implantación de **aparcamientos de disuasión (Park & ride)**
- Exigir el cumplimiento de los compromisos adquiridos, tanto en transporte de viajeros como de mercancías, y la puesta en marcha del **corredor mediterráneo**.

➢ **Objetivo 8.3.** Coordinar la gestión de las rondas de Barcelona.

*Ilustración 16. La Ronda de Dalt (B-20) de Barcelona*

## 5. Bibliografía


**[1]** Diversos autors. Coordinacio de l'AMB i l'IERMB. "Pla Metropolità de Mobilitat urbana", editorial AMB. Barcelona, 2016.

**[2]** Diversos autors. Coordinacio de l'AMB i l'IERMB. "Cap a la redacció del Pla Metropolità de Mobilitat urbana", editorial AMB. Barcelona, 2014.

**[3]** AMB. "Pla d'ActuacióMetropolità", editorial AMB. Barcelona, 2016.