

CITYLAB

25 /
marzo /
2024

METROPOLITANO

**Resultados
y soluciones**

para transformar
la movilidad de las
áreas metropolitanas



AGRADECIMIENTOS

El documento que aquí se presenta se basa en las aportaciones de **39 personas expertas** en diferentes ámbitos de la movilidad, las cuales participaron de forma desinteresada durante tres sesiones de trabajo sumando un total de más de **230 horas de trabajo** acumulado y representando **diferentes visiones** de la situación actual.

Diego Artigot Noguer
Cámara de Comercio Industria y Servicios de Zaragoza

Cristian Bardají Ferraz
RACC, Real Automóvil Club de Cataluña

David Bartolomé Consuegra
Free2move / AVCE, Asociación de Vehículos Compartidos en España

Sofía Berdún Maldonado
Grupo La Veloz S. Coop

Alberto Blanco García
Loalco Green

Javier Calvo Lausín
PopRail

Manuel Calvo Salazar
Consultor en ecología urbana y movilidad sostenible

David Cambra Campillo
Universidad de Zaragoza. Oficina Verde

José Antonio Chanca Cáceres
Ayuntamiento de Zaragoza

Josep Ignasi Chiner Palmí
EMT Valencia

Mariona Conill de Azpiazu
Área Metropolitana de Barcelona

Carlos Cristobal Pinto
Consultor movilidad

Fernando del Molino Écija
Federación Sindical del Taxi de Valencia y Provincia

Carmen Duce Díaz
Ecologistas en Acción / Clean Cities

Jorge Elia García
CTAZ, Consorcio de Transportes del Área de Zaragoza

Jose Carlos Espeso Illera
AECOC, Asociación Española de Codificación Comercial

M^a Mar Fernández Lorente
UGT, Unión General de Trabajadores

José Alfonso Gálvez Salinas
Consultor en movilidad

Xaquín García -Muros
BC3, Basque Centre for Climate Change

Dionisio González García
UITP, International Association of Public Transport

Armando Heras Ruiz
Meep.app

José Vicente Hernández Lázaro
CAF, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles

Victor Hernando Sánchez
ALSA

Oriol Juncadella i Fortuny
FGC, Ferrocarrils Generalitat Catalunya

Emilio Larrodé Pellicer
Universidad de Zaragoza. Cátedra de Transportes

Cristina López García de Leániz
Observatorio Movilidad Metropolitana

Dídac Navarro Fernández
Ecologistas en Acción

Salvador Nevot Bosch
Universidad de Zaragoza

Miguel Ángel Perdiguero Martínez
Taxi Zaragoza

Cristian Quílez Salet
ECODES, Fundación Ecología y Desarrollo

Eluska Renedo Illarregui
ATTG, Autoridad Territorial del Transporte de Gipuzkoa

Pedro Ribes Ardanuy
CAF, Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles

Ana Ruiz-Varona
Universidad San Jorge

Alfredo Sánchez Vicente
MITMA, Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

Javier Tobías González
ECODES, Fundación Ecología y Desarrollo

Laura Vergara Román
ConBici, Coordinadora en Defensa de la Bici

Albert Vilallonga Ortiz
ISTAS-CCOO, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud

Jorge Vilorio Martínez
CAAR, Cluster Automoción Aragón

Beatriz Zúñiga Reinares
Dirección General de Tráfico

Título

Soluciones para transformar los desplazamientos, reducir emisiones e incorporar los nuevos paradigmas de movilidad en los entornos metropolitanos.

Subtítulo

Resultados de un laboratorio de ideas metropolitano.

Edición

Marzo de 2024

Portada, diseño y maquetación

Lorena Jorcano

Edita

Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES)

Autores

Cristian Quílez y Diego Chueca.
Área de Políticas Públicas y Gobernanza Climática de ECODES

Este documento se enmarca en la campaña europea Clean Cities de la que ECODES forma parte.

ECODES agradece la reproducción y divulgación del contenido de este documento siempre que se cite la fuente.

¡GRACIAS!

SOPORTE



ENTIDADES REPRESENTADAS

REPRESENTADAS



Respaldo por:



En la primera sesión, se contó con el apoyo de:





CITYLAB

¿QUÉ ES?

METROPOLITANO

El proyecto del Citylab Metropolitano surge de una iniciativa de ECODES en el marco de la campaña europea Clean Cites en la que participa. Esta campaña une a una coalición europea de más de 70 entidades (ONG, asociaciones medioambientales, movimientos de base y organizaciones de la sociedad civil) que actúan en 13 países europeos, y que tiene como objetivo animar a los responsables municipales y Gobiernos nacionales a desarrollar políticas e implantar medidas en el corto y medio plazo para alcanzar una movilidad urbana cero emisiones para 2030.

En este sentido se están desarrollando múltiples actuaciones encaminadas a mejorar la sostenibilidad de la movilidad urbana, pero siempre existe un cuello de botella que impide que las acciones tengan una repercusión más amplia: los desplazamientos en los entornos metropolitanos y su impacto. Éste constituye el eslabón más olvidado de la cadena y es preciso actuar de forma coordinada para que las intervenciones en los municipios se traduzcan en una mejora efectiva al conjunto.

Bajo estas premisas, se establecieron los siguientes objetivos a lograr:

- Impulsar el encuentro de expertos en movilidad entre municipios que componen áreas metropolitanas y especialistas y profesionales en políticas para la transformación y mejora de la movilidad en el marco de implementación de medidas Urban Vehicle Access Regulations (UVAR), priorización del transporte público y la movilidad activa, y reconfiguración de vías y espacio público.
- Generar una red de profesionales que pueda mantener su actividad una vez finalizado el proceso.
- Identificar las causas de los principales problemas de movilidad metropolitana y buscar soluciones para ampliar el impacto de las políticas de restricción de vehículos contaminantes y mejora de la calidad del aire.
- Compartir buenas prácticas y obtener conclusiones a nivel operativo y replicable.
- Identificar soluciones reales y aplicables para mejorar la movilidad metropolitana en relación con la bicicleta, la distribución de mercancías y los desplazamientos al trabajo para reducir las emisiones y mejorar la calidad del aire.

Quien lea este documento puede pensar que se han logrado, o que no, pero por lo menos este documento dejará patente que hay un ecosistema de actores que tienen interés y trabajan diariamente por una nueva gobernanza en las áreas metropolitanas y transformar la

forma en la que los municipios y sus ciudadanos se interrelacionan entre sí. Y, por supuesto, contribuir a la descarbonización del sector y a la protección de la salud de las personas y el planeta adaptando nuestras ciudades y la forma en la que nos movemos.

ÁMBITOS

Eficiencia en el uso del vehículo privado

1

- Propuesta 1.1.** 12
Gestión del aparcamiento en vía pública aplicando criterios de sostenibilidad
-
- Propuesta 1.2.** 14
Concesiones de espacio público para instalación de electrolinerías o puntos de recarga con distintos niveles de potencia
-
- Propuesta 1.3.** 16
Gobernanza e incentivos a la movilidad sostenible al trabajo
-
- Propuesta 1.4.** 18
Transporte público colectivo en plataforma propia/única/reservada

Transporte público

2

- Propuesta 2.1.** 22
Transporte público con prioridad sobre el vehículo privado
-
- Propuesta 2.2.** 24
Información online sobre transporte público (rutas, frecuencias, tiempo de espera, etc.) y planificación de rutas
-
- Propuesta 2.3.** 26
Contemplar la movilidad como un servicio (Maas) y garantizar la calidad del mismo
-
- Propuesta 2.4.** 28
Financiación del transporte público
-
- Propuesta 2.5.** 30
Creación de las autoridades de movilidad metropolitana
-
- Propuesta 2.6.** 32
Unificación tarifaria y billete único
-
- Propuesta 2.7.** 34
Estudio de opciones para cubrir zonas de baja asequibilidad y/o disponibilidad de servicios
-
- Propuesta 2.8.** 36
Plan de renovación integral y/o instalación de nuevas marquesinas
-
- Propuesta 2.9.** 38
Intercambiadores de los anillos metropolitanos

Logística y transporte de mercancías

3

- Propuesta 3.1.** 42
Diagnóstico de la distribución urbana de mercancías en el ámbito metropolitano
-
- Propuesta 3.2.** 44
Comprender el comportamiento de la sociedad y el consumo
-
- Propuesta 3.3.** 46
Directrices estatales para las distribuciones urbanas de mercancías
-
- Propuesta 3.4.** 48
Concienciar al usuario final sobre los costes directos e indirectos de la distribución urbana de mercancías
-
- Propuesta 3.5.** 50
Transporte de cero emisiones en la distribución urbana de mercancías

Integración modal y urbanismo

4

- Propuesta 4.1.** 54
Integración de los aparcamientos de bicicletas en las líneas de financiación e inversión de transporte
-
- Propuesta 4.2.** 56
Creación y fortalecimiento de las Autoridades de Transporte Metropolitano con funciones ejecutivas
-
- Propuesta 4.3.** 58
Definición de estrategias metropolitanas que puedan ser desarrolladas cuando exista financiación
-
- Propuesta 4.4.** 60
Reordenación y naturalización del espacio público



ÁMBITO

1

Eficiencia en el uso
del vehículo privado

PROPUESTA 1.1.

Actuación a corto plazo

A lo largo de 2024

Gestión del aparcamiento en vía pública con criterios de sostenibilidad

JUSTIFICACIÓN

Se trata de una medida necesaria para desincentivar el uso del vehículo privado en los municipios, principalmente. Esto supone, a su vez, la potenciación de otros modos de movilidad sostenible y colectiva como el transporte público, la movilidad compartida o la movilidad activa. Igualmente, mejora la experiencia del aparcamiento para los residentes ya que permite incrementar considerablemente el número de plazas reservadas para los vecinos/as.

La reducción del uso del vehículo privado permite, en el medio plazo, generar una transformación urbana de reconfiguración del espacio público. Incrementa también las arcas públicas de la localidad.

Aplica criterios sociales y de sostenibilidad en la movilidad, reduciendo las desigualdades que se puedan derivar del proceso actual de descarbonización y transición para mejorar la calidad del aire y reducir las emisiones contaminantes de los vehículos.

La menor circulación de los vehículos (por búsqueda de aparcamiento, pero también por desincentivación por las restricciones de aparcamiento) supone una reducción de las emisiones y una mejora de

la calidad del aire, lo que redundará en una medida que protege la salud.

Responde a una situación de predominancia del uso del vehículo privado en los municipios y al desigual reparto del espacio público en ellos. Estando, en España, una media del 68% del espacio público destinado a los vehículos motorizados, con los consiguientes prejuicios para los peatones, el transporte público y los espacios de convivencia y de naturaleza urbanos.

Un sistema replicable: puede ser implementado por un solo municipio, acordado por un conjunto de municipios que formen parte de la misma área metropolitana, o incentivado a nivel nacional para su generalización en todos los municipios, previos análisis de particularidades y criterios, para una unificación territorial. Reduciría la incertidumbre que actualmente existe entre los usuarios de vehículos a la hora de desplazarse entre ciudades por las diferentes políticas de aparcamiento existentes. Permitiría, a su vez, digitalizar la política de aparcamiento con una recogida de información desde el nivel local que puede agruparse y analizarse con múltiples criterios.

POSIBLES RESISTENCIAS

- Impopularidad de la propuesta
- Disponibilidad de terrenos
- Actores implicados para coordinar con sistemas de competencia nacional/regional
- Campañas informativas y generación de conocimiento entre la población general

- Distribución de información sobre movilidad compartida a los gestores locales
- Guía/legislación nacional para poder aplicar una gestión de este tipo
- Rescatar concesiones (costes elevados)
- Coste de construcción disuasorio (carga arcas públicas locales o regionales)

DESCRIPCIÓN

Desincentivos al uso del vehículo privado en vía pública, aplicando criterios de sostenibilidad en la política tarifaria y en la distribución y uso de los aparcamientos disuasorios. Una medida completa y ambiciosa en este sentido permitiría reducir la circulación de vehículos notablemente, su uso en los núcleos urbanos y, con ello, las emisiones atribuidas a los mismos, además de potenciar otros sistemas de movilidad como la movilidad compartida, el transporte público, la movilidad activa o los vehículos de movilidad personal.

POLÍTICAS Y MEDIDAS CONCRETAS

→ Política tarifaria de aparcamiento en vía pública

- Se plantean dos vías para aplicar la política tarifaria: Contratación (o modificación) de la concesión del servicio público del aparcamiento regulado; o gestión directa del sector público del estacionamiento regulado.
- Diferenciación de la tipología de plazas de aparcamiento: rotación, residentes, carga y descarga, vehículo compartido / plazas de muy alta rotación. La delimitación de zonas de aparcamiento debe de hacerse de forma escalonada en el tiempo en función de la presión que soporta cada zona, hasta llegar a prácticamente toda la ciudad.
- Establecimiento del precio hora vinculado a la eficiencia energética del vehículo, teniendo una menor tarifa en función de su potencial contaminador y un coste mayor por tamaño. Al incorporar la matrícula al sistema, se conoce el modelo y sus características, y se aplicaría la tarifa apropiada.
- Establecimiento de un precio especial para residentes y personas con especial necesidad desde el punto de vista social.

→ Distribución, tarifas y política de aparcamientos disuasorios

- Ubicación de los aparcamientos disuasorios en lugares donde se pueda realizar un intercambio modal.
- Establecimiento de tarifas atractivas para fomentar su uso.
- Servicios complementarios: pick-up, carga vehículos eléctricos, etc.

→ Creación de una mesa de coordinación entre los entes metropolitanos para regular la política del aparcamiento de forma común.

- Digitalización común.
- Guía de recomendaciones.
- Ordenanza tipo de regulación para facilitar el trabajo a los ayuntamientos.

→ Evolución de los aparcamientos en los núcleos urbanos hacia otros usos

Ejemplos: distribución urbana de mercancías, movilidad compartida, naturalización del espacio superior, reconversión para uso exclusivo de residentes...

→ Reducción del número de aparcamientos en vía pública

AGENTES IMPLICADOS

- Ayuntamiento
- Autoridad Metropolitana
- Gobierno regional

En virtud de las competencias que tiene el Gobierno nacional, éste sólo puede generar recomendaciones.

ALERTAS Y CONDICIONANTES

Falta de intencionalidad política
Impactos sociales negativos

PROPUESTA 1.2.

Actuación a corto plazo

A lo largo de 2024

Concesiones en espacio público para la instalación de puntos de recarga para vehículos eléctricos

DESCRIPCIÓN

Instalación de electrolineras en vía pública o espacios de dominio público propiedad del ayuntamiento mediante una concesión municipal. De esta forma, el Ayuntamiento recibe un canon en forma de porcentaje de facturación y los vecinos que no tengan parking, pueden usarlos para cargar su vehículo. A nivel práctico, sería recomendable contemplar diferentes niveles de potencia de recarga para facilitar su uso por todo tipo de vehículos.

JUSTIFICACIÓN

Esta propuesta promueve la transición hacia la movilidad 100% eléctrica, con la consiguiente reducción de las emisiones contaminantes de los vehículos actuales.

Beneficios generados:

- Reduce la incertidumbre en torno a la inexistencia de esta infraestructura que posibilita el uso de los vehículos eléctricos.
- Impulso a la movilidad eléctrica entre la ciudadanía.
- Posibilidad de recarga de vehículos a personas que no disponen de garaje privado para cargar su vehículo.

POSIBLES RESISTENCIAS

- No puede aplicar criterios sociales en la tarifa porque es una concesión. Si no, tendría que ser un contrato de servicio.
- El vehículo eléctrico, actualmente, no está al alcance de todas las personas que requieren de un vehículo privado para su día a día.
- Significa ceder espacio público para un servicio privado por lo que no contribuye a desincentivar la movilidad activa, compartida, el transporte público, etc.



AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser liderada por:

- Ayuntamiento

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la implicación de:

- Empresas operadoras
- Tejido empresarial
- Tejido social (con especial participación de asociaciones vecinales)

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Deberían aplicarse tarifas libres en la recarga porque sino tendría que ser un contrato y no una concesión.
- Impopularidad por la ocupación del espacio público y su no reversión.
- Fomenta el uso del vehículo privado.

PROPUESTA 1.3.

Actuación a medio plazo ————— A lo largo de 2027

Gobernanza e incentivos a la movilidad sostenible al trabajo

JUSTIFICACIÓN

Predominancia del vehículo privado en los desplazamientos laborales. Según una encuesta realizada a nivel europeo por el Gabinete Michael Page, menos de un tercio de los profesionales de España utilizan el transporte público para ir a trabajar.

Las razones para este comportamiento podrían resumirse en:

- Falta de estímulos a los trabajadores para desplazarse en otros medios, ya que normalmente estos incrementan el tiempo de desplazamiento.
- Falta de coordinación e intencionalidad, así como de herramientas para PYMES y autónomos.

Beneficios generados:

- Reducción de la congestión e intensidad del tráfico.
- Ahorros económicos en los trabajadores.
- Posibilidad de reconfiguración de los espacios destinados al aparcamiento en empresas.
- Humanización de vías y polígonos.
- Crecimiento del uso del transporte público colectivo.

Novedades sobre las prácticas habituales:

- Subvenciones a grupos de empresas hasta que el plan arranque.

DESCRIPCIÓN

Incentivación de los planes de movilidad en las empresas incluyendo el diagnóstico de las posibilidades existentes y la gobernanza de los mismos.

Esta acción global se desarrolla en las siguientes acciones concretas:

- Creación de una plataforma digital que conecte a los sectores público y privado para poder planificar el transporte.
- Difusión y soporte técnico inicial por parte de las autoridades metropolitanas.
- Establecimiento de ayudas o subvenciones las empresas que dispongan de un plan de movilidad y desarrollen acciones para evitar el uso del vehículo privado. Las empresas gestionarían el reparto de los fondos a sus trabajadores según el medio de transporte con el que cada trabajador se desplace al centro de trabajo.

Es posible adaptar su realización por un grupo de empresas que se hayan puesto de acuerdo entre sí. Se llevaría a cabo a través de un convenio a tres partes (actor público - grupo de empresas - operador/es).

El actor público establece acuerdos (en los que se puede incluir financiación) con operadores (empresa de transporte, movilidad compartida, etc.) para que se promueva esta disponibilidad de servicios.

POSIBLES RESISTENCIAS

- Dependiente de la aprobación de la **Ley de Movilidad** porque incluye la obligatoriedad de aprobar planes de movilidad al trabajo para las empresas.
- **Modalidad de contratación.**
- Valorar la posibilidad de **subvencionar** esta acción.



AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Gobierno nacional
- Gobierno regional
- Autoridad metropolitana
- Ayuntamientos

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Empresas
- Sindicatos

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Posibilidad de acuerdo entre las empresas para realizar una gestión conjunta de medios de transporte colectivo.

PROPUESTA 1.4.

Actuación **a largo plazo**

A lo largo de 2030

Transporte público colectivo en plataforma propia y reservada

JUSTIFICACIÓN

El acceso en transporte colectivo (público y privado) en las vías metropolitanas comparte los problemas del tráfico con los vehículos privados, presentando escaso interés para las personas que se desplazan.

La creación de estas infraestructuras reservadas reduciría el tiempo de desplazamiento, el consumo del autobús y supondría un aliciente real para las personas que se desplazan dentro del área metropolitana.

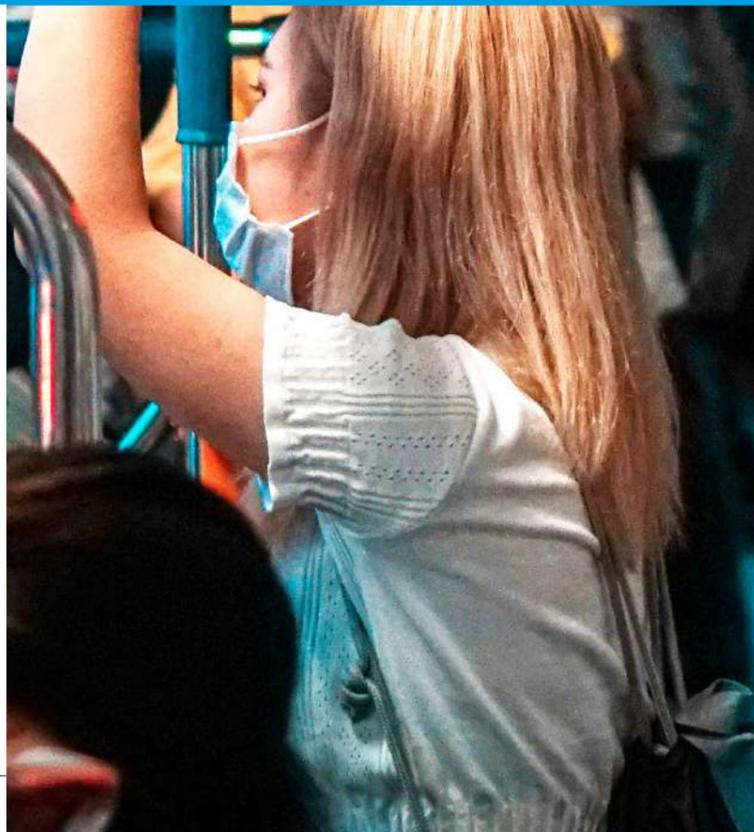
Esta red de carriles específicos para el transporte colectivo permitiría reconfigurar la escena urbana y consolidar la movilidad sostenible.

Beneficios generados:

- Permite la circulación de vehículos de alta capacidad (bus articulado, dos alturas, etc.)
- Mejora de la velocidad comercial del transporte público y, con ello, los tiempos necesarios para los desplazamientos.
- Desincentiva el uso del vehículo privado y fomenta la intermodalidad.
- Mejora la vertebración de los municipios y la cohesión social.
- Reducción de las emisiones contaminantes y mejora de la calidad del aire.
- Posibilidad de transformación de las vías urbanas y naturalización del espacio público.

POSIBLES RESISTENCIAS

- La creación de un carril específico implica una pérdida de carga de la vía para el vehículo privado, con el consiguiente rechazo de las personas que no están bien informadas o sensibilizadas.



DESCRIPCIÓN

Creación de un sistema de plataformas propias para el transporte público (autobús, taxis, servicios públicos de bicicletas y otros vehículos de movilidad personal, etc.) en las áreas metropolitanas. En función de la realidad de cada vía podría estudiarse la posibilidad de que esta infraestructura fuera específica para el transporte colectivo o se compartiera con otro tipo de vehículos cero emisiones y de alta ocupación en horarios o situaciones determinadas. Además, incluye el diseño e implantación de servicios de transporte público colectivo y de alta capacidad que utilizan su propia infraestructura y, adicionalmente, permiten la modificación y adaptación de la escena urbana por la que discurren.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Creación de carriles bus segregados
- Red de infraestructura para la movilidad activa
- Implantación de sistemas de alta capacidad (tranvías, cercanías...)
- Transformación urbana (reduciendo espacio al vehículo privado para beneficiar al transporte público)



AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Ayuntamiento
- Autoridades metropolitanas.
- Gobierno nacional (ministerio)

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Ciudadanía en general, a través de un proceso de participación e información.
- Tejido social y empresarial
- Actores y empresas de servicios de transporte público
- Empresas que actualmente tienen la concesión de estos servicios
- Consultoras y expertos en movilidad y urbanismo

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Información y sensibilización a las personas que circulan en vehículo privado.



ÁMBITO

2

Transporte
público

PROPUESTA 2.1.

Transporte público con prioridad

Actuación a corto plazo

A lo largo de 2024

JUSTIFICACIÓN

Los fondos para potenciar el transporte público no han servido para reducir el uso del vehículo privado. Es necesario revertir esta situación. La modificación de las herramientas de planificación local incluyendo la prioridad del transporte público permite generar el marco adecuado para destinar los recursos necesarios, vincularlo al resto de políticas locales y conseguir el impulso necesario del transporte colectivo.

POSIBLES RESISTENCIAS

- **Voluntad política** para adoptar una decisión compleja y que puede generar detractores.
- **Impopularidad de la medida.**
- **Sectores económicos** como, por ejemplo, los de distribución urbana de **mercancías**.

DESCRIPCIÓN

La prioridad del transporte público sobre el vehículo privado debería de integrarse en el marco general de las políticas de movilidad y se podría plantear como una condición para recibir fondos públicos.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Revisión de las políticas de movilidad locales y metropolitanas con el mayor consenso posible.
- Desarrollo de campañas de información y sensibilización ciudadana.
- Revisión y actualización de los sistemas semafóricos y señalizaciones.



AGENTES IMPLICADOS

- La propuesta tiene que estar liderada por las instituciones que definen las políticas de movilidad en cada ámbito:
- **Gobierno nacional** (ministerio)
 - **Ayuntamientos**
 - **Autoridades** de transporte metropolitanas.

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Disponer de una **Ley** que contemple la **financiación del transporte público** sería un elemento que facilitaría el desarrollo de esta propuesta.

PROPUESTA 2.2.

Autoridad única de datos

Actuación a medio plazo — A lo largo de esta legislatura

JUSTIFICACIÓN

La disponibilidad de información en tiempo real y la posibilidad de planificar las rutas aumentaría de forma notable el número de personas usuarias del transporte público en el ámbito metropolitano, especialmente aquellas que hacen un uso intermodal.

Aunque se están renovando los equipamientos de los vehículos, todavía es complejo poder ofrecer la información abierta. El ministerio ya tiene un repositorio con información estática, que puede ser un buen punto de partida: **Punto de Acceso Nacional de Datos del Transporte** (<https://nap.mitma.es>)

POSIBLES RESISTENCIAS

- Se trata de un **desarrollo lento**. Si se quiere disponer de avances en esta legislatura, es necesario comenzar a trabajar ya.
- **Disponibilidad de los operadores a compartir sus datos en tiempo real**. Debe de ser una exigencia de las autoridades metropolitanas de transporte o de las concesiones autonómicas de transporte.

DESCRIPCIÓN

Siguiendo el ejemplo de los avances en las ciudades, es necesario que en el ámbito metropolitano también se ofrezca información integrada de los diferentes modos de transporte público y movilidad, antes, durante y después del viaje (rutas, frecuencias, tiempo de espera, etc.) Esta información facilitaría la posibilidad de planificar rutas coordinadas entre diferentes modos de transporte. Establecimiento de las autoridades metropolitanas como autoridades únicas de datos.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Los operadores de transporte deberían proporcionar a las autoridades metropolitanas de transporte información de la posición de los vehículos en tiempo real.
- Coordinación de toda la información suministrada.
- Integración en una única aplicación móvil multiplataforma.
- Modificaciones normativas y/o regulatorias para el establecimiento de la autoridad única de datos.



AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser liderada por:

- **Autoridades de transporte metropolitano**

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la implicación de:

- **Gobierno nacional**
- **Gobiernos regionales**
- **Ayuntamientos**
- **Operadores de transporte**

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- **Coordinación entre los diferentes operadores** de transporte públicos y privados.
- **Exigencia por parte de las autoridades metropolitanas de transporte** a través de los contratos de concesión para que los operadores ofrezcan sus datos en tiempo real y de forma fiable.
- **Financiación por parte de la administración** para facilitar esta apertura de datos.

PROPUESTA 2.3.

Actuación **a largo plazo**

A lo largo de esta legislatura para estar completo en 2030

Digitalización, la movilidad como un servicio y garantizar la calidad del mismo

JUSTIFICACIÓN

Garantizar la calidad y fiabilidad del servicio es una de las claves para conseguir un buen desarrollo del transporte público y los servicios de movilidad sostenible complementarios.

El concepto clave detrás de **MaaS** es ofrecer a los viajeros diferentes soluciones de movilidad basadas en sus necesidades de viaje.

DESCRIPCIÓN

El concepto de **Movilidad como un servicio** (**MaaS** del inglés, **Mobility as a Service**, abreviadamente) fomenta el uso de diferentes soluciones de movilidad que se usan como servicio y que permiten prescindir del transporte privado.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Fomento de una oferta variada de movilidad sostenible en el ámbito metropolitano.
- Desarrollo de una aplicación que permita la planificación del viaje combinando diferentes sistemas de transporte.
- Control de la administración para garantizar la calidad del servicio y evitar o limitar servicios complementarios a los servicios públicos que no den la calidad mínima.

POSIBLES RESISTENCIAS

- **Falta de voluntad política** de coordinar diferentes administraciones.
- **Escasez de datos** proporcionados por los operadores.

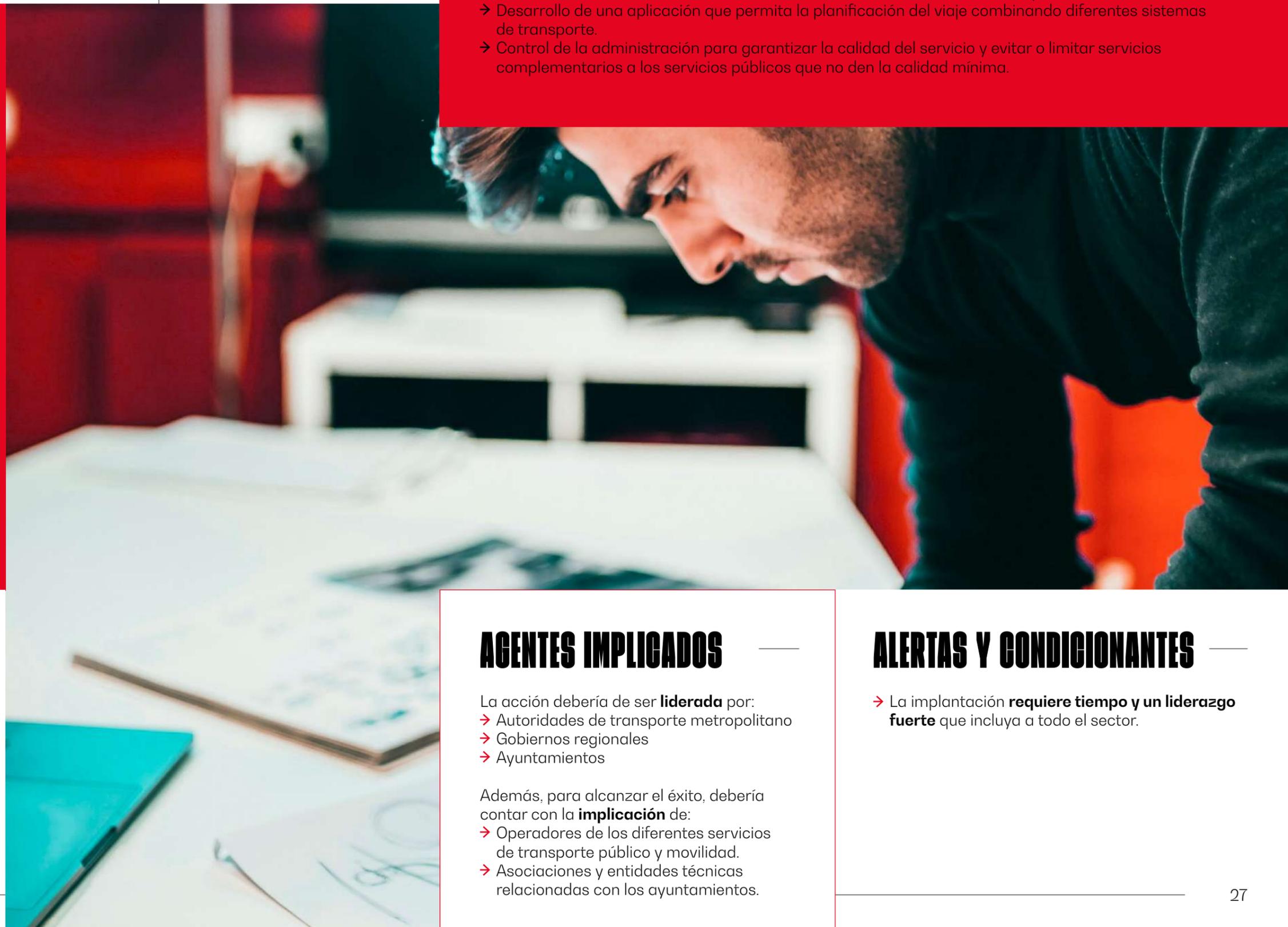
AGENTES IMPLICADOS

- La acción debería de ser **liderada** por:
- Autoridades de transporte metropolitano
 - Gobiernos regionales
 - Ayuntamientos

- Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:
- Operadores de los diferentes servicios de transporte público y movilidad.
 - Asociaciones y entidades técnicas relacionadas con los ayuntamientos.

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- La implantación **requiere tiempo y un liderazgo fuerte** que incluya a todo el sector.



PROPUESTA 2.4.

Financiación del transporte público

Actuación **a medio plazo** ————— A lo largo de esta legislatura

JUSTIFICACIÓN

Es necesario hacer atractivo el transporte público, tanto por la vía de la calidad, como del precio. Por otra parte, hay que garantizar los costes de explotación y los costes de inversión para asegurar la calidad del servicio a medio y largo plazo. Con la financiación del transporte público se conseguirían varios objetivos:

- Incremento del número de usuarios.
- Prestar un servicio de calidad.
- Reducir las emisiones asociadas al transporte (por reducción del uso del vehículo privado).
- Garantizar el derecho a acceder al trabajo, educación, ocio, etc.

POSIBLES RESISTENCIAS

- Sectores **defensores del uso del vehículo privado** y del mantenimiento de su dominio.

DESCRIPCIÓN

Impulso de la financiación del transporte público que permita tarifas justas y sociales, especialmente para aquellos colectivos que más lo necesitan.

Hay que tener en cuenta que no se deben de bajar las tarifas de forma discrecional, sino centrarse en las personas que más lo necesitan o que pueden realizar un cambio modal. Con las ayudas actuales una parte del transporte público se ha saturado y está perdiendo calidad. El transporte público gratuito generalizado no es viable.

Como es lógico, **la financiación del transporte público debe estar ligada a la calidad y a los criterios ambientales. Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:**

- Detectar las necesidades reales de financiación
- Identificar los ámbitos en los que se precisa una revisión de las tarifas para hacerlas más justas y sociales.
- Definición de criterios ambientales y de calidad para la financiación.
- Planificar las inversiones con racionalidad, realizando estudios de coste beneficio (sociales, económicos y ambientales).
- Destinar los recursos adecuados.



AGENTES IMPLICADOS

- La acción debería de ser **liderada** por:
- Administración estatal
 - Operadores de servicios de transporte

- Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:
- Gobiernos regionales
 - Otras instituciones
 - Organizaciones sociales y ambientales

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Disponibilidad de una **Ley que contemple la financiación del transporte público**, regulando los sistemas integrados locales-metropolitanos.
- **Integración de los sistemas tarifarios.**
- **Congelar el precio de los billetes** puede captar nuevos usuarios, pero esto **no puede ir en detrimento de la financiación del transporte**, y por tanto en detrimento de su calidad.

PROPUESTA 2.5.

Actuación a medio plazo — A lo largo de esta legislatura

Creación y generalización de las autoridades metropolitanas

DESCRIPCIÓN

Potenciar la evolución de los consorcios de transporte urbano o metropolitano hacia autoridades de movilidad metropolitana. Estas nuevas entidades incluirían el tráfico metropolitano entre sus competencias y tendrían una vinculación con la planificación y la ordenación urbanística. Por ejemplo, tendrían capacidad para ordenar el tráfico, dar prioridad al transporte público sobre el privado, darle prioridad semafórica, etc.

Las autoridades de movilidad metropolitana podrían coordinar también la gestión del transporte de mercancías con el fomento de puntos de distribución (hubs) y del uso del transporte público para el envío de mercancías. Se puede seguir el ejemplo de las confederaciones hidrográficas, las cuales tienen capacidad de informar de manera vinculante ante cualquier proyecto viario o urbanístico que les afecte.

JUSTIFICACIÓN

En la mayoría de los territorios los consorcios de transporte funcionan como “cajas de compensación” y no tienen competencias de gobernanza de la movilidad.

POSIBLES RESISTENCIAS

- Si interfiere con vías estatales será difícil gestionar las competencias.
- Actualmente existe un problema grave de competencias, **diferentes autoridades o administraciones gestionan diferentes transportes, sin coordinación**. Podría superarse con una financiación estatal condicionada a asegurar esa coordinación y con el marco legal de la Ley de Movilidad Sostenible, por ejemplo.



AGENTES IMPLICADOS

- La acción debería de ser liderada por:
- Gobierno nacional
 - Gobiernos regionales

- Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:
- Actuales consorcios de transporte
 - Ayuntamientos
 - Dirección General de Tráfico

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- **Ausencia de una ley que lo ampare.** La Ley de Movilidad Sostenible podría dar la oportunidad de generar estas autoridades y darles las competencias.

PROPUESTA 2.6.

Unificación tarifaria y billete único

Actuación **a medio plazo** ————— A lo largo de esta legislatura

JUSTIFICACIÓN

Tiene que haber un sistema tarifario integrado a nivel metropolitano e incluso regional. Allí dónde hay una autoridad de transporte, debería de haber una integración tarifaria (gestionada por ellos). Es la autoridad metropolitana o el Gobierno regional el actor que piensa en la red en su conjunto. Una cabeza única que diseñe el sistema en cada autoridad. Su aplicación seguirá la mejor vía posible en función de las particularidades de cada lugar.

Esto generará facilidades a las personas que utilizan diferentes sistemas de transporte público en el mismo recorrido, además de permitir la unificación de criterios de bonificación para determinados colectivos sociales o sectores más allá de lo aplicación en los servicios de cada municipio. De forma inmediata, favorece la intermodalidad y se simplifica el pago de billetes.

POSIBLES RESISTENCIAS

→ La integración completa conlleva **dificultades técnicas** (por ejemplo, integrar el pago), políticas (cómo se toman las decisiones, cómo se compensa a los diferentes operadores) **y legales** (definición del marco que ampara este reparto de fondos y compensación).

DESCRIPCIÓN

Implantación de la unificación tarifaria y del billete único en todos los medios de transporte público existentes en un área metropolitana, con gestión desde las autoridades metropolitanas. Es cierto que ya se está avanzando, pero a nivel estatal se presupone mucho más complejo. Se deben de tener en cuenta las particularidades de cada lugar. Como ejemplo, en Zaragoza se ha conseguido la integración tarifaria del transporte público urbano y metropolitano con el mismo soporte (compatible en todos los sistemas). Uno de los beneficios más inmediatos, y que hay que impulsar, es la existencia de un mismo precio para cada sistema de transporte. Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Elevado nivel de acuerdo previo entre administración y operadores.
- Coordinación efectiva de todos los sistemas de cobro y gestión.
- Respaldo legal (obligatoriedad) a las empresas de gestión de servicios de transporte para permitir hacerlo.



AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Ayuntamientos
- Autoridades de transporte metropolitanos

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Operadores de transporte público

ALERTAS Y CONDICIONANTES

→ **Falta de implicación** de alguno de los agentes implicados.

PROPUESTA 2.7.

Actuación a medio plazo

A lo largo de 2027

Estudio de opciones para cubrir zonas de baja asequibilidad y/o disponibilidad de servicios

JUSTIFICACIÓN

Los entornos de cualquier ciudad, del tamaño que sea, están formados por municipios más pequeños en los que en virtud de múltiples condicionantes residen personas que por un motivo u otro se desplazan al núcleo principal o entre sí. Estos estudios deben realizarse desde una perspectiva social, territorial, ambiental y económica. Es importante que consideren los indicadores y criterios en torno a los que se desarrollan desigualdades sociales en el transporte y la movilidad y, además, por la necesidad de atender las situaciones más vulnerables vinculadas a la pobreza en transporte.

POSIBLES RESISTENCIAS

→ No deberían existir resistencias.

DESCRIPCIÓN

En el marco del objetivo de generalización la creación de autoridades metropolitanas, se propone a los Gobiernos regionales licitar estudios para, teniendo en cuenta las particularidades de cada lugar, analizar cómo cubrir todas las demandas y necesidades de zonas en las que, bien por recursos económicos de la población (asequibilidad) o bien porque no están cubiertas por servicios actualmente (disponibilidad) se necesite actuar.

En este caso, se plantean diferentes alternativas:

- Bonificaciones por criterios socioeconómicos y progresivas
- Modificación de las redes actuales con nuevas paradas y/o frecuencias
- Transporte a demanda
- Pequeñas operadoras
- Carpooling o taxis rurales
- Aprovechar el transporte público escolar y sanitario
- Coordinar con el transporte de las empresas



AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser liderada por:

- Gobiernos regionales
- Autoridades metropolitanas

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la implicación de:

- Ayuntamientos
- Operadores de servicios de transporte público
- Tejido social y económico

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Disponibilidad económica.
- Más valor a la rentabilidad económica que a las funciones sociales y territoriales que debe cumplir un servicio público.

PROPUESTA 2.8.

Plan de renovación integral y/o instalación de nuevas marquesinas

Actuación a medio plazo

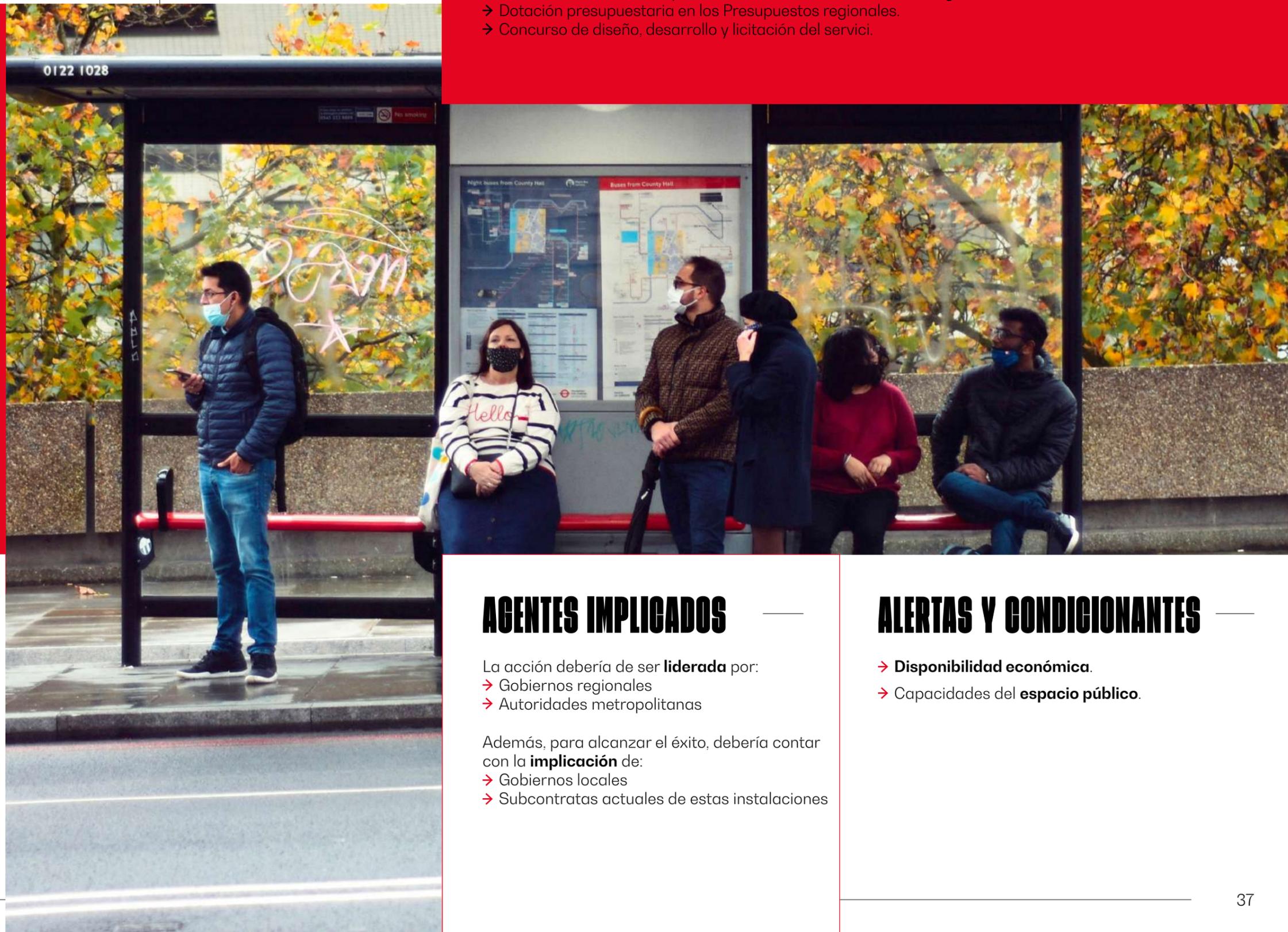
A lo largo de 2027

JUSTIFICACIÓN

La inexistencia, el mal estado o el formato son quejas habituales de los usuarios de los sistemas de transporte público metropolitano. Por ejemplo, en el caso del área metropolitana de Zaragoza, más del 50% de las quejas de los usuarios vienen por estas infraestructuras. El fomento de la intermodalidad y la integración de servicios públicos, además de la promoción para el incremento de los desplazamientos a través de estos modos de transporte, hace necesaria la modernización (o incluso la instalación) de nuevas marquesinas adaptadas a las necesidades actuales, digitalizadas y, en función de su localización, que incluyan determinados servicios adicionales (baños públicos, lockers, recarga de baterías, máquina de billetes, entre otras posibilidades).

POSIBLES RESISTENCIAS

→ No deberían existir resistencias.



DESCRIPCIÓN

Se debe dotar a las autoridades metropolitanas, además de los gobiernos locales, de capacidades para la adaptación de las marquesinas de los servicios de transporte público bajo su competencia a los nuevos paradigmas de movilidad urbana e interurbana. Se deben de poner en marcha planes de renovación integral y/o instalación allí donde se prestan servicios y actualmente sólo están señalizados con un "poste".

- Estudio de necesidades y análisis de infraestructura en otros lugares.
- Dotación presupuestaria en los Presupuestos regionales.
- Concurso de diseño, desarrollo y licitación del servicio.

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Gobiernos regionales
- Autoridades metropolitanas

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Gobiernos locales
- Subcontratas actuales de estas instalaciones

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- **Disponibilidad económica.**
- Capacidades del **espacio público.**

PROPUESTA 2.9.

Actuación a largo plazo

Horizonte 2030

Intercambiadores en los anillos metropolitanos

DESCRIPCIÓN

Aunque se trata de una medida extendida en determinadas áreas, no está generalizada ni tiene actualmente un alcance amplio entre todos los municipios metropolitanos. Inicialmente, se debe licitar un estudio de necesidades y de impacto; posteriormente pasar al desarrollo del mismo y a la elegibilidad de las opciones más adecuadas. Finalmente, desplegar estas infraestructuras intermodales en las localizaciones estratégicas que forman parte de los entornos metropolitanos incluidos en una autoridad metropolitana. Deben ser adaptados a la idiosincrasia del entorno metropolitano y del lugar donde se localicen, teniendo en cuenta las perspectivas sociales, ambientales y territoriales.

JUSTIFICACIÓN

Son instalaciones tractoras donde las personas pueden transbordar de modo de transporte. Forman parte de una red de servicios troncales gestionados por las autoridades metropolitanas. Permiten combinar servicios de transporte (Cercanías, autobuses, bici, parking, movilidad compartida, lanzaderas, etc.) y otros. Proporcionan múltiples opciones al lugar donde se localizan. Además, podría servir también para la recogida de trabajadores de las empresas de los polígonos de estos municipios.



POSIBLES RESISTENCIAS

→ No se identifican inicialmente.

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Gobierno nacional (financiación)
- Gobierno regional
- Autoridades metropolitanas

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Ayuntamientos
- Tejido social y empresarial
- Operadores de servicios de transporte público

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Disponibilidad económica
- Rentabilidad económica
- Disponibilidad urbanística



ÁMBITO

3

Logística y transporte
de mercancías

PROPUESTA 3.1.

Transporte público con prioridad

Actuación a corto plazo

A lo largo de 2024

JUSTIFICACIÓN

Las razones para este comportamiento podrían resumirse en la imposibilidad de planificar la distribución urbana de mercancías si no se conocen aspectos como el tipo de vehículo que está entrando al espacio urbano, frecuencias, necesidades de carga y descarga, etc.

Actualmente no existe información organizada que permita obtener conclusiones y, cuando aparece en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS), no tiene calidad. Por diversas razones, los análisis sobre distribución urbana de mercancías han contado por lo general con muy poca atención por parte de las instituciones y de las propias empresas.

POSIBLES RESISTENCIAS

→ Es posible realizar un **estudio en profundidad a nivel nacional** contratando el análisis a una empresa especializada, pero para mantener la información actualizada es preciso **implicar a todas las partes**.



DESCRIPCIÓN

Para poder actuar en la mejora de la logística es necesario conocer bien cómo se realiza la distribución urbana de mercancías en el ámbito metropolitano y valorar aspectos como el flujo del transporte, vehículos empleados, tipología de demanda metropolitana de mercancías (B2C, comercio electrónico, horeca), etc.

Actualmente existe información, pero de forma dispersa y sin conexión. Por ello sería conveniente partir de los análisis realizados por el ámbito académico (universidad o centros de investigación), los diferentes sectores económicos y las escasas iniciativas municipales poco concretas.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Promover un análisis en profundidad a nivel nacional: Grupo de Trabajo nacional entre responsables públicos, organizaciones de la sociedad civil y el sector.
- Completar la información con los estudios necesarios y con la participación de todos los sectores implicados.
- Analizar de forma independiente el sector de la distribución para conocer la situación de las empresas y cómo están trabajando. Se considera que esta información es vital para comprender mejor la situación y realizar propuestas realistas.
- Recopilación de información y modificación de los PMUS para incluir los análisis de la distribución urbana de mercancías.
- Integración de la información municipal y establecimiento de directrices de referencia para todos los municipios.
- Plataforma / APP de gestión de las operaciones de carga y descarga.

Se puede instar a las federaciones de municipios o CCAA para que realicen valoraciones desde un enfoque metropolitano, integrando la información que se vaya generando a nivel municipal.

Para mantener la información actualizada y disponer de una fuente de información amplia y fiable en el tiempo, habría que proponer la inclusión paulatina de la captación de datos sobre distribución urbana de mercancías en los PMUS. Actualmente es un elemento olvidado de los PMUS y, cuando aparece, no suele tener un desarrollo adecuado por falta de datos.

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Gobierno nacional (ministerio)
- Gobiernos regionales

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Ayuntamientos
- Comarcas
- Diputaciones provinciales
- Áreas metropolitanas
- Federaciones de municipios

ALERTAS Y CONDICIONANTES

→ **Hacen falta datos** y éstos no los puede aportar la administración porque no los tienen.

PROPUESTA 3.2.

Comprender el comportamiento de la sociedad y el consumo

Actuación a corto plazo

A lo largo de 2024

JUSTIFICACIÓN

El comportamiento del consumo influye directamente en el comportamiento de la distribución urbana de mercancías. La información que puede generar este estudio es una pieza clave para poder planificar la distribución de mercancías en el entorno metropolitano.



DESCRIPCIÓN

No es posible planificar la logística de un entorno metropolitano sin tener información de las necesidades reales de transporte. Por ello, es preciso conocer los hábitos de compra de las personas que habitan en el área metropolitana y los movimientos de mercancías que genera.

Partiendo de una información básica con un enfoque general, se puede ajustar el modelo a la realidad de cada área metropolitana. El análisis pormenorizado tendría que realizarse a nivel local, pero la integración metropolitana debería de contar con el apoyo de entes locales superiores como comarcas o diputaciones provinciales.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones de carácter más sociológico:

- Definición de criterios comunes del estudio a nivel estatal.
- Estudio a nivel de grandes áreas geográficas que permita realizar un análisis de la demanda de distribución que aporte una visión global relacionada con el consumo.
- Desarrollo de estudios específicos para cada área metropolitana que permitan ajustar el modelo, puesto que la realidad del sector es muy compleja y la variabilidad es elevada.

POSIBLES RESISTENCIAS

- **Coordinación de todas las comunidades autónomas** para conseguir un análisis global a nivel estatal.

AGENTES IMPLICADOS

- La acción podría estar **liderada** por:
- Gobierno nacional (Ministerio de Consumo)
 - Gobiernos regionales
 - Ayuntamientos
 - Autoridades metropolitanas
 - Asociaciones de consumo

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Es complejo llegar al detalle del análisis en un gran estudio porque **las situaciones son muy dispares**, pero sí que es posible realizar un análisis global que permita extraer conclusiones importantes.
- Sería necesario **establecer un criterio homogéneo** para que los distintos análisis locales aporten información contrastable y realista.

PROPUESTA 3.3.

Directrices estatales para la distribución urbana de mercancías

Actuación a medio plazo

A lo largo de 2027

JUSTIFICACIÓN

En general, los ayuntamientos no disponen de personal técnico con conocimientos en distribución urbana de mercancías y, mientras tanto, están regulando y sancionando. De esta forma, existe una gran disparidad de criterios en cada ciudad que genera inseguridad jurídica a las empresas de distribución (especialmente a las PYMES) y situaciones de desventaja competitiva.

Por otra parte, los cambios normativos esperados por la nueva normativa ambiental (zonas de bajas emisiones, movilidad sostenible, etc.) todavía van a generar nuevas interpretaciones y cambios de la normativa actual.

POSIBLES RESISTENCIAS

- **Resistencia al cambio** por parte de los ayuntamientos.
- **Los ayuntamientos deben asumir un liderazgo** estatal para poder establecer un criterio común.
- **Intereses económicos.** Por ejemplo, a las empresas de distribución no les interesan los hubs porque rompen su modelo de negocio.
- **La atomización de los estudios sin un criterio común** no ayuda a generar conclusiones claras y extrapolables.



DESCRIPCIÓN

Es complejo optimizar la distribución de mercancías y trabajar en la mejora de la sostenibilidad cuando cada municipio dispone de normas diferentes. Los operadores deben de enfrentarse a directrices locales que, generalmente, no se han redactado en base a un criterio técnico logístico.

Por ello, es necesario establecer unas directrices comunes a nivel nacional en aspectos concretos de la distribución urbana de mercancías (zonas de carga y descarga, acceso de vehículos, horarios, etc.) para que no existan criterios diferentes en cada municipio.

Estas directrices deberían de plantearse a nivel ministerial partiendo de la experiencia del sector, los criterios de movilidad y la información aportada por el diagnóstico de la distribución urbana de mercancías en el ámbito metropolitano.

En el caso de no conseguir establecer un criterio común a nivel estatal, sería necesario que, al menos, se llegara a un acuerdo en el ámbito metropolitano.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Estudio inicial de las diferentes normativas locales que afectan a la distribución urbana de mercancías.
- Creación de un grupo de trabajo multidisciplinar para la definición de unos criterios básicos aplicables a nivel estatal (incluido en la propuesta 3.1 también).
- Contraste de la propuesta inicial a través de un proceso de participación a nivel técnico.
- Información a los entes locales y facilitación de recursos para el cambio normativo y señalético.
- Elaboración de unas Directrices para la optimización ambiental y adaptación de las operativas de la distribución urbana de mercancías en España.

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
- Ministerio de Industria y Comercio
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
- Ministerio de Sanidad

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Ayuntamientos
- Áreas metropolitanas
- Sectores logístico y económico
- Entidades ligadas a la seguridad vial y la y movilidad reducida
- Entidades ligadas a la salud y el medio ambiente
- Universidad y centros de investigación

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- **Falta de liderazgo a nivel estatal** para que los criterios puedan ser asumidos por todas las partes.
- Existen proyectos estrella sobre la mejora de la distribución urbana de mercancías en algunas ciudades que **no suelen tener recorrido si no existe una financiación importante y de forma continuada.**
- Para que las directrices sean realmente útiles es preciso **contar con la visión de todos los sectores implicados** (sector económico, salud, ambiental, seguridad vial, etc.).

PROPUESTA 3.4.

Actuación a medio plazo

A lo largo de 2027

Concienciar al usuario final sobre los costes directos e indirectos de la distribución urbana de mercancías

JUSTIFICACIÓN

Las áreas metropolitanas se encuentran cada vez más saturadas por la gran cantidad de servicios de transporte de pequeñas mercancías generados por el comercio electrónico. Este fenómeno se acentúa en los centros de las ciudades y en las zonas de tráfico restringido a las que, generalmente, se permite el acceso de las empresas de paquetería.

Este incremento del tráfico se debe principalmente a la escasa percepción por parte del consumidor de los costes reales de la distribución de mercancías (ambientales, sociales y económicos), puesto que se transmite la idea de que el transporte es gratuito.

Consecuentemente, en los últimos años el sector ha perdido valor y reconocimiento, empeorando las condiciones laborales de las personas que trabajan en él.

POSIBLES RESISTENCIAS

→ **Detallar los costes de transporte** en cada venta puede generar a las empresas problemas a nivel de competencia, pero son cuestiones solventables.



DESCRIPCIÓN

Debería de eliminarse el concepto del “transporte gratis” para mejorar la conciencia de los costes económicos y, sobre todo ambientales, que tiene asociado cualquier porte de mercancías. Para ello, en cada venta debería indicarse de forma clara los costes asociados al transporte y ofrecer la huella de carbono de estos servicios de transporte.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Establecer una forma estandarizada de realizar el cálculo de costes globales (económicos, sociales y ambientales) de cada envío y la forma de presentarlo al consumidor final.
- Regulación normativa de la forma de presentar la información sobre los costes económicos y ambientales del envío: huella de transporte.
- Campañas de divulgación ciudadana acerca de los costes reales del transporte y erradicar el concepto de envío gratis.
- Campaña de sensibilización social y ambiental del impacto del consumo masivo (el coste en derechos humanos y ambiental de la producción masiva “De la fábrica a tu casa”) y del incremento de los servicios de paquetería.

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Gobierno nacional
- Gobiernos regionales

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Ayuntamientos
- Grandes empresas de comercio electrónico
- Sector logístico
- Sector productivo
- Asociaciones de consumo

ALERTAS Y CONDICIONANTES

→ **Falta de interés y presiones** por parte de las empresas para mantener la situación actual.

PROPUESTA 3.5.

Actuación a largo plazo

A lo largo de 2030

Transporte de cero emisiones en la distribución urbana de mercancías

JUSTIFICACIÓN

Por razones técnicas (disponibilidad de vehículos e infraestructuras), el año 2030 no es una fecha realista para descarbonizar el sector de la distribución.

La transición al vehículo eléctrico todavía no es una alternativa real para los profesionales de la distribución y no se cree que esta situación vaya a cambiar radicalmente en 6 años.

Aunque comienza a haber ayudas para la renovación del transporte (vehículo eléctrico), algunas de ellas están quedando desiertas (caso de Ayto de Madrid) por los costes del nuevo vehículo y por la difícil amortización por parte de los profesionales de mayor edad.

POSIBLES RESISTENCIAS

- **Deterioro de la imagen del sector** del transporte y la logística.
- Colectivos ecologistas y ciudadanía que **esperan una respuesta clara y rápida ante el calentamiento global.**
- **Ciudadanía menos motivada** que puede no estar dispuesta a cambiar los hábitos cotidianos para reducir las emisiones de la logística.

DESCRIPCIÓN

Las previsiones actuales de descarbonización del sector del transporte no se corresponden con el desarrollo técnico y sería necesario adecuarlas a la realidad y no generar expectativas incumplibles. Alcanzar los objetivos de descarbonización del sector pasa por reducir drásticamente las emisiones de sus operativas para 2030 y, en una parte importante, esto pasa por realizarlas a través de modos de transporte cero emisiones. No se puede olvidar que Europa ya ha puesto fecha límite para la venta de vehículos propulsados por combustibles fósiles, 2035. A partir de entonces solo se podrán vender vehículos cero emisiones.

- Impulso de productos financieros para incentivar la compra de vehículos cero emisiones adaptados a las necesidades de empresas (PYMES) y de autónomos.
- Programas o planes de ayudas y subvenciones para PYMES y autónomos.
- Revisión de las ordenanzas de movilidad locales y, en aquellos casos, de las destinadas a la regulación de la distribución urbana de mercancías para planificar la transición y garantizar la optimización ambiental de los servicios.
- Revisión y análisis de replicables de casos de éxito en otros lugares.
- Estudio de necesidades e impactos (económico, social, ambiental y territorial) de la transformación del sector en los entornos metropolitanos.
- Modificaciones normativas para exigir la obligatoriedad de cumplimiento de estándares ambientales en las operaciones de transporte del sector (intentando criterios unificados a nivel nacional).



AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

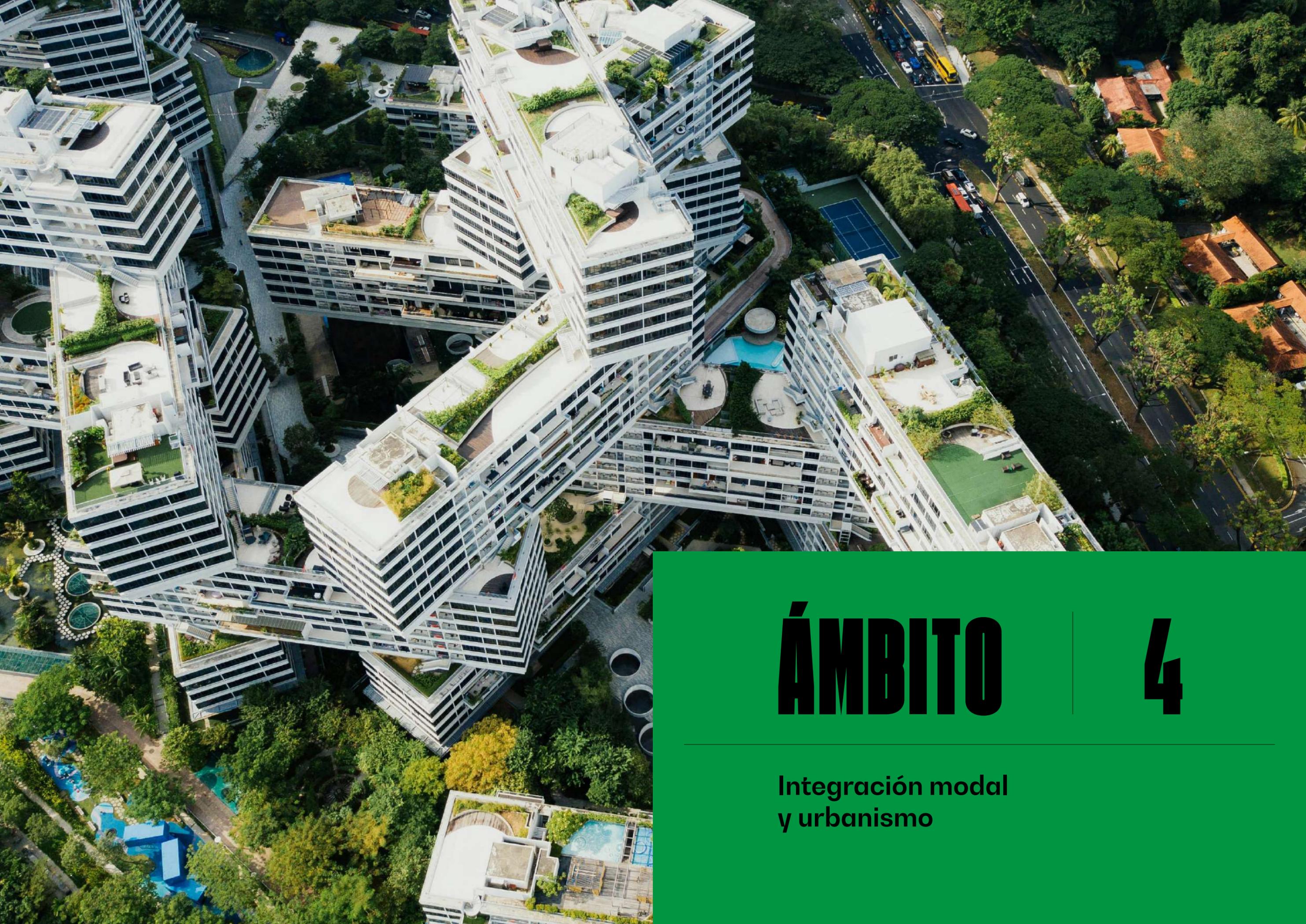
- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
- Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico
- Ministerio de Industria
- Ministerio de Sanidad

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Sector del transporte y de la logística
- Fabricantes de vehículos
- Organizaciones de la sociedad civil (sindicatos, sociales, ambientales...)
- Tejido empresarial

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- **Falta de interés y presiones** por parte de las empresas para mantener la situación actual.



ÁMBITO | 4

Integración modal
y urbanismo

PROPUESTA 4.1.

Actuación a corto plazo

A lo largo de 2024

Integración de los aparcamientos de bicicletas en las líneas de financiación e inversión de transporte

JUSTIFICACIÓN

Esta medida ayudaría a fomentar la intermodalidad y la eficiencia energética, integrando los aparcabicis en el conjunto de los espacios (doméstico, laboral, etc.). Sobre todo, teniendo en cuenta que el tamaño medio de las viviendas en España es menor que en el resto de Europa.

Hasta la fecha, las comunidades de vecinos no han encontrado los recursos, ni visibilizado el potencial de instalar aparcamientos de bicicletas en espacios comunes. Sin embargo, es una necesidad detectada en numerosos estudios porque reduce los robos de bicicletas que desincentivan su uso y potencia el uso en familia. Además, incrementa la eficiencia energética en los edificios y su combinación con la red de transporte público refuerza el potencial metropolitano de la movilidad activa.

El despliegue de aparcamientos en estaciones de transporte o en nodos intermodales, ha sido tímido y no se ha dimensionado en base al potencial uso.

POSIBLES RESISTENCIAS

→ **Falta de interés político** para la integración de la bicicleta en las políticas públicas, inversiones y líneas de financiación de transporte y vivienda.



DESCRIPCIÓN

Los aparcamientos para bicicletas constituyen un elemento clave para el fomento del uso de la bicicleta. Por ello, se propone su integración en las líneas de financiación e inversiones públicas, garantizando la disponibilidad de aparcamientos para bicicletas en todas las estaciones y nodos de transporte intermodal, así como teniendo en cuenta la inclusión de los aparcamientos de bicicletas en el entorno residencial.

El detalle para la aplicación está recogido en el artículo 12 de la Directiva de Eficiencia Energética de los Edificios (EPBD). Siendo necesario que España avance de forma rápida hacia el cumplimiento de los porcentajes indicados y adaptarse a su utilización por parte de todo tipo de ciclos.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Inclusión en las ordenanzas municipales de la necesidad que exista un cuarto para bicicletas de fácil acceso y en planta baja preferiblemente, así como el hecho de que no compute 100% como suelo edificado.
- Habilitar aparcamientos para bicicletas en las viviendas, seguros y protegidos de las inclemencias meteorológicas. Es más fácil en los edificios que tienen zonas comunes (jardín comunitario, piscina...).

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible
- Ministerio de Transición Ecológica y Reto Demográfico
- Ministerio de Vivienda y Agenda Urbana
- Administraciones locales con competencias en transporte y vivienda

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Ayuntamientos
- Colectivos ligados a la movilidad ciclista
- Asociaciones de propietarios y arrendatarios de vivienda
- Gestoras de la propiedad
- Asociaciones profesionales de administración de fincas

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- **Dimensionar o ubicar los aparcamientos para que capten los usos previstos.** Deben ser modelos flexibles o diseñados por y para las personas que las utilizarán.
- **Seguridad insuficiente** de los aparcabicis.

PROPUESTA 4.2.

Actuación a medio plazo

A lo largo de 2027

Creación y fortalecimiento de las Autoridades de Transporte Metropolitano con funciones ejecutivas

JUSTIFICACIÓN

La existencia de los Consorcios Metropolitanos de Transporte es necesaria para implementar la coordinación entre las intervenciones de transporte y la intermodalidad interurbana, evitando, por ejemplo, que un carril bici o una línea de transporte no tenga continuidad más allá del límite de un municipio.

La principal contribución a la movilidad está centrada en la existencia de un órgano ejecutivo que define estrategias y consensua con los diferentes estamentos de la administración (estatal, autonómico o local) con competencias en transporte y movilidad.

Los Consorcios de Transporte Metropolitano, al ser organismos autónomos son más ágiles en la gestión que los ayuntamientos y permiten acelerar la puesta en marcha de algunos proyectos.

POSIBLES RESISTENCIAS

- Las distintas **administraciones** con distintas competencias **no van a querer perder sus competencias**.
- **Falta de coordinación e integración tarifaria con Renfe**, que deriva en problemas entre servicios de autobús y tren, con situaciones de duplicación de financiación.



DESCRIPCIÓN

Los Consorcios de Transporte Metropolitano son una herramienta excelente para coordinar e impulsar la movilidad sostenible, pero no se está aprovechando todo su potencial porque en muchos casos no están constituidos o no tienen el protagonismo necesario. Estas entidades son un elemento de gobernanza que permite la coordinación entre las administraciones y el posterior desarrollo de las infraestructuras necesarias para la intermodalidad.

Un objetivo básico de estas entidades sería definir una estrategia metropolitana con enfoque integrador que permita el impulso de todos los medios de transporte, con especial atención a la movilidad activa y el transporte público.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Creación de la figura de la autoridad de transporte metropolitano en todos los entornos metropolitanos o provincias, en función de las particularidades.
- Definición de funciones y competencias útiles para mejorar la movilidad metropolitana.
- Establecimiento de la financiación necesaria para poder desarrollar sus funciones.

Este impulso desde los Consorcios permitiría liderar acciones específicas como pueden ser:

- Impulsar la reducción del tráfico privado generado en las áreas metropolitanas.
- Implantación de nuevas soluciones para última/primera milla en zonas metropolitanas de baja densidad, que conecten con cercanías. Por ejemplo, con servicios de transporte a la demanda.
- Fomento y coordinación de la conexión de la red ciclista municipal y metropolitana.
- Coordinación de competencias en cuanto al transporte intermodal para aportar una perspectiva metropolitana de la movilidad activa y el transporte público.

Existen ejemplos positivos como los que se pueden dar en la Red metropolitana en Barcelona (Bicivía) que coordina la red de más de 500 kilómetros ciclables a partir del acuerdo de todos los ayuntamientos implicados. También se puede destacar la coordinación de la red ciclista de Logroño y municipios de alrededor o el impulso de los carriles bici metropolitanos por parte del CTAZ (Zaragoza).

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser **liderada** por:

- Ayuntamientos
- Comunidad autónoma

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la **implicación** de:

- Los distintos municipios que forman cada área municipal.
- El Ministerio de Transporte y Movilidad
- Sostenible, que puede apoyar su creación y reforzar jurídicamente en el marco de la Ley de Movilidad Sostenible.

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- **Consenso y visión política que permita llevar a cabo esta coordinación interadministrativa** y conocer los beneficios que supone para todas las unidades administrativas la perspectiva metropolitana de la bicicleta, el transporte público y la movilidad peatonal.
- **Disponibilidad de medidas claras de integración** del transporte, de las actividades socioeconómicas, los modelos residenciales y los usos del suelo.

PROPUESTA 4.3.

Actuación a medio plazo

A lo largo de 2027

Definición de estrategias metropolitanas que puedan ser desarrolladas cuando exista financiación

JUSTIFICACIÓN

Las ayudas a la realización de proyectos vinculados con la movilidad suelen contar con plazos cortos que, en muchas ocasiones, requieren de una reflexión y un pensamiento profundo. Si existe una visión estratégica de la movilidad de la ciudad y los conjuntos metropolitanos es posible realizar proyectos que permitan desarrollar esa visión para que todas las actuaciones que se puedan ir desarrollando de forma coordinada, y lo hagan en esa dirección conforme vaya habiendo financiación para ello.

En muchas ocasiones estos proyectos acaban siendo parches que se realizan para las distintas convocatorias de ayudas, en el momento de la convocatoria, y no tienen un planteamiento estratégico de fondo detrás. Esta previsión de los proyectos permitiría que toda financiación adicional, llegada de la Unión Europea, de los ministerios correspondientes, etc. pueda ser aprovechada al máximo.

POSIBLES RESISTENCIAS

- Falta de visión a largo plazo y/o falta de compromiso por parte de los partidos políticos que deben de llegar a un acuerdo.
- Es necesaria una planificación a largo plazo que pueda superar las distintas coyunturas políticas y que no implique un cambio de dirección con cada cambio de gobierno municipal.



DESCRIPCIÓN

Para aprovechar convenientemente las ayudas económicas, se propone disponer de una estrategia con actuaciones definidas y priorizadas. La planificación permitirá contar con una visión global, para que los proyectos a presentar en las diferentes oportunidades de financiación tengan un orden lógico y no sean meros parches oportunistas. Esta estrategia debería tener el objetivo final de crear una red mallada e intermodal para hibridar los distintos tipos de movilidad metropolitana.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Diagnóstico de la movilidad metropolitana y de las posibilidades de intervención.
- Definición de proyectos concretos de intervención y posterior priorización de los mismos.

AGENTES IMPLICADOS

La acción debería de ser liderada por:

- Ayuntamientos
- Comunidad autónoma
- Consorcios Metropolitanos de Transporte

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la implicación de:

- Colectivos vinculados a la movilidad
- Universidad
- Colegios profesionales

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- La definición de la estrategia debería de contar con la mayor participación y consenso posible (grupos políticos, equipos técnicos, sector económico, entidades ligadas a la movilidad, ciudadanía, etc.) para que la intervención se pueda solicitar la financiación de forma ágil.
- La carencia de documentos estratégicos, o el dejar esos documentos en cajones, sin ser utilizados o consultados, en lugar de utilizarlos como documentos guía para el conjunto de las medidas.
- Acciones como esta requieren la coordinación y el desarrollo de sistemas de gobernanza, planes estratégicos y sectoriales regionales y metropolitanos, y los planes generales de ordenación urbana.

PROPUESTA 4.4.

Actuación a largo plazo

Hasta 2030

Reordenación y naturalización del espacio público

Mayor espacio para socialización, juego, ocio, promoción de la salud y paseo a través de intervenciones ambiciosas y transformadoras en las Zonas de Bajas Emisiones y para la renaturalización de las ciudades.

JUSTIFICACIÓN

Esta medida es necesaria porque las infraestructuras de transporte ocupan la mayor parte de las ciudades y suponen una barrera para el desarrollo de la interacción social. Las políticas de transporte se limitan a la asignación de espacio para la circulación, pero no para la estancia, la socialización, la mejora medioambiental, la potenciación de actividades socioeconómicas o el simple disfrute.

Responde a la necesidad de reducir el espacio para el tráfico motorizado y facilitar más espacios no solo al transporte, sino también a la estancia, ocio, la promoción de la salud y el disfrute.

La actuación generaría múltiples beneficios entre los que destacan:

- Mejora de la calidad del aire.
- Fomento de la interacción social y con la naturaleza.
- Reducción de la siniestralidad.
- Aumento de la calidad y cantidad de las actividades públicas.
- Reducción de la exposición al ruido protegiendo la salud pública.
- Prevención de las necesidades de movilidad y posibilita la ejecución de medidas paralelamente a la ejecución de los desarrollos urbanísticos.

DESCRIPCIÓN

La progresiva mejora de las redes de transporte público y con movilidad activa, así como el diseño de las zonas de bajas emisiones, permiten reducir el tráfico motorizado, lo que acaba redundando en una ampliación de los espacios de uso y actividades por parte de la ciudadanía y para el incremento de los espacios naturales dentro de los núcleos urbanos, algo especialmente importante para promover la existencia de refugios climáticos que permitan mitigar el efecto de isla de calor.

Además, se debe de regular la obligatoriedad de tenencia de informes preceptivos previos a los desarrollos urbanísticos nuevos. Por ejemplo, en Barcelona la autoridad metropolitana debe emitir un informe vinculante sobre estos desarrollos para que los promotores los puedan sacar adelante.

Esta propuesta implica el desarrollo de las siguientes acciones:

- Recuperación del espacio público en las ciudades, invirtiendo la pirámide de movilidad a favor de los modos activos y el transporte público en detrimento del vehículo privado.
- Políticas de naturalización y de creación de ejes cívicos o supermanzanas en los municipios que forman parte de las áreas metropolitanas para extender los beneficios de estas medidas y sensibilizar globalmente en torno a ellas.
- Modificación de normativas para la inclusión de la obligatoriedad de llevar a cabo evaluaciones de impacto en movilidad en los nuevos planes urbanísticos o aquellos que estén en desarrollo, independientemente de los usos de los suelos.

POSIBLES RESISTENCIAS

- La presencia del transporte privado motorizado es aún mayoritaria en todos los núcleos urbanos españoles, y hasta que no existan alternativas viables, es difícil plantear la reducción del espacio dedicado al vehículo motorizado privado cuando la sociedad sigue priorizando la movilidad privada.



AGENTES IMPLICADOS

La propuesta debería de estar liderada por:

- Autoridades metropolitanas
- Ayuntamientos

Además, para alcanzar el éxito, debería contar con la implicación de:

- Gobiernos regionales
- Organizaciones locales vinculadas al transporte
- Tejido social y empresarial

ALERTAS Y CONDICIONANTES

- Guerra cultural frente a los cambios y restricciones o la redistribución del espacio público.
- La percepción social de una mejora sustancial de los espacios que se intervengan. Solo si se producen cambios cualitativa y cuantitativamente significativos se podrá inactivar los planteamientos negativos.



Fundación Ecología y Desarrollo (ECODES)
Plaza San Bruno 9, 1º oficinas
50001 - Zaragoza, Aragón, España

25 /
marzo /
2024

spain.cleancitiescampaign.org
ecodes.org

Más información y contacto:
cristian.quilez@ecodes.org

