

El reto de la movilidad metropolitana y sostenible

Introducción

La movilidad en Barcelona necesita un cambio en la manera en que se gobierna y se ejecuta con el fin de asegurar el cumplimiento de los mejores estándares de calidad de vida y salud ambiental, competitividad de sectores clave de la economía, de calidad de la ocupación, y de movilidad eficiente de las personas y mercaderías.

El momento es ahora, ya que el impacto en la salud, la emergencia climática, las nuevas tecnologías y los renovados valores de la sociedad ponen en evidencia la necesidad de un nuevo modelo de movilidad para Barcelona que tiene que ser completamente metropolitano. Un modelo de movilidad basado en la colaboración público-privada, apoyado en los grandes datos y la tecnología, en el que la imprescindible inversión en infraestructuras y tecnología de movilidad vaya acompañada de un mix de movilidad que pivote en la intermodalidad y que combine la movilidad activa, el vehículo privado conectado y sostenible, el transporte colectivo y los distintos modelos de movilidad personal y compartida. Todo ello para disponer de una movilidad eficiente y sostenible, ya sea desde la perspectiva de las personas como desde la perspectiva de las mercancías, y que posicione Barcelona como un gran laboratorio de referencia en movilidad urbana.

Cabe tener en cuenta que la movilidad metropolitana es un sistema complejo que combina diferentes factores:

1. La **movilidad entre la región metropolitana y el municipio de Barcelona**, donde cada día 900.000 personas y vehículos entran y salen de la primera corona metropolitana de Barcelona (el

40% lo hace en transporte colectivo y 500.000 vehículos entran y salen de Barcelona, de los cuales el 27% son de mercancías). A ello se suma la movilidad entre los municipios metropolitanos con la segunda corona metropolitana, que no está, ni mucho menos, resuelta en relación con el transporte público. La reducción de emisiones contaminantes en el ámbito metropolitano hace necesaria la generación de una oferta de transporte público de alta capacidad en modo ferroviario (tren, metro o ferrocarril) de la región metropolitana de Barcelona. Actualmente, las conexiones hacia Girona, Tarragona y Lleida se encuentran al límite de su capacidad para poder ofrecer un servicio eficiente, competitivo y de calidad, además de poder asumir incrementos de demanda. Si deseáramos reducir un 25% el uso del vehículo privado, necesitaríamos incrementar un 40% la capacidad del sistema de transporte ferroviario.

2. Los **desplazamientos dentro del municipio de Barcelona**, que cuenta con un mix de transporte bastante eficiente, pero que necesita un nuevo planteamiento pensando también en clave metropolitana y facilitando una mejor conexión entre las distintas alternativas de transporte.
3. La tendencia hacia el **envejecimiento progresivo de la población** y todo lo que este fenómeno comporta en clave de accesibilidad y adaptación de los diferentes medios de transporte.
4. La **eclosión del teletrabajo** acelerada además como consecuencia de la pandemia de la Covid-19.
5. La **seguridad e higiene** necesaria más que nunca en los medios de transporte colectivo, y más en el contexto actual de pandemia, donde se ha detectado una caída notable en el uso de transporte colectivo y donde cabe recuperar la confianza de los usuarios.

6. El **turismo**, que en condiciones normales implica un gran volumen de usuarios y unos patrones de movilidad que hace falta integrar dentro del sistema de normalidad.
7. El hecho de que Barcelona sea un potente **hub logístico** con actores clave como el puerto, el aeropuerto y las zonas logísticas.
8. La **distribución creciente e insostenible de mercancías**, tanto en los segmentos clásicos de B2B como en el emergente B2C, es un reto al que hacer frente desde el ámbito de la movilidad para poder distribuir los 15.000.000 de paquetes que se entregan al año a través del e-commerce en Barcelona.
9. La eliminación progresiva de los **peajes metropolitanos** que se crearon como instrumentos financieros para la dotación de infraestructuras y que rediseñados podrían ser un instrumento clave para la regulación de la movilidad y el financiamiento necesario del transporte público.
10. Por último, contamos con una recién estrenada **Zona de Bajas Emisiones**, pensada con el fin de reducir la contaminación, pero que no aporta mecanismos de regulación de movilidad, también necesarios.

Teniendo presente estos 10 factores, se necesita urgentemente una visión a largo plazo en la que un pacto metropolitano fije los objetivos a alcanzar, alineada con los objetivos de transición energética de la Unión Europea y elegible para financiamiento europeo. Un pacto orientado a mejorar la calidad de vida y la salud

de las personas, que facilite la actividad económica y la ocupación de calidad, que combine inversión, pedagogía, urbanismo y política de incentivos, donde se eviten medidas improvisadas a corto plazo dirigidas a alimentar polémicas innecesarias.

Un pacto metropolitano primordial para poner en común las mejores prácticas y llegar a consensos que garanticen la máxima eficacia y velocidad en el despliegue de medidas que hagan de Barcelona una ciudad más eficiente y competitiva.

Un pacto también necesario para recomponer un consenso perdido, en el que una parte muy relevante de la economía, el comercio, el turismo y las entidades cívicas de la ciudad han visto con preocupación medidas de movilidad que dificultan en gran manera el acceso y movilidad en el centro de Barcelona. Unas medidas que, en un contexto de gran crisis económica, caída del turismo y necesidad de incentivar el consumo local, no ayudan a la recuperación del centro de Barcelona y su comercio.

En este contexto, Barcelona Global ha puesto en común reflexiones y propuestas de más de 60 actores metropolitanos de movilidad para elaborar 10 principios para un pacto de movilidad y 15 propuestas alineadas con la Agenda 2030, que, de ser adoptadas, situarían Barcelona entre las ciudades de referencia en Europa en políticas de movilidad sostenible y saludable para sus ciudadanos.

9 consensos para un pacto de movilidad

Lejos de polémicas de corto recorrido, en Barcelona Global hemos contrastado los siguientes grandes consensos, que permiten esbozar las bases de un gran pacto para la movilidad metropolitana:

- **La movilidad tiene que diseñarse y ejecutarse en clave de Región Metropolitana**, donde la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM) juega un papel clave entendiendo esta región como el ámbito de cercanías (de Sant Vicenç a Mataró pasando por Martorell, Sabadell, Terrassa y Granollers). En este aspecto, resultaría importante la integración del Estado en la ATM (no solo como observador) dada su condición de gestor clave de infraestructuras de movilidad. Asimismo, cualquier medida municipal ejecutada sin perspectiva metropolitana corre el gran riesgo de dificultar

el modelo de movilidad que Barcelona necesita. En cuanto a esto, se propone una gobernanza de la ATM plenamente metropolitana, en la que participen de forma determinante, también, actores privados y donde los grandes operadores del transporte público tengan un papel más determinante.

- **La movilidad es un campo de clara y necesaria colaboración público-privada**, más teniendo en cuenta los nuevos sistemas de movilidad. En este sentido, es clave integrar en la estrategia de movilidad no solo los operadores y concesionarios de la movilidad, sino también las empresas y el papel que puede tener la negociación colectiva en la mejora de la movilidad introduciendo flexibilidad cuando sea posible en el trabajo y te-

letrabajo. En este sentido, como se ha indicado anteriormente, se recomienda la participación privada en la ATM.

- **Es imprescindible el rápido despliegue de las inversiones comprometidas en transporte colectivo y, en especial, el metro, ferrocarril y cercanías.** Conscientes de la lentitud en la ejecución de obras y el previsible déficit de financiamiento que la crisis generará, cabe identificar nuevas vías para financiar las inversiones necesarias, en las que los recursos de transición energética, los fondos europeos y recursos que pueden venir de un renovado concepto de peaje urbano pueden jugar su papel si son bien gestionados y activados.
- **La tecnología es clave para la movilidad en una ciudad como Barcelona, tanto por el uso que puede hacerse de los datos disponibles en la gestión y planificación de la movilidad como en todo el concepto emergente de la movilidad compartida.** Uno de los sectores globales que más innovación ha generado en los últimos años ha sido el de la movilidad, donde Barcelona –teniendo los pioneros que tiene en esta área y los grandes actores en tecnología y movilidad– podría desarrollar un rol de referencia global que, dadas las restricciones en la regulación que se han implantado hasta ahora, no ha podido jugar, sino todo lo contrario.
- **Es imprescindible encontrar soluciones para regular de forma inteligente el acceso en vehículo privado** a Barcelona, teniendo en cuenta que la eliminación de peajes en la Región Metropolitana conlleva riesgos de saturación, incremento de siniestralidad y reducción de la calidad en movilidad que puede provocar un paso atrás en los objetivos de sostenibilidad y mejora de la movilidad a los que aspiramos.
- **La distribución de mercancías es uno de los elementos que requiere mayor y mejor intervención para que sea ágil, eficiente y no signifique un elemento más de contaminación y saturación de Barcelona.** Por dicho motivo, existen sobradas tecnologías para mejorar radicalmente la distribución de mercancías, así como infraestructuras disponibles para la logística de última milla como son los párquines y las estaciones. Asimismo, pueden implantarse sistemas de fiscalidad en la distribución B2C que regulen y hagan frente al impacto que se genera en la ciudad.
- **La transición energética asociada al New Green Deal y los fondos europeos asociados son una oportunidad para que Barcelona despliegue un sistema de movilidad de referencia para su sostenibilidad.** Muchas de las soluciones que pueden plantearse en movilidad en la Región Metropolitana de Barcelona son elegibles para ser financiadas con fondos europeos, y Barcelona no puede perder, bajo ningún concepto, esta oportunidad.
- **Tenemos que crear un modelo que integre todo tipo de alternativas, usos y maneras garantizando una movilidad sostenible, accesible y eficiente.** Nos dirigimos, cada vez más, hacia una movilidad segura y sostenible, en la que el transporte público tiene un papel importante, compatible tanto con el vehículo privado como con la movilidad eléctrica y compartida. Garantizando la movilidad obligada o de ocio, debemos luchar contra el tráfico de agitación (vehículos buscando aparcamiento y taxis buscando clientes), la logística absurda (entregas fallidas) y la congestión causada por el uso incorrecto de los carriles de circulación (carencia de disciplina viaria). Asimismo, cabe tener en cuenta la importancia de la accesibilidad para entender la necesidad de un mix completo de transporte.
- **Barcelona puede convertirse en un laboratorio urbano de referencia en conectividad y movilidad global** por establecer nuevos conceptos de vehículos, de conectividad 5G y nuevas transformaciones que se adapten a las nuevas necesidades urbanas. La tradición industrial y tecnológica (SEAT, Alstom, Ficoso, MWC, entre otros) y la densidad metropolitana de Barcelona son determinantes para definir bien esta oportunidad.

15 propuestas para una movilidad metropolitana y sostenible

1.

Barcelona necesita un instrumento público-privado de planificación y gestión de movilidad

Actualmente cada administración tiene sus responsables de movilidad (ayuntamientos, Área Metropolitana, Generalitat de Catalunya, Ministerio) sin que exista un instrumento (como existe en las grandes áreas metropolitanas) que gestione todo el sistema con visión de conjunto. En este sentido, el instrumento óptimo es el de la Autoridad del Transporte Metropolitano, al que, además de dar entrada al conjunto de administraciones (y en concreto también al Gobierno de España) es importante que también dé participación al sector privado en su gobernanza.

Este instrumento metropolitano debería integrar las siguientes capacidades:

- 1) Regulación.
- 2) Planificación en la inversión de infraestructuras.
- 3) Operación de transporte público.
- 4) Gestión de la movilidad con los actores privados en zonas intensivas en sitios de trabajo como polígonos, zonas y distritos económicos, etc.
- 5) Impulsar plataformas integradas de servicios en el marco del nuevo ecosistema de movilidad.

Asimismo, esta gestión metropolitana de la movilidad requiere la participación privada a través de los grandes operadores que impactan de forma clave en el éxito del sistema. Cataluña cuenta con una fuerte tradición asociativa y de participación e inversión privada en temas de interés común que hace falta poner en valor e implicar al máximo con el fin de tener un sistema sostenible y eficiente. Es importante también tener en cuenta la experiencia de grandes operadores del transporte metropolitano que, como por ejemplo TMB, son compañías singulares que integran dos de los grandes medios de transporte colectivos (metro y autobús), que tienen un elevadísimo potencial de innovación y atención al cliente y que pueden aportar mucho al plantear soluciones prácticas y útiles de movilidad metropolitana.

La propuesta de gobernanza debería estar inspirada en experiencias internacionales.

2.

Acelerar las inversiones que conduzcan hacia un transporte colectivo eficiente y sostenible

La movilidad de Barcelona necesita ejecución del plan de infraestructuras acordado que requiere acelerar la inversión para después mantenerla de forma sostenida y en especial en el campo de las Cercanías. El despliegue de las mejoras a Cercanías previstas en el Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015 (que un día deberían funcionar con frecuencia como el metro) y en el que, entre otros, está pendiente la mejora de las conexiones ferroviarias en L'Hospitalet; la finalización del proyecto de La Sagrera; la conexión por Ferrocarriles de la Generalitat de Catalunya (FGC) de Plaza de España con Gracia pasando por el Clínic y Francesc Macià; la finalización de la conexión entre el aeropuerto de El Prat y Sants; la finalización de la L9 (que tiene un carácter estratégico para la movilidad metropolitana y necesita finalizarse para ser plenamente útil); la ampliación de la línea de los FGC en el Vallès con un segundo túnel en Vallvidrera, la mejora de la velocidad comercial de la red de autobuses urbanos (tan necesaria para el acceso a la movilidad de colectivos especiales); o acabar en un u otro sentido con el debate del Tram en la Avenida Diagonal son planes que deben tener fecha límite clara y comprometida. La credibilidad de todo el sistema pasa por esta inversión en las infraestructuras de transporte colectivo, sin las cuales cualquier medida implantada corre el riesgo de complicar la situación, en vez de resolverla.

Con la crisis de la Covid-19, que ha provocado una reducción substancial de viajes en el transporte público, cabe evitar la fallida de las compañías de transporte público colectivo y plantear nuevos marcos de financiamiento, en un contexto donde la inversión en material móvil, calidad de servicio y seguridad son imprescindibles en el Área Metropolitana de Barcelona.

3.

Implementar el peaje urbano (tanto en la entrada de la ciudad como en el aparcamiento) como medida de regulación del acceso a Barcelona y de financiación del transporte colectivo

Barcelona ya cuenta con diferentes medidas dispersas de regulación de la movilidad y financiación de sostenibilidad, como son el aparcamiento en zonas azules y verdes o, en cierta medida, el peaje en el túnel de Vallvidrera. Con ello se han financiado infraestructuras y el Bicing. Esta realidad convive con la eliminación progresiva de peajes metropolitanos que se diseñaron en su momento como mecanismos de financiación de infraestructuras.

La entrada en funcionamiento de la Zona de Bajas Emisiones (ZBE), centrada en reducir emisiones, debería combinarse progresivamente con el uso de sistemas de pago (peajes y aparcamiento) dirigidos a regular el acceso a Barcelona, incentivar el uso de transporte público cuando sea posible, y financiar la inversión en crecimiento y mejora del transporte colectivo.

En este sentido, la definición de diferentes coronas de peaje metropolitano de entrada a Barcelona con tarificación dinámica y en función de la tipología de uso y de automóvil permitiría, según estimaciones aportadas por ABERTIS, reducir un 27% la entrada de vehículos (en términos medios), mejorando significativamente la calidad de las vías de acceso a Barcelona y de los indicadores de sostenibilidad. Por un lado, generaría un upfront de 8.000 M€ que permitiría emprender las inversiones necesarias en el sistema de transportes e innovación, y aportaría una dotación de 400 M€ anuales para el transporte público. Por otro lado, afloraría un retorno fiscal directo estimado en 5.000 M€, a la vez que unos ahorros de 400 M€ anuales en materia medioambiental y ahorro social.

En este esquema y teniendo en cuenta que en muchos casos el vehículo privado es un medio necesario para el acceso a Barcelona desde ciertas áreas pero que, al mismo tiempo, quieren una movilidad sostenible dentro de la ciudad, los ciudadanos que al entrar en la ciudad aparquen el vehículo en un aparcamiento público y utilicen otros medios (activos, transporte público, micromovilidad, medios compartidos) tendrán bonificaciones en la tarifa de entrada.

La tecnología disponible y las experiencias internacionales implantadas permiten la utilización del peaje metropolitano como un eficiente sistema de regulación, utilizando diferentes tarificaciones en función del tipo de movilidad, la procedencia y el destino, el tipo de vehículo, los horarios o la ocupación del vehículo.

4.

Crear aparcamientos metropolitanos en estaciones ferroviarias bajo el concepto de Park & Ride

Desarrollar una red única y de gestión integrada de Park & Ride metropolitano, convenientemente señalizado, si es necesario construido en vertical, con tecnología de reserva y tarificaciones por uso, situados en estaciones de origen (modelo inglés) y en los nodos clave de transporte para facilitar el acceso al transporte público metropolitano y la capilaridad de este (con acceso a la movilidad compartida).

5.

Despliegue de los Planes de Desplazamiento de la Empresa y el teletrabajo

Favorecer los pactos de movilidad en zonas intensas en sitios trabajo (distritos económicos, polígonos industriales, campus universitarios y de investigación, distritos de conocimiento) que faciliten soluciones a medida de movilidad (compartida o en transporte colectivo) por horarios dirigida a sus trabajadores y trabajadoras.

6.

Continuar avanzando en soluciones de reducción de la velocidad al centro para reducir emisiones y accidentalidad

Las soluciones 30 km/h han demostrado ser un buen instrumento de reducción de emisiones, de pacificación del tráfico y de reducción de la siniestralidad. Aplicar estas soluciones en vías de centros urbanos puede ayudar a una movilidad de proximidad, siempre que se apliquen de forma selectiva y justificada, manteniendo las vías de tráfico de punto a punto que tienen que existir en todo el centro metropolitano.

7.

Los pàrquings y las estaciones como hubs de servicio a la movilidad y la comunidad

Barcelona cuenta con 800 aparcamientos públicos que con sus 143.000 plazas de aparcamiento permiten reducir la presencia del vehículo privado en la vía pública de forma significativa. Asimismo, las nuevas estaciones de FGC se están diseñando en el concepto de intermodalidad y hubs de movilidad y de distribución de la última milla. Las grandes tendencias

de la movilidad aconsejan la flexibilización administrativa de estas infraestructuras para convertirlas en hubs de servicios a la movilidad urbana a partir de las siguientes premisas:

- 1) Mantener y reforzar el papel de los aparcamientos como recurso para liberar espacio en la vía pública para la movilidad personal, sea para peatones, terrazas, transporte público o carriles de movilidad personal.
- 2) Los aparcamientos deben ser el punto donde estén los vehículos (coches, motos, bicicletas, patinetes...) que no estén circulando, ya sea para recibir servicios como puede ser el caso de los compartidos, recargándose o simplemente aparcados como parte de un trayecto multimodal o en su función de aparcamiento de los residentes o trabajadores de la zona.
- 3) El aparcamiento tiene que ser un centro de intermodalidad entre las diferentes opciones de movilidad, punto de encuentro de la movilidad compartida y también un punto de recarga del vehículo eléctrico.
- 4) Punto de distribución para la logística de última milla y punto de recogida de compras por internet.
- 5) Solución para la movilidad en el campo del transporte discrecional turístico.

8.

El Big Data como herramienta para planificar y gestionar la movilidad metropolitana

Barcelona tiene que aprovechar todo el Big Data que se genera en compañías de telefonía y la de los propios operadores de movilidad para planificar y gestionar la movilidad de forma inteligente. Cabe también introducir el Open Data en este campo para ampliar el impacto de estas medidas y abrir las puertas a nuevas iniciativas empresariales asociadas al sector.

Un acuerdo con las compañías de grandes datos con el fin de aportar soluciones de movilidad y tarificación en función de la información sería de gran utilidad para el desarrollo de modelos de movilidad urbana y, por lo tanto, para la toma de decisiones basadas en datos.

El uso de la tecnología puede permitir, por ejemplo, integrar la señalización semafórica en los sistemas de decisión a través de sistemas de datos que optimicen el tráfico para minimizar su congestión, priorizando los medios de transporte colectivo.

9.

La movilidad compartida para convertir a Barcelona en referente

Si bien Barcelona fue pionera en el nacimiento de soluciones de movilidad compartida, el detalle de la regulación posterior del sistema ha llevado a que el modelo no se pueda desplegar con eficiencia. En este sentido, es necesaria una regulación de abasto metropolitano que, además de exigir las 0 emisiones de los vehículos, tenga en cuenta en clave de nombre de licencias la calidad del servicio y la sostenibilidad de las empresas que le presten en calidad.

Esta regulación debería tener en cuenta también la optimización del espacio para el viandante, evitando los errores y situaciones que se han producido en otras ciudades donde la utilización del espacio público por parte de estos servicios ha sido "incontrolada".

Con todo, una movilidad compartida que ha de permitir un modelo de ciudad donde se diferencie claramente el medio de transporte en función del uso que se quiere hacer de este y donde la movilidad urbana se base en el transporte activo (a pie, bicicleta o movilidad individual), el transporte público y la movilidad compartida eléctrica. Una movilidad en la que la vía pública facilite los desplazamientos y evite convertirse en un aparcamiento. Unos objetivos alcanzables si se utiliza la tecnología y la disciplina viaria.

10.

La oportunidad de desarrollar una plataforma de MaaS (Mobility as a Service) dirigida a mejorar la eficiencia, la calidad del servicio, la intermodalidad y los incentivos a los usuarios de la movilidad metropolitana

Barcelona necesita sacar partido de las nuevas tecnologías con el fin de facilitar al usuario de la movilidad el uso eficiente de todos los recursos de movilidad disponibles. Las plataformas MaaS permiten la total intermodalidad, el pago por uso incentivado y una mejor planificación de todo el sistema de movilidad metropolitana, ofreciendo la información necesaria sobre todos los tipos de transporte e incluso de la disponibilidad de plazas de aparcamientos públicos y zona regulada. En este sentido, es una expresión genuina de colaboración público-privada.

La aceleración en su despliegue es importante para recuperar el terreno perdido en relación con otras zonas metropolitanas que cuentan desde hace años con soluciones integradas de servicios a la movilidad.

11.

Rejuvenecer y descarbonizar el parque de vehículos privados y las flotas asociadas a los servicios públicos

La descarbonización del parque de vehículos tiene que ser un objetivo global, incluyendo las flotas de vehículos compartidos, aquellos ligados a la distribución de mercancías, a los taxis y VTC, a los servicios de autobuses municipales y también a los vehículos privados. La ZBE es un gran paso adelante en este campo, del que cabe destacar también la colaboración entre administraciones que se ha dado.

Con tal de acelerar el proceso es necesario, por una parte, articular ayudas a la renovación del vehículo privado, con un esquema de cuantías progresivas que tenga en cuenta tanto la antigüedad del vehículo substituido como la calificación energética del vehículo adquirido. En lo que respecta a la electrificación del parque de vehículos, no solo es necesario facilitar ajustes en la compra de vehículos sino también en la infraestructura (red de puntos de recarga) tanto de carga más lenta, donde el coche está estacionado mucho tiempo (hogares, sitios de trabajo o por los servicios de abono en los aparcamientos), como de carga más rápida, para desplazamientos, vehículos compartidos y rotación en los aparcamientos.

En este sentido también cabe acelerar las políticas de descarbonización que siguen las diferentes administraciones en las flotas de autobuses públicos (siguiendo las buenas prácticas e innovación en hidrogeno o bu eléctrico de TMB) y otros vehículos de servicio público (policía, mantenimiento, limpieza, etc.)

12.

La necesidad de poner al día el servicio de taxi en Barcelona

El taxi en Barcelona requiere una modernización tanto del servicio como de la manera en cómo se presta. En este sentido, se proponen las siguientes medidas, y más ahora que el taxi se encuentra en una situación grave a causa de la crisis de la Covid-19:

- 1) Nuevo marco regulador similar al de los VTC para la precontratación de servicios, manteniendo el taxi, el monopolio de la contratación inmediata en la calle.
- 2) Introducción de flexibilidad tarifaria regulada.
- 3) Igualar el régimen fiscal de taxis y VTC en el sistema de estimación directa.
- 4) Integración del sector del taxi de Barcelona a las APP globales de movilidad compartida ya existen-

tes teniendo en cuenta la orientación al turismo y en especial al turismo de negocios que tiene la ciudad. La tecnología existente ha evolucionado suficientemente como para permitir la eliminación de la circulación de taxis libres con el impacto positivo en circulación y emisiones del sistema.

- 5) Permitir que taxis y VTC puedan realizar viajes compartidos para hacer un uso eficiente del vehículo privado una vez las medidas de seguridad por la pandemia lo permitan.
- 6) Adaptar la dimensión del parque de taxis a la realidad de la demanda actual, reduciendo la flota, con las medidas compensatorias adecuadas.
- 7) Priorizar la conversión de la flota de taxi y VTC en sostenible y 0 emisiones, fijando un objetivo temporal a corto plazo para la descarbonización y modernización del sector.
- 8) Homogeneizar los requisitos medioambientales para taxi y VTC y eliminar todos aquellos criterios que no tengan relación con la seguridad.
- 9) La circulación por los carriles de taxi/bus también debería estar permitida para las VTC.

13.

Una red urbana que facilite y regule la distribución de mercancías en condiciones de sostenibilidad y eficiencia

El comercio electrónico y la distribución de mercancías tanto B2B como especialmente B2C han llegado para quedarse y tienen un impacto muy grande tanto en la movilidad y las emisiones como en el modelo de comercio de la ciudad.

Actualmente se distribuyen en una ciudad como Barcelona unos 15 millones de paquetes por año sin un sistema inteligente que facilite y regule la logística de la última milla y que precise de unos 18 millones de desplazamientos (un 20% más para las entregas fallidas).

Las medidas que se proponen son:

- 1) Introducir la gestión tecnológica de la carga y descarga con sistemas de cita previa y reserva por carga y descarga.
- 2) Mejoras en la gestión horaria, impulsando la distribución nocturna de mercancías.
- 3) Electrificación total de la distribución de última milla.
- 4) Utilización de los aparcamientos y estaciones como hub de microdistribución urbana.
- 5) Estudio de la introducción de la tasa e-commerce en la distribución para mejorar su impacto ambiental e incentivar un uso responsable del mismo.

14.

El turismo como actividad que necesita estar plenamente integrada en el sistema de movilidad metropolitana

Según la estimación de turistas, excursionistas y cruceristas, Barcelona es visitada (en situación de normalidad) por entre 28 y 30 millones de personas al año, de las cuales unos 23 millones son visitantes con motivaciones turísticas, aproximadamente 17,4 millones son turistas que pernoctan, y otra parte son los visitantes de día o excursionistas. El impacto de este sector en la movilidad es más que evidente y es clave integrarlo en el sistema de movilidad metropolitana.

En dicho aspecto es clave:

- 1) Que la tecnología sea la herramienta principal de relación e información con el visitante de cara a su movilidad sostenible.
- 2) Que las infraestructuras de conectividad entre el aeropuerto y el puerto sean rápidas y eficientes, siendo una oportunidad la próxima conexión del Aeropuerto con la Estación de Sants.
- 3) Que los autobuses discrecionales tengan zonas óptimas de aparcamiento que no dificulten ni penalicen la movilidad del resto.
- 4) Que las plataformas globales de movilidad estén presentes en Barcelona.
- 5) Que delante de grandes acontecimientos como ferias, eventos deportivos o grandes festivales, se desplieguen medidas de movilidad ad hoc.

15.

Barcelona puede convertirse en laboratorio urbano de referencia en movilidad global

Barcelona es una de las ciudades más admiradas por sus procesos de transformación urbana y puede fácilmente devenir un referente en buenas prácticas de movilidad urbana. Su condición de sede del EIT Urban Mobility, además de Mobile World Capital o Smart City, pueden acentuar su carácter de referente, junto a la potente industria del automóvil y del emprendimiento tecnológico que la rodea, que pueden servir de catalizadores de este laboratorio de referencia en movilidad urbana al que deberíamos aspirar.

En este contexto es importante:

- 1) Facilitar el espacio urbano para la prueba de nuevos sistemas de movilidad urbana, nuevos vehículos, nuevas tecnologías de conducción y nuevos patrones de comportamiento.
- 2) Un diseño urbanístico que permita estimular el transporte activo en Barcelona y en los sitios más densos del área metropolitana para hacer compatible la movilidad individual y el uso del vehículo privado con la sostenibilidad y el espacio libre de vehículos. Por eso se requiere más espacio público, más zonas verdes, carriles de movilidad personal o bicicleta más seguros y menos zonas de parquin a pie de calle.
- 3) Una utilización eficiente del espacio y de los mecanismos de regulación existentes. Una ciudad sin vehículos "parados" en todas aquellas zonas destinadas a la circulación, con mecanismos claros de disciplina viaria y en especial de liberación de vehículos en las aceras.
- 4) El desarrollo de las supermanzanas en zonas de alta densidad de población, siempre que se den las condiciones adecuadas y que se garantice una mejora de la movilidad y de la calidad de vida de los residentes de la zona y de su proximidad.
- 5) La ciudad flexible en horarios y métodos de transporte compartido.
- 6) Favorecer la alianza entre el sector público y el privado, y más teniendo en cuenta el tejido industrial en movilidad con el que contamos (desde SEAT a Alstom, o Ficosa y las nuevas empresas de movilidad compartida nacidas en Barcelona como Cooltra, Social Car, Silence, entre otras).

En definitiva, Barcelona necesita un nuevo gran pacto metropolitano público y privado para avanzar decisivamente hacia una movilidad sostenible, accesible, que vele por la salud de sus ciudadanos, favorezca el desarrollo económico y urbano de la gran Barcelona y la sitúe como un referente internacional de buenas prácticas en movilidad.

Para conseguir este gran pacto metropolitano, cabe escapar de soluciones locales, sin perspectiva metropolitana y generadoras de polémicas estériles y centrarse en los elementos de consenso como los nueve identificados en este documento.

Hace falta que este gran pacto metropolitano integre todas las administraciones y el sector privado con intereses claros en el desarrollo del sistema y presente un plan de acciones con medidas concretas, asignación de responsabilidades, calendarios y compromisos presupuestarios, todos basados en análisis fiables que ahora la tecnología y la información disponibles permite.

Los nueve consensos que Barcelona Global ha detectado deben permitir desplegar medidas que, como las quince que se proponen, son clave para que la Gran Barcelona sea una ciudad más segura, más sana, más sostenible, más accesible, más competitiva y de mayor calidad de vida para sus ciudadanos. La movilidad, entendida como un elemento de competitividad y sostenibilidad, aportadora de calidad de vida, es un elemento clave para la Barcelona del talento y atractiva económicamente a la que Barcelona Global aspira y, en este aspecto, como ciudad no podemos permitirnos que esta sea objeto de polémica política ni de dilación en las soluciones ampliamente planteadas.

Barcelona Global

Challenge[®]

Movilidad sostenible y metropolitana

Coordinadores

Aurora Catà (Barcelona Global)
Pilar Conesa (Anteverti)
Núria Domínguez (SEAT)
Ricard Font (Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya)
Mateu Hernández (Barcelona Global)
Josep Martínez Vila (Saba)
Mariano Marzo (Fundación Repsol)
Josep Mateu (RACC)
Mark Nieuwenhuijsen (ISGlobal)
Xavier Serra (Abertis Autopistas)
Christian Stein (SEAT)
Manel Villalante (RENFE)

Redacción

Valeria Andrade
Laura Díaz-Roig
Mateu Hernández

Participantes

José Adell Duacastella (Grupo Julià)
Mar Alarcón (Social Car)
Alberto Alcober (Inmobiliaria Colonial)
Gemma Batlle (Eurecat)
Timo Buefisch (Cooltra)
Eva Bufi (Ardana Consultants)
Luis Cabrera (CBRE)
Albert Cagigós (Deloitte)
Pere Calvet (FGC)
Martí Casamajó (everis)
Chema Casas (Telefónica)
Carles Casas (FGC)
Mayte Castillo (Renfe)
Salvador Clave (Aucerna)
Maria Josep Coral (RACC)
Maarten de Jongh (Norgestion)
Miguel Ferrer (Glovo)
Maria Rosa Fiol (AEBALL)
Elena Foguet (Value Retail)
Carlos Galcerán (COGESA)
Juan Galiardo (Uber)
Teresa García-Milà (Barcelona GSE)
Simeón García-Nieto (EY)
Raül González (Cellnex Telecom)
Pau Guardans (Único Hotels)
Joan Guzmán (Autopistas Abertis)
Oscar Iniesta (LLYC)
Eva Jodar (CBRE)
Patricia Kunkel (Kunkel Consulting)
Josep Laborda (Factual)
Teresa Lloret (Kreab)
Maria Teresa Machado (Hábil Hábitat)
Gabriel Martínez (Banc Sabadell)
Francesc Solé Parellada (Restaurant 7 Portes)
Núria Paricio (Barcelona Oberta)
Pol Pau (BusUp)
Enric Pérez (Cellnex Telecom)
Lluís Pitarch (Uber)
Lluís Puerto (RACC)
Joan Enric Ricart (IESE Business School)
Raimon Ripoll (Deloitte)
Miquel Roca (RACC)
Álvaro Rocabayera (Emprendedor)
Laura Ródenas (Golden Hotels & Experiences)
Guillermo Ruiz (Banc Sabadell)
Carmen Santana (Archikubik)
Vicente Segura (Deloitte)
Daniel Serra (EIT Urban Mobility)
Christoph Spieker (SEAT)
Xavier Tapias (SDIN)
David Toeg
Joan Torres
Joan Viaplana (SABA).

Barcelona Global es una asociación privada, independiente y sin ánimo de lucro, formada por 215 de las empresas, centros de investigación, emprendedores, escuelas de negocio, universidades e instituciones culturales líderes de la ciudad, y más de 803 profesionales que quieren hacer de Barcelona una de las mejores ciudades del mundo para el talento y la actividad económica.

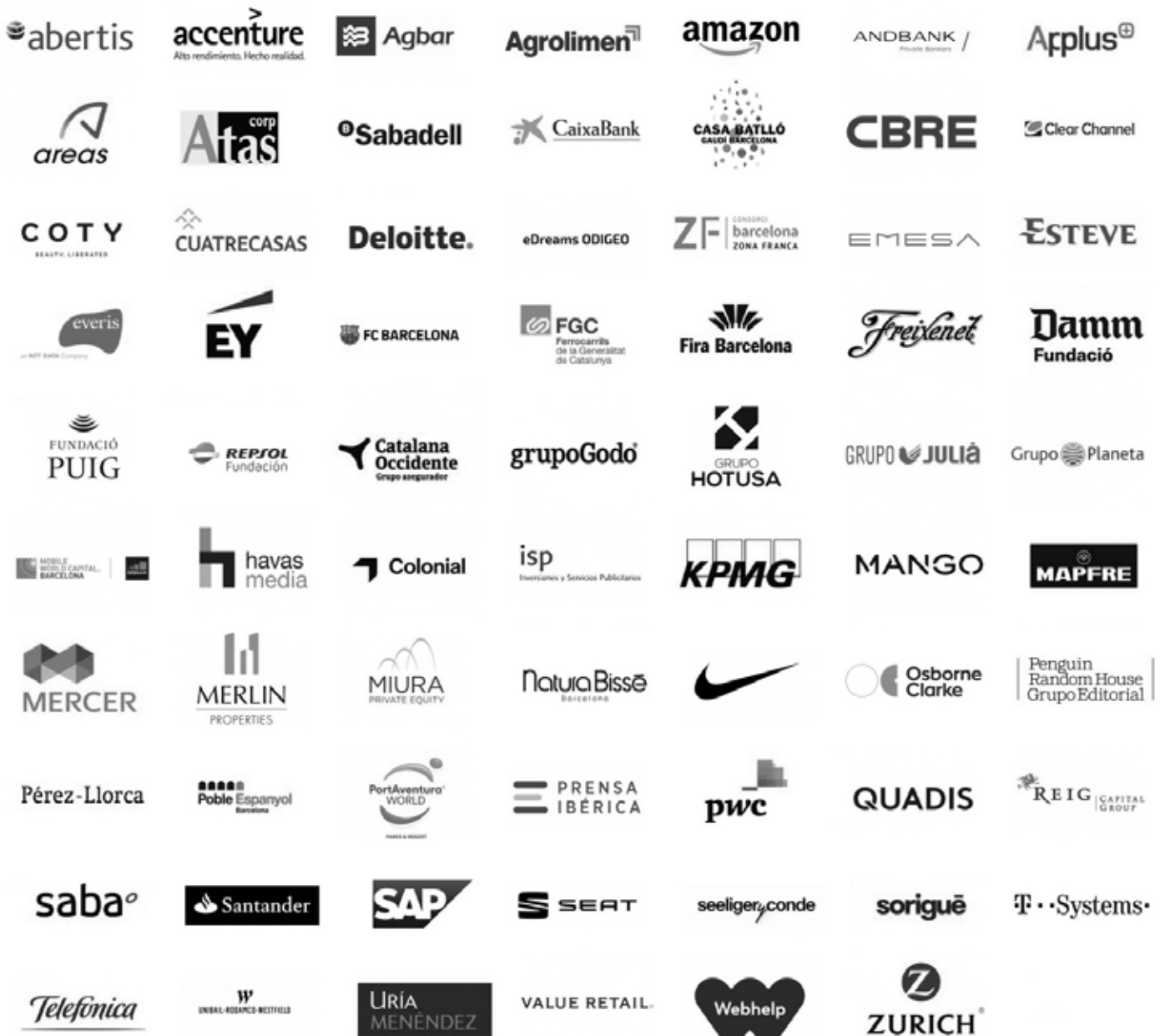
La asociación también cuenta con una red de más de 130 socios que viven y trabajan fuera de España, y un 20% de socios internacionales que han escogido vivir y trabajar en Barcelona.

Barcelona Global promueve y lidera proyectos para atraer talento y negocio; está comprometida con iniciativas que impulsan sus socios y les da soporte para que tengan éxito, y moviliza a sus socios para identificar retos y proyectos para la ciudad en las áreas de Emprendimiento y Competitividad, Investigación y Conocimiento, Cultura, Turismo e Impacto Social.



Make it happen!

Socios corporativos protectores



Socios corporativos

& Rosàs. Actio Project. AdSalutem Institute. Advanced Leisure Services. Advantage. Aftershare.TV. AlmaHotels. Alta Life Sciences. Amat Immobiliaris. American School of Barcelona. Anticipa Real Estate. Apartur. APCE. Arcano Partners. Asabys Partners. Atlántida Viatges. Axxon. Barcelona Graduate School of Economics (BGSE). Barcelona Oberta. Barcelona SuperComputing Center (BSC-CNS). Batlle i Roig Arquitectura. Bayer. BCA (Blanch + Conca Arquitectura). Benjamin Franklin International School. Bestiario. Bluecap. BNP Paribas Real Estate. BSM UPF Barcelona School of Management. Casa Bonay. Catalonia Hotels & Resorts. Catenon. Cellnex Telecom. Centre d'Informació i Documentació Internacionals a Barcelona (CIDOB). Centre for Genomic Regulation (CRG). Computacenter. Concert Studio. Cotton House Hotel. Cruïlla. Cushman & Wakefield. Derby Hotels Collection. EADA. Edelman. EDM. Elisava. eMascaró. EPSON. ESADE. EU Business School. Eurofragrance. Europe Hotels. EMBL. Evercom. Fairmont Rey Juan Carlos I. Filmin. Forcadell. Fundació Conservatori del Liceu. Fundación Real Club de Polo de Barcelona. Garrigues. Gómez-Acebo & Pombo. Gran Teatre del Liceu. Grant Thornton. Grup Focus. Hotel Duquesa de Cardona. Hotel Miramar. Hotel Pulitzer Barcelona. HP. Ibercaja Banco. Institució Catalana de Recerca i Estudis Avançats (iCrea). IESE Business School. INLEA. Inmo Criteria Caixa. Institut Barcelona d'Estudis Internacionals (IBEI). Institut Català de Nanociència i Nanotecnologia (ICN2). Institut Cerdà. Institut d'Estudis Espacials de Catalunya (IEEC). Institut de Recerca Biomèdica de Barcelona (IRBB). Institut Químic de Sarrià - IQS. Institute of Bioengineering of Catalonia (IBEC). Institute of Photonic Sciences (ICFO). ISDI. ISGlobal. Instituto Europeo di Design (IED). Ixiam. JLL. Kreab. L35 Arquitectos. La Llave de Oro. La Pedrera - Casa Milà. Laie. Lavinia. Live Nation. Llorente & Cuenca. Lluch Essence. Logisor España. Lucas Fox. M&B Abogados. Mandarin Oriental Barcelona. Marina Port Vell. Martínez Comín. McCann World Group. Mediktor. Meridia Capital. MSA+A. MST Holding. Mucho. Museu Nacional d'Art de Catalunya. Nuvo Barcelona. Parc de Belloch. Parc de Recerca Biomèdica de Barcelona (PRBB). Pictet & Cie. Quadpack Group. Reial Club de Tennis Barcelona - 1899. Renta Corporación. Ribé Salat. Roca Junyent. Roman. Royal Melbourne Institute of Technology (RMIT Europe). Salas. Sant Joan de Déu. Sant Pau Recinte Modernista. Santa Clara International School. Savills Aguirre Newman. Scoot. Social Point. Solvia Desarrollos Inmobiliarios. Sumarroca. Summa Comunicació. Talenta. Tarraco. Teatre Nacional de Catalunya. Tekman. The Barcelona EDITION. Toda & Nel-Lo. Tokio Marine HCC. Torelló. Único Hotels. Universitat Internacional de Catalunya (UIC). Universitat Oberta de Catalunya (UOC). Urgo Medical. Vall d'Hebron Institut d'Oncologia (VHIO). Vall d'Hebron Institut de Recerca (VHIR). Vila Vinateca. VITA Group. Wavip Group. World Trade Center Barcelona. Zegri + de Olivar Abogados.

Y más de 800 profesionales comprometidos



**Barcelona
Global**

Travessera de Gràcia, 17. Barcelona 08021. +34 936 761 250
barcelonaglobal@barcelonaglobal.org barcelonaglobal.org @BarcelonaGlobal