



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

El Plan Director de Movilidad en la Región Metropolitana de Barcelona

Xavier Roselló

ATM

**Observatorio de la Movilidad Metropolitana
Pamplona, 14 y 15 de noviembre de 2005**



1. La ATM y la Región Metropolitana de Barcelona



¿Qué es la ATM?

La ATM es un consorcio interadministrativo creado en 1997 para la coordinación del transporte público en la región metropolitana de Barcelona, y formado por las Administraciones titulares de servicios de transporte en este ámbito:

- Generalidad de Cataluña: 51%.
- Administración local (Ayuntamiento de Barcelona y EMT): 49%

Administración General del Estado: no es una administración consorciada, pero está representada en el Consejo de Administración y en el Comité Ejecutivo como observador.

La plantilla del Consorcio es de 29 personas y cuenta con un Presupuesto de 950 M € (2005).



Funciones de la ATM

- Planificación de Infraestructuras (**Plan Director de Infraestructuras**).
- Coordinación de los servicios ofrecidos por los operadores (públicos y privados) (**Plan de servicios**).
- Financiación del sistema por parte de las Administraciones (**Acuerdos de Financiación**).
- Contratos con operadores (**Contratos-Programa**).
- **Política Tarifaria**: Propuesta de gama de títulos y revisión anual de precios.
- Gestión de la **Integración Tarifaria**.
- Ejecución de **Proyectos de Infraestructura** (Proyectos BOT de Tranvías por delegación de las Administraciones).
- Renovación del **Material Móvil de Metro** (por delegación de las Administraciones).
- **Comunicación**: Definición y promoción de la imagen corporativa del sistema.



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Àmbit territorial de la ATM: Regió Metropolitana de Barcelona (RMB)

7 Comarques, 164 municipis con una extensió de 3.200 km² y una població, en 2004, de 4,673 milions de habitants

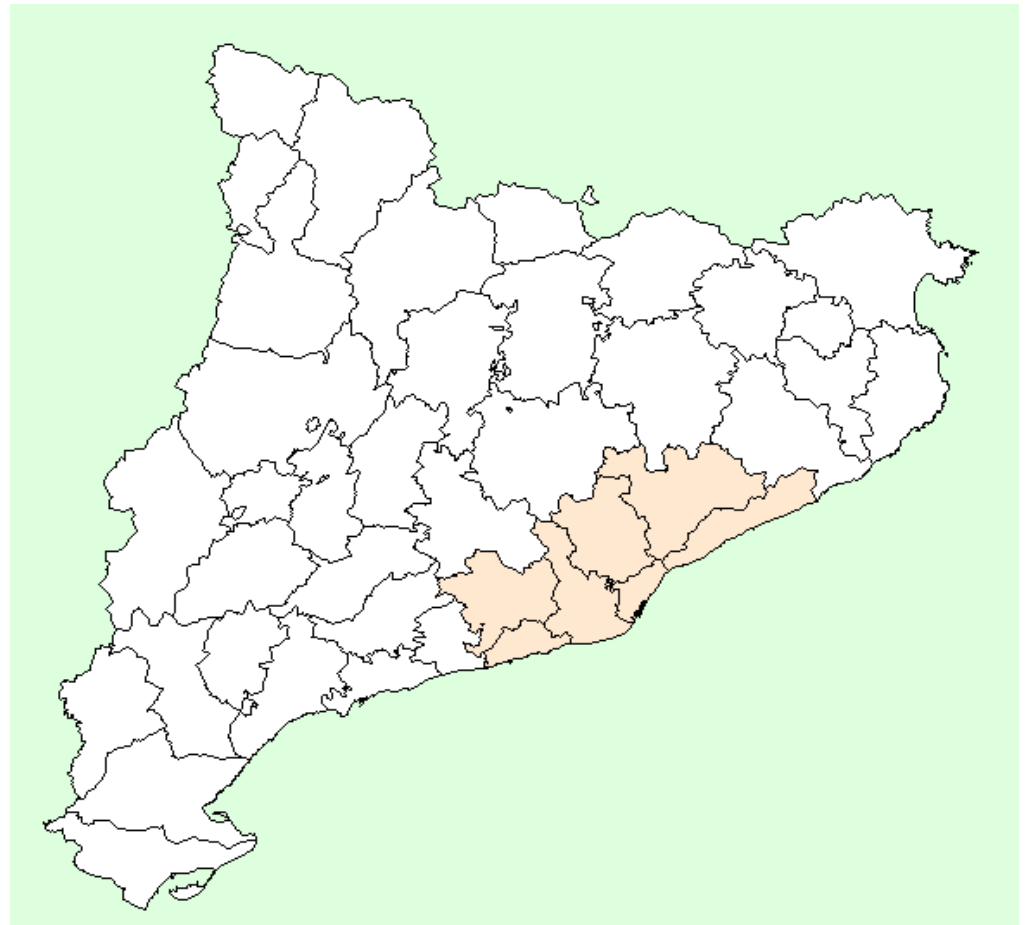




ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

La Región Metropolitana de Barcelona dentro de Cataluña

La RMB representa apenas un 10% de la superficie de Cataluña, pero contiene un 68% de su población.



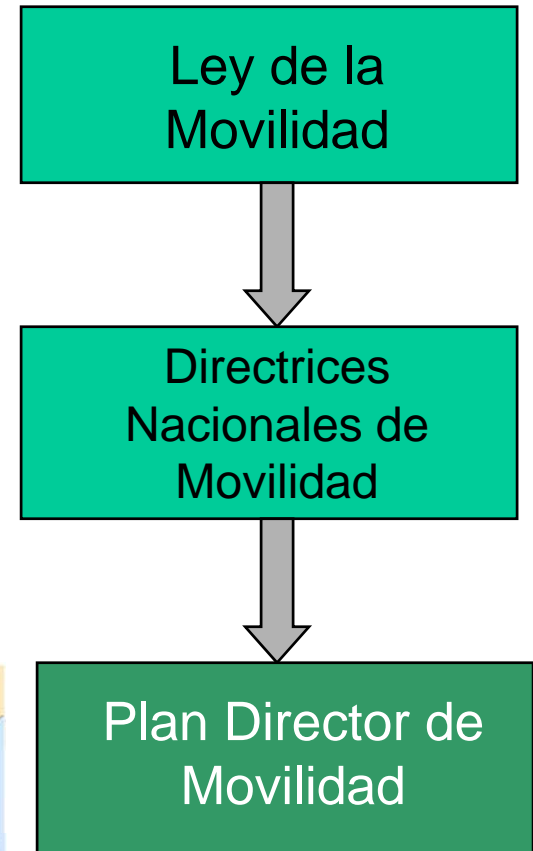
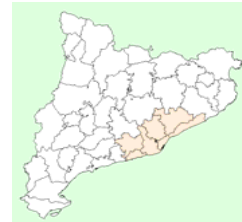


2. El Plan Director de Movilidad en la Región Metropolitana de Barcelona

Marco legal

La Ley de la Movilidad tiene por objeto “establecer los principios y los objetivos a que debe responder una gestión de la movilidad de las personas y del transporte de mercancías dirigida a la sostenibilidad y la seguridad así como determinar los instrumentos necesarios para que la sociedad catalana consiga dichos objetivos y para garantizar a todos los ciudadanos una accesibilidad con medios sostenibles”

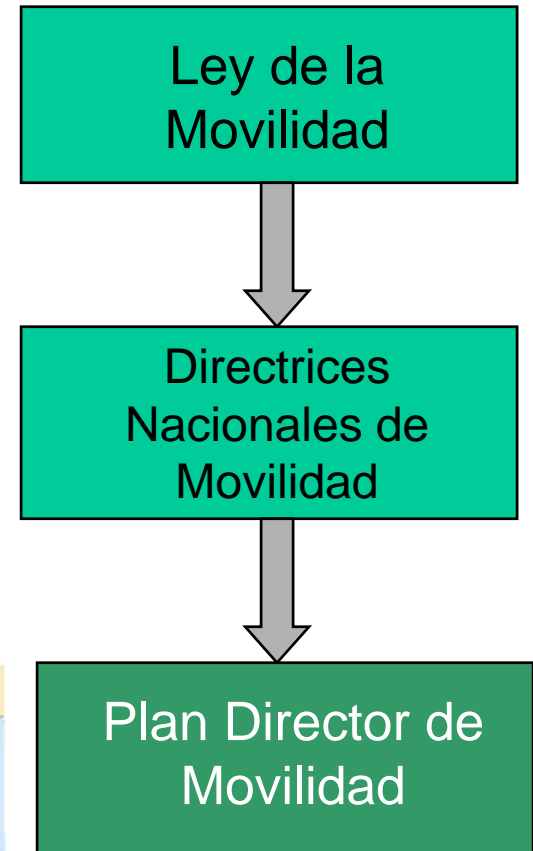
(art. 1.1).





Marco legal (continuación)

La elaboración del Plan Director de Movilidad de la RMB es una consecuencia de las Directrices Nacionales de Movilidad, que constituyen el marco orientador para la aplicación de la Ley de la Movilidad.



Proceso de participación ciudadana en la elaboración del Plan Director de Movilidad

El proceso de elaboración del PDM debe contar con la participación activa de los distintos agentes sociales e institucionales:

- Entes locales afectados
- Organismos y entidades representativas en el ámbito de la movilidad
- Departamentos del gobierno de la Generalidad cuyas competencias tengan relación con la movilidad
- Entidades cívicas y ciudadanas



Plazo de elaboración

Se prevé un plazo de elaboración de 12 meses, de forma que esté finalizado en octubre del 2006.

El PDM debe revisarse cada 6 años según la Ley 9/2003. Luego su horizonte será el 2012.



ATM

Autoritat
del Transport
Metropolità

3.Contenido

Se concibe como un documento unitario estructurado en 6 grandes títulos:

- I. Marco y objetivos
- II. Aspectos metodológicos
- III. Situación actual y diagnóstico de la movilidad en la RMB
- IV. Escenarios prospectivos
- V. Ejes de actuación
- VI. Evaluación



I. Marco y objetivos

1. Marco jurídico e institucional
2. Marco de planificación
3. Objetivos generales

Enunciados a partir de la Ley de la Movilidad teniendo en cuenta que la Región de **Barcelona** presenta unas **características específicas**:

- Existencia de planes de movilidad urbana
- Máxima utilización del transporte colectivo
- Máximo nivel de congestión y contaminación
- Poca importancia relativa del transporte a la demanda

Debido a las altas densidades de población y equipamientos, contexto más favorable para garantizar la **sostenibilidad**



II. Aspectos metodológicos

4. Fuentes de información

5. Medida cuantitativa de la sostenibilidad. Además de las variables físicas convencionales (Tm de CO₂ y otros gases, partículas en la atmósfera, energía consumida en TEP o Kwh, niveles de emisión e inmisión de ruido, muertos y heridos en accidentes, etc.), se propone utilizar como indicador de sostenibilidad el **coste total de la movilidad metropolitana**, que incluye tanto los costes internos como las externalidades

6. Evaluación de propuestas: Método de análisis para valorar los ejes de actuación

7. Procedimientos de participación ciudadana

III. Situación actual y diagnóstico de la movilidad en la RMB

8. Territorio, población y localización de actividades
9. Red de infraestructuras: **viaria interurbana y ferroviaria**
10. Oferta de transporte público de viajeros
11. Transporte de mercancías
12. Utilización actual de las infraestructuras y los servicios de transporte
13. Diagnóstico



IV. Escenarios prospectivos

14. Previsión del contexto territorial y socioeconómico

Evolución **prospectiva** de las variables **socioeconómicas** hasta el año horizonte:

- población y su distribución territorial
- mercado laboral
- renta per cápita
- motorización

15. Previsión de la movilidad futura

- Crecimiento previsible de la demanda de transporte de viajeros y mercancías para el conjunto de los modos
- Evolución del coste total de la movilidad en un escenario puramente tendencial



V. Ejes de actuación

16. Descripción de las propuestas

El artículo 7 de la Ley de la Movilidad prevé que el Plan Director debe tener un “contenido mínimo”. A título de ejemplo se enumeran algunos de los ejes:

a) *Relativas al transporte público*

- Oferta de **servicios** ferroviarios y de autobús
- Red de **infraestructuras** viarias y ferroviarias
- Nodos de **intercambio**
- Medidas “**blandas**” de gestión del tráfico para potenciar los modos de transporte público (*p.ej.* prioridad semafórica, etc.)

b) *Relativas al transporte público y privado*

- Carriles **bus y VAO**
- Aparcamientos de disuasión (***park & ride***)

(continúa)

V. Ejes de actuación (continuación)

16. Descripción de las propuestas (continuación)

c) Relativas al transporte privado y mercancías

- Medidas disuasorias del **aparcamiento en destino**
- Medidas para impulsar el **uso racional** del vehículo privado: *car pooling*, programas de conducción eficiente, etc.
- Infraestructuras específicas para el transporte de **mercancías**

d) Relativas a los modos no mecanizados

- Carriles **bici** y **aparcamientos** de bicicletas
- **Itinerarios** para **peatones**



VI. Evaluación

17. Análisis coste-beneficio social y ambiental del PDM

- Coste de inversión y gasto corriente asociados a cada paquete de medidas y agente responsable de las mismas.
- Beneficios económicos, sociales y ambientales de cada bloque de actuaciones.
- **Variación del coste total de la movilidad metropolitana** respecto al escenario tendencial.

18. Evaluación ambiental estratégica del Plan.

Evaluación ambiental del Plan según la normativa establecida por la autoridad medioambiental.



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità

Autoritat del Transport Metropolità

Muntaner, 315-321

08021 Barcelona

Tel. + 34 93 362 00 20

Fax + 34 93 362 00 22

www.atm-transmet.org

e-mail: atm@atm-transmet.org