



## CityLab Metropolitano

Gobernanza y búsqueda de soluciones para la descarbonización y el cambio modal en las áreas metropolitanas

**Cristian Quílez Salete**

Responsable de Transporte y Movilidad / ECODES

**ST-11 Gobernanza de la movilidad metropolitana y en áreas funcionales**





## Impulsores

**ecodes**  
tiempo de actuar

**CleanCities**



# Objetivos

1. Impulsar el **encuentro** de personas expertas en movilidad entre los municipios que componen las áreas metropolitanas.
2. Construir una **red de profesionales - grupo de referencia** - que pueda mantener su actividad una vez finalizado el proceso.
3. Identificar las **causas** de los principales problemas de la movilidad metropolitana y buscar **soluciones** para ampliar el impacto de las políticas de restricción de vehículos contaminantes, la mejora de la calidad del aire y la transformación del espacio público.
4. Compartir **buenas prácticas** y obtener **conclusiones a nivel operativo** y replicable.
5. 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.



**39** personas expertas en movilidad

**22** propuestas

**>230** horas de debate acumulado

**3** sesiones de trabajo

**4** Grupos temáticos



Eficiencia en el uso del vehículo privado



Transporte público



Logística y transporte de mercancías



Integración modal y urbanismo



**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

**José Carlos Espeso Illera**  
AECOC, Asociación Española de  
Codificación Comercial

**Mª Mar Fernández Lorente**  
UGT, Unión General de Trabajadores

**José Alfonso Gálvez Salinas**  
Consultor en movilidad

**Xaqin 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

**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 Salete**  
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 Viloria Martínez**  
CAAR, Cluster Automoción Aragón

Beatriz Zúñiga Reinares  
Dirección General de Tráfico



## Listado de propuestas

Eficiencia en el uso del vehículo privado	Transporte público	Logística y transporte de mercancías	Integración modal y urbanismo
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>
<b>Propuesta 1.1.</b> Gestión del aparcamiento en vía pública aplicando criterios de sostenibilidad <b>12</b>	<b>Propuesta 2.1.</b> Transporte público con prioridad sobre el vehículo privado <b>22</b>	<b>Propuesta 3.1.</b> Diagnóstico de la distribución urbana de mercancías en el ámbito metropolitano <b>42</b>	<b>Propuesta 4.1.</b> Integración de los aparcamientos de bicicletas en las líneas de financiación e inversión de transporte <b>54</b>
<b>Propuesta 1.2.</b> Concesiones de espacio público para instalación de electrolineras o puntos de recarga con distintos niveles de potencia <b>14</b>	<b>Propuesta 2.2.</b> Información online sobre transporte público (rutas, frecuencias, tiempo de espera, etc.) y planificación de rutas <b>24</b>	<b>Propuesta 3.2.</b> Comprender el comportamiento de la sociedad y el consumo <b>44</b>	<b>Propuesta 4.2.</b> Creación y fortalecimiento de las Autoridades de Transporte Metropolitano con funciones ejecutivas <b>56</b>
<b>Propuesta 1.3.</b> Gobernanza e incentivos a la movilidad sostenible al trabajo <b>16</b>	<b>Propuesta 2.3.</b> Contemplar la movilidad como un servicio (MaaS) y garantizar la calidad del mismo <b>26</b>	<b>Propuesta 3.3.</b> Directrices estatales para las distribuciones urbanas de mercancías <b>46</b>	<b>Propuesta 4.3.</b> Definición de estrategias metropolitanas que puedan ser desarrolladas cuando exista financiación <b>58</b>
<b>Propuesta 1.4.</b> Transporte público colectivo en plataforma propia/única/reservada <b>18</b>	<b>Propuesta 2.4.</b> Financiación del transporte público <b>28</b>	<b>Propuesta 3.4.</b> Concienciar al usuario final sobre los costes directos e indirectos de la distribución urbana de mercancías <b>48</b>	<b>Propuesta 4.4.</b> Reordenación y naturalización del espacio público <b>60</b>
	<b>Propuesta 2.5.</b> Creación de las autoridades de movilidad metropolitana <b>30</b>	<b>Propuesta 3.5.</b> Transporte de cero emisiones en la distribución urbana de mercancías <b>50</b>	
	<b>Propuesta 2.6.</b> Unificación tarifaria y billete único <b>32</b>		
	<b>Propuesta 2.7.</b> Estudio de opciones para cubrir zonas de baja asequibilidad y/o disponibilidad de servicios <b>34</b>		
	<b>Propuesta 2.8.</b> Plan de renovación integral y/o instalación de nuevas marquesinas <b>36</b>		
	<b>Propuesta 2.9.</b> Intercambiadores de los anillos metropolitanos <b>38</b>		



## Ejemplo de una de las propuestas:

Ámbito 1 | Eficiencia en el uso del vehículo privado

### PROPIUESTA 1.1.

Actuación a corto plazo ————— A lo largo de 2024

#### 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 redundaría 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 consiguiente prejuicios para los peatones, el transporte público y los espacios de convivencia y de naturaleza urbana.

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.

#### POSSIBLES 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)
- Costo de construcción disuasoria (cargo 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

## Aprendizajes

Coordinación, colaboración y adaptabilidad, una seña de identidad del laboratorio.

La amplitud y la diversidad temática aportaron gran riqueza al proceso.

La participación virtual es posible, pero la presencial genera debates más ricos, tiende puentes y profundiza las relaciones.

Existen grandes profesionales deseando aportar y unir esfuerzos para mejorar el ámbito metropolitano (muchas veces fagocitado por lo urbano).

El acceso a las instituciones metropolitanas es complejo y dificulta la participación y la difusión de resultados.





Podéis encontrar el informe de resultados completo en [ecodes.org](http://ecodes.org)

Continuamos contribuyendo a este objetivo.

**Nuevas sesiones en 2025  
abiertas a más expertos/as.**

¡Gracias! 