

VERSIÓN CASTELLANA

ÁREA METROPOLITANA DE BARCELONA

El Área Metropolitana de Barcelona: una realidad indiscutible

Día tras día, el papel de las ciudades adquiere más importancia en todo el mundo. Junto a esto, una realidad cada vez más evidente es que el concepto estático de ciudad, entendida como un territorio inscrito dentro de un término municipal delimitado, va quedando obsoleto. Las grandes ciudades rompen estos límites y se extienden y conectan con el territorio hasta desarrollarse en los continuums urbanos que conocemos como áreas metropolitanas. Para constatarlo, no hay más que mirar un mapa de Europa y ver qué son realmente hoy Londres, París, Colonia-Düsseldorf, Amsterdam-Rotterdam, Berlín, Milán... o Barcelona. O México, Sao Paulo, Bombay... A la vez que la mayor parte de la población mundial, las ciudades concentran la mayoría de actividades económicas, sociales y culturales, dinamizan y aglutinan los respectivos entornos y son los nodos de una red mundial de relaciones cada vez más intensas.

Barcelona se encuentra de lleno en este concepto moderno de ciudad. Si hablamos en términos metropolitanos es para responder a este fenómeno. Necesitamos proyectar esta realidad metropolitana, articularla y darle sentido tal y como pasa en todas partes pero buscando aquello que sea propio y singular en el caso de

Barcelona. El hecho de ser una metrópoli, ciudad de ciudades, como nos gusta decir, tiene una serie de ventajas: riqueza de iniciativas, multiplicidad de identidades locales, competencia deseable entre ciudades y un conocimiento próximo y detallado del territorio.

La mayoría de las grandes áreas urbanas han creado estructuras organizativas siguiendo unos modelos que tienen parecidos lógicos pero también diferencias. Uno de los aspectos dónde más se define la singularidad de cada instrumento organizativo es en el papel que se otorga a las diferentes unidades que constituyen el conjunto, y esto lo ha tenido claro desde el primer momento el Área de Barcelona: se trata de que la suma no diluya los sumandos sino que los potencie y los ayude a crecer. Los municipios metropolitanos, desde las leyes territoriales de 1987, están agrupados en dos entidades, la del Transporte y la de Medio ambiente. Además, la mayoría están agrupados voluntariamente en una Mancomunidad que se ha convertido en un punto de encuentro de las complicidades municipales a la estela del dinamismo de la ciudad de Barcelona.

La fragmentación institucional actual junto con la carencia de un gobierno bien dotado de competencias y recursos no deja de presentar algunos inconvenientes, como por ejemplo la dificultad de planificar y decidir de forma conjunta en los diferentes ámbitos de actuación. Desde

hace años también se trabaja buscando la complicidad de los agentes sociales. En este sentido, ha sido primordial el Plan Estratégico Metropolitano, que se ha convertido en una instancia de reflexión y propuesta sobre las perspectivas económicas, sociales y territoriales y las directrices a emprender con el fin de lograr un futuro mejor para la gente que vive en este espacio.

El gran deseo de los municipios metropolitanos es contar con una institución metropolitana única y con una buena dotación de recursos y competencias. La llegada al Gobierno de la Generalitat, el año 2003, de una mayoría de izquierdas abrió la puerta a la esperanza de reinstauración del área metropolitana mediante una ley específica. Pero los trabajos por llevarla a cabo no acababan de arrancar y, por eso, en marzo de 2006 se reunieron casi todos los alcaldes metropolitanos para, en un acto solemne, aprobar un manifiesto en el que instaban al gobierno de la Generalitat a presentar la ley. La creación de un ente unificado, se decía, simplificaría y racionalizaría la situación actual al unificar ámbitos y competencias. Cuando parecía que la petición sería finalmente atendida, el fin anticipado de la legislatura impidió la tramitación. Sin embargo, estamos convencidos de que, con el nuevo gobierno, ésta llegará a buen puerto.

Un balance positivo del trabajo hecho

Durante este mandato se ha trabajado en todo aquello que tiene carácter y sentido metropolitano en cuanto a gestión territorial de obras y servicios. La experiencia acumulada a lo largo de los años ha convertido las instituciones actuales en verdaderas especialistas en la prestación de servicios comunes de primera línea deseados por los municipios, particularmente los servicios de proximidad. La Entidad Metropolitana

del Transporte planifica y gestiona la movilidad de un ámbito poblacional que efectúa 700 millones de desplazamientos anuales en transporte público. La Entidad del Medio Ambiente se encarga del ciclo del agua y de las 4.500 toneladas diarias de basuras que se generan en la metrópoli. La Mancomunidad, por su parte, se ha especializado en el espacio público metropolitano. En este mandato ha llevado a cabo más de 250 obras, además de la promoción de vivienda social y el cuidado de las playas metropolitanas y de la red de parques, incluyendo el gran parque de Collserola.

Quiero destacar, también, la creación de la revista metropolitana ÀMB. Con ella, disponemos de un órgano de expresión dónde plasmar una realidad tan dinámica como el mundo metropolitano. En definitiva, durante estos cuatro años hemos trabajado juntos por cohesionar cada núcleo mediante una amplia acción pública de renovación urbana y de operaciones de preservación de los espacios naturales con el fin de conseguir una calidad de vida equivalente y la prestación de servicios básicos para los más de tres millones de personas que comparten el ámbito metropolitano.

Lo hemos hecho sin perder de vista unos horizontes más ambiciosos: la cohesión social, el bienestar y el progreso general. Continuar prestando estos servicios y proponiéndonos estos horizontes es el reto que asumimos de cara al próximo mandato. Estamos convencidos de que podremos mejorar, ya sea con las instituciones metropolitanas actuales o, por qué no, con un nuevo ente que, disponiendo de más recursos económicos y de un techo competencial más elevado, facilite y haga más eficaz la prestación de servicios a la ciudadanía.

JORDI HEREU BOHER
Presidente de la Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona

El Área Metropolitana: un grupo cohesionado, unos objetivos compartidos, unos recursos aprovechados

Bajo la denominación de Área Metropolitana de Barcelona definimos un conjunto institucional que, partiendo del ámbito de actuación y de las competencias de cada uno de sus componentes, se propone unos objetivos de gran alcance, que van más allá de la estricta prestación de servicios. Estos objetivos son tanto de carácter estructural –la vertebración del territorio metropolitano, la articulación sostenible de la metrópoli en una verdadera red de pueblos y ciudades– como social –la cohesión, el bienestar, más oportunidades, mejor calidad de vida–, y se pueden plantear por el hecho de que la institución Área está guiada por los principios de solidaridad y de cooperación entre municipios.

El Acuerdo de Gobierno firmado en julio de 2003 por los tres grupos políticos que gobiernan el Área Metropolitana recoge estos planteamientos y los despliega de manera detallada de acuerdo a cada una de las entidades metropolitanas, pero poniendo en relieve la unidad de objetivos del conjunto institucional y la voluntad de trabajar juntos. Por eso se ha podido configurar lo que conocemos como Presupuesto consolidado del grupo Área Metropolitana, que es el resultado de la agregación de los presupuestos consolidados de los tres grupos de las entidades metropolitanas: Mancomunidad de Municipios + IMPSQL, Entidad Metropolitana del Transporte + Transportes Metropolitanos de Barcelona, y Entidad Metropolitana del Medio Ambiente. A lo largo del mandato el presupuesto consolidado del grupo AMB ha tenido un aumento considerable hasta llegar a los 1.266 millones del ejercicio 2007 (véase el cuadro de la página 15 del cuerpo principal). Un importe que

se destina a financiar las actuaciones de cada grupo en cumplimiento con las funciones que les son propias y que permite prestar servicios fundamentales ambientales y de movilidad, ejecutar proyectos encaminados a la cohesión territorial y social, y gestionar los espacios naturales de la metrópoli, buscando la excelencia en todas las actuaciones y consiguiendo una incuestionable optimización de los recursos.

El transporte público se lleva la parte más importante de estos recursos hasta llegar a un 62-66% del total. No es de extrañar puesto que con este dinero, el metro y los autobuses movieron, en 2006, a 628 millones de viajeros de los cerca de 900 que se desplazan a la región de Barcelona. El gasto es necesario tanto por el servicio en sí mismo, como porque el transporte público es el único que proporciona una movilidad ambientalmente sostenible y socialmente equitativa.

La gestión ambiental requiere también un esfuerzo económico importante que se mueve entre el 18-21% del total. Hay que dar un tratamiento adecuado a las más de 4.500 toneladas de residuos que se generan diariamente y se quiere hacer con los sistemas más modernos y menos agresivos al medio: una muestra de este planteamiento es que a finales de 2006 se cerró el vertedero del Garraf tras 32 años de funcionamiento. Del mismo modo, es necesario prestar la máxima atención al ciclo del agua y llevar una política adecuada de saneamiento, que ahora ya llega prácticamente al 100% de las aguas residuales tras la puesta en marcha de las grandes depuradoras del Besòs y del Llobregat.

La vertebración territorial, como se ha dicho, es un objetivo prioritario del entramado metropolitano, y uno de los ingredientes básicos por conseguirla es la creación de espacio público, entendido en el sentido más amplio y genuino:

calles, plazas, avenidas, equipamientos, zonas verdes, y también, claro está, los 31 parques metropolitanos, las ocho mil hectáreas de Collserola o los 40 kilómetros de playas que acontecen, en conjunto, unos lugares espléndidos de contacto con la naturaleza y de entretenimiento ciudadano. La vertebración territorial favorece la cohesión social donde, uno de los elementos más importantes, es llevar a cabo una política decidida de vivienda protegida. Las inversiones (y la gestión) en territorio y vivienda se han llevado un 17-20% del presupuesto.

MANCOMUNIDAD DE MUNICIPIOS

La Mancomunidad de Municipios ha seguido llevando a cabo una labor de cohesión del entramado institucional metropolitano gracias a su carácter de asociación voluntaria de base local. Esto ha sido posible tras habersele conferido una gran capacidad de adaptación a las necesidades de los municipios a la vez que ayuda al equilibrio financiero del conjunto. También se ha podido plantear estrategias de futuro y se ha dotado de instrumentos como el Plan Estratégico Metropolitano, con el fin de buscar los caminos y los proyectos con más posibilidades para mejorar la calidad de vida del conjunto de la ciudadanía.

El balance del mandato es suficientemente satisfactorio. Esta memoria lo pondrá de manifiesto cuando se repasen los grandes ejes de actuación, como por ejemplo el que se orienta hacia la vertebración territorial gracias a un Plan de inversiones dotado con 200 millones de euros y que ha hecho posible desarrollar proyectos en espacio público, vialidad, equipamientos, etc. Otro eje es la gestión de los espacios naturales: las playas, la red de parques metropolitanos y el gran parque de Collserola, con el objetivo de ligar la conservación y la oferta para los ciudadanos. Finalmente, hay que hablar de la política de vivienda protegida, que ha permitido entregar, o está a punto de hacerlo, 1.500 viviendas y tener suelo y proyecto para hacer muchos más.

DÍDAC PESTAÑA RODRÍGUEZ
Vicepresidente primero ejecutivo

01. INTRODUCCIÓN

01.1 Objetivos y datos básicos

La Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona es una asociación de treinta y un pueblos y ciudades agrupados voluntariamente desde el año 1988 con los objetivos de dar una mayor vertebración y cohesión en el ámbito territorial y funcional común a ellos, proveerse de servicios compartidos (p. ej., infraestructuras, playas, parques, Collserola, etc.), armonizar propuestas e intervenciones institucionales, y prestar asistencia técnica a los municipios que forman parte de ella.

Las actuaciones de la Mancomunidad se dirigen hacia la materialización de estas finalidades. Hay que remarcar sobre todo que las características de la institución, la dejan en una situación muy favorable para proyectar una visión metropolitana y local a la vez para optimizar recursos públicos mediante la aplicación de una economía de escala. Se dispone, en efecto, de los medios técnicos y de las herramientas necesarias para completar todo el ciclo de transformación del territorio, armonizando esfuerzos y contando evidentemente con un personal altamente especializado y cualificado.

Estas características son muy evidentes en el departamento de ordenación urbanística, que se hace de acuerdo y por encargo de los ayuntamientos;

la proyectación desde un organismo supramunicipal permite esta visión más amplia del territorio y además la optimización de unos recursos humanos y técnicos difíciles de mantener por muchos de los ayuntamientos por sus propios medios. Igualmente, el servicio de información y estudios territoriales da un apoyo inestimable a los municipios, así como a otros departamentos de la Mancomunidad, actualizando permanentemente la cartografía, el planeamiento y los indicadores territoriales.

En cuanto a la Intervención en el territorio, ocupa un lugar destacado la actuación en el espacio público que tiene una notable trascendencia en lo que se refiere a la estructuración de la metrópolis; es en si mismo un programa, una forma de concebir el territorio y de actuar en él, e incluye desde realizaciones de nivel supramunicipal hasta obras de carácter local. Se concreta en la realización de infraestructuras viales, calles y plazas, remodelaciones de cascos viejos, equipamientos sociales y deportivos, etc. El espacio público comprende también, y de forma destacada, el espacio natural, empezando por la dotación y gestión de las playas del litoral metropolitano, de Castelldefels a Montgat, y siguiendo con la creación y mantenimiento de una red de treinta y un parques metropolitanos y la gestión de las más de 8.000 hectáreas del gran espacio natural de Collserola.

Otro punto fuerte de la actuación de la Mancomunidad es la promoción de viviendas de protección oficial, en un territorio en el que su necesidad es indiscutible dado el déficit existente y la escalada de precios del mercado libre. A este fin se dispone de un organismo autónomo, el Instituto Metropolitano de Promoción del Suelo y Gestión Patrimonial, encargado de gestionar el suelo y de construir las viviendas; cumple una función social a la vez que

paisajística, ya que pretende crear un entorno urbano de calidad.

El organigrama funcional de la Mancomunidad lo encabeza la Gerencia y dos direcciones de servicios: la de Servicios Técnicos y la de Servicios Generales. La primera está formada por Espacio Público y Ordenación Urbanística, que desarrollan las tareas ya descritas en los párrafos anteriores, excepto el servicio de información y estudios territoriales adscrito a Gerencia; la vivienda, como ha se ha mencionado, depende de un organismo autónomo. Se dispone de una alta dotación que permite abarcar todo el ciclo técnico de gestión y garantizar sus resultados. La Dirección de Servicios Generales está en gran medida compartida con las otras instituciones metropolitanas: se ocupa de las finanzas, de los recursos humanos y de la contratación, entre otras tareas. Un departamento de Relaciones Institucionales se encarga del protocolo, la prensa y la comunicación.

Los buenos resultados de la actuación de la Mancomunidad en este mandato vienen avalados por unas cifras indiscutibles: la realización de un programa de inversiones de 200 millones de euros, con más de 300 actuaciones; el planeamiento de más de 12.000 hectáreas de territorio metropolitano; el conjunto extensísimo de nuevos proyecto técnicos para los ayuntamiento que sobrepasa la cifra equivalente de 400 millones de euros en presupuesto de contrata; la persistencia y aumento en la producción de viviendas a precios asequibles, y el esfuerzo para dotar y mantener en estado óptimo la red de parques y las playas que se traduce en una aceptación y un uso masivos. Todo ello está avalado, quizá aún más, por el mantenimiento del esfuerzo solidario de los ayuntamientos que ha facilitado la aportación de recursos y la voluntad de llevar a cabo una forma de gestión moderna, eficaz, transparente y profesional. Tal como ha sido mencionado,

en esta profesionalidad tiene un papel primordial el sentido de responsabilidad y el buen trabajo de los trabajadores de la Mancomunidad.

02. EL ESPACIO PÚBLICO

02.1 Invertir para vertebrar

Dentro del campo de actuación de la Mancomunidad de Municipios, el espacio público ocupa un lugar preferente y esta preferencia responde a un planteamiento que parte del propio propósito fundacional de la institución. En efecto, los municipios que la crearon quisieron que se convirtiera en un agente impulsor de la vertebración del territorio metropolitano. Vertebración significa organización, orden interno, consistencia... Varios elementos juegan claramente a favor de ello, como por ejemplo las infraestructuras de comunicación y de transporte. Pero existe el convencimiento de que un elemento extremadamente importante para la vertebración de un territorio es el espacio público. Y lo es porque conforma el aspecto de la metrópolis, le confiere carácter, la estructura, la ordena, etc. El espacio público crea los puntos de confluencia, en los que la ciudad se hace más ciudad porque en estos sitios los ciudadanos y ciudadanas se encuentran, los sienten como propios —y es que, de hecho, son suyos—. También hay una filosofía de ciudad en la forma de construir el espacio público: la opción por la calidad, sin distinciones según si se refiere al centro o a la periferia, incluso la voluntad de insistir en esta equidad, etc. denotan una concepción de ciudad igualitaria, armónica y cohesionada.

Los proyectos que se llevan a cabo los gestan y los desarrollan los servicios propios de la Mancomunidad, cuyos equipos técnicos incorporan todas las especialidades: arquitectura, ingeniería, topografía, paisajismo, ingeniería de instalaciones, agronomía, etc., de forma que están preparados para redactar, sin limitaciones, todo tipo de proyectos: parques, avenidas, viales, viaductos,

carreteras, jardines, equipamientos, etc. La excelencia de estos equipos viene avalada por los numerosos reconocimientos nacionales e internacionales que les han sido otorgados.

En lo que atañe a los recursos económicos hay que decir que su volumen es considerable y ha ido aumentando a lo largo de los últimos mandatos: El de 1996-1999 fue de 94 millones de euros, el del 2000-2003 de 144, y el del mandato actual de 200. Los planes de inversión dan prioridad a la agregación de recursos de cualquier procedencia, lo que permite desarrollar actuaciones más grandes en cooperación con los ayuntamientos. El Plan de inversiones se aprueba al principio de cada mandato, habiendo sido consensuado previamente entre todos los municipios del área. Está expresamente desburocratizado, pero incorpora información económica y de gestión en tiempo real y a disposición de los municipios. La elección de los proyectos que se ejecutarán se hace atendiendo a las peticiones de los ayuntamientos, combinándolo, si es necesario, con los planes de inversiones municipales y teniendo en cuenta las necesidades del conjunto metropolitano. El criterio de distribución de los recursos se basa sobre todo en la población de cada municipio, ponderado por parámetros complementarios, como la renta familiar disponible. El importe total del Plan de inversiones 2003-2007 asciende a 200.182.431 € y se distribuye en los grupos siguientes:

a) Catálogo de actuaciones metropolitanas (CAME). Dotado con 100.000.000 €. Todas las inversiones en obras hechas por la Mancomunidad, ya sea directamente, ya sea conjuntamente con los ayuntamientos. Incluye espacios urbanos, parques, equipamientos, infraestructuras y vialidad. El número total de proyectos terminados o empezados durante el mandato 2003-2007 supera los 90.

b) Programa de operaciones vertebradoras (POV). Dotado con 62.682.588 €. Inversiones en obras que llevan a cabo los ayuntamientos, basadas en los principios de solidaridad interterritorial. Bajo este concepto se han hecho más de 150 obras durante el mandato.

c) Inversiones estratégicas (IES). Dotado con 28.499.843 €. Son aquellas cuyo ámbito de referencia y repercusión tiene una magnitud supramunicipal. En este mandato se han acogido bajo este concepto las llamadas Actuaciones de contorno dirigidas a aunar tejidos urbanos en los límites entre municipios.

d) Trabajos de asistencia técnica (TAST). Dotado con 9.000.000 €. Son los trabajos en que los servicios técnicos de la Mancomunidad se ponen a disposición de los ayuntamientos para la confección de proyectos; en menor escala también se hacen encargos a profesionales externos para los que se ha habilitado en el presente mandato una partida presupuestaria.

Las tareas que efectúa la Dirección de Servicios Técnicos en materia de espacio público tienen dos vertientes principales. La primera es la que incluye los proyectos y obras, es decir, la proyectación y construcción de los diferentes elementos que componen el espacio público agrupados en cinco grandes capítulos:

— espacios urbanos
— parques metropolitanos y espacios libres
— infraestructuras y vialidad
— equipamientos y dotaciones
— proyectos territoriales

Los criterios que se siguen son alcanzar la máxima calidad formal y constructiva con los mínimos recursos y favorecer a la vez la durabilidad de los espacios y su conservación.

La otra vertiente es la que se ocupa de la gestión y mantenimiento del espacio

público. Los dos campos principales de actuación son:

— red de parques metropolitanos
— playas del litoral metropolitano desde Castelldefels hasta Montgat

Cuenta con unos equipos y con un presupuesto propios que en este mandato ha llegado hasta un total de 34 millones de euros.

El hecho de abarcar la proyectación y el mantenimiento permite completar el ciclo productivo y ganar solvencia y eficacia al trasvasar conocimiento de unas actividades a las otras.

Hay que citar, finalmente, que algunas de las inversiones del programa CAME se destinan a la adquisición de suelo para su ulterior destinación a espacio público. Se hace en aquellos casos en los que bien se presenta una buena oportunidad de aumentar el patrimonio público de suelo, bien es imprescindible hacerlo para airear un área excesivamente densa y con pocas posibilidades de crear espacio público en ella.

02.2 La obra realizada y los proyectos

Espacios urbanos

Bajo esta denominación genérica se incluye la remodelación y ordenación de calles y plazas, pero también algunas actuaciones más amplias dirigidas a reformar las condiciones o el aspecto de un barrio, de un casco antiguo, el establecimiento de áreas de peatones, etc. La intervención en estos ámbitos es fundamental para mejorar la calidad del entorno urbano, objetivo prioritario de una política seria de espacio público. La materialización de las obras se hace partiendo de unos diseños cuidados y sobrios que persiguen una óptima

adecuación del espacio a las demandas de uso: para ello se incorporan elementos y materiales que respondan tanto como sea posible a esa pretensión y que sean capaces de tener una gran longevidad con un mantenimiento fácil y económico; igualmente se procura, siempre que sea necesario, conservar y potenciar el carácter propio de cada lugar.

Parques metropolitanos y espacios libres

La red de parques metropolitanos se ha ido creando a partir de las oportunidades de restaurar y configurar espacios para el uso ciudadano liberados por el planeamiento en los sitios en que, por distintos motivos, nunca habían sido ocupados por la edificación. Se trata, pues, de parques en general aislados y situados en intersticios urbanos, cuyo carácter metropolitano no proviene del hecho de que cada uno cubra varios municipios, sino del hecho de estar implantados por todo el territorio metropolitano cumpliendo una misión primordial de vincular los sistemas urbanos. Comparten concepción, función y gestión, hasta el punto de que los proyecta, los construye y los mantiene la Mancomunidad. El rasgo distintivo de su función social es que son espacios de primera necesidad, es decir como un ingrediente del hecho de residir gracias a su proximidad. En el apartado se incluyen también otros espacios verdes o libres que por sus dimensiones y características no forman parte de la red: pueden provenir de antiguos jardines privados, de un rincón de naturaleza en medio de un núcleo urbano, etc. Juntos ponen al alcance de la ciudadanía espacios de belleza, de naturalidad y de tranquilidad.

Infraestructuras y vialidad

El objetivo de vertebración del territorio metropolitano comporta ineludiblemente la construcción y la mejora de infraestructuras de comunicación.

La actuación de la Mancomunidad se concentra básicamente en la construcción y reforma de algunas vías municipales primarias o en la compleción de redes de carácter metropolitano que conectan municipios entre sí, con polígonos industriales, barrios de nuevo crecimiento, etc. En la práctica se han construido pasos para salvar vías de tren, puentes y pasarelas sobre rieras, canalizaciones, y vías urbanas e interurbanas teniendo en cuenta siempre como premisas la funcionalidad, la integración paisajística y el mínimo impacto ambiental.

Equipamientos

Además de los espacios «abiertos», también responden al concepto de espacio público las dotaciones y equipamientos cuyo destino principal es un uso compartido o de servicio público. Es el caso de bibliotecas, auditorios, salas polivalentes, edificios para servicios municipales e instalaciones deportivas incluyendo las piscinas. Las nuevas necesidades sociales han provocado un aumento de la demanda de este tipo de instalaciones, especialmente bibliotecas y piscinas, y los servicios técnicos de la Mancomunitat han realizado el correspondiente proceso de adaptación para responder a los requerimientos planteados. Y como siempre considerando irrenunciable que la obra llevada a cabo ofrezca una elevada calidad arquitectónica. Algunas actuaciones en este campo han consistido en la reconversión para el uso público de edificios con valor patrimonial.

Proyectos territoriales. Recuperación del espacio fluvial del Llobregat

En el 2003 la Mancomunidad redactó un ambicioso Proyecto marco para la recuperación medioambiental del Espacio fluvial del Llobregat en la comarca del Baix Llobregat a lo largo de 50 kilómetros.

Un Consorcio creado en 2006 entre todas las administraciones implicadas ha encargado a la Mancomunidad la redacción del proyecto, que dispone de una partida inicial de 12 M€, aportados por el Ministerio de Medio Ambiente para actuar en dos tramos.

1. El tramo entre Martorell y la riera de Rubí, de 8,2 kilómetros con dos obras destacadas: el acceso de peatones al margen izquierdo aprovechando el llamado camino de la Vía Augusta, vinculado con el histórico puente del Diable, y la zona húmeda de ca n'Albereda con la recuperación de dos bases de recarga del acuífero.

2. El tramo entre el puente del TGV al límite entre Sant Boi y Sant Joan Despí y el puente de la C-31 en L'Hospitalet, de 6,5 km. Destacan ahí las siguientes actuaciones: la reconstrucción de un cauce meandriforme mediante la implantación de unos deflectores, el aderezo de caminos de ribera y el acceso por la derecha, desde Sant Boi, con nuevos caminos y estructuras de paso de río.

El tramo del medio, el más afectado por las obras del TGV, estará directamente a cargo de Adif, a pesar de que la Mancomunidad velará para que se aplique una solución acorde al resto del río.

Premios y reconocimientos

Varios proyectos concebidos y ejecutados por los servicios técnicos de la Mancomunidad de Municipios han recibido durante este mandato (aunque algunas obras fueron efectuadas durante el mandato anterior) premios y reconocimientos otorgados por prestigiosas organizaciones nacionales e internacionales. En concreto se trata de los siguientes: Premio Europeo de Paisaje Europeo Rosa Barba de la 3ª Bienal Europea de Paisaje de Barcelona promovida por el Colegio de Arquitectos

de Cataluña; el Architecture Prize de la International Biennal Barbara Cappochin, convocado en Pádua bajo los auspicios de la International Union of Architects; los premios de la 1ª Trienal de Arquitectura del Baix Llobregat, el Alt Penedès y el Garraf instituidos recientemente por la demarcación de Barcelona del Colegio de Arquitectos de Cataluña, y los clásicos Premios FAD del Fomento de Artes Decorativas de Barcelona. No deja de ser positivo y estimulante que año tras año haya un buen número de actuaciones en espacio público que sean tomadas en consideración como obras dignas de ser destacadas por sus valores estéticos, cualitativos, funcionales y de servicio público. la relación de los trabajos premiados o seleccionados figura en el cuerpo principal del libro.

Espacios metropolitanos 2000-2004

Publicado en 2006, describe aproximadamente cincuenta actuaciones en espacio público llevadas a cabo durante el periodo indicado. Sigue la línea del primero que se publicó con el título El espacio público metropolitano 1989-1999. 232 páginas, formato 240 x 277 mm, muy ilustrado con planos y fotografías de cada proyecto. Contiene versión castellana e inglesa.

02.3 La gestión del espacio público

El Servicio de Promoción y Conservación del espacio público se ocupa de la gestión de los parques y las playas metropolitanas. Estos espacios de ocio y de acercamiento a la naturaleza necesitan a su vez ser mantenidos con buenos niveles de calidad y disponer de elementos lúdicos y culturales adecuados a las características de cada uno.

La gestión de los parques

La red metropolitana está integrada por 31 parques repartidos en 24 municipios, con una superficie de más de 250 ha. Son lugares de gran valor tanto por sus características naturales, ambientales y paisajísticas como por su función social, que queda destacada por el hecho de la proximidad, por formar parte de los sitios donde vive la gente o de su entorno más inmediato; algunos están plenamente integrados a los núcleos urbanos, otros están situados justo entre los sistemas urbanos y los ambientes forestales; también se pueden incluir algunos jardines históricos y espacios singulares.

La gestión de los parques la dirigen los técnicos de la Mancomunidad de Municipios aunque su ejecución se encarga a empresas externas especializadas. Se lleva a cabo una evaluación mensual de la calidad de los trabajos de conservación, en la que también participan los ayuntamientos, y se hacen encuestas a los usuarios para que expresen su nivel de satisfacción.

El mantenimiento afecta a la mayor parte de la superficie de los parques y se puede subdividir en tres apartados:

— el mantenimiento conductivo que incluye una serie de tareas de carácter periódico, incluyendo los planes mensuales y anuales: limpieza, jardinería, mantenimiento de instalaciones y mobiliario, etc.
— el mantenimiento correctivo, que comprende las actuaciones resultantes de incidencias imprevistas: vandalismo, averías, temporales, etc.
— las actuaciones de mejora, que responden a la voluntad de incrementar de forma continuada la calidad de estos espacios.

A la hora de seleccionar y mantener las especies vegetales se siguen criterios

de sostenibilidad, especialmente en lo que se refiere al riego: se potencia su eficiencia mediante la automatización, la adaptación horaria y, cuando es posible, el aprovechamiento de las aguas del subsuelo. Por otro lado, se llevan a cabo actuaciones de protección y divulgación de los valores de los árboles que, por sus dimensiones, historia, rareza botánica o cualidades estéticas, merecen una atención particular que pueda asegurar su conservación. Igualmente se tiene una consideración especial por los jardines históricos, lugares valiosos y frágiles y creaciones únicas que forman parte de la historia de pueblos y ciudades. Actualmente hay siete jardines históricos integrados en la red de parques: la Molinada, Can Vidalet, Torreblanca, Can Mercader, Can Solei, Ca l'Arnús y el Jardín Botánico Histórico.

La red de parques ha experimentado un crecimiento continuado a lo largo de los más de quince años de existencia (véase gráfico). El coste anual del mantenimiento, incluyendo la jardinería, las instalaciones, los elementos construidos y la recogida de basura es de 5.690.375 € al año. Ello representa una ratio media de 3,43 € / m2 / año.

La gestión de las playas

Las playas metropolitanas ocupan 30 de los 41 kilómetros que tiene el litoral desde Castelldefels hasta Montgat, con una superficie de dos millones de metros cuadrados de arena. Son espacios naturales que tienen un importante papel como áreas de ocio de los ciudadanos, que los utilizan de forma masiva, especialmente en verano. Las playas situadas en la comarca del Barcelonès y en el Maresme, que constituyen una tercera parte del total, tienen un traspáis con un nivel de urbanización más elevado que las del delta del Llobregat, que ocupan los 2/3 restantes: en este sector incluso se conservan ecosistemas

costeros de gran valor ecológico, con presencia de dunas, vegetación y fauna propias.

El objetivo de la gestión de las playas es dejarlas en las mejores condiciones para el uso ciudadano, sin olvidar el carácter de espacio natural. Se equipan con un mobiliario adecuado que cumpla los requerimientos de calidad, estética y funcionalidad y que incluye señales, duchas, torres y sillas de vigilancia, pasarelas, papeleras, bancos, áreas de juegos, sanitarios y elementos de seguridad. El mantenimiento de este mobiliario se lleva a cabo a través de contratos externos, adjudicados por concurso público. La intensidad del servicio varía según la época del año; en otoño se repara el mobiliario en vistas a la próxima temporada, mientras que de marzo a mayo es la época en que se tiene que dejar todo preparado para la temporada de verano que es, lógicamente, el momento en el que los requerimientos son más elevados: se cuenta con la actuación permanente in situ de equipos dotados de vehículo taller para resolver cualquier eventualidad.

La limpieza y la calidad sanitaria son objetivos prioritarios. Para la limpieza se utilizan medios mecánicos y manuales. A principios de primavera se hace un labrado en profundidad, hasta 50 cm (excepto en ciertas zonas de protección especial), para favorecer el saneamiento por el contacto con el aire y el sol. La limpieza mecánica se hace con dos tipos de máquinas, las cribadoras grandes que revuelven la arena hasta 15 cm de profundidad y las limpiadoras pequeñas, que llegan fácilmente a todos los rincones. Durante el año las máquinas actúan con una frecuencia mensual o semanal, según el lugar y el momento. Pero cuando llega el verano, la actividad es frenética: las máquinas pasan diariamente, alrededor de cincuenta personas trabajan a tiempo completo con el reto de tener las playas

impecables, lo que comporta, por ejemplo, vaciar cada día ¡1.000 papeleras!

El objetivo de la calidad sanitaria también está perfectamente encaminado a través del programa de control y vigilancia que comporta hacer análisis periódicos de muestras de una veintena de puntos situados en distintas playas. Los resultados permiten asegurar que las playas metropolitanas tengan un estado excelente según los parámetros establecidos por los organismos internacionales. De vez en cuando, hay que actuar para hacer frente a las consecuencias de los temporales: se hace en colaboración con el Ministerio y los ayuntamientos.

En los espacios con valores naturales singulares se hacen actuaciones dirigidas a favorecer la presencia de la vegetación propia de la trasplaya y de los ecosistemas dunares, mediante la plantación de las especies adecuadas y la preservación de las áreas de nidificación de aves.

La gestión de las playas realizada por la MMAMB ha comportado un coste de 2.168.620 € anuales. Esto representa una ratio de 1,08 € por m2, que incluye el mantenimiento de las instalaciones y la limpieza de la arena. En lo que al nivel de satisfacción se refiere, en la última encuesta realizada el verano de 2006 los usuarios valoraron las playas con un notable.

La gestión del uso

Uno de los objetivos prioritarios del Servicio es dar a conocer estos espacios y sus valores y promover el comportamiento cívico de los usuarios. Con este fin se realizan:

— Publicaciones. Las Guías de los parques metropolitanos (23 publicadas), y las Fichas de árboles y arbustos singulares (30 publicadas) informan con detalle

sobre los parques y los árboles, sus valores, historia, singularidades, etc.

— Itinerarios. En colaboración con el Centre de Cultura Contemporània de Barcelona se hacen los itinerarios «Besòs. Una segunda oportunidad», con visita en los parques de Les Aigües, Molinet y Litoral, y «Llobregat. Última posibilidad», con visita a los de Torreblanca y Can Mercader.

— Encuestas. Se hacen de manera periódica desde la primavera de 2001 para conocer el número, la tipología y el comportamiento de los usuarios y su grado de satisfacción.

— Otros. Las playas metropolitanas disponen de un sistema de señalización elegante y funcional. Por otro lado, cada verano se realizan campañas para conocer mejor las playas y favorecer un uso adecuado de estas, y otras actividades de divulgación, como el taller de nudos marineros, una aproximación entretenida y placiente al mundo de la pesca y la navegación.

03. EL URBANISMO Y LA INFORMACIÓN TERRITORIAL

03.1 La ordenación urbanística

La ordenación urbanística es una labor básica para la ordenación del territorio y para la racionalización de los usos a los que se destina. Más aún, cuando el lugar sobre el que se proyecta tiene la complejidad inherente a una grande aglomeración metropolitana y el reto de avanzar hacia un modelo de ciudad cohesionada, sostenible y con calidad de vida.

La actuación en ordenación urbanística de la Mancomunidad está orientada hacia labores esencialmente propositivas, aprovechando las ventajas de una institución que puede disfrutar de la suficiente proximidad a los problemas para tratarlos con profundidad y que tiene, al mismo tiempo, suficiente perspectiva para atender a las interrelaciones propias de la escala metropolitana. Se da así respuesta a las demandas específicas que formulan los ayuntamientos y que se orientan al despliegue de figuras de planeamiento y gestión urbanística que a menudo están muy relacionadas con los programas de inversión y actuación que llevan a cabo los ayuntamientos y la Mancomunidad. De una forma muy especial se ponen las bases urbanísticas para poder desarrollar las políticas de vivienda asequible que ejecuta el Instituto de Promoción y Gestión del Suelo, IMPSOL. Los trabajos más frecuentes de asistencia técnica tratan sobre:

— planes parciales y programas de actuación urbanística destinados al planeamiento sobre suelos urbanizables residenciales e industriales.

— planes especiales de reforma interior para la mejora y reequipación de áreas urbanas consolidadas.

— otros planes especiales para actuaciones específicas y singulares, como pueden ser temas de vialidad, equipamientos ambientales, hoteleros, etc.

— modificaciones puntuales del Plan General Metropolitano imprescindibles para poder desplegar las actuaciones.

— trabajos de ordenación urbanística y elementos de interés metropolitano básicos para la vertebración territorial.

— eventualmente, trabajos de cooperación internacional.

La Mancomunidad de Municipios dispone de unos servicios técnicos preparados para formular con acierto y corrección las propuestas de intervención, que redactan los documentos de planeamiento y cuentan con los sistemas más avanzados de cartografía digital. Durante el mandato se han realizado más de sesenta trabajos de este tipo que se relacionan en la tabla adjunta, y además se han elaborado otros informes y atendido numerosas consultas.

03.2 La información y los estudios territoriales

La planificación y la gestión cuidadosa del territorio metropolitano necesitan fundamentarse en unos sistemas de información de calidad. Desde la cartografía topográfica, que es la base a partir de la que se pueden construir el resto de representaciones temáticas del territorio, hasta la publicación de los servidores de mapas web, la Mancomunidad de Municipios ha estado trabajando durante los últimos años para ofrecer un catálogo de productos y servicios de información que impulsen la modernización de las herramientas de conocimiento y gestión territorial de los municipios metropolitanos.

El Servicio de Información y Estudios Territoriales de la MMAMB organiza y desarrolla las líneas de actuación siguientes: cartografía, información urbanística y estudios territoriales.

Producción y difusión cartográfica

La actuación en cartografía está organizada en dos equipos: el primero es el de producción cartográfica encargado de realizar los productos cartográficos que se hacen desde la Mancomunidad y de supervisar y hacer el control de calidad de los que se subcontratan fuera. El segundo es el de coordinación y difusión cartográfica que se encarga de hacer las subcontrataciones externas de cartografía, la recepción de los trabajos subcontratados y la difusión del catálogo de productos cartográficos de la MMAMB. Se describen seguidamente los principales productos que se han elaborado desde estas áreas.

— Imagen del AMB desde satélite del año 2006

Se trata de una imagen digital del área metropolitana de Barcelona del mes de septiembre de 2006, obtenida desde el satélite Quickbird.

— Cartografía topográfica metropolitana de escala 1:1.000

Base topográfica de escala 1:1.000, 3D de ámbito urbano y rústico del área metropolitana. Cartografía elaborada para restitución fotogramétrica y trabajo de revisión de campo. El primer vuelo fotogramétrico correspondiente a esta serie cartográfica es del año 2002. Posteriormente se han hecho vuelos del año 2003 y 2005.

— Vuelos históricos

Se trata de una colección de vuelos fotogramétricos históricos, propiedad

de la Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona, que se proporcionan en formato CD o DVD. Se incluye la totalidad de los fotogramas de cada vuelo, que se pueden consultar o descargar a través de un visor que incorpora el propio DVD. Los vuelos disponibles en este formato son los de 1961, 1965, 1977 y 1981.

__ Ortofotomapa 1:50.000 (años 2000 y 2004)

Ortofotomapa del territorio metropolitano de Barcelona de escala 1:50.000 que contiene toponimia básica y límites municipales. Su cobertura abarca un territorio que va más allá de los que correspondería al área metropolitana estricta, a efectos de incorporar a la imagen su entorno inmediato.

__ Ortofotomapa municipal 1:10.000-1:5.000 (años 2000 y 2006)

Ortofotomapa a escala 1:10.000 de cada uno de los municipios del Área Metropolitana de Barcelona. La presentación individualizada de la imagen de cada uno de los municipios con un tratamiento rebajado en el color para el territorio externo permite entender claramente las características de su inercia dentro del tejido metropolitano.

Información urbanística

__ Refundido de planeamiento urbanístico del área metropolitana de Barcelona

El equipo de información urbanística realiza los mapas refundidos de planeamiento urbanístico y hace su mantenimiento y actualización. Este trabajo se hace en estrecha colaboración con los servicios técnicos de los ayuntamientos, y conjuntamente con ellos se corrigen y se validan. A partir de estos mapas se generan una serie de productos derivados como la web de

planeamiento urbanístico de la intranet, la de la extranet para los ayuntamientos del área metropolitana de Barcelona y, durante el año 2007, se está trabajando en una web de acceso libre en Internet. Al mismo tiempo se ha empezado a trabajar en una colección de CD de difusión del planeamiento urbanístico municipal.

Estudios territoriales

La sección de estudios territoriales se organiza con arreglo a tres niveles de producción. En primer lugar está el nivel de investigación y evaluación de datos estadísticos y territoriales provenientes de fuentes externas; en segundo lugar está el nivel de explotación y elaboración de datos propios, y el tercer nivel es el que se ocupa de la realización de informes a partir de datos propios y ajenos.

Las líneas temáticas de trabajo que se desarrollan son fundamentalmente las siguientes:

__ Investigación y actualización de las bases de datos estadísticos existentes que afectan al territorio.

__ Estudios de ocupación del territorio.
__ Estudios de distribución territorial de los datos de población, servicios, resultados electorales, socioeconómicos, etc.

__ Estudios comparativos de áreas metropolitanas peninsulares y europeas.

__ Estudios sobre la situación de la vivienda y la actividad económica en el área metropolitana.

Publicaciones

__ Guia de carrers de l'àrea metropolitana de Barcelona

La guía de calles del área metropolitana de Barcelona cubre la totalidad de los municipios del ámbito del Plan estratégico metropolitano: contiene información

de los viales y sus topónimos, números postales, equipamientos, parques, zonas de peatones, aparcamientos, sentidos de circulación, nomenclátor y servicios.

__ Transformacions urbanitzadores 1977-2000

Obra fundamental para conocer la evolución del consumo de suelo en el área metropolitana región de Barcelona durante el período de referencia. Demuestra que se ha consumido menos suelo de lo que se afirmaba con poco fundamento, dato a tener en cuenta en el momento de llevar a cabo nuevos planeamientos territoriales. Es un libro de carácter eminentemente gráfico (mapas i tablas), hecho en colaboración con la Universidad Politécnica de Cataluña. 164 páginas; primera edición octubre 2005.

04. LA PROMOCIÓN DE SUELO Y DE VIVIENDAS

04.1 El Instituto Metropolitano de Promoción del Suelo y Gestión Patrimonial

El Instituto Metropolitano de Promoción del Suelo y Gestión Patrimonial (Impsol) es un organismo autónomo de la Mancomunidad de Municipios, cuya naturaleza jurídica es la de entidad pública empresarial local. Su objetivo es la promoción de vivienda protegida y está capacitado para gestionar el proceso completo, desde la adquisición de suelo hasta la construcción y adjudicación de las viviendas. Su actuación se efectúa de acuerdo con los ayuntamientos y atendiendo a las necesidades de cada municipio en particular y del conjunto metropolitano en general.

Impulso a la vivienda protegida

La promoción de vivienda protegida ha sido una de las obsesiones sociales más insistentes del mundo local metropolitano. De hecho, las competencias en este ámbito corresponden al Gobierno de la Generalitat, pero la actuación de la administración autónoma ha sido absolutamente irrelevante en los barrios y municipios metropolitanos, pese a la más que perentoria necesidad que tienen de vivienda protegida dada la gran densidad de población que concentran. Han sido los municipios del área metropolitana, agrupados en la Mancomunidad y por medio del Impsol, el organismo que han creado para este fin, los que han llevado a cabo el esfuerzo ingente de construir vivienda protegida aunque fuera partiendo del voluntarismo más estricto; aun así, el resultado ha sido que la mayor parte de lo que se ha construido en el territorio metropolitano es fruto de esta voluntad en

unas cantidades que, aunque todavía son insuficientes, han ayudado a paliar el grave déficit existente en este ámbito.

Las cifras ratifican estas afirmaciones. Entre el 1996 (año de fundación del Impsol) y el 2006 se han entregado 2.873 viviendas en 62 promociones; se están construyendo o están en avanzada fase de proyectación 1.307 viviendas en 22 promociones que tendrán que finalizar entre ahora y el 2009; finalmente se está en proceso de gestión del suelo para construir otras 1.897 viviendas en 16 promociones en el horizonte del 2012. Así pues, en un periodo de poco más de 15 años se habrán puesto a disposición ciudadana un total de 6.077 viviendas protegidas distribuidas en la práctica totalidad de los municipios metropolitanos. En cuanto a la promoción de viviendas durante este mandato, véase la tabla adjunta.

Los aspectos cualitativos son una prioridad incuestionable de las viviendas construidas por el Impsol. Se ha procurado en todas las promociones alcanzar el más elevado nivel arquitectónico y de calidad constructiva. Incluso se han hecho exitosas tentativas de incluir propósitos o retos proyectuales que puedan servir de modelo o patrón arquitectónico o urbanístico en futuras actuaciones. Una consecuencia, deseada, de esta tendencia a elevar la calidad es que condiciona la obra privada y la estimula. Sin perjuicio de lo que se ha dicho, los proyectos se desarrollan con un gasto de estructura bastante contenido y persiguiendo el equilibrio económico: con esta finalidad son objeto de un riguroso examen tanto técnico como económico.

La consideración del paisaje físico y urbano circundante también se tiene en cuenta: se busca una precisa inserción de cada obra en el entorno donde se ubica y asimismo que la obra sea un ingrediente que mejore la calidad, la capacidad de acogida y la atracción de este entorno. Se fomenta igualmente la sostenibilidad tanto

en la urbanización como en la edificación. Finalmente, hay que remarcar que muchas de las características y virtudes de estas promociones tienen relación directa con el trabajo compartido y pluridisciplinar de la MMAMB en el campo urbanístico y del espacio público.

Adquisición y urbanización del suelo

Una de las dificultades más importantes para una política de vivienda protegida es generar suelo apto y necesario. Además del suelo que proporcionan los ayuntamientos, el Impsol asume también esta responsabilidad haciendo importantes inversiones con compra de suelo (véase gráfica adjunta). Cuando se lleva también a cabo el procedimiento urbanístico se hace de acuerdo y en colaboración con los ayuntamientos, mediante varias fórmulas que van desde la creación de consorcios hasta la asunción directa de la gestión. De entre las actuaciones que se desarrollan actualmente se pueden destacar las de Gavà (Pla de Ponent), Santa Coloma de Cervelló (Colònia Güell), Montcada i Reixac (Plan especial PANREAC y Redosa), Cervelló (Fàbrica de Vidre y Torre Vileta) y Sant Boi (Saló Central). En conjunto, el Impsol construirá más de 1.500 viviendas. En algunos casos el Impsol ha ofrecido fundamentalmente asesoramiento al municipio como en los casos de Sant Adrià de Besòs (la Catalana) o Torrelles de Llobregat (Can Coll), en los que se han previsto más de 450 viviendas de protección.

Selección de proyectos

Como ya se ha subrayado, el Impsol ha optado desde siempre por la potenciación de la creatividad y la calidad arquitectónica en los edificios que promueve y con este objetivo ha establecido una serie de mecanismos. Los arquitectos que redactan los proyectos se seleccionan mediante un sistema de concurso abierto a doble vuelta: en la

primera se seleccionan cinco arquitectos entre todos los que se presentan y en la segunda se escoge un proyecto entre los cinco finalistas. La selección la lleva a cabo un jurado profesional que pondera, además de la calidad, el acierto en la adecuación del producto a los requerimientos ambientales, arquitectónicos y municipales de cada edificio en concreto.

Adjudicación de viviendas

Las viviendas protegidas construidas por el Impsol se adjudican siguiendo el proceso transparente y a partir de unas bases de adjudicación previamente establecidas. Los ayuntamientos son los que establecen y concretan este proceso en su propio municipio. Como requisitos generales, las viviendas están destinadas a personas jóvenes que no sean propietarias de otras viviendas, que sus ingresos anuales no superen una determinada cantidad y que residan o hayan residido en el municipio. Se reservan siempre algunas viviendas para personas discapacitadas. Las solicitudes se hacen en las correspondientes oficinas municipales o en las del Impsol; terminado el plazo se publican las listas provisionales que después de un tiempo, para posibles alegaciones, pasan a ser definitivas. El sorteo es público y determina las personas favorecidas y el orden para escoger la vivienda. Una vez adjudicada se formaliza el correspondiente contrato que comporta el pago del 10% del precio global. En el momento de entrega de las llaves se otorga la correspondiente escritura.

04.2 Promociones de viviendas protegidas 2003-2007

BARBERÀ DEL VALLÈS. CALLES DE NÀPOLS Y TIERNO GALVÁN
Se trata de dos promociones situadas en el sector norte de Barberà, cerca del límite

con Sabadell, y a lado y lado de la carretera general. La más grande está en el lado este y es un núcleo de 60 viviendas planteado en un edificio principal de siete plantas y otro más pequeño y con menos altura, no adosados entre ellos y en forma de L, lo que permite crear un patio interior de uso para vecinos. La otra promoción consta de 36 viviendas en un edificio de seis plantas con fachada en tres calles que se plantea en dos crujías separadas por un corredor central que tiene la función de zona de acceso.

CERDANYOLA DEL VALLÈS. ELS MAIOLS
En la parte noroeste de la ciudad, el sector de Els Maiols se sitúa en un lugar privilegiado, en el punto de enlace entre la ciudad construida y las áreas de nuevos crecimientos. El proyecto se resuelve en tres bloques iguales situados paralelos entre ellos y con accesos desde la calle lateral. Tienen 15 viviendas cada uno y los posteriores se alargan para mejorar la insolación y las vistas al paisaje del Vallès. Se dispone de un espacio de jardín comunitario.

CERVELLÓ. CALLE DE JOSEP JOVÉ
El proyecto ha procurado intentar la construcción dentro del tejido urbano y al lado de los nuevos espacios verdes delante la riera de Cervelló, adaptándose a la accidentada topografía y evitando el efecto barrera. Se resuelve en tres edificios en abanico de una altura de bajos y cuatro pisos. Las 57 viviendas, cuatro en cada descansillo, disponen de terraza y todas las piezas importantes son exteriores.

L'HOSPITALET. CALLE DE MESTRE CANDI
Este edificio está situado en la confluencia de la calle de Mestre Candi con el parque de la Serp con acceso desde el parque y desde una nueva plaza pública resultante. La volumetría resuelve los cambios de escalera de las diferentes calles. Es de planta prácticamente cuadrada, con planta baja, cinco pisos y cuatro viviendas por descansillo (en

total 20 viviendas), un equipamiento en planta baja y dos plantas subterráneas de aparcamiento; está cerca de la estación de metro del Baix Llobregat.

MOLINS DE REI. LA GRANJA
Los tres edificios construidos, con un total de 74 viviendas, completan su propia isla; uno de planta cuadrada y más alto desempeña el papel de orientación y se articula con los otros dos, lineales y más bajos. Tienen un giro de planta extrusionado que da movimiento al conjunto y genera distintos tipos de viviendas. El diseño de estas casas está en consonancia con los objetivos de la sostenibilidad y el ahorro energético.

MONTGAT. PLA DE MONTGAT
Este sector es un punto fuerte del desarrollo urbano de Montgat, con 844 viviendas de las cuales el Impsol ha construido 108 de protección en tres edificios. El primero tiene planta rectangular, sin desniveles de adaptación a la pendiente; la sala y las habitaciones son exteriores y están equipadas con terrazas. El segundo, de características similares, escoge una solución de viviendas con doble fachada que permite orientar la sala al sur por medio de una terraza. El tercero resuelve el aspecto del asoleo desarrollándose en dos subunidades, una más grande que sigue la dirección norte-sur y la segunda, perpendicular, que se orienta al sur.

EL PAPIOL. CARRER MAJOR
El edificio está en el casco viejo de la población, con la fachada norte que mira a la calle Major, mientras que la sur mira a la avenida Generalitat, situada a una cota mucho inferior y abierta a un parque urbano; la diferencia de nivel se salva descomponiendo la construcción en dos bloques adosados con acceso independiente, pero unidos por un patio; las 14 viviendas aportan una poderosa imagen urbana en un sitio neurálgico de la ciudad.

SANTADRIÀ DE BESÒS. ANTIC ESCORXADOR
En una esquina casi cuadrada que mira hacia tres calles se ha levantado un edificio en forma de U que genera un patio interior, con tratamiento de espacio urbano, en el que hay los accesos y al que se entra desde el paseo de la Pollancreda. Todas las estancias de las 35 viviendas, a excepción de los baños, son exteriores. La planta baja del edificio alberga la Escuela Municipal de Música.

SANT ANDREU DE LA BARCA. CALLE ANOIA
La edificación ocupa un espacio de notables dimensiones, lo que ha permitido construir 162 viviendas en tres bloques de siete plantas situados en paralelo para evitar un frente continuo que actúe de barrera visual. Para conseguir un buen resultado volumétrico, cada bloque está constituido por dos prismas con dos partes vaciadas: el resultado es una edificación comprimida, sin patios interiores, con las mejores orientaciones y con una efectiva imagen urbana derivada de la cuidadosa y variada composición vertical.

TIANA. CAMINO DEL MIG D'ALELLA
En este sector de reciente creación y con un entorno de gran riqueza paisajística se han construido 29 viviendas protegidas que disfrutan de una inmejorable orientación al mar y/o a la montaña. El proyecto quiere minimizar el impacto volumétrico y se resuelve en un edificio en forma de L que define una plaza pública de nueva creación y permite la transparencia visual a pie de calle.

VILADECANS. SALES RESIDENCIAL
En una nueva zona de desarrollo urbano, este proyecto se ha concebido como una barra clara y limpia que cierra la fachada nordeste de la ciudad y consolida el tejido urbano dentro de un entorno disperso. El edificio, sólido y macizo, dispone de bajos comerciales e incluye 60 viviendas de tipo pasante: delante miran el comedor, la cocina y el dormitorio principal, y el resto de estancias, miran detrás.

BADALONA. TORRENTE DE LA FONT
Se hacen dos núcleos de edificación en este sitio del norte de la ciudad con cierta pendiente, a la que se adapta la construcción. Uno es un edificio prismático con 20 viviendas y el otro tiene planta rectangular y 22 viviendas.

MONTCADA I REIXAC. MASRAMPINYO
En el barrio de Masrampinyo se ha llevado a cabo la urbanización de un amplio sector en el que se han implantado, entre otros, tres promociones de vivienda protegida, con tres bloques, dos y uno, respectivamente, y un total de 188 viviendas (87+62+39).

SANT JOAN DESPÍ. MANZANA 0 DE L'EIXAMPLE
En esta zona de ensanche urbano se ha construido un núcleo de 55 viviendas dispuestas en un bloque en forma de L y un segundo bloque exento. Destaca el gran frente de fachada.

ESPLUGUES DE LLOBREGAT. SANT LLORENÇ
En este sector se implantan dos promociones: una consta de un bloque de planta rectangular con 72 viviendas y la otra de un bloque en ángulo con 48 viviendas: en el medio queda un solar destinado a parque urbano.

SANT FELIU DE LLOBREGAT. CAN BERTRAND
En un nuevo eje de peatones y cerca de una antigua edificación industrial que hay que rehabilitar se han proyectado dos edificios en forma de L, enfrentados el uno con el otro, cuya volumetría da interés a las fachadas; se construyen 104 viviendas.

PALLEJÀ. CALLE PRAT DE LA RIBA
Situado en el casco urbano de la ciudad, se construye un bloque de planta baja y cuatro pisos que mira a tres calles y hace chafalán; tiene un total de 31 viviendas.

TIANA. CAN JORDANA
La promoción consta de dos edificios de planta baja y dos pisos con un total de 55 viviendas; está situada a levante del casco urbano de Tiana.

MONTGAT. TURÓ DEL SASTRE
En este sitio el espacio tiene una fuerte pendiente queda resuelta por las dos promociones que se implantan, con soluciones volumétricas y constructivas; una es un bloque de 103 viviendas y la otra son dos iguales con 24 cada uno

SANT ADRIÀ DE BESÒS. FRENTE LITORAL A LA DERECHA DEL BESÒS
La edificación se construye en un solar plano de este sector del margen derecho del Besòs cerca del litoral. Consta de un eje de planta rectangular del que sobresalen dos cubos cuadrados por el lado que mira el mar. Se construyen 39 viviendas.

SANTA COLOMA DE GRAMENET. CALLE JOAN UBACH
Situada en el extremo sur de Santa Coloma, esta promoción consta de un edificio en forma de L que rodea un patio enjardinado interior; el lado largo se adapta vistosamente a la gran pendiente del terreno. Se construyen 50 viviendas.

Habitatge protegit metropolità 1995-2003

Compendio de las viviendas que el Impsol ha construido, está construyendo o ha proyectado durante el período indicado en el título. Es básicamente un libro de arquitectura que describe cada una de las promociones y las ilustra con planos, fotografías o imágenes virtuales en los edificios en fase proyectual: en este último caso se informa de los proyectos presentados y finalmente no escogidos. En conjunto 2.500 viviendas hechas o haciéndose al servicio de una política social de vivienda protegida. 290 páginas; primera edición 2004

05. EL PARQUE DE COLLSEROLA

El parque de Collserola es el gran espacio natural del área metropolitana, con una extensión de 8.400 hectáreas, 6.500 de las cuales son territorio forestal. Fue creado por la Mancomunidad de Municipios a partir de los trabajos de planeamiento iniciados en 1984 y que desembocaron en la constitución del Patronato de Collserola. Desde el año 1999 lo rige un Consorcio integrado por la Mancomunidad y la Diputación de Barcelona, que aportan a partes iguales el presupuesto anual que permite desarrollar el programa de actuaciones. Los nueve municipios que rodean el parque también forman parte de éste.

La gestión del parque está condicionada por la propia situación geográfica de la sierra de Collserola, en medio de un área metropolitana con cerca de tres millones de habitantes, y por la figura de protección de tipo urbanístico que la acoge. El gran reto del parque es hacer compatible la protección y conservación de sus valores naturales con el uso para el ocio de los ciudadanos de la metrópolis, sin olvidar que por su peculiar ubicación sufre, además, una fuerte incidencia como espacio libre a causa de las infraestructuras de transporte (viarias, ferroviarias, energéticas, etc.), actividades extractivas o demanda de crecimiento de los municipios que lo circundan. Por este motivo y a diferencia de otros parques, requiere una gran intervención y mantenimiento.

Por otro lado, desde 1987, año en el que se aprobó definitivamente el Plan Especial de Ordenación y Protección de la Sierra de Collserola, se ha seguido un largo camino caracterizado por una inversión importante y por una programación racional e innovadora que han convertido el parque de Collserola en una de

las referencias más significativas en cuanto a las experiencias de gestión del medio natural. Entre estas experiencias de referencia está el dispositivo de prevención y detección de incendios forestales vinculado a todo el territorio del área metropolitana. Otra línea estratégica en la gestión del parque se dirige a la sensibilización del ciudadano por la protección y conservación de su entorno natural. En este aspecto hay que resaltar el trabajo que se lleva a cabo desde el centro de educación ambiental de Can Coll, en Cerdanyola, dirigido a todos los escolares metropolitanos junto con las campañas, actividades y talleres dirigidos al público en general que ofrece el Centro de Información del parque.

Se enumeran a continuación algunos de los proyectos más destacados puestos en marcha durante el cuatrienio 2003-2007.

Gestión general del parque

Se ha intensificado la colaboración con los municipios del Consorcio en trabajos de asesoramiento y participación en el planeamiento urbanístico, realización de proyectos en las zonas de contacto con Collserola, planos técnicos de gestión forestal, y arreglo de espacios libres, que está fructificando en unos límites de parque integrados en los municipios.

Se ha trabajado con los departamentos de Política Territorial y Obras Públicas y de Medio Ambiente y Vivienda de la Generalitat de Cataluña, para ampliar las áreas protegidas de Collserola, incluir nuevas zonas en el PEIN y avanzar en la elaboración de la ampliación de los límites del parque y en las adecuadas propuestas normativas que tendrían que acompañar la Declaración de Parque Natural o la ley singular de protección integral de Collserola. La desprogramación de zonas edificables que se ha llevado a cabo en la mayoría de los municipios del parque ha permitido consensuar nuevos límites del

parque que, en un futuro próximo, pueden permitir la incorporación de espacios emblemáticos como la colina de Montcada y otros espacios que habían quedado fuera del ámbito del parque.

Se han ampliado las dependencias de la Estación Biológica y el Módulo de Recuperación de fauna salvaje de Can Balasc; ello ha permitido, además de consolidar su función, albergar un mayor número y más variado de especies y ejemplares.

Se ha elaborado una nueva propuesta de ordenación cinegética integral para el parque de Collserola con la finalidad de encontrar un modelo que permita cumplir los objetivos del Plan especial y controlar las poblaciones de animales que sobrepasan el umbral del equilibrio.

Obras para la restauración y el uso público

Se está llevando a cabo la progresiva ejecución de las obras del nuevo paseo Mirador de las Aguas que atraviesa de forma continua la vertiente barcelonesa de la sierra a lo largo de 20 km, desde Esplugues de Llobregat hasta Torre Baró. Este proyecto se encuadra dentro de los trabajos de ordenación de la vertiente barcelonesa de Collserola que se están llevando a cabo mediante estudios sectoriales integrados que son la base para la redacción de proyectos paisajísticos, de espacios públicos y de ajustes de ordenación urbanística. Estos estudios se desarrollan en tres direcciones concretas: la organización de espacios para el ocio que concentren una variada oferta de actividades y usos; el acondicionamiento del espacio público ubicado en «tierra de nadie» y que a menudo está degradado en lo que al trato y al uso se refiere; la facilitación de la accesibilidad de los ciudadanos, y la interconexión entre los espacios verdes urbanos y los periurbanos.

Han finalizado las obras de restauración del Pantano de Vallvidrera (Elies Rogent 1864) y del arreglo de un conjunto de itinerarios señalizados a su alrededor que, con la recuperación del antiguo edificio del vigilante del pantano, conforman una nueva área de uso público dirigida al conocimiento del lugar y a la divulgación de los valores herpetológicos del espacio.

Todavía dentro del ámbito de recuperación de patrimonio arquitectónico se ha restaurado el antiguo vivero de Can Borni, obra de Nicolau Maria Rubió i Tudurí de 1919, que ya está abierto al público como jardín del árbol y el arbusto mediterráneos.

La eliminación de barreras físicas para acceder al parque es uno de los objetivos fijados para los próximos años en los que ya se ha empezado a trabajar. Buen ejemplo de ello es la adecuación del acceso al parque desde la estación de Baixador de Vallvidrera.

Participación y divulgación

El Proyecto Bici es un ejemplo de gestión pública con la participación de las entidades y los colectivos relacionados con el uso de la bicicleta en Collserola, con el fin de promover un uso responsable en un espacio natural. Se complementa con la edición de una guía de itinerarios en bicicleta con casi 200 km de recorridos señalizados por el parque.

Dentro de este ámbito de participación, se ha puesto en marcha el Proyecto de Gestión Participada de la Riera de Vallvidrera que impulsa una red ciudadana para la conservación y custodia de la riera, así como de gestión del agua. Se ha hecho en consonancia con la Directiva marco europea del agua y el Convenio de Arhus sobre información, participación y acceso a la justicia en temas ambientales, ratificado recientemente por el Gobierno de España.

Finalmente, hay que mencionar que en el año 2004 salió a la luz la Guía de naturaleza del parque de Collserola, publicación emblemática con un gran potencial divulgador de los valores naturales de la sierra de Collserola.

Este año 2007 se cumplen 20 años de la aprobación del Plan Especial de Ordenación y Protección del Medio Natural del Parque de Collserola, que dio origen al parque y a sus órganos de gestión. Desde entonces, las actuaciones llevadas a cabo han permitido la conservación de este espacio único, han incrementado su valor estratégico y han consolidado sus funciones de ocio y de pulmón verde metropolitano.

ENTIDAD DEL MEDIO AMBIENTE

La gestión de servicios ambientales, como el suministro y el saneamiento del agua o el tratamiento de los residuos municipales, confiere a la Entidad del Medio Ambiente del Área Metropolitana de Barcelona (EMA) una perspectiva única de las realidades municipales, las cuales, a pesar de su diversidad, confluyen en el compromiso común con la sostenibilidad.

Como muestra de este compromiso y del esfuerzo compartido, en esta memoria se dan a conocer las principales realizaciones de los últimos años: las nuevas depuradoras del Besòs y del Baix Llobregat, la clausura del depósito controlado de la Vall de Joan, la puesta en marcha de dos nuevos ecoparques, la compleción de la red de puntos verdes... Estas actuaciones, entre otras muchas, evidencian que la prevención y el control de los impactos ambientales es posible si se asume desde una perspectiva rigurosa y responsable.

Por ello, desearía expresar mi agradecimiento a todas las personas que han demostrado que la mejora de la calidad ambiental del territorio del área metropolitana no es una utopía, más bien al contrario, es una ilusión y una realidad compartida por administración y ciudadanía.

JOSÉ CUERVO ARGUDÍN
Presidente

01. INTRODUCCIÓN

El concepto «ciudad de ciudades» hace referencia a la red de sistemas urbanos que se localizan en el área metropolitana de Barcelona, que se relacionan entre sí y que, por consiguiente, tienen necesidades comunes.

Las ciudades metropolitanas dan vida a un sistema multinodal en el que es necesario descentralizar equipamientos, proteger espacios intersticiales y, desde un punto de vista funcional, gestionar este entramado con un enfoque integral que considere la ciudad real y no únicamente la ciudad administrativa.

Esto obliga a definir claramente las reservas para grandes suministros ambientales de ámbito supramunicipal a la vez que se respetan las singularidades de los sistemas urbanos que conforman el área metropolitana.

En este contexto complejo y cambiante, se encuadra la actividad de la Entidad Metropolitana de los Servicios Hidráulicos y del Tratamiento de Residuos (EMSHTR), habitualmente conocida como Entidad del Medio Ambiente (EMA), como entidad local creada por la Ley catalana 7/1987, de 4 de abril, por la que se establecen y se regulan actuaciones públicas especiales en la conurbación de Barcelona y en las comarcas comprendidas en su zona de influencia, en total 33 municipios del área metropolitana.

La Ley 7/1987, de creación de la Entidad Metropolitana, le atribuye competencias en materia de obras hidráulicas y abastecimiento de agua potable, de saneamiento y evacuación de aguas residuales, de tratamiento y aprovechamiento de residuos municipales y de residuos industriales no especiales o inertes, y de coordinación de los servicios municipales correspondientes.

Más concretamente, la Ley 6/1999, de 12 de julio, de ordenación, gestión y tributación del agua, hoy refundida por el Decreto legislativo 3/2003, de 4 de noviembre, por el que se aprueba el texto refundido de la legislación en materia de aguas de Cataluña, declara la Entidad Metropolitana Entidad Local de Agua básica de suministro de agua en baja y de saneamiento y le atribuye la consideración de ente supramunicipal a efectos del artículo 89 del Real decreto legislativo 1/2001, de 20 de julio, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de aguas, y de ente público representativo de los municipios de la aglomeración urbana que confirma su ámbito territorial a efectos de lo establecido en el artículo 3 del Real decreto ley 11/1995, de 28 de diciembre, por el que se transpone la Directiva 91/271/CCE, sobre aguas residuales.

Entre otras funciones, la competencia en suministro de agua potable o en baja comprende la aprobación de las tarifas de suministro de agua potable, sin perjuicio de la posterior política de precios que ejerce la Administración de la Generalitat, por medio de la autorización de la Comisión de Precios de Cataluña

La Ley catalana 6/1993, de 15 de julio, que regula los residuos, en sus artículos 44 y 46 concreta las competencias de la Entidad del Medio Ambiente en la programación, la ejecución de obras y la gestión del servicio de reciclaje, valorización y disposición de los residuos

municipales, así como en la implantación de centros de recogida y en la coordinación de los servicios municipales de recogida.

Las relaciones con la Administración de la Generalitat se establecen por medio de la Agencia de Residuos de Cataluña, adscrita al Departamento de Medio Ambiente. La coordinación de los servicios municipales se ejerce en relación con la recogida segregada de la fracción orgánica, de las distintas recogidas selectivas de fracciones inorgánicas (envases, papel y cartón, vidrio, etc.), y con el servicio de centros de recogida municipales.

Las actuaciones de la EMA dentro de este marco competencial concreto requieren tener siempre presente que el territorio es un bien limitado que necesita intervenciones cuidadosas y sólidas estrategias basadas en el compromiso con la sostenibilidad, la cooperación institucional y la solidaridad territorial.

Así, pues, la gestión de estos cuatro años está marcada por la consolidación del sistema metropolitano de saneamiento y depuración mediante la culminación de las dos grandes depuradoras metropolitanas: la depuradora del Besòs y la del Baix Llobregat. Por un lado, la puesta en marcha del tratamiento biológico en la depuradora del Besòs permite garantizar los estándares de calidad del agua en el 100% de las aguas depuradas, y todo en una instalación plenamente integrada en su entorno. Por otro, la depuradora del Baix Llobregat destaca no sólo por las dimensiones, sino también por su contribución a los caudales de reutilización mediante el tratamiento terciario que entró en fase de pruebas a finales de 2006.

La incorporación progresiva de los tratamientos terciarios en todas las depuradoras, además del avance en el tratamiento y gestión de los fangos y las mejoras continuas en los sistemas de

colectores metropolitanos, representan un elevado desarrollo del sistema de saneamiento metropolitano que en un futuro tiene que ser clave para la reutilización de determinados caudales de agua.

En relación con las aguas pluviales, se ha completado el Plan Directivo de Aguas Pluviales (PDAP) con una serie de trabajos entre los que destaca la propuesta de red de telesupervisión y el programa de automatización de mantenimiento de rieras, además de la finalización del depósito de retención del Camp de l'Empedrat en Cornellà.

En el ámbito de la gestión de residuos, la gestión de estos cuatro años está marcada por el despliegue de los ecoparques y el cierre del depósito controlado de la Vall de Joan (también conocido como depósito del Garraf). Con arreglo al compromiso establecido en el Programa Metropolitano de Gestión de Residuos Municipales (PMGRM) el 31 de diciembre de 2006 se cerró definitivamente el depósito del Garraf, una instalación clave durante las tres últimas décadas. Sin duda, la consecución de este reto pasa por el avance en las recogidas selectivas municipales y por el despliegue de tecnologías avanzadas de tratamiento de residuos, como los ecoparques, que permiten valorar energéticamente y materialmente distintos tipos de residuos.

Durante el período 2003-2007 se han puesto en marcha el Ecoparque 2 (ecoparque Montcada) y el Ecoparque 3 (ecoparque Sant Adrià), y se ha adjudicado la construcción del cuarto ecoparque en Hostalets de Pierola. Además, según lo establecido por el acuerdo para la instalación del Ecoparque 2, el año 2004 se clausuró y desmanteló la planta de valorización energética de Montcada.

Adicionalmente a las grandes instalaciones, se ha incrementado la

capacidad de tratamiento de la planta de selección de envases de Gavà-Viladecans, de las plantas de compostaje y se ha inaugurado la primera planta de tratamiento de residuos voluminosos. Destaca la compleción de la red de centros de recogida, que supera las 40 instalaciones e incrementa el servicio de los centros de recogida móviles.

Respecto de la prevención de residuos, destacan las campañas iniciadas para promover el consumo inmaterial o la reparación de bienes, además del programa de bonificación de la Tasa Metropolitana de Tratamiento y Deposición de Residuos (TMTR) para un uso continuado de los centros de recogida.

En el año 2004 se reunió la Comisión de Revisión del PMGRM para empezar los trabajos de la segunda revisión del programa que finalizó durante el 2006. Entre otras, destaca la prórroga del PMGRM hasta el año 2008, la validación del modelo de tratamiento de los ecoparques y las líneas estratégicas que tienen que regir después del cierre de la Vall de Joan.

Todos estos retos han presentado un esfuerzo de gestión e inversión considerables que se han asumido en el marco de una política de contención, pero garantizando la buena prestación de los servicios a los ayuntamientos y a los ciudadanos y ciudadanas del área metropolitana de Barcelona.

02. EL CICLO DEL AGUA

Dentro del ciclo integral del agua se incluyen todas las actividades relacionadas con la captación, el almacenaje, el transporte, el tratamiento y la evacuación del agua en cualquiera de las procedencias y calidades. En la mayoría de estas actividades la EMA, como Entidad Local del Agua (ELA), tiene competencias que favorecen una gestión integral del suministro de agua potable, así como en la de saneamiento integral en el territorio del Área Metropolitana de Barcelona.

En cuanto al suministro, durante el período 2003-2007 destaca el esfuerzo para recoger y ordenar información sobre la red metropolitana con la realización de un Inventario de la Red de Abastecimiento de la AMB y el estudio encargado a la Agencia de Ecología Urbana sobre el ciclo del agua en el área metropolitana: balance hídrico y propuesta de actuaciones para la gestión de la demanda.

En lo que al saneamiento se refiere, se han completado las instalaciones previstas en el PSARU: se ha renovado la depuradora de Begues, han entrado en funcionamiento las dos grandes instalaciones metropolitanas de saneamiento, la nueva depuradora del Besòs y la depuradora del Baix Llobregat, que garantizan el tratamiento del total de las aguas de los municipios metropolitanos.

En cuanto a la prevención de inundaciones, destaca la finalización de la redacción del Plan Directivo de Aguas Pluviales, la aprobación de los criterios y el inicio de las actuaciones previstas.

En relación con la inspección y el control ambiental, destaca la incorporación de nuevas tecnologías que han permitido incrementar el número de controles y mejorar la calidad de las fechas obtenidas. Igualmente, el laboratorio ha renovado el

certificado ISO 17025 que certifica que el laboratorio es técnicamente competente y capaz de producir resultados técnicamente válidos.

En 2005 se estableció el Servicio Metropolitano de Gestión Avanzada de Drenaje Urbano y de Coordinación con los sistemas de alcantarillado con la finalidad de dar una respuesta a los problemas de los ayuntamientos. Este servicio tenía que prestarlo, a través de una gestión indirecta, la sociedad de capital mixto Clavegueram de Barcelona, SA. Durante el 2006, se aprobó el contrato-programa en el que se regulan las actividades que desarrolla dicha sociedad.

Finalmente, hay que mencionar la sequía del 2005 como punto obligado de referencia que servirá para intensificar las políticas de ahorro y de reutilización del agua en los próximos años.

02.1 El suministro

En el ámbito metropolitano, los recursos hídricos provienen de fuentes superficiales (el 85%) de la cuenca del río Llobregat y de la del río Ter, aunque también se aprovechan algunas fuentes subterráneas (el 15%) procedentes de los acuíferos de la Vall Baixa y del delta del Llobregat, la Cubeta de Sant Andreu y el Pla de Barcelona, y el acuífero del Besòs.

El 2005 fue uno de los años más secos de los últimos 40 años, hasta el punto que el Gobierno de la Generalitat de Cataluña dictó el Decreto 93/2005, de 17 de mayo de 2005, de adopción de medidas excepcionales en relación con la utilización de los recursos hídricos. El Decreto, aplicable a todo el territorio catalán, promovió medidas especiales y comisiones de control para intentar optimizar el aprovechamiento de los escasos recursos hídricos existentes.

El agua tratada en las potabilizadoras de Abrera, de Sant Joan Despí y de Cardedeu es conducida hasta los depósitos más importantes. A partir de estos depósitos empieza el suministro en baja, que es competencia de la EMA.

La EMA es la titular de suministro de agua potable en los municipios de su ámbito territorial. El servicio incluye la prestación así como la aprobación de la tarifa. En el ámbito de la EMA, hay siete compañías diferentes responsables del suministro de agua en baja a los usuarios de los distintos municipios

Durante el período 2003-2007 destaca la firma del “contrato-programa” con la Sociedad General de Aguas de Barcelona que establece las pautas para obtener una mejora de la calidad y eficiencia del servicio mediante medidas como la eliminación de las acometidas de plomo o de los suministros por aforo.

En el 2004 se terminó el Inventario de la Red de Abastecimiento del AMB, que proporciona información detallada sobre pozos y bombeos, conducciones, depósitos y puntos de cambio de titularidad de las conducciones y, desde entonces, se ha ido ampliando y desarrollando al máximo detalle.

La situación de excepcional sequía vivida durante el 2005 provocó que la EMA emprendiera una serie de acciones, como la realización de planes de contingencia en todos los municipios metropolitanos, independientemente de si era obligatoria o no para ellos la aplicación del Decreto de sequía.

La suma de estas actuaciones, de los esfuerzos de los ayuntamientos y de la sensibilización ciudadana, se tradujo en una disminución de la mediana de consumo en un 3,66%, y se pasó de 125,67 l/h. y día el 2004 a 121,07 l/h. y día entre los años 2004 y 2005.

Finalmente, se destaca el aumento de datos recopilados y de información sobre el uso y consumo de agua en el AMB, todos consultables en la serie de documentos Datos Ambientales Metropolitanos.

02.2 El saneamiento

Un elemento clave para la recuperación ecológica de los ríos Llobregat y Besòs, para la mejora de la calidad del agua de mar y para la regeneración del litoral mediterráneo es tratar las aguas residuales, y permitir así que cuando se viertan al medio no se perturben los espacios naturales y vuelvan a tener, entre otros, un uso lúdico para todos los ciudadanos.

La EMA, constituida a partir de la Ley de ordenación y gestión del agua (LOGTA) y hoy en el texto refundido sobre legislación en materia de aguas en Cataluña como Entidad Local del Agua (ELA), gestiona la red metropolitana de saneamiento a través de la Empresa Metropolitana de Saneamiento, SA (EMSSA), una sociedad de capital público 100%. EMSSA explota y mantiene todas las infraestructuras en servicio:

- Más de 200 km de colectores en alta
- 7 estaciones depuradoras de aguas residuales (EDAR)
- 3 emisarios submarinos
- Estaciones de bombeo

El año 2003 se puso en funcionamiento la depuradora del Baix Llobregat (que el Estado ha cedido en uso a la EMA durante el 2006) y, posteriormente, ya durante el año 2004, inició el funcionamiento del pretratamiento y del tratamiento primario de la depuradora del Besòs, coincidiendo con la celebración del Fòrum de les Cultures. A mediados del 2006, y de acuerdo con lo establecido en las directivas europeas, se ha puesto en marcha el tratamiento biológico.

También durante el 2004 se inauguró la depuradora de Begues, que cuenta con un moderno sistema de tratamiento para la eliminación de fósforo y nitrógeno, y se pusieron en marcha los ciclos de secado térmico de fangos de la depuradora del Baix Llobregat y el proceso de digestión de fangos de la depuradora de Sant Feliu de Llobregat, ambos con cogeneración energética.

Por último, durante el 2006 destaca la finalización de las obras del nuevo tratamiento biológico de la depuradora del Besòs, de acuerdo con lo establecido en las directivas europeas.

En lo que atañe al sistema de colectores, durante el 2005 finalizó la construcción de los colectores en alta de Vallpineda y del sector de La Floresta.

Se han redactado los proyectos básicos de la nueva estación depuradora de Vallvidrera y de los terciarios de las plantas de Sant Feliu y Gavà-Viladecans. Todos se financiaron con fondos de cohesión europeos y durante el 2007 se iniciarán las obras con la aportación complementaria por parte de la Agencia Catalana del Agua.

Durante este año se han realizado la mayoría de las actuaciones que estaban pendientes del Plan de Saneamiento en nuestro ámbito como por ejemplo el colector de Can Güell en Torrelles y el colector de la riera de Palau en Sant Andreu de la Barca.

EDAR SANT ADRIÀ
A pesar de su gran capacidad de tratamiento (600.000 m3/día) esta depuradora está plenamente integrada en el tejido urbano. En el 2006 ha entrado en funcionamiento el tratamiento secundario que tiene que permitir aumentar aún más la calidad de las aguas depuradas.

EDAR BAIX LLOBREGAT
Sus dimensiones (ocupa unos terrenos de 36 hectáreas) y la capacidad de tratamiento

hacen que sea una de las depuradoras más grandes de Europa. Durante el 2006 se ha puesto en marcha, en fase de pruebas, el tratamiento terciario que permitirá reutilizar el agua depurada para las zonas húmedas del delta, como barrera para la intrusión salina, para riego, etc.

EDAR GAVÀ-VILADECANS
Con un caudal de diseño de 72.000 m3/día, permite reutilizar alrededor de 4 hm3 para bombeo de caudal de mantenimiento.

EDAR SANT FELIU DE LLOBREGAT
Con un caudal de diseño de 72.000 m3/día, en los períodos hídricos más estrictos permite reutilizar alrededor de 0,7 hm3 para riego agrícola del Canal de la Dreta y de Sant Vicenç dels Horts.

EDAR BEGUES
A pesar de su reducida dimensión en relación con el resto de depuradoras metropolitanas, la situación en el municipio de Begues, con un entorno de especial valor natural, hace especialmente relevante la total renovación de la depuradora en 2005 con un potente tratamiento terciario para eliminación de nutrientes y su posterior desinfección.

EDAR MONTCADA I REIXAC
Con un caudal de diseño de 72.000 m3/día, permite reutilizar alrededor de 2 hm3 para el mantenimiento de zonas húmedas urbanas.

EDAR VALLVIDRERA
Esta depuradora histórica se modernizará para que continúe prestando servicio a este núcleo de población de la sierra de Collserola.

02.3 La prevención de inundaciones

La principal infraestructura de la que disponen las ciudades para conducir las avenidas de agua, regular su caudal

y reducir el riesgo de inundaciones asociadas a las lluvias de carácter torrencial son los colectores y la red de alcantarillado, y progresivamente, se van incorporando los depósitos de regulación y anti-DSU.

Durante el 2004 el Consejo Metropolitano decidió la incorporación al Plan Directivo de Aguas Pluviales (PDAP) de las observaciones y sugerencias presentados por los ayuntamientos metropolitanos. Durante el 2005 se complementó el PDAP con una serie de trabajos adicionales entre los que destacan la propuesta de la red de telesupervisión y el programa para automatizar las propuestas de limpieza y mantenimiento de rieras. Las obras y los proyectos principales se detallan a continuación.

OBRAS

- ___ Arreglo de la riera de Carol/Sant Climent y reposición del colector emisario en Sant Climent de Llobregat
- ___ Depósito de retención del Camp de l'Empedrat en Cornellà
- ___ Balsa de laminación de la riera de Sant Llorenç (en ejecución la fase 2)

ESTUDIOS Y PROYECTOS

- ___ Estudio de la titularidad y gestión de la red básica de colector y otros ejes drenantes en el ámbito del EMSHTR
- ___ Trabajos adicionales al Plan Directivo de Aguas Pluviales en el ámbito del EMSHTR
- ___ Proyecto constructivo del colector de a avenida de la Generalitat en Santa Coloma de Gramenet
- ___ Proyecto constructivo de los colectores de desvío y depósito en la cuenca este de la parte alta de Salines en Sant Boi de Llobregat
- ___ Proyecto constructivo del depósito del Parc de Torreblanca y otros complementarios en la riera de Pahissa (TM Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat y Sant Joan Despí)

- ___ Proyecto constructivo del depósito anti-DSU de la Bunyola y la Aviació en el Prat de Llobregat

Limpieza y mantenimiento de rieras

La EMA ejecuta anualmente un programa de limpieza y mantenimiento de los lechos de las rieras financiado mediante los programas de mantenimiento y conservación de la ACA. El objetivo es mantener su capacidad hidráulica a fin de atenuar en lo posible los daños que se puedan producir por las inundaciones en casos de lluvias de gran intensidad. Durante el período 2003-2007 se ha actuado en el conjunto de 184 km de lecho.

02.4 La reutilización

La reutilización consiste en el uso que se hace del agua residual para determinados usos agrícolas, urbanos, industriales o ambientales. El agua residual se trata previamente para adaptar su calidad al nuevo uso y jamás puede ser utilizada como agua de boca. Se entiende por reutilización el uso que un usuario hace del agua que, cuando sale de la depuradora, ha sido tratada para ser regenerada y convertirse en apta para un nuevo uso.

Aunque al comienzo del período la reutilización era incipiente, la sequía del año 2005 puso de manifiesto, por un lado la necesidad de sistematizar y consolidar los sistemas para dar más de un uso al agua y, por el otro, la necesidad de disponer de criterios sanitarios claros y adecuados para cada uno de los posibles usos de reutilización.

Actualmente, la Estación Depuradora de Aguas Residuales de Sant Feliu de Llobregat dispone de un tratamiento terciario —filtración y cloración— que permite reutilizar las aguas depuradas para proveer puntualmente en verano los regantes de Sant Vicenç dels Horts.

También en la depuradora de Gavà-Viladecans se produce una reutilización indirecta, ya que una parte de las aguas depuradas se devuelven a las regueras del delta y se restituye parte de los recursos hídricos.

Finalmente, destaca el proyecto de reutilización de la depuradora del Baix Llobregat con tratamiento terciario y filtración con membranas. Durante el 2006 se han iniciado las pruebas piloto para poder alcanzar los siguientes objetivos:

- ___ riego del mantenimiento de las zonas húmedas
- ___ compensar la barrera de intrusión salina del delta
- ___ abastecer con agua de calidad a los regantes
- ___ devolver agua al medio para mantener los caudales

El EMSHTR, en colaboración con la Agencia Catalana del Agua, es la responsable de la reutilización de las aguas regeneradas procedentes de sus plantas depuradoras. La actuación más significativa es la que se vincula al EDAR del Baix Llobregat con un caudal de 3,25 m3/s.

Se ha firmado un convenio con la ACA por el que son cedidas las instalaciones para la reutilización vinculadas al EDAR del Baix Llobregat y construidas por el Estado con fondos europeos.

02.5 La inspección y el control ambiental

El Servicio de Inspección y Control Ambiental lleva desarrollando desde el año 1998 actuaciones de control de la contaminación ambiental en el área metropolitana de Barcelona.

La regulación de la contaminación en origen, mediante las limitaciones y prohibiciones, se dirige principalmente a

prevenir la contaminación y minimizar las repercusiones ambientales de los vertidos en el medio natural y en los sistemas de saneamiento metropolitanos. La finalidad es proteger la cuenca receptora, y eliminar cualquier efecto tóxico, crónico o agudo, tanto para las personas como para los recursos naturales y preservar la calidad del medio receptor teniendo en cuenta el tipo de depuración.

Como mejoras importantes, destaca la incorporación durante el 2005 de una unidad móvil de muestreo y control en continuo de una serie de parámetros de las industrias. La unidad está equipada con una serie de sensores: pH, conductividad, materia orgánica, sólidos en suspensión, caudal, redox y turbidez. Se alimenta con energía solar y baterías y permite la acumulación de información.

A finales del 2006 se introdujo, de manera pionera en Cataluña, el uso de dispositivos portátiles tipo PDA que permitían levantar actas de inspección y almacenarlas en el sistema de datos telemático en tiempo real. Esta nueva herramienta supondrá una reducción importante del tiempo dedicado a estas tareas, que ahora estarán automatizadas.

02.6 El laboratorio

En el periodo 2003-2007 el laboratorio de la EMA ha consolidado su función de prestación del servicio de análisis y de soporte técnico a los diferentes servicios del Área Metropolitana de Barcelona en todo lo que tiene que ver con muestras ambientales: análisis de aguas residuales, superficiales y potables; calidad del aire —tanto en inmisión como en emisión—; suelos contaminantes, y residuos sólidos.

Uno de los aspectos en los que se han concentrado más esfuerzos es la implantación de un sistema de gestión de la calidad. Así, pues, en el 2004 obtuvo

la acreditación ENAC, de rango superior a la Certificación ISO 9000 obtenida anteriormente. La acreditación de ENAC es la única que garantiza la competencia técnica del laboratorio y asegura la fiabilidad y el reconocimiento internacional de los análisis realizados.

La mejora del sistema de gestión informático específico para el laboratorio ha sido un factor clave, ya que desde el año 2003 permite la trazabilidad de todas las actuaciones realizadas y la remisión automática de los datos obtenidos.

También se han llevado a cabo estudios de validación de métodos de análisis para los parámetros de control contemplados en el Reglamento Metropolitano de Vertido de Aguas Residuales aprobado en el 2004, que han dado capacidad técnica para establecer criterios comunes entre los laboratorios de la AMB.

Por otra parte, el aumento de las actividades del laboratorio en los últimos años pedía una optimización de su funcionalidad de sus instalaciones, por lo que en el 2006 se realizaron unas obras de ampliación que han conllevado una mejora de las condiciones de salud y seguridad en el trabajo y de la calidad de sus servicios.

03. LOS RESIDUOS

En el período 2003-2007, se han completado las instalaciones previstas en el Programa Metropolitano de Gestión de Residuos Municipales (PMGRM), y asimismo se han revisado en el marco de la segunda revisión del PMGRM y consiguiente prórroga del PMGRM que abre las puertas a un nuevo programa en el horizonte a partir del 2008.

Se ha puesto en marcha el segundo ecoparque en Montcada i Reixac y está en fase de pruebas el tercer ecoparque en Sant Adrià de Besòs.

Ello ha permitido alcanzar el objetivo de cerrar el depósito controlado de la Vall de Joan en la fecha prevista, el 31 de diciembre de 2006. Así, pues, según el compromiso preestablecido en el PMGRM, se ha clausurado el depósito de la Vall de Joan y se han restaurado las zonas 1 y 2, al tiempo que a lo largo del 2007 está previsto que se inicie la restauración de la zona 3-4, hasta hacer posible la integración del espacio en el Parque Natural del Garraf.

En lo que a los principales cambios en la gestión de residuos se refiere, hay que destacar la modificación de la Ley de residuos 6/93, de 15 de julio, que establece la creación del canon de retorno y la responsabilidad de los productores de residuos comerciales de asumir la gestión de sus propios residuos aplicable a partir de 2003 y establece, por primera vez, el canon de disposición de residuos.

La principal fuente de financiación del tratamiento de residuos ha sido la TMTR (Tasa Metropolitana de Tratamiento y Deposición de Residuos) y los ingresos obtenidos en virtud de la Ley 11/97, de 24 de abril, de envases y residuos de envases (LERE).

La EMA ha continuado apoyando campañas dirigidas a la recogida selectiva

de materia orgánica, envases y residuos de envases, y a la potenciación del uso de los centros de recogida. Durante el último período se han abierto nuevas líneas de trabajo en la prevención de residuos dirigidas a los ciudadanos y ciudadanas metropolitanos.

Finalmente, destaca la aprobación del Consejo Metropolitano el 20 de julio de 2006 de la Segunda Revisión del PMGRM 2004-2006, así como su prórroga hasta el 2008. La segunda revisión del PMGRM certifica el cierre del Garraf a finales de 2006, ratificando la estrategia para el tratamiento de la fracción RESTA y de la fracción orgánica (FORM) en los ecoparques.

03.1 La prevención

La generación de residuos del año 2005 fue de 1.638.074 toneladas con una generación per cápita de 1,44 kg/h. y día. Aunque después de 4 años de crecimiento continuado esta cifra representaría la recuperación del nivel de 2003, hay que interpretarla con cuidado y ver la evolución de los próximos años (para más información se puede consultar el documento Datos Ambientales Metropolitanos 05 descargable en la web de la EMA).

El PMGRM se plantea como primeros objetivos la prevención y la minimización de los residuos; es decir, reducirlos en cantidad y en calidad. Para avanzar en esta dirección, la EMA ha implantado varios programas: compostaje doméstico, promoción del consumo inmaterial, divulgación de los mercados de segunda mano y de la reparación de aparatos.

En cuanto al compostaje, a finales de 2006 había instalados en los municipios metropolitanos más de 400 compostadores de diferentes modelos. Las familias, comunidades o

centros educativos que se han inscrito en la campaña han recibido un curso de formación inicial y dos visitas de seguimiento para comprobar que consiguen obtener compost a partir de los propios residuos, sin necesidad de recogerlos selectivamente o tratarlos de forma industrial. La EMA ha facilitado también el equipamiento necesario: compostadores, herramientas y guías. Además, algunos municipios han visto el interés de la propuesta y han ampliado considerablemente el número de compostadores de su término.

Siguiendo algunas experiencias iniciadas en el centro de Europa, se ha trabajado en la implantación de la idea alternativa de proponer a los ciudadanos que paulatinamente sustituyeran el consumo de bienes materiales, que producen residuos, por el consumo de servicios y de bienes inmateriales, que producen muchos menos. Para difundir la idea se ha preparado un stand interactivo que explica la propuesta en ferias y mercados. Los educadores que acompañan las informaciones proponen al público infantil jugar con un gran rompecabezas que reproduce, con trazos infantiles, como va a quedar el depósito controlado de Garraf cuando esté restaurado definitivamente, ahora que ya no se llevan más residuos allí. La campaña se completa recogiendo las ideas que tienen los adultos sobre los regalos alternativos que generen pocos residuos. Para agradecer las ideas, algunas empresas han facilitado vales para poder conocer actividades o instalaciones que proporcionan servicios colectivos. Toda la campaña se denominó Ideas con Aefecto.

A mediados de 2006 se puso en marcha un servicio de información y promoción de los mercados de segunda mano y de la reparación de productos. Además de un teléfono para atender a la ciudadanía, la campaña está difundiendo cuáles son los establecimientos permiten prolongar la vida de los objetos, bien porque los reparan

si se estropean, bien porque ayudan a encontrar un nuevo propietario para los objetos que alguien ya no utiliza. Para que la campaña sea visible, se dispone de un stand que circula por los pueblos y ciudades metropolitanos mostrando algunos objetos que se han encontrado por la calle y cuyo aspecto se ha mejorado con algunos pequeños retoques.

Como proyectos consolidados, aunque con menos repercusión pública, hay que mencionar la mejora de la gestión interna de los residuos que genera la propia actividad y varios estudios para evaluar las posibilidades de implantación de nuevos proyectos. Destacamos, por ejemplo, la posibilidad de reducir los residuos que se generan en las residencias geriátricas.

03.2 La recogida selectiva

Durante el período 2003-2007 las recogidas segregadas han aumentado progresivamente. El 2006, la recogida selectiva se situaba en un 28% sobre el total de residuos generados. Si se considera también la RESTA tratada en ecoparques, lo que equivale a calcular los residuos valorizados, se alcanza un porcentaje del 40%.

Por otro lado, cada vez más residuos específicos disponen de vías específicas de recogida y de tratamiento. Destaca la planta de voluminosos de Gavà o el convenio firmado a finales de 2006 que tiene que permitir a los entes locales compensar los costes generados por la recogida selectiva de residuos de aparatos eléctricos y electrónicos (RAEE).

Aunque en 2003 la Entidad del Medio Ambiente dejó de prestar el servicio de soporte a las recogidas selectivas municipales, ha continuado incidiendo en éste a través de las campañas de prevención y recogida selectiva de envases, la promoción de los centros de

recogida, etc. Además, ha continuado actuando como representante de los municipios metropolitanos ante los sistemas integrados de gestión de envases y realizando los balances estadísticos de datos de recogida en el ámbito metropolitano.

03.3 El tratamiento

En el ámbito metropolitano hay distintas instalaciones de tratamiento de los residuos domésticos. Las instalaciones ya existentes y las previstas en el PMGRM se dirigen a lograr los objetivos de recuperar hasta el 60% de los residuos y destinar tan solo un 40% a disposición finalista (incineración y depósito). En estas instalaciones se tratan las fracciones de los residuos de manera especializada: de la materia orgánica se obtiene compost o biogás, de las diferentes fracciones de la recogida selectiva se obtienen materias primas que se reintroducen en el circuito productivo (papel, vidrio, plásticos y metales); los residuos que no se pueden recuperar o que no se han podido recuperar de los impropios de alguna fracción se llevan a disposición finalista en unas instalaciones que cumplen los requerimientos de protección del medio ambiente exigidos por la normativa europea. El objetivo del PMGRM es el tratamiento del 100% de los residuos abarcando aquellos que, aunque no se pueden recuperar, se puede disminuir su potencial contaminante y/o su volumen.

Puntos verdes

Los puntos verdes son los centros de recepción y almacenaje selectivo de los residuos que no son objeto de recogida selectiva domiciliaria.

En 2006 se ha completado la red de centros de recogida metropolitanos con la puesta en marcha del centro de recogida de Begues y la adjudicación de

la construcción del centro de recogida de Sant Adrià de Besòs.

También ha incrementado el número de centros de recogida móviles en servicio, que ha pasado de 2 a 3.

Además, cada vez más municipios disponen de sus propios centros de recogida móviles o de minicentros de recogida (L'Hospitalet de Llobregat, El Prat de Llobregat, Barcelona, etc.)

Plantas de selección de residuos

Hasta el año 2005 funcionaron en el área metropolitana 3 plantas de selección de residuos en Gavà-Viladecans, Sant Feliu de Llobregat y Molins de Rei (planta de selección de residuos del modelo Residuo Mínimo).

Según lo previsto en la 2ª revisión del PMGRM, la planta de Sant Feliu será sustituida por una nueva planta en el eje del Besòs, lo que va a permitir reequilibrar los flujos de transporte de residuos. Mientras, se ha ampliado la capacidad de tratamiento de la planta de Gavà-Viladecans.

El 2005 se trataron en las plantas metropolitanas un total de 15.435 toneladas de envases y 14.707 toneladas de residuos inorgánicos recogidos en los municipios que aplican el modelo Residuo Mínimo.

Planta de voluminosos

Esta instalación se ha puesto en marcha de forma progresiva desde 2005 y tiene como objetivo la clasificación y trituración de madera útil y residuos voluminosos, con una capacidad de 40.000 t/año.

Plantas de compostaje

La materia orgánica recogida selectivamente y los restos de poda

y jardinería se llevan a las plantas de Castelldefels, Torrelles de Llobregat y en los ecoparques.

Hasta el 2003 también se trataba una parte de los residuos orgánicos en la planta del Botarell y hasta el 2004 en la planta de Sant Cugat del Vallès.

Ecoparques

Los ecoparques son complejos de tratamiento que combinan en un mismo recinto instalaciones para tratar distintos tipos de residuos. El objetivo primordial es recuperar la materia orgánica para obtener compost y energía, y por lo tanto su contribución a la reducción de la emisión de gases de efecto invernadero (GEH) es muy destacada. Sin embargo, los ecoparques también recuperan materiales que tendrían que haber sido parte del resto de recogidas selectivas y que no han sido seleccionados en origen: cristal, papel y cartón, envases, entre otros.

Durante el período 2003-2007 destaca el inicio del funcionamiento del Ecoparque 2 (Montcada i Reixac) y la entrada en fase de pruebas y rendimiento del Ecoparque 3 (Sant Adrià de Besòs). Por otro lado, a principios del año 2006, el Ecoparque 1 se sometió a un proceso de revisión de instalaciones y procedimientos para mejorar algunos aspectos y ampliar su eficiencia.

El Consejo Plenario de 23 de junio de 2005 acordó convocar un concurso para el proyecto, la construcción y la explotación del Ecoparque 4, con una capacidad de tratamiento de 300.000 t/año. Esta nueva instalación estará orientada preferentemente al tratamiento de la RESTA con la previsión de capacidad de tratamiento de 75.000 t/año de materia orgánica. El 27 de octubre de 2005 se adjudicó a la empresa CESPA la propuesta de construcción de la planta

en Els Hostalets de Pierola, adyacente al depósito controlado de Can Mata, ya existente.

Plantas de valorización energética

Parte de los residuos no recogidos selectivamente y parte del rechazo de las instalaciones de tratamiento se llevan a valorización energética.

En 2004 se cerró la planta incineradora de Montcada i Reixac, que fue desmantelada entre los meses de julio y septiembre de 2005, de forma que en la actualidad sólo existe una instalación de este tipo en Sant Adrià de Besòs. En 2005 se incineraron 337.325 toneladas de residuos y se generaron 160.406 MWh de energía.

La incineradora del Besòs dispone de modernos sistemas de eliminación de gases y de dispositivos complementarios de depuración, en cumplimiento de la Directiva 2000/76/CE, de 4 de diciembre. La última mejora realizada permite reducir aún más la emisión de óxidos de nitrógeno, optimizar la neutralización de los gases ácidos y aumentar el poder de captación de partículas.

Depósito controlado de la Vall de Joan

El depósito controlado de la Vall de Joan, en el macizo del Garraf, ha sido posiblemente una de las instalaciones más emblemáticas del área metropolitana. Esta instalación, que funciona desde el año 1974, se ha cerrado, según lo previsto en el PMGRM, el 31 de diciembre de 2006.

En 2005 recibió 645.949 toneladas de residuos, nivel que se estima similar en 2006. Por lo tanto, a partir del 2007 se ha previsto una batería de medidas que tienen que permitir reducir la RESTA hasta 350.000 toneladas que en el año 2009 se tratarán en el Ecoparque 4.

Durante el período 2003-2007 ha finalizado el proyecto de restauración de la zona 1 y 2 para entrar en fase de mantenimiento y control pos-clausura. Los primeros resultados de la restauración demuestran que se están consolidando las primeras fases de la sucesión vegetal según lo previsto. Próximamente se iniciará la restauración de las zonas 3 y 4.

En temas ambientales destaca el aprovechamiento energético del biogás que durante el último año ha sido de 81.165 MWh. También durante el 2006 se han llevado a cabo mejoras en la planta de lixiviados con un moderno sistema de ultrafiltración y durante el período de actividad, ha continuado la prueba piloto de disposición de residuo empaquetado con los primeros resultados positivos.

En un futuro no muy lejano, este espacio restaurado se podrá integrar nuevamente en el Parque Natural del Garraf que gestiona la Diputación de Barcelona.

04. LA COMUNICACIÓN Y LA GESTIÓN AMBIENTAL

04.1 Los instrumentos de comunicación

La página web institucional

En los últimos años, la página web de la EMA se ha consolidado como fuente para el intercambio de información con los ciudadanos y con los técnicos de los distintos municipios y empresas metropolitanas. Entre otros, destacan las incorporaciones siguientes:

- ___ Apartado específico dedicado a normativa y trámites
- ___ Juegos de educación ambiental relacionados con el ciclo del agua y con la gestión de residuos
- ___ Presentación dinámica del Ecoparque 2
- ___ Base de datos de las campañas Ideas con a/efecto sobre consumo inmaterial, y de la campaña «100% viejo, mejor que nuevo»
- ___ Datos trimestrales del Ecoparque 2

El número de visitas se ha elevado a 1.100 mensuales, se ha dado respuesta a una media de 200 consultas anuales vía correo electrónico, y la lista de suscripciones del boletín de información electrónica ha llegado a los 600 usuarios registrados.

Además de la plataforma pública, hay que destacar el papel de la parte privada de la web (también denominada comunidad virtual) que durante los trabajos de la segunda revisión del PMGRM ha servido de plataforma de intercambio de documentos y de opiniones entre las más de 50 personas que participaron en ella.

Seminarios y otras actividades informativas

En el período 2003-2007 los talleres de residuos se han revisado y reconvertido en

seminarios ambientales para incorporar aspectos de la gestión del Ciclo del Agua. Durante los seminarios, además de intercambiar información entre la EMA y los ayuntamientos, se han realizado salidas prácticas a la depuradora del Baix Llobregat, al depósito de la Vall de Joan, al Ecoparque 3, entre otros. También se ha participado en congresos, jornadas, etc. organizados por otras entidades. Las principales actividades realizadas figuran en el texto catalán.

04.2 Acciones de información y educación ambiental

Compartimos un futuro

Es un programa de actividades dirigido a grupos de ciudadanos que quieran conocer de cerca las instalaciones de tratamiento de residuos sólidos y/o del ciclo del agua.

En lo que concierne a las instalaciones de tratamiento de residuos, se han podido visitar los ecoparques de Barcelona, Montcada y Sant Adrià (desde su inauguración en 2006), el depósito de la Vall de Joan en su último proceso de gestión de los residuos y el seguimiento de la restauración, las plantas de selección de envases de Gavà-Viladecans, la de basura inorgánica de Molins de Rei, las plantas de compostaje de Castelldefels y Torrelles, la red metropolitana de centros de recogida y la planta de valorización energética de Montcada i Reixac hasta la fecha de su cierre definitivo.

En cuanto a los equipamientos del ciclo del agua, se han visitado las depuradoras de Gavà, Montcada i Reixac, Sant Feliu y Baix Llobregat (desde su puesta en marcha el 2004) y la del Besòs. En lo que se refiere a esta última, que está integrada en el entorno urbanístico del espacio del Fòrum, recibió un volumen especial de visitantes durante el acontecimiento ya que formaba parte del itinerario de equipamientos

que se podían visitar. Con un acuerdo con Agbar, los grupos también han podido visitar como parte de un circuito sobre el ciclo del agua la planta potabilizadora de Sant Joan Despí.

Las visitas a la planta de compostaje de Castelldefels y a las estaciones depuradoras de aguas residuales de Montcada i Reixac y del Besòs han sido restringidas a técnicos y a grupos de carácter especial dada la complejidad que comportan. Por otra parte, a partir del 2004 quedaron suspendidas temporalmente las visitas al Ecoparque de Barcelona por razones de remodelación de este equipamiento. En abril de 2005 tuvo lugar la inauguración del Ecoparque de Montcada con una gran fiesta popular en la que participaron los ciudadanos y ciudadanas de los municipios del entorno. También ha sido inaugurado el Centro de Educación Ambiental de la masía reformada de Can Joan, dentro de los terrenos del depósito del Garraf.

El total de visitas dentro del programa de actividades “Compartimos un futuro” a lo largo de los cursos escolares del 2002-2003 al 2005-2006 ha sido de 44.784 personas, de las cuales alrededor del 38% visitaron equipamientos del ciclo del agua y el resto instalaciones de tratamiento de residuos. En el porcentaje para grupos y/o niveles educativos, destaca la participación de los alumnos de enseñanza secundaria que representa casi la mitad del total de visitas.

Fomento de la recogida de materia orgánica

Mediante convenios específicos con los ayuntamientos metropolitanos que iniciaron la recogida de materia orgánica en el municipio, se llevaron a cabo campañas de información a la ciudadanía casa por casa en las que se ofrecía el material básico para empezar a hacer la separación en la cocina. Se han hecho

campañas de despliegue de la recogida como refuerzo en los municipios en los que ya estaba implantada.

Fomento de la recogida de envases

Los fondos que se asignan en esta campaña proceden de los Sistemas Integrados de Gestión de Ecoembes y Ecovidrio, responsables de gestionar los envases (Ley 11, 1997). Entre las acciones que se han hecho destaca un spot televisivo que anima a los ciudadanos a hacer una separación correcta. También se ha completado la campaña “Tria i Mola” destinada a dotar de contenedores a todas las escuelas metropolitanas.

Fomento del uso de los centros de recogida

Desde el año 2006, se ha puesto en marcha la campaña “Ir al centro de recogida tiene premio”. Los usuarios de los centros de recogida pueden solicitar el carné de usuario, con el que se registran las entradas en estas instalaciones y a finales de año se aplica una bonificación sobre la Tasa Metropolitana de Tratamiento y Deposición de Residuos que puede llegar al 14%.

Presencia institucional

Se ha participado en la Feria Ecomed (acontecimiento bianual) con un stand representativo y con la organización de actos paralelos dentro del Fòrum Ambiental que se celebra.

La Entidad ha estado presente en varias ferias municipales y medioambientales en Santa Coloma de Gramenet, Santa Coloma de Cervelló, Montgat, Esplugues de Llobregat, Sant Vicenç dels Horts, Sant Andreu de la Barca, así como en la Feria de la Tierra en Barcelona. En la mayoría de estas ferias se han distribuido sacos de compost para incentivar la recogida de materia orgánica. En la feria de

L'Hospitalet se mostró una maqueta de la nueva depuradora del Baix Llobregat.

En colaboración con la cooperativa Abacus se montaron tres vitrinas expositoras para cada una de sus tiendas. El tema fue el ciclo del agua, el ahorro de agua y los residuos de aparatos eléctricos y electrónicos. Simultáneamente se hicieron talleres para grupos de niños y niñas.

Finalmente, se ha participado en varias jornadas de trabajo y cooperación vinculadas a residuos de ámbito nacional e internacional.

Material de divulgación

Para facilitar el acceso del ciudadano a las publicaciones de la Entidad, se ha efectuado anualmente un envío, en formato papel y/o audiovisual, a todas las bibliotecas metropolitanas, de los materiales publicados a lo largo de los últimos cuatro años.

Además, para acompañar las varias acciones de información al ciudadano, han sido editados varios folletos y otros materiales de promoción de la recogida

Ø4.3 Sistema de gestión ambiental en las oficinas de la EMA

Durante el último trimestre de 2005 se llevó a cabo la primera diagnosis ambiental de las oficinas de la EMA. La diagnosis realiza una radiografía de los impactos ambientales relacionados con la actividad de las oficinas de la Zona Franca: consumos, emisiones, generación de residuos, buenas prácticas ambientales del personal, etc.

Los resultados de la diagnosis han permitido iniciar durante el 2006 la implantación de un Sistema de Gestión Ambiental según el Reglamento europeo EMAS (Ecomanagement and Audit Scheme) y la norma ISO 14000:2004 que está previsto verificar durante el año 2007.

ENTIDAD METROPOLITANA DEL TRANSPORTE

Las actividades llevadas a cabo por la EMT han supuesto un salto adelante indiscutible para el transporte público. En la red de metro, 55 trenes nuevos, adaptación de un gran número de estaciones a la plena accesibilidad, y un aumento del 10% de viajeros a lo largo del mandato. En los autobuses de Transportes de Barcelona, creación de nuevas líneas, más servicio el fin de semana, nuevas cocheras, más buses con gas natural, el nuevo servicio de información iBus, y potenciación del Bus de Barrio; el aumento de viajeros ha llegado al 9%. Ahora, el 100% de la flota de TB es ya totalmente accesible.

Los servicios que prestan otras empresas a los municipios del entorno de Barcelona han doblado casi el número de vehículos: 224 más, hasta los actuales 569 autobuses. Se han mejorado las frecuencias de paso, se han creado nuevas líneas e implantado conexiones con metro y ferrocarril, hay más Bus de Barrio, más accesibilidad y se ha potenciado el Nitbús con un intervalo de paso único de 20 minutos. El número de viajeros ha aumentado uno 24%. Por su parte, el Instituto Metropolitano del Taxi ha mejorado la ordenación del sector, mientras que Cetransa ha gestionado la información de transportes.

A pesar de todo el trabajo hecho, nos es preciso seguir aún trabajando para dar respuesta a las crecientes necesidades de movilidad del Área Metropolitana, para

promover la accesibilidad a las personas y a los barrios, y para contribuir a la calidad del medio ambiente consiguiendo que los ciudadanos hagan más desplazamientos en transporte público.

MAITE ARQUÉ FERRER
Presidenta

Ø1. INTRODUCCIÓN

Objetivos y datos básicos

La Entitat Metropolitana del Transport (EMT), que está integrada por 18 municipios del Área Metropolitana de Barcelona, fue creada por el Parlament de Catalunya en 1987 con el objetivo de prestar de forma conjunta los servicios de transporte público de viajeros dentro de su ámbito territorial. Este ámbito se caracteriza por una continuidad física del tejido urbano y de las actividades económicas, de tal modo que el sistema de transporte requiere una planificación y gestión integradas. El Consejo Metropolitano de 28 de abril de 1988 acordó la prestación conjunta del servicio de transporte público colectivo de viajeros, un servicio que tiene la consideración de transporte urbano. La EMT lo ordena y gestiona de acuerdo con sus competencias.

Los servicios de transporte público responsabilidad de la EMT se organizan en servicios de gestión directa, llevados a cabo por Transports Metropolitans de Barcelona (empresas públicas de metro y autobuses), y en servicios de gestión indirecta, realizados por empresas privadas que mantienen una relación contractual con la EMT.

Estos servicios han transportado durante en 2006 un total de 626,8 millones de viajeros en los 18 municipios de su ámbito territorial; este volumen de viajeros supone casi el 70% de la movilidad en medios colectivos de la región metropolitana, incluido el ferrocarril de cercanías. El 11% de crecimiento de la demanda global registrado entre 2002 y 2006 en los servicios de transporte de la EMT, ha permitido aportar al transporte público un total de 61,9 millones de viajes adicionales en este periodo.

Las competencias de la EMT son:

- ___ Ordenar, gestionar, planificar y coordinar los servicios de transporte público de viajeros que tienen su itinerario dentro de dicho ámbito, tanto si son regulares como discrecionales. Esto incluye la disposición de otorgar las concesiones de los servicios regulares y autorizar los servicios discrecionales, así como la concesión y la autorización de las estaciones de viajeros.
- ___ Prestar el servicio del metro de Barcelona y otros 6 municipios metropolitanos.
- ___ Ejercer la intervención administrativa en el servicio del taxi.
- ___ Programar el tráfico por la red viaria básica y prestar asistencia técnica a los municipios en materia de tráfico urbano.

La EMT lleva a cabo la financiación de los servicios de transporte público a través de las siguientes fórmulas:

- ___ Un Contrato-Programa mediante el cual se financian los servicios de metro y autobuses.
- ___ La participación, conjuntamente con las empresas adjudicatarias, en la cuenta de resultados de explotación de los servicios de transporte.
- ___ Las compensaciones por tarificación social y por integración tarifaria.

02. MOVILIDAD EN EL ÁMBITO DE LA EMT

Dentro del ámbito de los 18 municipios de la Entitat Metropolitana del Transport se efectúan unos 32,2 millones de desplazamientos semanales, de los cuales un 81,0% son en día laborable, un 11,0% en sábado y un 8,0% en domingo.

Los gráficos adjuntos ilustran los detalles de esta movilidad, pero es conveniente citar que, en lo que a transporte público se refiere, el metro se utiliza en un 15,3% de los desplazamientos y el autobús en un 12,1%, y que, pese al crecimiento de la intermodalidad, la gran mayoría de los ciudadanos (un 88,9%) continúa usando un sólo medio para desplazarse. Finalmente, respecto al género cabría destacar que la movilidad de las mujeres es ligeramente inferior a la de los hombres (11,4 y 12,3 desplazamientos semanales, respectivamente).

03. SERVICIOS DE GESTIÓN DIRECTA: TMB

03.1 Transports Metropolitans de Barcelona (TMB)

Ferrocarril Metropolitano de Barcelona SA y Transportes de Barcelona SA son dos empresas públicas de la Entitat Metropolitana del Transport con entidad jurídica propia que, de forma coordinada y con una gestión conjunta, prestan el servicio de transporte de viajeros, con la denominación común de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB).

03.2. Ferrocarril Metropolitano de Barcelona SA

Mediante su empresa pública Ferrocarril Metropolitano de Barcelona SA, la Entitat Metropolitana del Transport presta el servicio de la red de metro de Barcelona y otros municipios del entorno por el procedimiento de gestión directa.

El mayor crecimiento de viajeros de TMB corresponde a la red de metro, un 10% más de viajes, lo que supone una cifra total de 353,4 millones de viajeros durante 2006. La actividad económica y social de la ciudad y las mejoras realizadas en la red durante este periodo han hecho posible un mayor uso por parte de los ciudadanos.

Las mejoras se han centrado en la seguridad, la accesibilidad de las estaciones, la limpieza y el confort en el servicio, pero especialmente, en un aumento notable de la frecuencia de paso del metro (gracias a la dotación de nuevos trenes adicionales) y una renovación significativa de los vehículos. En total, el metro tiene programada la recepción de 99 nuevos trenes entre 2006 y 2007, parte de los cuales ya se encuentra en servicio.

Actuaciones en 2003

- ___ Inicio de la prestación del servicio de la nueva línea L11 del metro entre Trinitat Nova y Can Cuiàs, con 5 nuevas estaciones.
- ___ Inicio del servicio de la estación Maresme-Fòrum de la L4.
- ___ Ampliación del horario nocturno los domingos y festivos, adelantando el inicio del servicio a las 5 de la madrugada.
- ___ Finalización de las obras de mejora de la estación Marina de la L1.
- ___ Apertura de un nuevo acceso a la estación de María Cristina de la L3.

Actuaciones en 2004

- ___ Se han prestado, sin incidentes destacados, los primeros meses de servicio de la nueva línea L11, que ha aumentado progresivamente su pasaje, de forma que el primer trimestre de 2005 se transportó un 15,2% más de viajeros que el primer trimestre de 2004.
- ___ Este año, el proceso de adaptación de las estaciones de metro a personas con movilidad reducida -por medio de la instalación de ascensores y la supresión de desniveles- ha conocido un fuerte impulso. Entre otros, destaca la renovación integral del pavimento de la estación Catalunya de la L3 y la mejora de accesibilidad de Sants-Estació (L3 y L5) que ha significado la eliminación de los desniveles en la correspondencia, la construcción de 6 ascensores y la construcción de un nuevo vestíbulo para la estación de la L3. Durante este año, 85 estaciones estaban ya adaptadas y 8 más estaban en obras de adaptación.
- ___ Del 9 de mayo al 26 de septiembre, periodo de celebración del Fórum Universal de las Culturas, el servicio de metro se vio reforzado, especialmente en la línea 4.
- ___ Durante este año se han incrementado

- en un 13,4% los recursos para la seguridad y la vigilancia en el metro.
- ___ Durante el mes de octubre se cerró el servicio del Teleférico de Montjuïc, con el fin de proceder a una renovación integral de las instalaciones, con nuevas cabinas y nuevas estaciones.
- ___ En el mes de noviembre se firmó el convenio colectivo del metro, vigente durante 4 años.
- ___ Se han iniciado las obras de construcción del nuevo intercambiador de la Sagrera (L1 y L5), lo que afecta a los diferentes accesos y al pasillo de correspondencia.
- ___ Se ha puesto en marcha la red de tranvía Trambaix y Trambesòs, con 4 nuevas líneas, 18,5 km y 39 paradas.

Actuaciones en 2005

- ___ Continúa el proceso de adaptación de las estaciones de metro a personas con movilidad reducida.
- ___ Se ha puesto en marcha un servicio especial de autobús mientras duren las obras del Teleférico de Montjuïc. El servicio funciona los días laborables durante los meses de verano, puesto que la línea de autobús Parc Montjuïc, que funciona los fines de semana, ya llega hasta este lugar.
- ___ Continúan también las obras de construcción del nuevo intercambiador de la Sagrera (L1, L5 y futuras L9 y L4). Se ha procedido al cierre de los accesos de la calle Garcilaso, y durante el mes de agosto, al cierre de los tramos Clot-Fabra y Puig de la línea 1 y Sagrera-Maragall de la línea 5.
- ___ Se ha ampliado el horario en qué es posible transportar la bicicleta en metro, de 5 a 7, de 9,30 a 17,30 y a partir de las 20,30 los días laborables. Sábados, domingos y festivos, así como todos los días de julio y agosto, se permite la bicicleta en metro durante todo el horario de servicio.
- ___ Se ha puesto habilitado un nuevo pasillo de enlace a la estación de Clot

- que comunica de forma más directa la línea 2 (dirección Pep Ventura) con la línea 1 (dirección Hospital Bellvitge).
- ___ Inicio de circulación en la línea 5 de la nueva unidad de metro construida por la empresa CAF.
- ___ Cierre temporal durante un par de meses del Funicular de Montjuïc para proceder a las obras de mejora de la seguridad.
- ___ Cierre temporal durante unos días del tramo comprendido entre las estaciones de Artigues, Sant Adrià y Pep Ventura de la línea 2 con motivo de unas obras de infraestructura y mejora de las vías.
- ___ Puesta en marcha de la primera fase de implantación de la telefonía móvil en el metro, realizada el tramo central de varias líneas.
- ___ Presentación del Plan de Actuación de la EMT para el 2006, elaborado conjuntamente por la EMT y Transports Metropolitans de Barcelona, que prevé para la red de metro un incremento del gasto anual de 14,5 M€, una inversión asociada de 83M€. Los recursos se dedicarán al incremento de medidas de seguridad, mejora de la limpieza, arreglo y adecuación de estaciones, eliminación de barreras arquitectónicas, mejora de frecuencias y renovación de la flota: 14 nuevos trenes en hora punta y 18 reformados.
- ___ Como consecuencia del Plan de Actuación, a finales de año se ha empezado a aumentar el número de trenes que dan servicio en hora punta. La línea 3 ha pasado de 21 a 22 trenes con una frecuencia de paso de 3'10 minutos frente a los 3'30 anteriores; la línea 4, de 17 a 19 trenes con una frecuencia de 3'50 minutos en lugar de 4'30; la línea 5 ha pasado de 26 a 27 trenes con una frecuencia de 2'50 minutos en lugar de 3'00.

Actuaciones en 2006

- ___ Puesta en servicio de la mejora de la accesibilidad de varias estaciones de

metro, con dotación de ascensores, encaminamientos para invidentes y otras actuaciones:

- __ Glòries, Santa Eulàlia, Rocafort, Varó de Viver (L1),
- __ Sants-Estació (L3),
- __ Via Júlia, Alfons X, Lluçmajor, Joanic (L4),
- __ Hospital Clínic, Pubilla Cases, Entença, Can Boixeres (L5).

__ Incremento de la frecuencia de paso del metro los sábados y domingos fuera de las horas punta.

__ Duplicación de los efectivos de seguridad en la línea L5, dentro del Plan de mejora de la seguridad.

__ Mantenimiento integral para las estaciones de Pep Ventura, Gorg, Sant Roc, Artigues/Sant Adrià y Verneda de la línea 2, que se incluye en el Plan de mantenimiento de estaciones.

__ Circulación por la línea 2 de las primeras unidades de la serie 9000, en sustitución de trenes de la serie 2100 que se destinarán a la línea 4, en el marco del Programa de renovación y ampliación del material móvil.

__ Seminario sobre Conversión de líneas de metro convencionales en automáticas sin conductor, del Centro Tecnológico de Conducción Automática de Metros (Cetecam).

__ Acuerdo del Gobierno de la Generalitat de Catalunya en el que se declara que corresponde a la Entitat Metropolitana del Transport la prestación del servicio público del transporte de viajeros en el tramo 4 de la futura línea 9 del metro de Barcelona. Acuerdo de la EMT con el fin de prestar este servicio por gestión directa mediante Ferrocarril Metropolitano de Barcelona SA

Actuaciones en 2007

__ Renovación y ampliación de la flota

El metro de Barcelona se encuentra inmerso en un destacado proceso de renovación y ampliación de la flota de

trenes. A través del ATM se han contratado 99 trenes: 39 de la serie S5000, 10 de la serie S6000 y 50 de la serie S9000. Esta adquisición, de un centenar de trenes, es excepcional, sobre todo si se tiene en cuenta que el parque existente a mediados de 2005 era de 118 trenes.

El 31 de diciembre de 2006 ya se habían recibido 32 de los 39 trenes de la serie S5000 y ya se disponía de 4 trenes circulando de la serie S9000 en la línea 2 de metro. La incorporación de estos trenes no sólo ha permitido renovar la flota, sino que también ha garantizado que se pudiera llevar a término el Plan de mejora de frecuencias en el metro de Barcelona.

Hasta mayo de 2007 está prevista la incorporación a la circulación de 12 trenes de la serie S9000, todos ellos destinados a la línea L2. Por otro lado, se incorporan al servicio de la línea L5 un total de 4 trenes de la serie S5000 y a la línea L3 un total de 3 trenes de la misma serie. Con esta última incorporación, toda la flota de la línea L5 pasa a estar completamente renovada.

__ Plan de mejora de frecuencias

En octubre de 2005 se inició el Plan de mejora de frecuencias para la red de metro. Desde entonces, se han introducido mejoras en casi todas las líneas, para todos los días de la semana y para casi todas las franjas horarias. Desde enero hasta mayo de 2007 se produce la introducción de mejoras en las líneas L2 y L3 en hora punta, o bien en hora valle en días laborables a razón de +5 trenes (hora punta) y +4 trenes (hora valle) en la L2, y +2 trenes (hora punta) y +1 tren (hora valle) en la L3.

En lo que se refiere a sábados y festivos, las incorporaciones de enero a mayo de 2007 son las siguientes (estos nuevos trenes circulan entre las 10:00 y las 21:00): L1: +1 tren ; L2: +3 trenes; L3: +5 trenes; L4: +3 trenes

__ Servicio non-stop de metro las noches de sábado a domingo y vísperas de festivo

Con el objetivo de satisfacer la demanda de movilidad nocturna en fin de semana, el metro abre las noches de sábado a domingo y las vísperas de festivo. De este modo, se prestará servicio ininterrumpido desde primera hora de sábado (05:00) hasta el final del servicio el domingo (24:00). Esta medida se inicia alrededor de Semana Santa y se prolongará hasta las Fiestas de la Mercè. Durante este periodo los trenes operan con un intervalo de 15 minutos.

__ Entrada en servicio del teleférico de Montjuïc

Antes de mayo de 2007 se produce la entrada en funcionamiento del nuevo teleférico de Montjuïc. Este servicio cerró sus puertas en octubre de 2004, para proceder a su completa remodelación. Dispone de 3 estaciones: la inferior (junto a la plaza de Dante), la intermedia (próxima a los jardines del Mirador de l'Alcalde) y la superior (junto a la muralla del castillo de Montjuïc). Finalmente, conviene apuntar que se han aprovechado las actuaciones para remodelar la estación superior del funicular, adaptándola para el uso de Personas con Movilidad Reducida (PMR).

Ø3.3 Transportes de Barcelona SA

Mediante su empresa pública Transportes de Barcelona SA, la Entitat Metropolitana del Transport presta el servicio de autobuses de Barcelona y otros municipios del entorno por el procedimiento de gestión directa.

Los autobuses de Transportes de Barcelona SA han registrado una demanda de 207,7 millones de viajeros el año 2006, con un crecimiento del 9,4% en el periodo 2002-2006.

Este servicio de gestión directa de la EMT también ha sido objeto de mejoras significativas: creación de nuevas líneas y prolongación de otras, refuerzo del servicio los días laborables, y especial atención al servicio del fin de semana. Una parte de las prolongaciones y nuevas líneas corresponden al servicio de Bus de Barri de Barcelona, en el que se han ampliado los horarios de la mayor parte de líneas también para domingos y festivos. La puesta en servicio de cocheras nuevas, el ensayo de energías de tracción alternativas, la extensión del uso de vehículos con gas natural, o la puesta en marcha del servicio de información iBus han sido hitos que también han marcado la mejora de la calidad del servicio de autobuses de Transports Metropolitans de Barcelona.

Un hecho especialmente relevante es que, con la adquisición en 2006 de 215 vehículos para el servicio de bus y una inversión de 50,4 M€, se ha podido empezar el año 2007 con toda la flota de autobuses completamente adaptada a personas con movilidad reducida.

Actuaciones en 2003

__ Puesta en servicio de la cochera de autobuses de Horta, apta para 305 vehículos.

__ Entrega a la ciudad de los espacios de las antiguas cocheras de Borbó.

__ Obras de construcción de la planta de producción y suministro de hidrógeno para la tracción de autobuses.

__ Inicio de la circulación de 3 autobuses de hidrógeno, con contaminación nula que funcionarán en los próximos dos años dentro del proyecto Cute de la Unión Europea.

__ Prueba piloto de un autobús híbrido con motor eléctrico y alimentación por una turbina de Gas natural.

__ Ampliación del recorrido de varias líneas de Barcelona.

__ Ampliación de la red de carriles bus a 101 km.

Actuaciones en 2004

__ Concurso para la renovación de la flota de autobuses, con la adquisición de cerca de 300 vehículos nuevos. En 2005 se incorporarán 145 vehículos (90 funcionan con gas natural y casi la mitad articulados de alta capacidad), y el resto en 2006. Con este programa de actuación se conseguirá ya el 100% de la flota de piso bajo y adaptada a PMR (este año se ha llegado ya al 71%).

__ Se ha conseguido que un 7,3% de la flota funcione con energías poco contaminantes (gas natural o hidrógeno).

__ Han empezado a funcionar por horario un total de 16 líneas, principalmente aquellas con un intervalo de paso de más de 20 minutos en fin de semana o en día laborable. Se ha llevado a cabo una campaña informativa para divulgar esta mejora de calidad.

__ El Bus de Barri cuenta en 2004 con 18 líneas en funcionamiento, y durante este año el pasaje ha aumentado un 8,7%, hasta alcanzar los 3,51 millones de viajeros. La línea 125 ha ampliado su recorrido.

__ Del 9 de mayo al 26 de septiembre, periodo de celebración del Fórum Universal de las Culturas, el servicio de autobuses ha reforzado su funcionamiento, especialmente en 5 líneas. También se ha puesto en servicio una línea adicional de Bus Turístico hasta el recinto del Fòrum.
__ Se han editado 150.000 ejemplares del nuevo plano de autobuses.

Actuaciones en 2005

__ Presentación de 45 vehículos nuevos para incorporar a la red, de acuerdo con el plan de renovación y ampliación de flota.

__ Incorporación de 91 autobuses nuevos que funcionan con gas natural, 51 de ellos son articulados.

__ Se ha seguido adelante con el proyecto

Cute, compartido con otras 8 ciudades europeas, con los 3 autobuses propulsados por hidrógeno. Se ha realizado una encuesta que demuestra el elevado grado de aceptación de este cambio.

__ Durante el periodo de verano, se aumentó a 39 el número de líneas con horarios de paso por las paradas. También se ha reforzado la oferta de autobuses respeto al año anterior en un 5%.

__ El Bus de Barri cuenta en 2005 con 18 líneas en funcionamiento. Se ha ampliado el recorrido de la línea 127 hasta el barrio de Sant Andreu.

__ Con motivo de la Feria de Abril, que se ha celebradoen elrecinto Fórum de Barcelona, se ha puesto en servicio una línea lanzadera desde la plaza de Catalunya.

__ Ampliación del recorrido de la línea 72 (Bonanova –Polígono Pedrosa) hasta el recinto de Gran Vía Montjuïc-2 de la Feria, en L'Hospitalet de Llobregat.

__ Puesta en servicio de la nueva línea 192 de autobús, que une el Hospital de Sant Pau con el Poblenou, pasando por el barrio del Clot.

__ Puesta en marcha del nuevo servicio *iBus, que permite disponer de información on-line sobre la frecuencia de paso de los autobuses a través del teléfono móvil.

__ Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha puesto en marcha un nuevo servicio que permite ver el recorrido virtual en 3 dimensiones de cualquiera de sus rutas de transporte público desde la aplicación “Quiero Ir” de su web (www.tmb.net).

__ Edición de 200.000 ejemplares de un nuevo plano guía de autobuses.

__ Se ha presentado el Plan de actuación de la EMT para el 2006, elaborado conjuntamente por la EMT y Transports Metropolitans de Barcelona, y que para la red de autobuses de gestión directa prevé un incremento del gasto anual de 10,8 M€, una inversión

asociada de 65M€ y 215 nuevos vehículos, incluyendo los nuevos y los de renovación. Con todo esto se conseguirá más autobuses de proximidad y Bus de Barri, la creación de 7 líneas nuevas y la prolongación de otras 11, más frecuencia de paso en 12 líneas ya existentes, nuevas líneas de autobús y más frecuencia de paso durante los fines de semana, y la ampliación de la oferta durante el verano.

Actuaciones en 2006

- __ Ampliaciones de itinerario y prolongaciones: líneas 14 hasta Poblenou, 17 hasta Vall d’Hebron, 36 hasta Can Dragó, 120 hasta el barrio de la Ribera, 123 hasta el Parque Sanitario Pere Virgili, 124 hasta Penitents,y 127 hasta Sant Andreu.
- __ Ampliación del servicio del Bus del Barri durante domingos y festivos.
- __ Puesta en marcha de la tercera ruta del Bus Turístico: ruta Fórum.
- __ Prueba de funcionamiento de 15 autobuses con biodiésel, efectuada conjuntamente por TMB y Petrocac.
- __ Funcionamiento de la línea urbana 155 de Montcada i Reixac durante domingos y festivos, y ampliación del horario los días laborables.
- __ El nuevo servicio iBus, que permite disponer de información on-line sobre el tiempo de paso de los autobuses a través del teléfono móvil, llega al millar de consultas diarias. El servicio se amplía hasta 33 líneas.
- __ La oferta de verano de los autobuses aumenta un 16% respeto al año anterior.
- __ Nueva línea 21 entre el Prat de Llobregat, Zona Franca y la Avda. del Paralelo (conexión con el metro L3) cada 20 minutos.
- __ Nueva línea 130 de Bus de Barri, entre Sarrià y Can Caralleu, con un intervalo de 30 minutos.
- __ Incorporación de 35 autobuses nuevos

- destinados a la renovación de la flota y refuerzo de líneas.
- __ Nueva línea 131 de Bus de Barri, del Putxet, con un intervalo de 30 minutos.
- __ Nueva línea 46 de plaza de España al Aeropuerto del Prat, con un intervalo de 30 minutos.
- __ Nueva línea de bus del barrio del Coll, con un intervalo de 30 minutos.
- __ Nueva línea 196 entre la plaza Kennedy y el Bellesguard, con intervalo de 15 minutos en días laborables.
- __ Nueva línea 26 de Poblenou a Virrei Amat, con un intervalo de 16-18 minutos los días laborables.
- __ Nueva línea 156 en Montcada Nova y el Pla de’n Coll de Montcada i Reixac, con un intervalo de 25 minutos.

Actuaciones en 2007

- __ Consolidación del Plan de actuación 2006.

Durante el año 2006 la red de autobuses de TMB se ha beneficiado de un ambicioso Plan de actuación que ha permitido llevar a término toda una serie de mejoras notables. A partir de enero de 2007, todas las actuaciones se encuentran activas y en servicio desde el primer día del año.

Mejora de la oferta en días laborables: 7 actuaciones en autobuses de proximidad, 9 prolongaciones o nuevas líneas de bus regular, 13 refuerzos de líneas de bus regular.

Mejora de la oferta en fines de semana y verano: 22 nuevas líneas los fines de semana, 9 refuerzos en fin de semana, 23.000 horas más de servicio los días laborables de verano.

- __ Flota plenamente accesible

Durante el año 2006 se adquirieron 215 vehículos para el servicio de autobuses. Una parte de éstos se han dedicado a la renovación (154 autobuses) y la otra a la

ampliación (61 vehículos). Han supuesto una inversión de 50,4 M€. Conviene destacar que su introducción ha permitido que se inicie en 2007 con toda la flota de autobuses de TMB adaptada a personas con movilidad reducida.

- __ Nuevos refuerzos los fines de semana

Durante el 2007 se continúa ampliando la oferta fuera de la semana laborable. Se introducen 100 vehículos más los sábados y 50 vehículos más los festivos, durante el primer cuatrimestre del año.

04. SERVICIOS DE GESTIÓN INDIRECTA

La Entitat Metropolitana del Transport presta el resto de servicios de transporte por el procedimiento de gestión indirecta, mediante varias empresas operadoras privadas. Con la gran mayoría se han establecido contratos de gestión interesada, a través de los cuales se produce la participación de la EMT, conjuntamente con las empresas, en la cuenta de resultados de explotación de los servicios de transporte contratados.

Durante el periodo 2003-2007 se han llevado a término actuaciones integrales de mejora en la mayoría de servicios de la Primera Corona que rodea Barcelona, consiguiendo los siguientes hitos:

- __ Aumentar significativamente la frecuencia de paso de las líneas.
- __ Dar servicio a zonas no cubiertas y establecer nuevas conexiones, tantoen elinterior de los núcleos urbanos como entre los 18 municipios.
- __ Atender especialmente los barrios y las zonas de difícil acceso.
- __ Promover la accesibilidad para todo el mundo con vehículos de plataforma baja y de dimensiones adecuadas según cada necesidad.
- __ Mejorar y coordinar las conexiones con el metro y el ferrocarril en el marco de la integración tarifaria.
- __ Consolidar el crecimiento de la red metropolitana de autobuses nocturnos (Nitbús).

En el ámbito de la planificación de la oferta destaca que el Plan de actuación de la EMT para el 2006 prevé para la red de autobuses de gestión indirecta un incremento del gasto anual de 14,5 M€, una inversión asociada de 20M€ y 116 nuevos vehículos en circulación, todos ellos de plataforma baja y accesibles a personas con movilidad reducida. Otros

recursos es destinan a actuaciones como por ejemplo la creación de buses de barrio y líneas urbanas, las conexiones con estaciones de metro y ferrocarril, nuevas líneas y conexiones (aeropuerto, avda. Diagonal, márgenes del Llobregat y del Besòs, etc.), la creación de 18 líneas nuevas y la prolongación de otras 13, por último, y mayor frecuencia de paso en 23 líneas.

Tras el tranvía, los servicios de autobuses de gestión indirecta de la EMT son el sistema de transporte público que ha registrado el crecimiento de viajeros más importante de toda la Región metropolitana. En concreto en 2006 se ha llegado hasta 65,7 millones de viajeros, con un aumento del 6,9%, una cifra similar a la que transportan los Ferrocarriles de la Generalitat. Dos factores explican buena parte de este crecimiento: el dinamismo económico y social de los municipios de la Primera Corona, y las mejoras llevadas a cabo durante el ejercicio en la red de autobuses metropolitanos.

En las páginas siguientes se exponen las actuaciones realizadas según los diferentes servicios.

04. 1 Servicio del Barcelonès Norte (Empresa TUSGSAL)

El servicio del Barcelonès Norte comprende la red de autobuses de los municipios de Badalona, Santa Coloma de Gramenet, Sant Adrià de Besòs, Montcada i Reixac, Montgat y Tiana.

El servicio ha mantenido un crecimiento moderado de viajeros en el periodo 2002-2006 (un 4,0%) dado que la mayor parte de medidas previstas en el Plan de actuación se han llevado a término desde finales de 2006, en función del programa de entrega del nuevo material móvil.

Las principales actuaciones se han concretado en la implantación de 5 nuevas

líneas de Bus de Barri en Badalona y Santa Coloma de Gramenet, la mejora de la frecuencia de paso y el establecimiento de nuevas conexiones entre Badalona y Nou Barris / Vall d’Hebron, entre Sant Adrià y Sant Andreu, o entre Montcada i Reixac y el Hospital de Can Ruti.

Principales actuaciones 2003-2007

- __ Renovación de la flota del servicio mediante la adquisición y puesta en servicio de 25 vehículos de dimensiones medianas (tipo midibús) y de 41 vehículos estándar.
- __ Creación de la línea urbana 801 de Santa Coloma de Gramenet (frecuencia de 30 minutos) y potenciación del Bus del Barrio con la creación de las líneas de microbuses 802 y 803 para los barrios de Singuerlín, Oliveras i Església.
- __ Creación de la línea urbana de Badalona BD2, entre el metro de Pep Ventura y el Tanatorio, pasando por el centro sociosanitario del Carme, el Instituto Guttman y el Hospital de Can Ruti.
- __ Creación de la nueva línea B31 entre la plaza de la Vila de Santa Coloma de Gramenet y el barrio de Canyadó de Badalona, para reforzar la actual línea B30 cada 10 minutos.
- __ Establecimiento de una línea de autobús desde Badalona y una desde Santa Coloma de Gramenet hasta el recinto del Fórum de las Culturas durante la celebración del acontecimiento.
- __ Refuerzo de la línea B27 entre la estación de metro Fondo y el centro de Badalona, con la creación de la línea B17 (4 vehículos y frecuencia entre las dos de 5 minutos).
- __ Mejora de la frecuencia de paso de la línea B-29 (Montigalà – Tiana) los laborables (15 minutos) y sábados, y de la B27 los sábados.
- __ Mejora de la línea TM (urbana de Montgat y Tiana) con la incorporación

de un vehículo más, la extensión del itinerario hacia el centro y norte de Montgat, hacia el este de Tiana y hasta la urbanización Can Gaietà de Tiana. Reducción del intervalo de paso de 40 a 20-25 minutos en el tronco central.

— Mejora de la frecuencia de paso de las líneas urbanas BD1 (de 20 a 15 minutos) y BD3 y BD4 (de 12 a 10 minutos).

— Prolongaciones de itinerarios: líneas BD4 hasta el Centro sanitario del Carme (Badalona), B21 hasta avda. Ramon Berenguer (Santa Coloma de Gramenet), B23 hasta la Maquinista y Sant Andreu (Barcelona), y B30 hasta Can Franquesa (Santa Coloma de Gramenet).

— Mejora del transporte público hasta la Ciudad sanitaria de Can Ruti: creación de la línea circular BD0, entre el Hospital Germans Trias i Pujol, el Instituto Guttman y el Tanatorio de Badalona. Intervalo de 15 minutos.

— Extensión del Bus de Barri en Badalona: nueva línea BD5 de microbuses para los barrios de la Salut, Nova Lloreda, Sistrells y Sant Crist, hasta el centro de Badalona y la estación de RENFE. Intervalo de paso cada 20 minutos.

— Extensión del Bus de Barri a los barrios situados entre Badalona y Santa Coloma de Gramenet: nueva línea B15 de microbuses entre Can Peixauet, Santa Rosa, Circunvalació y el barrio de Fondo (metro L1). Intervalo cada 20 minutos.

— Nueva línea BD6 urbana de Badalona, y transversal entre la Salut, Fondo, rambla França, Montigalà, Molí de la Torre, la Morera, el Pomar, las Guixeres, Canyadó y Centre. Intervalo cada 20 minutos.

— Nueva línea BD7 del Frente Marítimo, entre la estación de RENFE y el centro de Badalona y la estación de RENFE de Sant Adrià de Besòs, pasando por el puerto de Badalona.

— Duplicación de la frecuencia de paso de la línea B18 entre Santa Coloma de

Gramenet y Montcada i Reixac, de 60 a 35 minutos.

— Reducción de la frecuencia de paso de líneas intermunicipales: B22 a 20'; B23 a 20'; B26 a 10'.

— Nuevas líneas B12 entre Can Ruti y la estación de RENFE de Montcada i Reixac; B14 por el margen del Besòs, entre Santa Coloma de Gramenet (Can Franquesa) y Sant Adrià de Besòs (estación RENFE), pasando por el Hospital l'Esperit Sant; y B16 entre Badalona y el Valle d'Hebron de Barcelona, pasando por Nou Barris y Santa Coloma de Gramenet.

— Estudio y encuestas de las características de los viajeros de la nueva línea urbana 801.

— Estudio de remodelación y mejora de la red de autobuses con el objetivo de la extensión del metro y el tranvía hasta el Barcelonès Norte: los resultados se han incorporado al Plan de transporte de superficie 2005-2007 y al Plan de actuación 2006 de la EMT.

— Puesta en marcha del Sistema de Ayuda a la Explotación e Información (*SAEI) de la empresa Tusgsal mediante un sistema de localización vía satélite y la instalación de pantallas informativas en las paradas principales. Explotación de los datos suministrados por el sistema.

— Prórroga por cuatro años del contrato de gestión interesada del servicio público de transporte colectivo urbano en el Barcelonès Norte, firmado entre la EMT y la empresa Tusgsal.

04.2. Servicio de L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios (Empresa Rosanbús SL)

Además de la ciudad de L'Hospitalet de Llobregat, el servicio incluye el Prat de Llobregat y otros municipios del margen izquierdo del río: Cornellà de Llobregat,

Sant Joan Despí, Esplugues de Llobregat y Sant Just Desvern.

Durante el periodo que va desde finales de 2002 a finales de 2006 se ha producido un incremento muy elevado en el número de viajeros, concretamente del 75%. Aparte del gran dinamismo urbano de esta zona, el incremento se debe a las mejoras efectuadas en el servicio: mayor frecuencia de paso, creación de servicios urbanos y de barrio (como por ejemplo el nuevo servicio urbano del Prat de Llobregat), y refuerzo de las conexiones con Barcelona (especialmente con la avenida Diagonal).

Se ha puesto en servicio (febrero 2003) la nueva red diurna de autobuses de L'Hospitalet de Llobregat y cinco municipios de los alrededores, como resultado del concurso del año 2002 en el que la EMT adjudicó el servicio a la empresa Rosanbús SL La nueva red ha comportado un incremento de la flota en 14 vehículos adicionales hasta llegar a 37 autobuses en circulación un día laborable.

Principales actuaciones 2003-2007

— Creación de las líneas L14 entre Bellvitge y la avenida Diagonal de Barcelona (5 vehículos y frecuencia de 15 minutos) y L16 entre la Zona Franca y Pubilla Casas (4 vehículos y 15 minutos)

— Refuerzo de la línea L12 entre Cornellà de Llobregat, L'Hospitalet de Llobregat y Barcelona (Avda. Diagonal) y prolongación hasta el barrio de Almeda de Cornellà. Mejora del intervalo de 12 a 10 minutos.

— Ampliación del itinerario de la línea L10 en Sant Just Desvern, con un nuevo acceso al municipio por la rambla de Sant Just y la extensión al Tanatorio y al polígono industrial Sudoest. Refuerzo de la línea en el tramo central y mejora de la frecuencia.

— Refuerzo de la línea L14 entre

L'Hospitalet de Llobregat (Bellvitge) y Barcelona (avda. Diagonal) con mejora del intervalo de 12 a 11 minutos.

— Implantación, en la línea L16, de 4 vehículos medianos de tipo midibús para mejorar la inserción en la trama urbana del itinerario y favorecer la velocidad comercial.

— Ampliación del itinerario de las líneas LH1, LH2 y L10 para favorecer el acceso a las instalaciones sanitarias y universitarias del Hospital de Bellvitge. Ampliación de los itinerarios de las líneas LH1 con el fin de conectar con el metro L5, y LH2 para dar servicio al Tanatorio de L'Hospitalet. Incorporación de 5 nuevos vehículos midibús con el objetivo de reducir el intervalo de paso de 20 a 15 minutos los días laborables, y de 40 a 30 minutos los festivos.

— Creación de las líneas urbanas del Prat de Llobregat: PR1, PR2, PR3, entre la estación de RENFE, la calle Lleida y el Tanatorio, combinadas cada 15 minutos en el tramo común. Extensión de la línea PR3 para dar servicio durante los meses de verano hasta la playa del municipio. Extensión de la línea PR1 al Aeropuerto. Dotación de 4 vehículos midibús.

— Estudio de las características de los viajeros de la nueva red y estudio de planificación de las mejoras que se deben reallizar durante el periodo 2003-2005.

— Desarrollo del Sistema de Ayuda a la Explotación e Información (SAEI) de la empresa, mediante un sistema de localización vía satélite. Adquisición del equipamiento del sistema SAEI para 20 autobuses de la flota de L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios.

— Convenio de colaboración entre la EMT y el ayuntamiento del Prat de Llobregat con el fin de definir las características y la financiación del servicio urbano de autobús.

04.3 Servicio de Viladecans y Gavà (Empresa Mohn SL)

Este servicio de autobuses cubre los municipios de Viladecans y Gavà, así como sus conexiones con municipios vecinos y Barcelona.

Entre finales de 2002 y 2006, el número de viajeros ha tenido un crecimiento del 20%. A este aumento, a parte del dinamismo económico y social de los municipios y del entorno del Baix Llobregat, también han contribuido varias mejoras del servicio. Destacan la potenciación de los servicios urbanos Gavabús y Vilabús, la mejora de las conexiones de Viladecans con Barcelona y L'Hospitalet de Llobregat, o el notable crecimiento del enlace entre estos municipios y la Diagonal de Barcelona, tanto en oferta (cada 10 minutos en hora punta de la mañana) como en número de viajeros.

Principales actuaciones 2003-2007

— Ampliación del itinerario de la línea L97 haciéndola pasar por los núcleos urbanos de Gavà y Viladecans, con el objetivo de poner en comunicación directa estos municipios con la avenida Diagonal de Barcelona.

— Mejora de la frecuencia de paso de la línea L96, de 30 a 20 minutos, con la incorporación de 2 vehículos adicionales.

— Mejora de la línea urbana de Gavà (Gavabús) que se ha prolongado hasta los barrios de la Sentiu/Can Espinós y Gavamar. Incorporación de nuevos vehículos midibús, e incremento de la frecuencia hasta 20 minutos.

— Prolongación del Gavabús al centro comercial Barnasud. Convenio de colaboración con el ayuntamiento de Gavà y la Entitat urbanística de conservació del Parc Comercial Barnasud.

— Ampliación del servicio urbano de Viladecans con una nueva línea Vilabús

(VB2) y un vehículo adicional tipo midibús. Ubicación del origen y final de las líneas VB1 y VB2 a la plaza de la Estació. Con esta ampliación se atienden nuevos barrios del municipio y se consigue una frecuencia de 15 minutos entre el casco urbano y la estación de RENFE. Posterior creación de la línea VB3 que combinada con las otras líneas del Vilabús da 10 minutos de frecuencia; dotada con dos vehículos midibús da servicio al barrio la Roureda y Parc de Negocis.

— Prestación del servicio del Vilabús los sábados no festivos.

— Prolongación del itinerario de las líneas L80, L81, L82 y L85 desde la avda. de Eramprunyà hasta la avda. de Joan Carles I (les Bòbiles). Actuaciones para mejorar la regularidad de todas ellas.

— Ampliación del itinerario de la L85 de Cornellà de Llobregat (Sant Ildefons) hasta L'Hospitalet de Llobregat (Santa Eulàlia) con la incorporación de 2 vehículos. Combinación de los horarios con la L82 con objeto de ofrecer un intervalo conjunto de 15 minutos los días laborables y 20 minutos los sábados y festivos, en tramo común.

— Renovación de la flota de las líneas L86, L87 y L88 entre Sant Climent de Llobregat y Viladecans, mediante la incorporación de nuevos vehículos. Reorganización y ampliación de horarios de la L88 todos los días de la semana.

— Mejora de la frecuencia de paso de las líneas L86 y L87 entre Viladecans y Barcelona, ahora combinadas cada 15 minutos.

— Ampliación del servicio de la línea urbana de Castelldefels CF1 los domingos y días festivos.

— Estudio y encuestas de las características de los viajeros de las nuevas líneas Vilabús y Gavabús.

— Desarrollo del Sistema de Ayuda a la Explotación e Información (SAEI) de la empresa, mediante un sistema de localización vía satélite.

04.4 Servicio de Sant Boi de Llobregat y otros municipios (Empresa Oliveras SA)

Este servicio de autobuses atiende las necesidades de transporte público de Sant Boi de Llobregat, así como sus conexiones con municipios vecinos y Barcelona. También se incorpora una línea entre L'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí y Sant Feliu de Llobregat.

Entre finales de 2002 y 2006, el número de viajeros ha aumentado de forma muy notable, con un crecimiento del 37%. Ha contribuido, además de la dinámica urbana de Sant Boi de Llobregat, varias mejoras del transporte entre las que se encuentra la extensión de los servicios urbanos de Sant Boi de Llobregat, una nueva conexión entre la estación de FGC de Sant Boi y el aeropuerto, y una nueva línea directa entre los núcleos urbanos del Prat y Sant Boi.

Se ha puesto en servicio (febrero 2003) la nueva red diurna de autobuses de Sant Boi de Llobregat como resultado de la modificación del contrato firmado con la empresa Oliveras, SA Este hecho ha comportado un incremento de la flota en 6 vehículos adicionales hasta llegar a 22 autobuses circulando un día laborable.

Principales actuaciones 2003-2007

- Reconversión de la línea urbana SB1 en una línea de aportación directa al ferrocarril y de comunicación entre los barrios y los principales equipamientos, dotándola con 6 vehículos midibús y mejorando el intervalo de paso de 30 a 15 minutos.
- Creación de una segunda línea urbana, SB2, que comunica el centro con los barrios periféricos de montaña, gracias al paso de un microbús cada 45 minutos, y de una tercera línea, la SB3, con un microbús cada 60 minutos.

- Refuerzo de la línea L75 con la creación de la nueva línea L74 que pasa por la plaza de Catalunya; se consigue un intervalo de paso de 15 minutos entre Sant Boi y Cornellà de Llobregat (RENFE, Trambaix y metro L5). Dotación de 2 vehículos adicionales estándar.
- Prolongación de la línea L72 desde Camps Blancs a Ciutat Cooperativa, con un servicio cada 20 minutos. Coordinación de esta línea con la L70, por conseguir un intervalo de paso conjunto de 10 minutos entre Santo Boi y Barcelona.
- Mejora de frecuencia de paso de la línea L96 que comunica con Viladecans, Gavà y Castelldefels.
- Incorporación al servicio de gestión indirecta de la línea L46 entre Sant Just Desvern, Sant Joan Despí y Cornellà de Llobregat. Prolongación hasta la plaza del Parador de Sant Just, con la incorporación de un vehículo adicional.
- Creación de la línea L77 entre la estación de FGC de Sant Boi de Llobregat y el aeropuerto de Barcelona, con la dotación de 3 vehículos y un intervalo de paso de 15 minutos. La línea se coordina con el servicio de metro del Baix Llobregat de FGC.
- Creación de la línea L78 entre los núcleos urbanos de Sant Boi de Llobregat y el Prat de Llobregat, con una dotación de 5 vehículos y un intervalo de paso de 20 minutos.
- Estudio y encuestas de las características de los viajeros de la nueva red de Sant Boi de Llobregat y de posible mejora del servicio urbano de Sant Feliu de Llobregat.
- Desarrollo del Sistema de Ayuda a la Explotación e Información (SAEI) de la empresa, mediante un sistema de localización vía satélite.

04.5 Servicio de Castelldefels (Empresa Mohn SL)

Este servicio de gestión indirecta cubre el municipio de Castelldefels y su conexión con Barcelona y los municipios vecinos, de forma que también permite una dotación de transporte público en Gavà, Viladecans y Sant Boi de Llobregat.

El servicio de Castelldefels ha registrado un aumento muy importante en el número de viajeros transportados durante el periodo 2003-2007 hasta el punto de doblar la cifra total. Este proceso ha sido impulsado por las mejoras en la frecuencia de paso al corredor Castelldefels-Gavà-Viladecans, más el notable crecimiento de la conexión entre estos municipios y la Diagonal de Barcelona. También destaca la potenciación del transporte público en la zona litoral de Castelldefels y Gavà.

Se ha puesto en servicio (febrero 2003) la nueva red diurna de autobuses de Barcelona en Castelldefels, como resultado de la modificación de contrato firmada con la empresa Mohn, SL La implantación de la nueva red ha comportado un incremento de la flota en 7 vehículos adicionales hasta llegar a 18 autobuses en circulación un día laborable.

Principales actuaciones 2003-2007

- Reducción del intervalo de paso de las líneas L95 y L96 de 30 a 20 minutos, con una coordinación horaria que permite un servicio urbano cada 10 minutos en el interior de Castelldefels. Modificación del itinerario de la línea L95 con objeto de dar un mejor servicio al barrio de Gavà Mar en sentido Barcelona, prolongación del itinerario a los barrios de la Pineda y el Poal y hasta el CAP de Can Bou, y ampliación del horario de funcionamiento. Dotación de las líneas con 8 vehículos adicionales en dos fases con el fin de reducir el intervalo de paso de 20

minutos a 15 los días laborables de todo el año y los sábados y festivos de verano.

- Ampliación del servicio de la línea L94 por el Frente Marítimo de Castelldefels (con servicio a los barrios de Bellamar y el Poal), Gavà y Viladecans hasta Barcelona (pl. de Catalunya) durante todo el año, con intervalo de paso de 30 minutos los laborables durante el invierno, y de 20 minutos durante el verano.
- Mejora de la conexión entre Castelldefels, Gavà, Viladecans y la avda. Diagonal de Barcelona, gracias al refuerzo hasta 10 minutos a la hora punta de la mañana en sentido Barcelona, y a 15 minutos durante toda la tarde en sentido Llobregat.
- Creación de una línea urbana, CF1, entre el centro, Vista Alegre y las zonas altas de los barrios de Montemar, Bellamar y el Poal, y hasta llegar a las Botigues de Sitges. Dotación de 2 vehículos midibús con un intervalo de paso de 45 minutos.
- Reducción del intervalo de paso de la línea L97 de 60 a 30 minutos, con la incorporación de dos vehículos adicionales. Implantación del servicio de esta línea durante el mes de agosto.
- Estudio y encuestas de las características de los viajeros de la nueva línea urbana CF1 y de la modificación de la L97.
- Desarrollo del Sistema de Ayuda a la Explotación e Información (SAEI) de la empresa, mediante un sistema de localización vía satélite.
- Prórroga del contrato de gestión interesada del servicio hasta el final del 2008 con la empresa Mohn SL y aprobación de las actuaciones de ampliación y mejora asociadas a la prórroga.

04.6 Servicios de Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern y Sant Feliu de Llobregat (Empresa Soler y Sauret SA)

Estos tres municipios cuentan con dos servicios: el primero cubre los servicios urbanos de Esplugues de Llobregat y Sant Just Desvern, y el segundo que incluye el servicio urbano de Sant Feliu de Llobregat.

El incremento de viajeros del periodo entre finales de 2002 y finales de 2006 se sitúa en el 80%. Los motivos principales han sido el éxito de la conexión entre Sant Just Desvern y la Zona Universitaria (Justmetro), pero también el dinamismo de las líneas urbanas: Esplubús, Justtram y urbanas de Sant Feliu.

Principales actuaciones 2003-2007

- Ampliación del servicio de la línea Justmetro con nuevas paradas en la parte alta de Esplugues (Ciutat Diagonal, Finestrelles) y a la Plana-Bellsolieg de Sant Just para atender la demanda de los residentes. Ampliación del horario a los sábados no festivos y una hora más los días laborables.
- Mejora del servicio de transporte público urbano de Sant Feliu de Llobregat mediante la incorporación de 2 vehículos adicionales del tipo midibús; reducción del intervalo de paso de 30 a 20 minutos en cada una de las 2 líneas del servicio. Prolongación del itinerario a la zona industrial del Plan y las Grasas y ampliación del horario en 30 minutos por la mañana y al atardecer.
- Creación de la línea urbana de Esplugues, Esplubús, con la dotación de 3 vehículos de dimensiones medianas y un intervalo de paso de 30 minutos.
- Creación de la nueva línea Justtram, línea urbana de Sant Just Desvern, con

- la dotación de un vehículo microbús y un intervalo de paso de 40 minutos.
- Creación de la línea urbana EPB2 en Esplugues de Llobregat, entre Miranda, Ciutat Diagonal y el Gall, con un microbús en funcionamiento cada 30 minutos.
- Creación de la línea urbana EPB3 en Esplugues de Llobregat, entre Sant Joan de Déu, Finestrelles, Pont d'Esplugues y el Gall, con un midibús en funcionamiento cada 30 minutos.
- Creación de la línea urbana EPB4 en Esplugues de Llobregat, entre Can Vidalet, Pont d'Esplugues y el Parque de Collserola (pl. Mireia), con un midibús en funcionamiento los fines de semana.

04.7 Servicios de gestión indirecta en Barcelona

En la ciudad de Barcelona, dónde la Entitat Metropolitana del Transport presta el servicio de autobuses por gestión directa mediante Transportes de Barcelona SA, también hay tres servicios de gestión indirecta:

- El servicio del distrito de Nou Barris (líneas 80, 81, 82 y 83) que presta Transportes Lydia SL
- El servicio de los distritos de Gràcia y Horta-Guinardó (líneas 86 y 87) que presta la empresa Transports Ciutat Comtal SA
- El servicio Tombbús de transporte público colectivo en diferentes áreas comerciales del centro de Barcelona, entre la plaza de Catalunya y la plaza de Pius XII de la avenida Diagonal. Esta línea se caracteriza por la dotación de vehículos de dimensiones medianas adaptados a las necesidades específicas de los viajeros por motivos de compras: espacios interiores amplios, todos los pasajeros sentados, elevadas prestaciones y confort, entre otros. Dadas estas características la tarifa es diferente del resto de autobuses con títulos no integrados.

Principales actuaciones 2003-2007

- Renovación de flota de las líneas 86 y 87 de los barrios de Horta y Gracia con la incorporación de 5 vehículos midibús. Mejora de la frecuencia de paso de la línea 86 entre Horta y el Carmel, con reducción del intervalo de paso de 15 a 10 minutos, y de la línea 87 entre Gràcia, Vallcarca, el Carmel y Horta, con la reducción del intervalo de paso de 12 a 10 minutos en hora punta.
- Creación de la línea 80 entre Vallbona, Ciutat Meridiana, Torre Varó, Trinitat Nova y Vía Júlia, como refuerzo de la línea 81 cada 30 minutos.

04. 8 Servicio entre el Prat de Llobregat y la Zona de Actividades Logísticas (Empresa Transports Ciutat Comtal 2 SL)

La implantación de nuevas empresas en la Zona de Actividades Logísticas junto al puerto de Barcelona (ZAL 1 y 2), así como la ausencia de transporte público al polígono Pratense y las necesidades de Mercabarna, han hecho necesario dotar estas zonas de un servicio de transporte público que las conecte con el Prat de Llobregat y la estación de RENFE de este municipio. A este efecto se ha instaurado en junio de 2006 la línea PR4 entre el Prat de Llobregat y la Zona de Actividades Logísticas. Dado que se trata de un servicio para las empresas instaladas en estas zonas, la Entitat Metropolitana del Transport ha promovido la concertación y el reparto de responsabilidades entre los organismos públicos y las empresas privadas implicados en el sector logístico.

Como consecuencia, el 12 de enero de 2006 se firmó un convenio de colaboración entre la EMT, el ayuntamiento del Prat de Llobregat, la Generalitat de Catalunya, la Autoridad Portuaria de Barcelona,

el Consorcio de la Zona Franca, el Centro Intermodal de Logística (CILSA), Mercabarna y la Asociación de Propietarios del Polígono Industrial Pratense, para definir las características y la financiación del servicio mencionado.

En mayo de 2006 se adjudicó el contrato de gestión interesada del servicio a la empresa Transportes Ciutat Comtal 2 SL, tras la celebración de un concurso por procedimiento abierto. Finalmente, el 20 de junio de 2006 se puso en servicio la línea, con una dotación de 3 vehículos y unos horarios coordinados con los servicios ferroviarios de cercanías que circulan por la estación del Prat de Llobregat. El itinerario recorre buena parte del casco urbano, entra en Mercabarna, pasa por el polígono Pratense y la ZAL2 del Prat, y tiene el final a la ZAL1 de Barcelona; también se presta servicio a una parte de la Zona Franca. Dada la importancia de este servicio para los trabajadores de las zonas mencionadas, la tarifa del servicio es integrada.

04. 9 Servicio Aerobús (Empresa Transports Ciutat Comtal SA)

La Entitat Metropolitana del Transport es titular del servicio público de transporte colectivo Aerobús entre la plaza Catalunya de Barcelona y el aeropuerto del Prat. Esta línea se caracteriza por la dotación de vehículos de grandes dimensiones adaptados a las necesidades específicas de los viajeros del transporte aéreo: espacios para equipajes, todos los pasajeros sentados, elevadas prestaciones y confort, entre otros. Dadas estas características, la tarifa es diferente del resto de autobuses con títulos no integrados.

Con respecto al número de viajeros, destaca el gran incremento de la demanda de esta conexión de Barcelona con el

aeropuerto: a finales de 2006 se han transportado el doble de viajeros que a finales de 2002. Es una consecuencia de la reconocida dinámica del aeropuerto, acompañada de la mejora continuada en el material móvil, las prestaciones y la frecuencia de paso de la línea, que ahora es de 6 minutos casi todo el día y todos los días de la semana.

Principales actuaciones 2003-2007

- Incorporación, a principios del periodo, de un vehículo adicional de gran capacidad (de 14,5 m. de longitud) de plataforma baja y accesible a personas con movilidad reducida, al servicio Aerobús. A partir de diciembre de 2005, incorporación de 3 nuevos autobuses SETRA de 15 m de longitud y reducción del intervalo de paso a 8 minutos los días laborables, y 10 minutos los sábados y festivos.
- El octubre de 2006 se establece el servicio Aerobús actual, que consta de una salida en cada sentido cada 6 minutos, todos los días del año. A este efecto se han incorporado 3 nuevos vehículos, hasta una flota operativa de 15 vehículos especialmente diseñados para el servicio (con plazas para equipaje y todos los viajeros sentados).
- Prórroga del contrato de concesión del servicio público de transporte colectivo de viajeros de Barcelona al Aeropuerto del Prat (Aerobús) que presta la empresa Transportes Ciutat Comtal SA, hasta el 31 de diciembre de 2009.

04.10 Servicio Nitbús (Empresas Tugsal y Mohn SL)

La red metropolitana de autobuses nocturnos Nitbús presta servicio todas las noches del año a los 18 municipios que integran la EMT. Este servicio ha crecido progresivamente en número de viajeros transportados, concretamente un 12% entre finales de 2002 y finales de 2006.

Las notables mejoras que se han ido implantando en la red son la base del crecimiento del Nitbús. El proceso ha culminado el noviembre de 2006 en una extensión de la red y una ampliación de los horarios en 20 minutos de intervalo primero entre jueves y sábado y después todas las noches del año, con refuerzos cada 10 minutos los fines de semana hacia el centro de Barcelona. Se prevé que con estas mejoras, el incremento de pasaje se intensifique los próximos meses.

Principales actuaciones 2003-2007

- Mejora y racionalización de los itinerarios de las líneas N6 y N8 en Santa Coloma de Gramenet.
- Reducción del intervalo de paso de la línea N13 (entre Barcelona y Sant Boi de Llobregat pasando por L'Hospitalet de Llobregat y Cornellà) de 60 a 30 minutos, todas las noches del año.
- Incorporación de un vehículo adicional en la línea N14 de Barcelona en Castelldefels para mantener la regularidad.
- Creación de la línea N16 entre Barcelona (Pl. Catalunya) y Castelldefels, pasando por el Prat de Llobregat, como refuerzo de la línea N14 cada 30 minutos.
- Creación de la línea N17 entre Barcelona (Pl. Catalunya) y el aeropuerto del Prat de Llobregat, pasando por el Prat de Llobregat.
- Ampliación de los horarios de todas las líneas nocturnas del Baix Llobregat con más expediciones a primera y última hora.
- Prórroga del contrato de gestión interesada del servicio de viajeros nocturno a las empresas Tugsal y Mohn SL, y aprobación de las actuaciones de ampliación y mejora asociadas a la prórroga.
- Adjudicación del contrato de gestión interesada del servicio público de transporte colectivo urbano nocturno

en Barcelona y otros municipios del ámbito Norte de la EMT, a la empresa TUSGSAL, como consecuencia del concurso público celebrado por procedimiento abierto.

- Como consecuencia de las previsiones del Plan de actuación 2006 para el Nitbús, en noviembre de 2006 se lleva a término una primera fase de mejoras con la incorporación de 29 vehículos adicionales, destinados a:
 - Mejorar la frecuencia de paso las noches de jueves a sábado con un intervalo de 20 minutos a las líneas N0, N2, N3, N4, N6, N8, N9 y N11.
 - Ampliar el horario a primera y última hora para adaptarse al metro y autobuses diurnos, de las líneas N1, N2, N3, N6, N8, N9 y N11.
 - Prolongar las líneas: N2 en L'Hospitalet de Llobregat, N3 en Montcada i Reixac, N4 en Canyelles, N6 en Fòrum, N7 en Diagonal Mar y Pedralbes, N8 a Can Caralleu, N11 en Can Ruti.
 - Crear la nueva línea N5 de Pl. Catalunya a Vallcarca y Carmel por la calle Balmes.
 - Modificación y redistribución de las paradas a la plaza de Catalunya.
- Como consecuencia de las previsiones del Plan de actuación 2006 de Nitbús, en abril de 2007 se lleva a término una segunda fase de mejoras con la incorporación de 30 vehículos adicionales, destinados a:
 - Todas las líneas presten servicio, todas las noches del año, con un intervalo de paso de 20 minutos.
 - Prolongación de la N2 hasta Morera (Badalona) y N16 a Bellamar/el Poal (Castelldefels).

04.11. Servicios especiales y discrecionales

Servicios adaptados a personas con movilidad reducida severa

Para la prestación de estos servicios la Entitat Metropolitana del Transport, dispone de vehículos específicos. Asimismo la EMT ha seguido actualizando y gestionando los acuerdos con las instituciones correspondientes; en concreto, se han firmado convenios con los ayuntamientos de Badalona, Barcelona, L'Hospitalet de Llobregat, Montcada i Reixac y Santa Coloma de Gramenet, y con los Consejos Comarcales del Baix Llobregat y del Barcelonès.

Principales actuaciones 2003-2007

- La Entitat Metropolitana del Transport ha sido especialmente reconocida en 2003 por la Conferencia Europea de Ministros de Transporte y por el Foro Europeo de la Discapacidad, quienes la han premiada por la integración y accesibilidad de su sistema de transporte y por los servicios adaptados a personas con movilidad reducida (taxis y autobuses). Este mismo año se celebró una jornada sobre “El transporte especial adaptado, modelo actual y futuro”, en colaboración con el Instituto Municipal de Personas con Disminución de Barcelona.
- Tras el correspondiente concurso público, se ha adjudicado el contrato de gestión interesada del servicio público de transporte adaptado “puerta a puerta” para personas con movilidad reducida severa a la empresa Transports Ciutat Comtal SA en Barcelona, y a la empresa Rosanbús SL en L'Hospitalet.
- Firma de convenios con las instituciones para atender el déficit económico resultante de la prestación del servicio.
- Se ha renovado la flota de

vehículos para este servicio con 3 autobuses nuevos en Barcelona y uno en L'Hospitalet de Llobregat. Posteriormente se ha ampliado la flota de autobuses (16 vehículos más en Barcelona y 3 en L'Hospitalet de Llobregat) y de taxis. También se ha ampliado el ámbito territorial de la prestación del servicio y la extensión del horario de funcionamiento con el fin de harerlo coincidir con el del metro.

05. ASPECTOS DE LA PRESTACIÓN DEL SERVICIO

05.1 Sistema metropolitano de tarificación social

El sistema de tarificación social de la Entitat Metropolitana del Transport tiene como objetivo favorecer los desplazamientos de los ciudadanos que son beneficiarios y que utilizan los medios de transporte público del ámbito de los 18 municipios: metro, autobuses, líneas de tranvías y líneas de FGC. Consta de los títulos de viaje siguientes:

___ Tarjeta Rosa o Carné Rosa metropolitano: permite utilizar los servicios de metro, autobuses, líneas de tranvías y líneas de FGC dentro del ámbito de los 18 municipios de manera gratuita y sin limitación de viajes ni de horario. Tienen derecho a ella los ciudadanos empadronados en cualquiera de los municipios de la EMT, que tengan más de 62 años (o 65 años según los municipios) o estén afectados por una disminución igual o superior al 33%, y que tengan unos ingresos económicos por todos los conceptos inferiores al IPREM (Indicador Público de Renta a Efectos Múltiples).

___ Carné Rosa metropolitano de tarifa reducida: permite utilizar los servicios de metro, autobuses, líneas de tranvías y líneas de FGC dentro del ámbito de los 18 municipios con un descuento aproximado del 50% mediante la compra de la tarjeta T-4 integrada. Tienen derecho a él los ciudadanos empadronados en uno de los municipios de la EMT, que tengan más de 62 años (o 65 años según los municipios) o estén afectados por una disminución igual o superior al 33%, y que tengan unos ingresos económicos

por todos los conceptos entre una y dos veces la IPREM (Indicador Público de Renta a Efectos Múltiples).

___ Pase Metropolitano de Acompañante: permite utilizar los servicios de metro y autobuses de la EMT con un acompañante, sin que este deba pagar el viaje. Tienen derecho a él los ciudadanos empadronados en uno de los municipios de la EMT que acrediten la necesidad de un acompañante en los desplazamientos diarios en transporte público colectivo.

Principales actuaciones 2003-2007

- ___ Gestión de la cámara de distribución de ingresos y gastos de la tarjeta multiviaje T-4 entre los diferentes operadores para los que es válida. Modificación, en 2005, de las normas y procedimientos de funcionamiento. Incorporación a la cámara de empresas operadoras: Tranvía Metropolità SA, Tranvía Metropolità del Besòs SA, y Transports Ciutat Comtal 2 SL.
- ___ Extensión de los beneficios del sistema de tarificación social a las personas de entre 60 y 61 años residentes en los municipios de Barcelona y de Sant Adrià de Besòs, mediante sendos convenios de colaboración con dichos ayuntamientos.
- ___ Firma de un convenio entre la Entitat Metropolitana del Transport y los ayuntamientos de Sant Joan Despí y de Viladecans con el objetivo de rebajar la edad de aplicación de los beneficios del sistema de tarificación social.
- ___ Extensión de los beneficios del sistema de tarificación social a los ciudadanos de entre 60 y 64 años residentes en el municipio de Cornellà de Llobregat, mediante un convenio de colaboración con el Ayuntamiento.
- ___ Extensión de los beneficios del sistema de tarificación social a los ciudadanos de entre 60 y 61 años residentes en el municipio de L'Hospitalet de Llobregat,

mediante un convenio de colaboración con el Ayuntamiento.

- ___ Extensión del sistema de tarificación social metropolitano a la nueva red de tranvía (Trambaix y Trambesòs).
- ___ Sustitución del salario mínimo interprofesional por el indicador público de renta de efectos múltiples (IPREM), como indicador o referencia del nivel de renta familiar para acceder a la condición de beneficiario del Sistema de Tarificación Social.
- ___ Adhesión de la EMT al convenio de colaboración entre la Agencia Estatal de Administración Tributaria y la Federación Española de Municipios y Provincias, en materia de suministro de información tributaria a las entidades locales, a los efectos de agilizar los trámites de concesión de las tarjetas rosas metropolitanas.
- ___ Extensión de los beneficios del sistema de tarificación social a los ciudadanos de entre 60 y 64 años residentes en el municipio de Cornellà de Llobregat, mediante un convenio de colaboración con el Ayuntamiento.
- ___ Extensión de los beneficios del sistema de tarificación social a los ciudadanos de entre 60 y 61 años residentes en el municipio de L'Hospitalet de Llobregat, mediante un convenio de colaboración con el Ayuntamiento.
- ___ Extensión de los beneficios del sistema de tarificación social a los ciudadanos de entre 62 y 64 años residentes en el municipio de Sant Just Desvern, mediante un convenio de colaboración con el Ayuntamiento.

05.2 Control de la calidad del servicio

El trabajo efectuado por la EMT durante este mandato y el anterior, respecto al control de la calidad del servicio de los operadores de gestión indirecta, ha sido certificado por AENOR (Asociación española de normalización y certificación)

mediante el otorgamiento de la Marca AENOR N de Servicio Certificado en Transporte Público de Viajeros, conforme a la norma europea UNE EN 13816:2003 y el Reglamento AENOR RP A37.01.

Es preciso destacar que la Entitat Metropolitana del Transport es la primera administración pública de España que obtiene el mencionado certificado en transporte público de viajeros, conforme a la norma europea mencionada.

Durante el periodo 2003-2007 se ha llevado a término el control anual de la calidad de los servicios prestados por gestión indirecta. Este control se ejecuta, de acuerdo con la Norma Europea UNE 13816, a partir de la medición de tres indicadores de calidad:

- ___ Índice de Satisfacción del Cliente (SALGO), que se obtiene a partir de encuestas in situ a los usuarios de los servicios de autobús. Durante el periodo 2003-2006 se han llevado a término un total de 21.938 encuestas.
- ___ Índice de Calidad de la Oferta (IQO), que se obtiene a partir de controles aleatorios en 39 puntos de la red metropolitana. Durante el periodo 2003-2006 se han llevado a cabo un total de 1.150 jornadas de control, de 7 horas cada una, en la vía pública.
- ___ Índice de Calidad Interior (IQI), que se obtiene a partir de controles en el interior de los vehículos mediante la técnica de "cliente oculto". Durante el periodo 2003-2006 se han llevado a cabo un total de 5.756 visitas de control en los vehículos.

Los resultados de estos trabajos de campo han sido utilizados para determinar los incentivos o penalizaciones económicas de las liquidaciones de los contratos de gestión interesada con las diferentes empresas operadoras de los servicios de gestión indirecta.

Principales actuaciones 2003-2007

- ___ Durante el año 2003 se han aplicado por primera vez incentivos y penalizaciones por calidad del servicio de la red de autobuses de L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios, de Sant Boi de Llobregat y Sant Feliu de Llobregat (concesión Uno-2), y de Castelldefels en Barcelona. Respecto al nivel de calidad interior (IQI), se han hecho modificaciones con el objetivo de ajustarlo mejor a la realidad de la explotación.
- ___ En el caso del servicio público de transporte colectivo urbano del Barcelonès Norte, se han traspasado los controles de regularidad de paso de los autobuses desde inspecciones visuales a la calle hasta el análisis de las bases de datos del SAEI (Sistema de Ayuda a la Explotación e Información). El análisis lo efectúa la propia Entitat Metropolitana del Transport mediante una conexión directa con las bases de datos del SAEI de la empresa TUSGSAL.
- ___ Se han llevado a término diversas campañas de recuento de origen y destino de los viajeros de varias líneas con el fin de conocer los desplazamientos entre paradas.
- ___ Se ha preparado la documentación necesaria para obtener el Servicio Certificado en Transporte Público de Viajeros, conforme a la norma europea UNE EN 13816:2003 y el Reglamento AENOR RP A37.01.

05.3 Señalización y mantenimiento de paradas e información

En este importante aspecto de la relación con los ciudadanos, los servicios técnicos de la Entitat Metropolitana del Transport han trabajado en colaboración con la empresa Cetransa (Centre Metropolità d'Informació i Promoció del Transport SA), las empresas operadoras de los servicios

de transporte público y los ayuntamientos metropolitanos, entre otros.

La tarea de información y promoción del transporte se ha hecho editando varios folletos informativos sobre los servicios de transporte y actualizando las Guías del transporte metropolitano. La información al momento se sigue dando sobre todo por medio del teléfono 010.

El proceso de mantenimiento, renovación y ampliación de los palos de parada y de las marquesinas instaladas en el ámbito territorial de la Entitat Metropolitana del Transport, se lleva a término de manera constante. Hace falta destacar el diseño, elaboración y colocación de las tiras informativas de línea que van a las paradas, así como la señalización gráfica de todas las líneas de la red metropolitana de transporte público de superficie en base cartográfica.

Finalmente se han de mencionar las tareas de atención, informe y respuesta de las quejas y reclamaciones sobre transporte público recibimientos a través de diferentes canales (teléfono 010, municipios, cartas o correo electrónico, empresas operadoras...)

Principales actuaciones 2003-2007

- ___ Elaboración en 2003 de la Guía del Transporte Metropolitano general, con una tirada de 60.000 ejemplares, de la del Nitbús con 50.000 ejemplares, y de las de los ámbitos del bajo Llobregat y del Besòs con 25.000 ejemplares cada una; estas últimas se han reeditado en 2004 con una tirada de 15.000 ejemplares cada una.
- ___ Diseño y gestión de campañas informativas específicas referidas a los servicios siguientes: Gavabús; Vilabús; servicios de L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios; de Sant Boi de Llobregat; de Castelldefels; de Sant Feliu de Llobregat, de las líneas 86 y

87 de Barcelona, etc. En algunos casos se han establecido convenios entre la EMT y los ayuntamientos con objeto de proceder conjuntamente a su diseño, financiación y ejecución.

- ___ Edición de guías sobre el transporte público en Sant Just Desvern y Esplugues de Llobregat, con motivo de las mejoras llevadas a término en los servicios.
- ___ Elaboración, durante 2006, de las Guías de transporte metropolitano de los ámbitos de Barcelona y el Baix Llobregat, y de Barcelona y el Besòs. Estas guías incorporan, por primera vez, y de manera conjunta el mapa de transporte público de Barcelona y de los otros dos ámbitos metropolitanos. Nueva edición de estas guías en 2007 con una tirada de 50.000 ejemplares.
- ___ Incorporación a los contratos de la Concesión U-1, Concesión U-2, y a los contratos de gestión interesada de los servicios públicos de transporte colectivo urbano de Castelldefels y L'Hospitalet de Llobregat y otros municipios, respectivamente, de los trabajos de mantenimiento de los apoyos y de la información de las paradas del servicio, con la correspondiente compensación económica para las empresas.

05.4 Colaboración con otras instituciones

Autoridad del Transporte Metropolitano

La colaboración, durante el periodo 2003-2007, de la Entitat Metropolitana del Transport con la Autoridad del Transporte Metropolitano, de que es miembro consorciado, se puede resumir con la participación en los siguientes grupos, comisiones u órganos de gobierno:

- ___ Consejo de Administración, de la cual la EMT ostenta la vicepresidencia

- segunda.
- ___ Comité Ejecutivo del Consejo de Administración.
- ___ Ponencia de Usuarios y Beneficiarios, de la cual la EMT ostenta la presidencia.
- ___ Ponencia Técnica de Operadores, a través de TMB.
- ___ Comité de Seguimiento de la integración tarifaria.
- ___ Comisiones Técnica, Económica, de Asesoramiento Jurídico y de Nomenclatura.
- ___ Varias comisiones de seguimiento y grupos de trabajo técnicos sobre determinados proyectos y estudios.

Principales colaboraciones entre la EMT y la ATM 2003-2007

- ___ Aprobación de los Contratos-Programa entre la Administración General del Estado y la Autoridad del Transporte Metropolitano, para los periodos 2002-2004 y 2005-2006.
- ___ Aprobación de la modificación de los Estatutos de la Autoridad del Transporte Metropolitano para adaptarlos a la ley 9/03 de movilidad.
- ___ Plan de Servicios de transporte público 2002-2005
- ___ Intercambiadores de Sagrera-Meridiana y de la Torrassa.
- ___ Línea 9 del metro.
- ___ Tranvías del bajo Llobregat y del Besòs.
- ___ Proyecto de línea 12 Castelldefels -Sarrià.
- ___ Estudios de carriles bus y accesos en Barcelona.
- ___ Estudio de ordenación de la red de terminales de transporte interurbano de Barcelona.
- ___ Proyecto de conexión entre la EMT y el servidor de información del SAE de la ATM, con el fin de analizar datos para el control de calidad del servicio.
- ___ Participación en la semana de la movilidad sostenible y segura 2006.
- ___ Encuesta de Movilidad Cotidiana del 2006. En particular, extensión de la

muestra a determinados municipios de la Entitat Metropolitana del Transport donde hacía falta obtener mayor significación estadística.

Otras instituciones y organismos

Principales colaboraciones 2003-2007

- ___ Plan Estratégico Metropolitano de Barcelona. Aprobado en 2003, la Entitat Metropolitana del Transport ha participado activamente formando parte de la vicepresidencia del Consejo General de la Asociación PEM, de la Comisión Delegada de la Asociación PEM, y de la Subcomisión de Modelo metropolitano, Transporte y Vivienda de la Comisión de Prospectiva.
- ___ Generalitat de Catalunya. Participación en las comisiones de seguimiento de los proyectos constructivos y de los estudios informativos de varios tramos de la L9 del metro.
- ___ Asociación para la Promoción del transporte público. Convenio anual para la colaboración y la edición de la revista "Movilidad sostenible y segura".
- ___ Federación Española de Municipios y Provincias. Participación en el programa de colaboración Insero - FEMP para promover la implantación de autobuses de plataforma baja.
- ___ Universitat Autònoma de Barcelona. Análisis de las experiencias existentes en la financiación del transporte público a las áreas metropolitanas, y estudio de la percepción del ciudadano sobre la financiación del transporte público en el AMB.
- ___ Catalunya Carsharing SA La EMT participa, mediante Ferrocarril Metropolitano de Barcelona SA, en el proyecto de implantación de un servicio de movilidad consistente en el uso temporal de flotas compartidas de vehículos.
- ___ Consejo de Gremios de Comercio,

Servicios y Turismo de Barcelona. Firma de un convenio para la realización de un estudio sobre la movilidad generada por las actividades comercial y de servicios.

- ___ Ayuntamiento de Sitges. Convenio de colaboración para estudiar el transporte del barrio de les Botigues, limítrofe a Castelldefels.
- ___ Consorcio del Centro Interuniversitario de Levante. Adhesión a dicho consorcio integrado por los ayuntamientos de Barcelona y Sant Adrià de Besòs, y por el Consejo Comarcal del Barcelonès.
- ___ Tranvía Metropolitano SA y Tranvía Metropolitano del Besòs SA Firma de convenios para la compensación económica por la utilización de los títulos sociales de la EMT en la red actual de tranvía, así como en aquellas extensiones que se puedan producir en el futuro dentro del ámbito de la EMT.
- ___ Agencia de Ecología Urbana de Barcelona. Convenio para la elaboración de un estudio de detalle de corredores prioritarios para autobuses en el ámbito de la EMT.
- ___ Instituto Catalán del Suelo. Convenio de colaboración, conjuntamente con el Ayuntamiento del Prat de Llobregat, para regular la cesión a la EMT de los suelos necesarios para el proyecto de Centro Operativo de Gestión de Autobuses en el término municipal del Prat de Llobregat.

06. INSTITUTO METROPOLITANO DEL TAXI (IMET)

El Instituto Metropolitano del Taxi (IMT) es el organismo autónomo de la Entitat Metropolitana del Transport que se encarga de regular y ordenar el servicio del taxi en el Área Metropolitana de Barcelona. En este periodo, el IMT ha trabajado de forma prioritaria en la modernización y el desarrollo de las normas que regulan la actividad del taxi, así como en el impulso del uso de las nuevas tecnologías para mejorar el trabajo del taxista y la calidad del servicio.

Reglamento metropolitano del taxi

El IMT ha impulsado la aprobación de un nuevo Reglamento del taxi en qué se modernizan y se adaptan a la realidad actual y a la Ley del Taxi, aprobada por el Parlament de Catalunya en 2003, las normativas que regulan la actividad del taxi en el marco del área metropolitana de Barcelona. El Reglamento se ha aprobado en 2004, previa consulta con todas las organizaciones representativas del sector del taxi y con una importante tarea de divulgación sobre su contenido. El nuevo texto garantiza la seguridad jurídica de los operadores, recoge las realidades sociales actuales y permite el desarrollo futuro del sector. El nuevo Reglamento ha sido distribuido gratuitamente entre todos los titulares de una licencia de taxi.

Tarifas Taxi

En 2004 se encarga al Centro de Innovación del Transporte (CENIT) un estudio para el análisis de la rentabilidad del sector del taxi del AMB con el objeto de definir una metodología de establecimiento de tarifas. De acuerdo con las organizaciones del sector, el año 2005 se define la metodología que se debe emplear para

la revisión anual de tarifas. El trabajo lo lleva a cabo un economista contratado específicamente para tal efecto que es designado por el Colegio de Economistas. Participan activamente en la discusión de la metodología los representantes de las organizaciones del sector.

Nuevas tecnologías

El acelerado desarrollo de las nuevas tecnologías de la comunicación aplicadas a los vehículos ha permitido incorporar en el taxi elementos que ayudan a mejorar la actividad y la seguridad de los profesionales taxistas.

El IMT, junto con el Departamento de Puertos y Transportes de la Generalitat de Catalunya y los representantes del sector, ha desarrollado el proyecto SECUTAXI, que ha permitido la creación de un nuevo sistema de seguridad específico para los taxistas de Catalunya conectado al Centro de Emergencias 112. Para facilitar la incorporación del equipo de seguridad en los taxis, desde 2004 se ha establecido, conjuntamente con la Generalitat de Catalunya y el Ministerio de Ciencia y Tecnología, una línea de subvenciones que cubre el 75% de su coste. A partir de enero de 2008, todos los vehículos aplicados a una licencia deberán estar conectados al sistema de localización. A finales de 2006, 2.488 taxistas ya tenían instalado el equipo en su vehículo y el IMT ha destinado a este objetivo 380.534 euros.

Se han promovido las medidas oportunas para que el 96,7% de los taxímetros automáticos dispongan del marcaje obligatorio según la Unión Europea.

Se ha subvencionado la instalación de impresoras de recibos al 70% de los titulares de una licencia de taxi con la previsión de que, a partir de la 1 de enero de 2009, será obligatoria en todos los vehículos.

Se han realizado varias campañas orientadas a promover la familiarización del taxista hacia aquellas nuevas tecnologías que pueden mejorar la calidad del servicio, la atención al usuario y, muy especialmente, optimizar la oferta de acuerdo con la demanda de taxis.

Se ha puesto en marcha un nuevo portal web a través del cual el taxista puede consultar la situación administrativa de la licencia, concertar hora para pasar la ITV o la revisión metropolitana, darse de alta en el correo corporativo o apuntarse en línea para participar en el futuro servicio de información vía SMS que la IMT pondrá a disposición de los taxistas a partir de 2007.

Movilidad y sostenibilidad

Con tal de fomentar la movilidad sostenible y segura en el sector del taxi se ha creado un área específica dentro la estructura de la IMT mediante la cual se ha participado en:

- el Plano director de movilidad de la región metropolitana de Barcelona de la Autoridad Portuaria.
- el Plan de actuación para reducir emisiones de óxido de nitrógeno y partículas en suspensión inferiores a 10 micras (PM10) impulsado por el Departamento de Medio ambiente y Vivienda.
- el Premio de Movilidad Sostenible y Segura (convocatoria 2005-2006).

En coordinación con el Instituto Catalán de Energía y el RACC se han organizado e impartido 597 cursos de conducción económica y eficiente a profesionales del taxi. El objetivo es ahorrar el 20% del consumo de carburante, con los beneficios que comporta para el medio ambiente y el ahorro económico del conductor. Paralelamente se han difundido 5.000 trípticos informativos para fomentar las buenas prácticas de movilidad en el sector.

Se ha iniciado el desarrollo del proyecto de paradas de taxi y se ha actualizado toda la red del área metropolitana de Barcelona, con el apoyo cartográfico adecuado. La actualización ha sido difundida a todos los planos de los municipios metropolitanos y ha sido incorporada al portal web de la IMT para facilitar la consulta en línea.

Se ha establecido un convenio de colaboración con la Asociación Catalana del Biodiésel (ACB) con el fin de impulsar el uso del biodiesel como carburante en los vehículos taxi del área metropolitana de Barcelona.

Siguiendo los criterios y las políticas de sostenibilidad, la IMT ha decidido otorgar una bonificación del 50% en la tasa de autorización de vehículos para taxi a todos los fabricantes que presenten modelos eléctricos o biomodales, o que utilicen el biogás, gas natural comprimido, el metano, el hidrógeno o los derivados de aceites vegetales como combustible.

Taxi accesible

Con tal de garantizar que un mayor número de personas con problemas de movilidad puedan beneficiarse del servicio de taxi adaptado, a lo largo de este periodo se ha renovado año tras año el convenio de colaboración con el IMSERSO y la Fundación ONCE. Cuarenta y ocho taxistas se han beneficiado de la línea de subvención que se ha otorgado a raíz de la firma del convenio, y que les ha permitido adaptar el taxi a las exigencias técnicas del modelo de vehículo necesario para poder prestar este servicio.

Servicio del aeropuerto

En este periodo se ha procedido a la ampliación de la parada de taxis de la Terminal A, así como a la mejora de la gestión, del control y de la ordenación del servicio del taxi del aeropuerto del Prat. AENA ha asumido, desde 2005, el coste

del servicio de la gestión del taxi hasta el aeropuerto de Barcelona. Tras el acuerdo previo con AENA y las organizaciones del sector, se ha distribuido la parrilla de taxis en dos espacios, un destinado a cubrir únicamente la demanda de servicios de la Terminal del Puente Aéreo y otro a dar servicio a las Terminales A y B. Esta medida ha mejorado sustancialmente el servicio de taxi hasta el Puente Aéreo gracias a la reducción del tiempo de espera, tanto para los usuarios como para los taxistas.

Parque de vehículos taxi

El parque de vehículos taxi se ha renovado a un ritmo de 1.500 vehículos anuales y se sitúa dentro de la gama mediana alta. Se han autorizado seis nuevos modelos de vehículos comerciales para el servicio de taxi y, con el objetivo de poder garantizar la calidad y la vigencia de los modelos autorizados con anterioridad, se han optimizado las variantes de las distintas marcas. Paralelamente se ha mejorado la información que, sobre este aspecto, se da al profesional taxista.

Anualmente se han efectuado más de 10.000 revisiones metropolitanas por parte de la ITV y de los servicios técnicos del IMT y se ha elevado el nivel de exigencia respecto a la conservación, la limpieza y la funcionalidad del vehículo. Se ha hecho un paso adelante en la mejora de la prestación del servicio en las ITV ofreciendo al taxista ampliación de horarios y reducción del tiempo de concertación. Para mantener la calidad del parque de vehículos se han promovido campañas específicas de revisión metropolitana orientadas especialmente a vehículos de más de 10 años de antigüedad.

Servicio de inspección y sanciones

El equipo de inspección de la IMT ha realizado, durante este periodo, una media de más de seis mil inspecciones anuales en diferentes puntos del Área Metropolitana

de Barcelona. El Departamento de Sanciones ha registrado, desde 2003 hasta 2006, 4.546 denuncias incoadas. Ha abierto 2.583 expedientes sancionadores, de los cuales 779 han sido ejecutados.

Con el propósito de resolver los conflictos entre taxistas y usuarios, se ha recurrido a la Junta Arbitral de Consumo, que durante estos años ha tramitado 35 arbitrajes.

Formación

Se ha continuado trabajando en la promoción de las medidas y de los instrumentos necesarios para garantizar la formación inicial y continuada de los profesionales del taxi. Durante todo el periodo se han establecido varias reuniones con los responsables de las escuelas de formación de taxistas para planificar y revisar los contenidos para el acceso a la profesión. Se ha decidido que se impartan los cursos de conducción económica y eficiente a los nuevos taxistas con una bonificación de créditos.

Se ha firmado un convenio de colaboración en Barcelona Activa, en el marco de los programas Equal, pasarelas hacia la ocupación, para establecer acciones de inserción laboral en el sector del taxi. Asimismo se ha participado en el programa NOA, que impulsa el acceso de las mujeres a sectores en los que estaban poco representadas.

A través del portal web de la IMT, se ha puesto a disposición de las escuelas de formación de taxistas la funcionalidad necesaria para que sus alumnos puedan realizar en línea los trámites de inscripción y consulta de las notas de los exámenes de acceso a la profesión.

Atención al público

La Oficina de Atención ha atendido anualmente una media de 17.000 taxistas y el Servicio de Objetos Perdidos recibió una

media de 25.800 llamadas de usuarios de taxi reclamando o comunicando la pérdida de un objeto personal en un vehículo taxi.

Firataxi

El Instituto Metropolitano del Taxi ha formado parte del comité organizador de la primera edición de FIRATAXI, celebrada en Barcelona en abril de 2006. El IMT ha participado además con un stand propio que ha sido visitado por numerosas personalidades de la ciudad y por un buen número de taxistas.

Se ha editado documentación y material gráfico específico para dar a conocer los servicios que actualmente ofrece el IMT a los taxistas en particular, y a la población, en general.

Primer encuentro de Gestores Municipales de Taxi

Coincidiendo con la celebración de FIRATAXI, la IMT ha organizado el Primer Encuentro de Gestores Municipales de Taxi en qué han participado representantes de Pamplona, San Sebastián, Bilbao, La Coruña, Málaga, Valencia, Las Palmas de Gran Canaria, Granollers y Lleida. Se han abordado temas de interés común relacionados con la organización del servicio, legislación y normativa, formación, seguridad, nuevas tecnologías, concepto de calidad en el servicio de taxi, y políticas de subvención para vehículos adaptados, entre otros.

Proyecto Ciutat del Taxi

El IMT ha presentado a las organizaciones del sector un preproyecto para la creación de la Ciudad del Taxi a raíz de las reiteradas peticiones de los taxistas. Ha invitado al sector a analizarlo y a formular propuestas partiendo del principio que el preproyecto podría ser viable únicamente con la participación del sector que se encargaría de su gestión.

Comunicación y relaciones externas

En el periodo 2003-2007 se ha mantenido una constante comunicación con los taxistas a través de la edición bimensual de la Revista Taxi.

Los taxistas han tenido a su disposición una web informativa que, a partir de finales de 2006, ha sido modernizada y actualizada gracias a la incorporación y la oferta de una serie de funciones para acercarlos todavía más la información y los trámites relacionados con el ejercicio de la actividad del taxi.

Se organiza cada año una fiesta de homenaje a los taxistas jubilados, estos actos se llevan a cabo con la colaboración de los ayuntamientos de Badalona, Montcada i Reixac, Sant Joan Despí y Santa Coloma de Gramenet.

Se han editado 5.000 dípticos divulgativos conjuntamente con el Departamento de Movilidad y Sostenibilidad. Para la ya mencionada Firataxi se han editado 5.000 más y se ha producido un vídeo corporativo.

El IMT ha tenido una presencia constante en la prensa diaria, las televisiones, las agencias de noticias y las radios de Catalunya y España. La gerencia ha participado en un importante número de debates y entrevistas organizados sobre diferentes temas relacionados con la actividad de este organismo.

07. CETRAMSA

En el importante aspecto de información y promoción del transporte público, la Entitat Metropolitana del Transport cuenta, además de con sus servicios técnicos, con la empresa CETRAMSA (Centro Metropolitano de Información y Promoción del Transporte SA), sociedad anónima metropolitana constituida el 1986 como órgano de gestión directa de la Entidad. Las actuaciones más destacadas de CETRAMSA durante el periodo 2003-2007 han sido las siguientes:

010 Metropolitano

— El teléfono 010 es el sistema habitual de consultas sobre el transporte público metropolitano, aunque también se atienden mediante otras llamadas específicas. Las cifras pueden observarse en el cuadro correspondiente.

Documentación y bases de datos

- Mantenimiento del Sistema de Información del Transporte y Apoyo al Informador (SITSI). Actualización permanente de la información sobre la red de transporte público al AMB, contenida en una base documental que constituye el apoyo del servicio telefónico de información metropolitana del transporte, y la base de edición de guías, planos y señalización.
- Mejora de la conexión y transmisión de datos con los ayuntamientos vía ADSL, con formación y asistencia técnica.
- Atención de quejas y denuncias, que son enviadas a los responsables del servicio de transporte de qué se trate.
- Gestión diaria del correo electrónico público de la Entitat Metropolitana del Transport, que incluye quejas, reclamaciones, consultas y sugerencias.

Internet

- Gestión de la página web de la EMT y de su aplicación "Dónde quieres ir", que permite a los usuarios conocer las mejores rutas en transporte público para sus desplazamientos; contiene también el detalle de los itinerarios y horarios de todas las líneas. La página ha pasado de 3,5 a 16 millones de vistas entre 2003 y 2006.
- Inclusión en la web de los planos de recorridos de las líneas de autobús de gestión indirecta.
- Convenio con Transports Metropolitans de Barcelona para ampliar el alcance de la aplicación de Internet "Quiero ir" a los 18 municipios de la Entitat Metropolitana del Transport.

Promoción del transporte público

- Diseño, actualización y edición, de encargo de la EMT de las guías generales, del sector Llobregat y del sector Besòs del transporte Metropolitano (véase mantenimiento y señalización de paradas e información) y de los elementos de señalización gráfica de paradas de autobús.
- Edición en colaboración con los municipios de las guías de transporte de Sant Just Desvern, Esplugues de Llobregat, Castelldefels, Gavà y el Prat de Llobregat.
- Edición de la Guía de Transporte Sostenible en el Polígono de la Zona Franca de Barcelona.
- Colaboración con el ayuntamiento de Barcelona para la edición de la Guía de la Ciudad, y las guías "Barcelona Bona nit" y "Ens movem per Barcelona".
- Colaboración con las empresas Mohn y Tusgsal en la edición de la Guía Nitbús, y con la empresa Tranvia Metropolità SA para la edición de la guía "A la feina en Tranvia".
- Edición de 100.000 fundas protectoras de títulos de transporte con motivo del Fòrum 2004.

- Realización de encargos para otras instituciones y organismos: editorial Pàmias, empresas de estudios de mercado, Generalitat de Catalunya, ayuntamientos...

Tarifación social

- Las solicitudes, las altas efectivas y las renovaciones constan en el cuadro correspondiente en el que también figuran las llamadas específicas sobre esta cuestión.
- También se ha hecho la gestión de renovaciones periódicas, incidencias, duplicados, se ha apoyado a los distritos y PMAC la (Plataforma multicanal de atención al ciudadano) y se ha tramitado la correspondencia.

Servicio de transporte especial para personas con movilidad reducida severa

- Se efectúa mayoritariamente a partir de las llamadas recibidas en el teléfono único de solicitudes: se asignan los servicios puerta a puerta o, en algunos casos, se derivan hacia el transporte público regular.
- El servicio de contestador automático ha atendido 8.067 mensajes referidos a anulaciones o quejas, y el servicio de recogida de solicitudes vía e-mail ha tramitado 1471 correos (datos de 2006).

PARTICIPACIÓN EN CONSORCIOS Y PROYECCIÓN EXTERIOR

Las instituciones del Área Metropolitana de Barcelona participan activamente aportando recursos y trabajo en varios organismos consorciados integrados por entidades públicas y privadas que se han juntado para potenciar su acción en aquellos ámbitos dónde existe un evidente paralelismo de objetivos e intereses. Estas asociaciones están especialmente capacitadas para vehicular los contactos internacionales y la proyección exterior del mundo metropolitano. Tanto a través de éstas como de manera directa, el Área Metropolitana también lleva a cabo una importante actividad de cooperación para el desarrollo.

PLAN ESTRATÉGICO METROPOLITANO

Una de las líneas de actuación que consta en el acuerdo de gobierno de 2003 es el compromiso de desarrollar el Plan Estratégico Metropolitano. Este plan es un instrumento concebido para impulsar el Área Metropolitana de la manera más eficiente posible. No tiene una finalidad ejecutiva sino que pretende reflexionar sobre las perspectivas económicas, sociales y territoriales de la metrópoli y proponer las grandes directrices y medidas concretas a emprender a fin de lograr un desarrollo que garantice la prosperidad económica, el bienestar y la calidad de vida de la población de la metrópoli así como la máxima cohesión del territorio.

Sucesor de los antiguos Planes Estratégicos de Barcelona, la misma dinámica de estos planes puso de manifiesto la necesidad del ámbito metropolitano, teniendo en cuenta que ésta es la ciudad real, integrada por una red de municipios y situada en un territorio rico y complejo, y con las máximas potencialidades, ya que se trata del motor de Cataluña y de una de las principales regiones metropolitanas de Europa. Llegar a un consenso sobre cuál debe ser el posicionamiento de esta ciudad real en el contexto europeo, mediterráneo y mundial es uno de los retos del Plan.

Constituido formalmente como asociación, ha sido promovido por la administración local y forman parte de él los treinta y seis municipios metropolitanos así como otros organismos de la administración, pero ha contado en su elaboración, desde el inicio, con la participación de los agentes económicos y sociales que actúan al territorio, como los sindicatos, las patronales, las universidades, la Cámara de comercio, el Consorcio de la Zona Franca, la Autoridad Portuaria, etc. El Consejo General está compuesto por 300 miembros: esta representatividad y el espíritu de colaboración en torno a unos objetivos comunes son uno de los activos principales del Plan y condición para el éxito de las propuestas que formula. A efectos operativos, una Comisión Delegada integrada por 30 miembros es la que gestiona el día a día del Plan con el apoyo del Consejo de Desarrollo

Estratégico. En relación con la actividad concreta, se han creado las siguientes comisiones: la de Prospectiva, que analiza y estudia tendencias y temas críticos; la de Estrategia, que propone líneas y medidas prácticas de adelanto; y las de Enlace que proporcionan información sobre cuestiones que tienen que ver con los objetivos del Plan. El Plan cuenta, finalmente, con un coordinador general y una secretaria técnica.

www.bcn2000.es

PROMOCIÓN ECONÓMICA

Feria de Barcelona

La Feria es una pieza fundamental para el progreso económico del Área Metropolitana y, por eso, la Mancomunidad de Municipios ha dado apoyo a su ampliación mediante la aportación de 15,7 millones de euros. Se trata de una inversión estratégica y de futuro puesto que está previsto que la feria crezca más en base a la innovación y calidad, potenciando los salones existentes y creando otros nuevos. A pesar del esfuerzo presupuestario que ha significado, el beneficio a medio y largo plazo debe ser muy importante para que la contribución sea beneficiosa y afecte a toda la metrópoli: empezando por sus emplazamientos actuales, la Feria ya es prácticamente metropolitana. Por otro lado, además de los beneficios directos o indirectos, hay factores de características más profundas, como por ejemplo el hecho de que la Feria haya actuado como motor de transformación urbana del sector dónde se ha hecho la ampliación. Aporta, además, valor añadido puesto que siendo una institución fuertemente arraigada al territorio metropolitano contribuye significativamente a situar en el mundo el Área Metropolitana de Barcelona como lugar de innovación y de

constante actividad económica capaz de atraer inversiones y de fortalecer la imagen internacional.

www.firabcn.cat

Pacto Industrial

El Pacto Industrial de la Región Metropolitana, que este año cumple diez años de vigencia, nació para dar respuesta a los cambios que ha vivido el mundo industrial en toda Europa, para buscar las actividades industriales más convenientes o de más futuro en nuestro ámbito, detectar las fortalezas y las debilidades del sistema, etc. El Pacto es una instancia de concurrencia donde hay organismos y entidades relacionadas con el mundo industrial (la administración local, las organizaciones empresariales, los sindicatos, las universidades, etc.) y que, por lo tanto, son más proclives a detectar problemas y necesidades. A partir de los temas donde los intereses son más coincidentes se ha llevado a cabo un trabajo intenso que ha dado un amplio abanico de resultados: mapas de formación profesional o de suelo industrial, estudios económicos, análisis de contextos europeos similares, publicaciones, etc., y la reciente creación de un instrumento útil y moderno como el SIMAE (Servicio de Información Metropolitano de Actividad Económica e Innovación) que, aprovechando las oportunidades de acceso a la información de las nuevas tecnologías, lo aplica a la situación y a las necesidades concretas del sector industrial del territorio metropolitano.

www.pacteind.org

INSTITUTO DE ESTUDIOS REGIONALES Y METROPOLITANOS DE BARCELONA

El Instituto de Estudios Regionales y Metropolitanos de Barcelona es un consorcio de investigación para la búsqueda de cuestiones económicas, sociales y territoriales en ámbitos urbanos, metropolitanos y regionales donde confluyen los intereses de la universidad, la administración pública y las instituciones para la promoción económica.

En el periodo 2003-2007, el consorcio IERMB ha visto crecer su base territorial e institucional al incorporar la Generalitat de Cataluña y la Universidad Pompeu Fabra, de forma que en la actualidad, y de acuerdo con los Estatutos aprobados en 2006, el Consorcio está formado por:

- ___ Generalitat de Cataluña
- ___ Ayuntamiento de Barcelona
- ___ Diputación de Barcelona
- ___ Mancomunidad de Municipios del Área Metropolitana de Barcelona
- ___ Universidad Autónoma de Barcelona
- ___ Universidad de Barcelona
- ___ Universidad Politécnica de Cataluña
- ___ Universidad Pompeu Fabra
- ___ Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación de Barcelona
- ___ Federación de Municipios de Cataluña
- ___ Consorcio de la Zona Franca

El Consejo de Gobierno está presidido por el presidente de la Mancomunidad de Municipios del AMB y alcalde de Barcelona, y tiene como vicepresidentes al rector de la Universidad Autónoma, al presidente de la Diputación de Barcelona, al presidente de la Cámara Oficial de Comercio, Industria y Navegación, y un representante de la Generalitat de Cataluña. El presidente delegado de la Comisión Ejecutiva es el vicepresidente

primero de la Mancomunidad de Municipios.

El IERMB se organiza en cuatro áreas de investigación: Sociedad, Territorio, Economía y Movilidad, y tres ámbitos de apoyo a la investigación: Trabajo de campo, Estadística y Cartografía. Cuenta con un equipo de investigadores compuesto por doctores y licenciados en varias disciplinas, entre ellas Geografía, Sociología, Economía, Ciencias Ambientales y Arquitectura. Los principales temas de estudio que se desarrollan son:

- ___ Hábitos y condiciones de vida de la población
- ___ Victimización y seguridad ciudadana
- ___ Análisis y planificación territorial de infraestructuras, equipamientos y servicios
- ___ Mercado de trabajo
- ___ Movilidad y transportes

Dentro de su línea de investigación básica, el IERMB ha sido el responsable durante los últimos años de la realización de la Encuesta de Condiciones de Vida y Hábitos de la Población de Catalunya 2005 y de la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2006, además de la realización anual de la Encuesta de victimización y percepción de la seguridad.

En los estudios de investigación aplicada la temática que abarca el IERMB es muy amplia, pero podríamos destacar los análisis sobre el uso social del tiempo, los estudios sobre polígonos de actividad industrial y terciaria, o bien sobre la disponibilidad de vivienda en Barcelona y su entorno. Cabe mencionar también los estudios sobre el comportamiento del mercado de trabajo y el observatorio de la actividad emprendedora (GEM-Cataluña).

El IERMB edita desde el 1991 la revista PAPERS, cuyo objetivo es recoger el debate de cuestiones, problemas y opciones

en torno a la región metropolitana de Barcelona, desde la reflexión más o menos teórica sobre el hecho metropolitano hasta contenidos más concretos relacionados con la organización y prestación de servicios.

www.iermb.uab.es

ASOCIACIONES METROPOLITANAS INTERNACIONALES

Metropolis

Metropolis, es una asociación mundial de ciudades y regiones metropolitanas que agrupa unas 90 ciudades de todos los lugares del mundo. El Presidente de la Mancomunidad de Municipios del AMB, Jordi Hereu es, desde diciembre de 2006, el vicepresidente primero ejecutivo y vicepresidente europeo de Metropolis. El Secretario General de Metropolis forma parte de la Comisión Coordinadora de Relaciones Internacionales (CCRI) del Área Metropolitana de Barcelona, presidida por Clemente Murillo, para coordinar las actividades de interés común. Metropolis fue creada en 1985, y el Área Metropolitana de Barcelona es socia fundadora. Desde el año 2000 la sede de la Secretaría General está en Barcelona, en un edificio de la calle de Aviñón cedido por el ayuntamiento de la ciudad. Cuenta con secretarías regionales en Abidjan (África), Montreal (Norteamérica), Sao Paulo (América Latina y Caribe) Melbourne (Asia-Pacífico) y París (Europa).

La misión de Metropolis es la transferencia de conocimientos y experiencias entre ciudades, el fomento de la cooperación y la asistencia técnica, la defensa de los intereses metropolitanos ante de las organizaciones internacionales y el debate sobre las tendencias en la evolución de las metrópolis.

El Plan de acción 2005-2008, aprobado en el congreso de Berlín de 2005, constituyó comisiones de trabajo sobre seis temas diferentes:

- ___ Comisión 1: Regiones Ecológicas. Presidencia: Île-de-France; Vicepresidencia: Toronto
- ___ Comisión 2: Financiación de Servicios y de Infraestructuras Urbanas. Presidencia: Montreal; Vicepresidencia: Sao Paulo.
- ___ Comisión 3: Regeneración integral de Barrios Presidencia: Barcelona; Vicepresidencia: Río de Janeiro
- ___ Comisión 4: Gestión de la Movilidad Urbana. Presidencia: Berlín; Vicepresidencia: Seúl
- ___ Comisión 5: Indicadores Metropolitanos de Resultados Presidencia: Melbourne; Vicepresidencia: Estado de México
- ___ Comisión 6: Gestión del agua. Presidencia: Estado de México; Vicepresidencia:

Barcelona preside, pues, la comisión sobre regeneración integral de barrios y participa activamente en el resto de comisiones. Entre los proyectos del Plan de acción 2005-2008 cabe mencionar las actividades de formación y asistencia técnica, la red de mujeres, el grupo de trabajo para la constitución de un banco de las ciudades y la realización de un informe mundial sobre las metrópolis que se presentará en el Congreso de Sidney Metropolis 2008.

Metropolis és también la sección metropolitana de Ciudades y Gobiernos Locales Unidos (CGLU), con quienes actúa conjuntamente para defender y representar los intereses de los gobiernos locales ante los organismos internacionales. Esta organización comparte la sede de la calle Aviñón.

www.metropolis.org

Medcities

Medcities es una red de ciudades costeras del norte y sur del Mediterráneo creada en 1991 en Barcelona con el objetivo de reforzar la capacidad de gestión ambiental de las administraciones locales, establecer políticas de cooperación y promover el conocimiento y la conciencia ciudadana. La Entidad del Medio ambiente mediante la Delegación de Programas para el Desarrollo Urbano ejerce la función de Secretaría General de la red. Durante este mandato destaca la celebración en Barcelona en 2004 de la Asamblea General de la red en la sede del AMB, que contó con la asistencia de políticos y técnicos de una importante representación de ciudades mediterráneas, tanto miembros de la red como invitadas, así como de instituciones de ámbito internacional. A lo largo del periodo la red ha centrado su actividad en el impulso y coordinación de proyectos de desarrollo sostenible. A continuación se enumeran los más destacados:

Proyectos finalizados

- ___ Mejora del Barrio de Koraat Sbaa en Tetuán (Marruecos). Plan para la urbanización integral de un barrio marginal de Tetuán.
- ___ Gestión de los Residuos Urbanos en el Mediterráneo. Mejora de la gestión en Alejandría (Egipto), Zarqa (Jordania) y Limassol (Chipre).
- ___ Mejora de la Calidad del Aire mediante planes de calidad del aire, de movilidad, y creación de laboratorios y servicios de calidad del aire. Coordinado por el Instituto Catalán de la Energía y Medcities y con la participación de las ciudades de Larnaka, Limassol, Trípoli y Tetuán.
- ___ Plan de Desplazamientos Urbanos de Sousse. (Túnez). Mejora de la movilidad urbana y creación de un servicio de circulación local.

- ___ Plan Estratégico/Agenda Local 21 del Gran Sfax (Túnez). Cooperación para la implementación de una estrategia de desarrollo sostenible.
- ___ Gestión de residuos sólidos urbanos en países de Oriente Próximo y el Magreb. Adopción de una gestión integrada y sostenible en los países árabes mediterráneos.
- ___ Campaña Europea de Ciudades Sostenibles.

Proyectos iniciados y en curso

- ___ Gestión integrada del Lago Maryut en Alejandría
- ___ Gestión Integrada de la costa sur de Sfax. En los dos casos planos para un desarrollo sostenible y para la protección del entorno.
- ___ Estrategia de Desarrollo Urbano sostenible en la Comunidad Urbana de Al-Fayhaa (municipios de Trípoli, El Minah y El Badawi, Líbano).
- ___ Estrategia de Desarrollo sostenible de Sfax.
- ___ Sham. Plan para el desarrollo de proyectos de residuos, turismo y desarrollo económico en Sousse y Mahdia (Túnez), y Bosra (Siria).
- ___ Actor. Creación de una web para facilitar la gestión sostenible urbana en Europa.

La mayoría de estos proyectos han recibido financiación de la Unión Europea. También ha habido aportaciones de entidades como el Banco Mundial, Cities Alliance, etc. y la implicación de ciudades del norte y de los gobiernos de diferentes países. Medcities participa también en otras actividades internacionales como la Campaña Europea de Ciudades Sostenibles, la Comisión Mediterránea de Desarrollo Sostenible/ Plan de Acción del Mediterráneo CMDS/ PALMO, y la Comisión Mediterránea de la CGLU.

www.medcities.org

COOPERACIÓN AL DESARROLLO

La política metropolitana de cooperación al desarrollo llevada a cabo durante el mandato 2003-2007 ha buscado incluir todas sus acciones y programas en un concepto actualizado de cooperación, entendida como instrumento de ayuda, dinamización y acompañamiento de los procesos que las comunidades locales de los países del sur, protagonistas de su propio destino, llevan a cabo. Unos procesos que les permitan profundizar en el fortalecimiento de la sociedad y en la construcción de sistemas democráticos y de derecho para fomentar el desarrollo humano y sostenible de los pueblos.

La voluntad política de las instituciones metropolitanas ha orientado la gestión de esta área de cooperación y ha querido contribuir, desde su modesta aportación, a la construcción de un mundo mejor donde el bienestar de las personas sea cada vez más un derecho realmente universal. Se ha procurado la mejora constante de la calidad y la eficacia de nuestra cooperación internacional.

Se debe remarcar el esfuerzo llevado a cabo para dar a la cooperación un enfoque estratégico, capaz de establecer una relación de coherencia entre todos los elementos del proceso: por un lado, los principios rectores: gobernabilidad, participación, paz, derechos humanos y género; por otro lado, las diferentes prioridades sectoriales formuladas por las contrapartes del sur; y finalmente nuestras competencias y know-how, y las prioridades geográficas que responden a lazos históricos, a los nuevos fenómenos de la inmigración, y a la voluntad de no dejar en el olvido a la región más empobrecida del planeta, el África subsahariana.

Entre los principales objetivos logrados destacan:

- ___ El incremento presupuestario, por encima del IPC, de los recursos económicos destinados a la solidaridad y cooperación internacional metropolitana.
- ___ La aprobación del Plan Director de cooperación internacional al desarrollo y fomento de la solidaridad 2007-2010
- ___ La planificación y priorización de la cooperación metropolitana en los ámbitos donde somos competentes: gestión del agua y residuos, movilidad y transportes, gestión del espacio público, etc.
- ___ La creación de un ámbito de concertación entre el AMB y los ayuntamientos metropolitanos.
- ___ La incorporación decidida del AMB a las redes de instituciones locales para la cooperación.
- ___ La creación de los Encuentros de cooperación internacional como espacio estable de reflexión y debate con los ayuntamientos metropolitanos y otros agentes de la cooperación.

www.amb.cat