

Movilidad urbana en Europa: El libro verde del transporte urbano

Nina Renshaw

Jornadas sobre movilidad sostenible y calidad del aire
Madrid, 25 octubre 2007

Miembros de T&E

**ONG dedicadas al
medio ambiente de:**

Austria, Bélgica, República
Checa, Dinamarca, Estonia,
Francia, Alemania, Grecia,
Hungría, Italia, Países Bajos,
Noruega, Polonia, Portugal,
Rumania, Rusia, Eslovenia,
España, Suecia, Suiza y Reino
Unido



Misión de T&E

Definir una política de transportes que:
minimize los daños en el
medio ambiente y en la salud;
*reduzca el **uso de energía,** territorio y todos*
*los **costes económicos y sociales;***
e incremente la seguridad garantizando
el acceso a todos los ciudadanos.

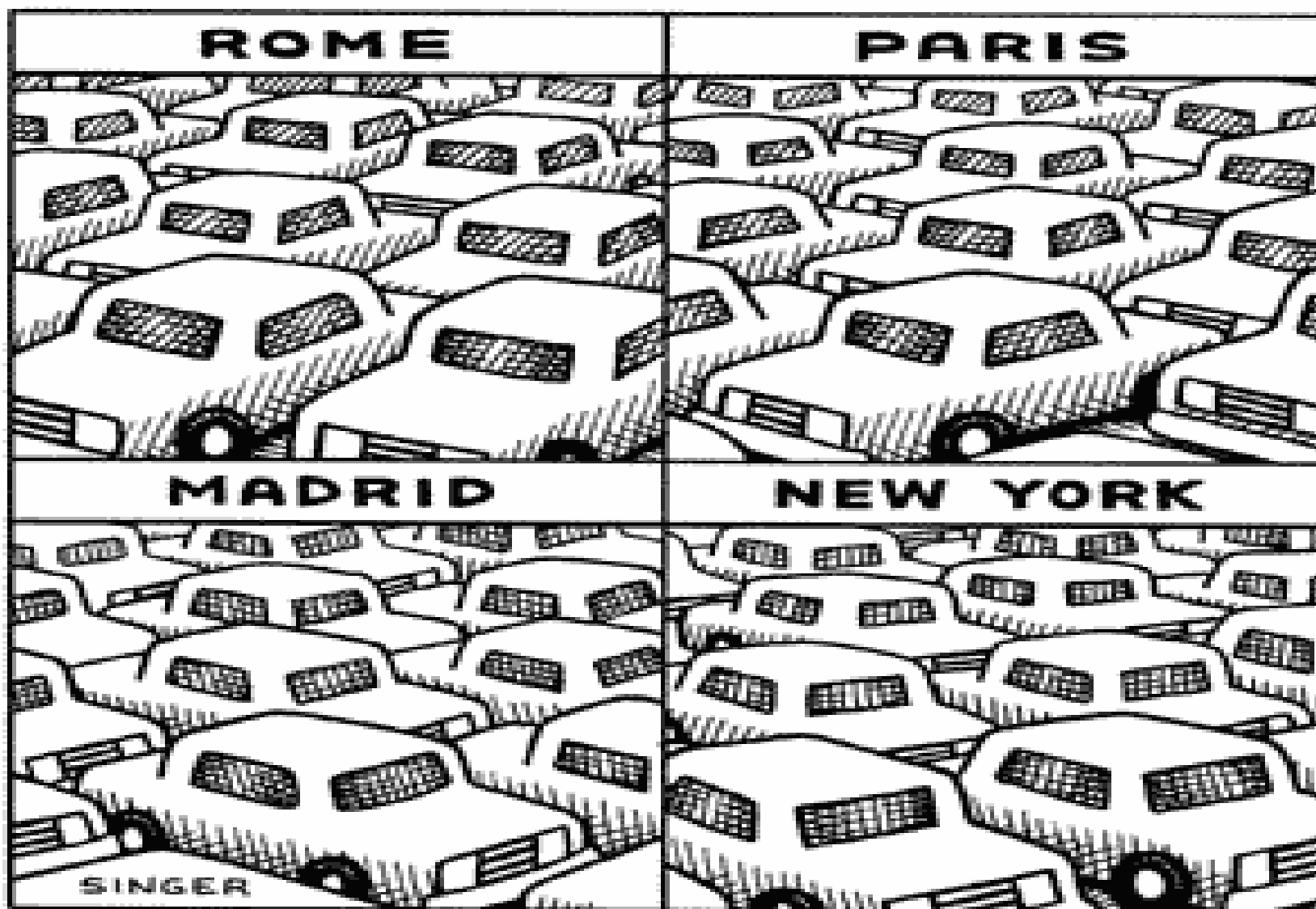
Transporte urbano y medio ambiente

- Tendencias en la movilidad y en el medio ambiente
- Libro Verde de la UE sobre movilidad en las ciudades
- Filosofía de T&E
- Perspectivas de futuro

Movilidad urbana

- Alrededor de un cuarto de la población de la UE-25 vive a 500 m de una carretera con más de tres millones de vehículos anuales.
- El 50% de los trayectos en coche no alcanza los 5 km; el 30% no alcanza ni siquiera los 3 km.
- El promedio de ocupantes por vehículo es uno.
- Los turismos suponen el 75% del total de pasajeros por kilómetro.

GREAT CITIES OF THE WORLD



CALIDAD DEL AIRE

El tráfico urbano es la principal fuente de muchos contaminantes aéreos como el monóxido de carbono y las partículas en suspensión.

Calidad del aire y salud

- La contaminación atmosférica es la principal causa de enfermedades medioambientales en Europa.
- Genera problemas cardiovasculares y respiratorios.
- Los efectos en la salud tienen como primera fuente las partículas (PM), en especial las generadas por la quema de combustibles diésel en los motores.

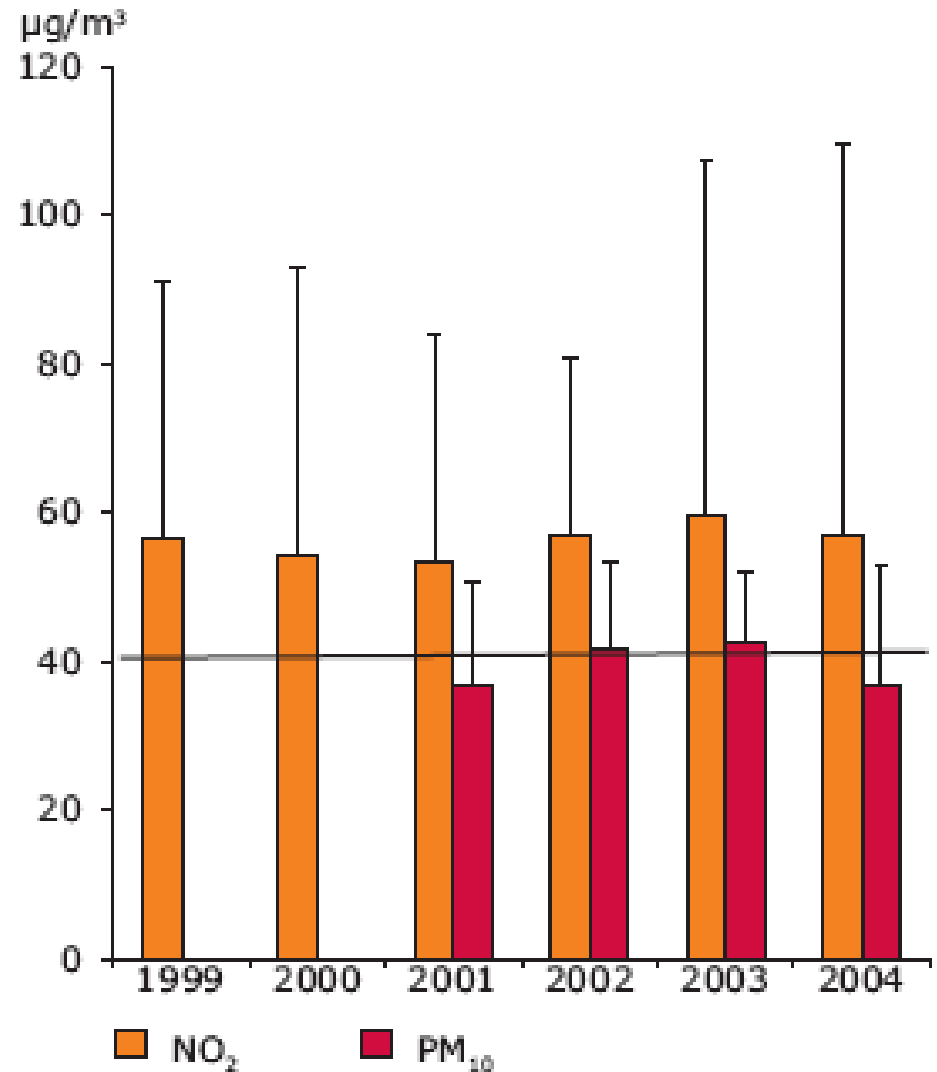
Calidad del aire y salud

- **Cada día, 20 millones de europeos padecen problemas respiratorios.**
(AEMA, 2005)
- Concentraciones actuales de contaminantes aéreos
- = 370.000 muertes prematuras al año;
- > 100.000 ingresos de gravedad en los hospitales.

La calidad del aire en las ciudades no mejora

Promedio de
concentraciones
anuales registradas en
carreteras muy
transitadas de Viena,
Bruselas, Praga,
Helsinki, París, Berlín,
Atenas, Cracovia,
Bratislava, Estocolmo y
Londres

(AEMA, 2007)



La calidad del aire en las ciudades no mejora

- **¿Por qué?**
 - Hay más vehículos con motores diésel.
 - Los vehículos contaminan más en ciudad por los atascos.
 - El tráfico se ha incrementado.

RUIDO



**Hay 210 millones de europeos
expuestos a niveles de ruido
potencialmente peligrosos
para la salud.**

Ruido



- Las carreteras son la fuente más extendida de ruido medioambiental.
- Las carreteras cada vez son más ruidosas.
- El ruido del tráfico es un problema de salud pública cada vez más grave (Organización Mundial de la Salud).

Ruido



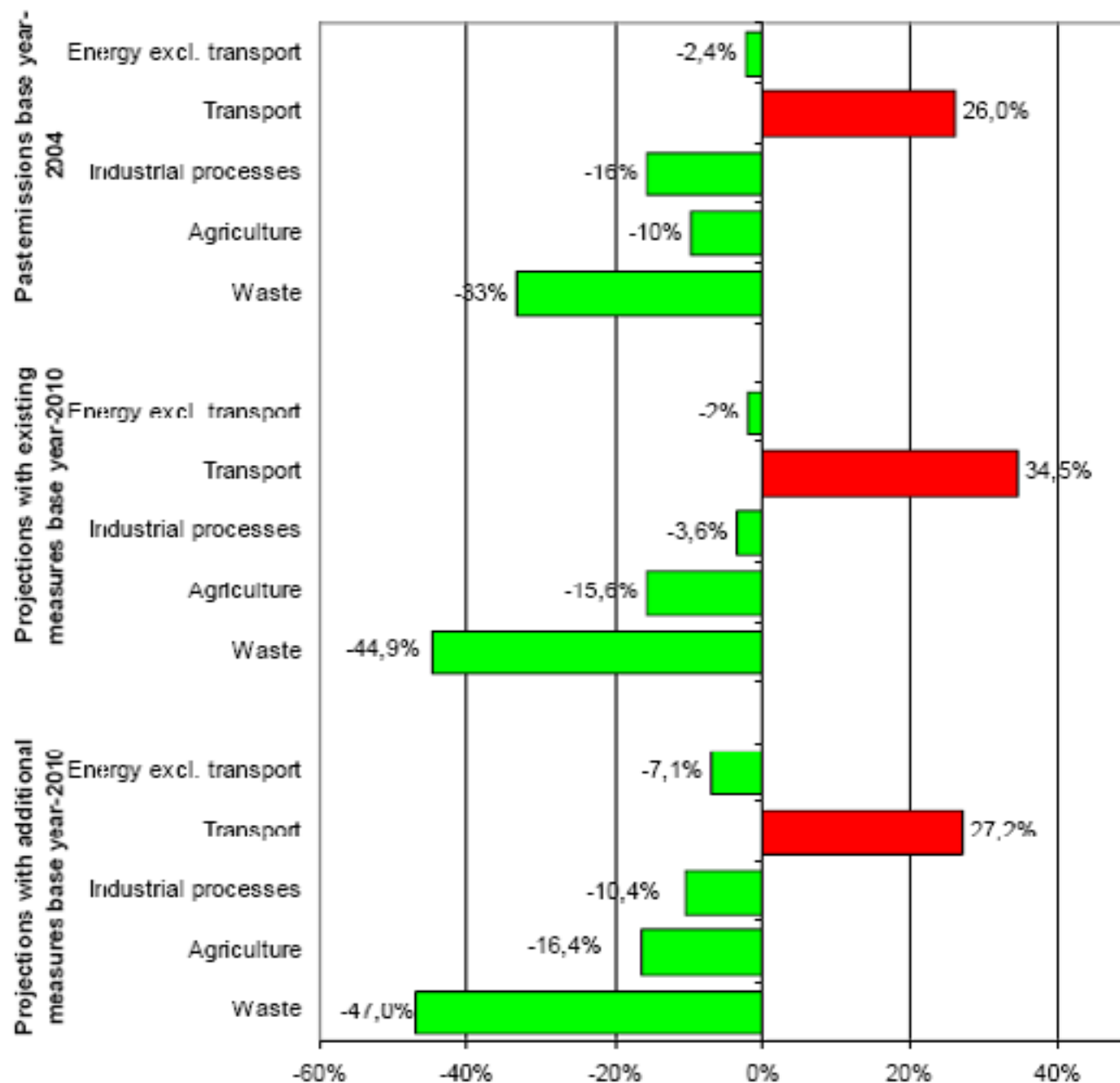
- En las carreteras congestionadas, es habitual la pérdida auditiva de 70 dB(A).
- Según un estudio alemán, 4.000 ataques al corazón anuales se deben al ruido del tráfico (UBA, 2006).
- Falta de sueño, malestar, secuelas mentales y en el aprendizaje.

CAMBIO CLIMÁTICO

El tráfico urbano supone más del 40% de las emisiones de CO₂ generadas por vehículos y un 10% de las emisiones totales de CO₂ de la UE.



Transporte y clima





Libro Verde de la UE

Hacia una nueva cultura de la movilidad urbana

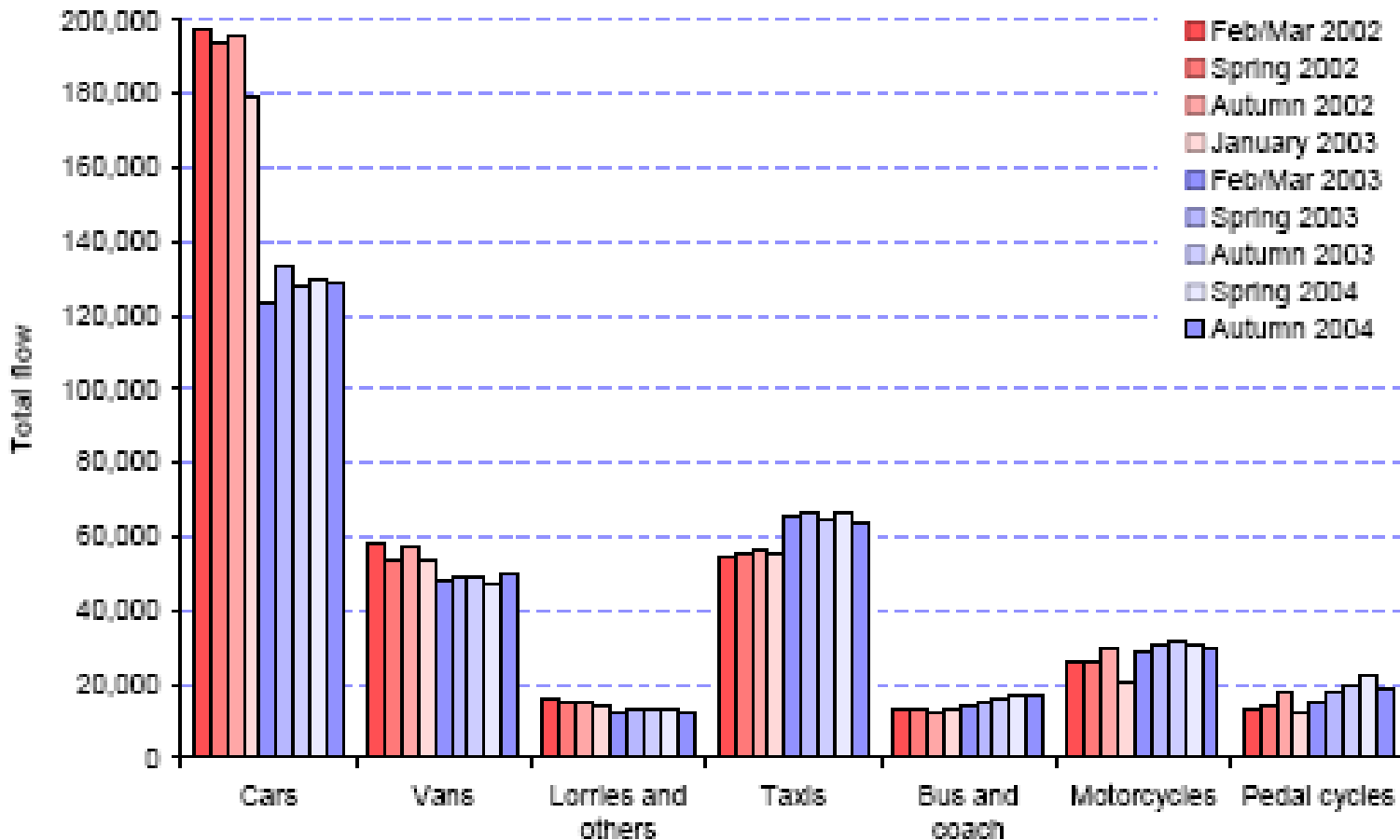
- *Reconciliar el desarrollo económico en las ciudades con la calidad de vida y la protección medioambiental.*
- *Estilos de vida menos dependientes de los automóviles.*

¿Cuál puede ser la función de la UE?

La función de la UE

- Contratación pública ecológica
- Impuestos a la circulación urbana
- Subvenciones comunitarias al transporte

Tarificación urbana: Londres



Desde el 17 de febrero de 2003

- 1/3 menos de turismos
- Un 16% menos de emisiones
- Más autobuses, metros, bicis y taxis
- Ínfima repercusión en los negocios
- Alcalde reelegido



Tarificación urbana: Estocolmo

- **Desde el 3 de enero de 2006**
- Un 22% menos de tráfico
- Reducción del 14% en las emisiones urbanas
- 50.000 pasajeros más al día
 - en el transporte público
- Trayectos más rápidos



Tráfico de Estocolmo antes y después

*¡Sí! En
referéndum.*



Var fjärde bil försvann

Trafiken in i och ut ur innerstan minskade med 25 procent på försökets första dag



Filosofía de T&E

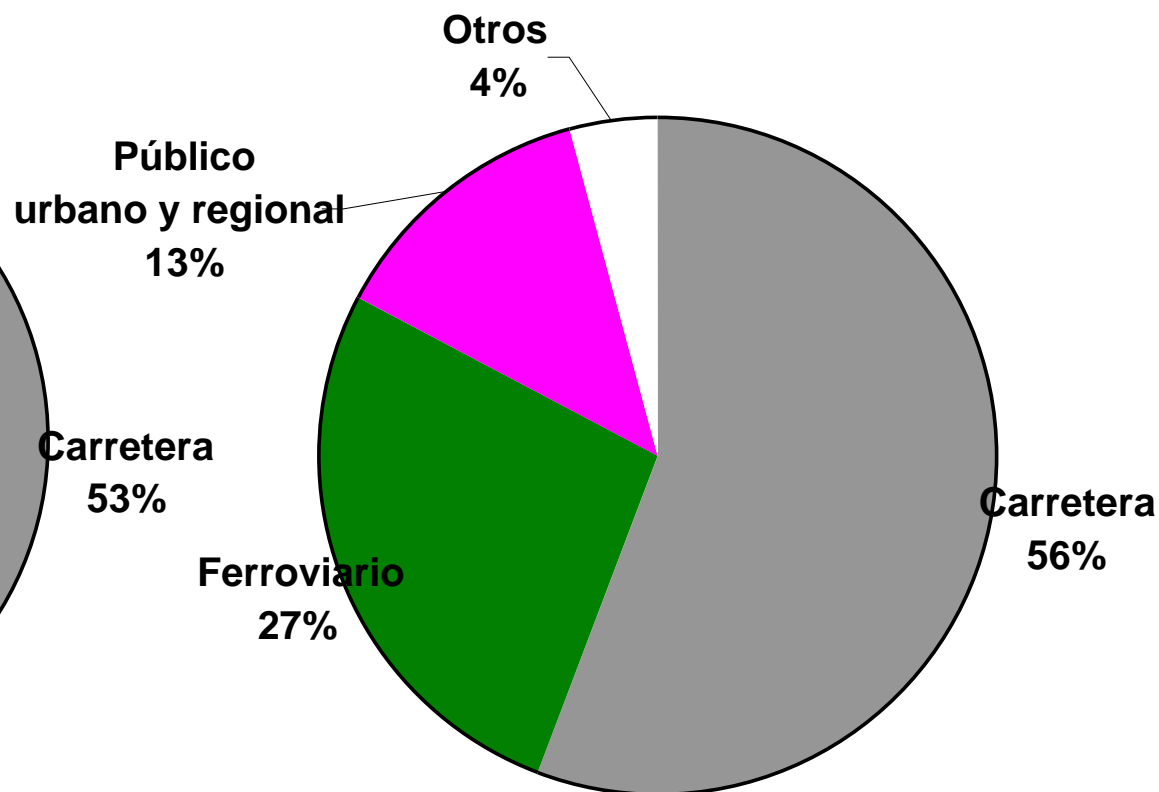
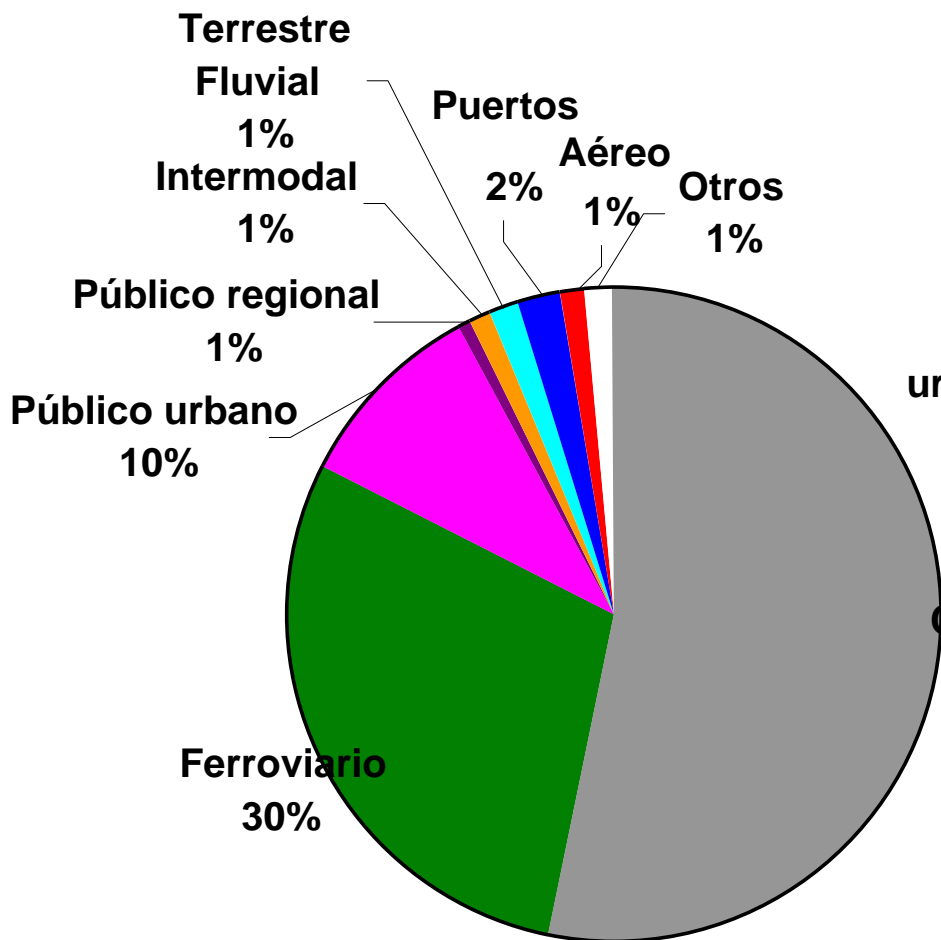
Internalizar costes

- ***Principio «el que contamina paga»***
- El objetivo es diseñar instrumentos que obligen a los agentes a tener en cuenta todos los costes en sus decisiones.
- P. ej.: impuestos ecológicos + reducción de impuestos 'negativos' en el empleo y la productividad.
- P. ej.: peajes en las carreteras.

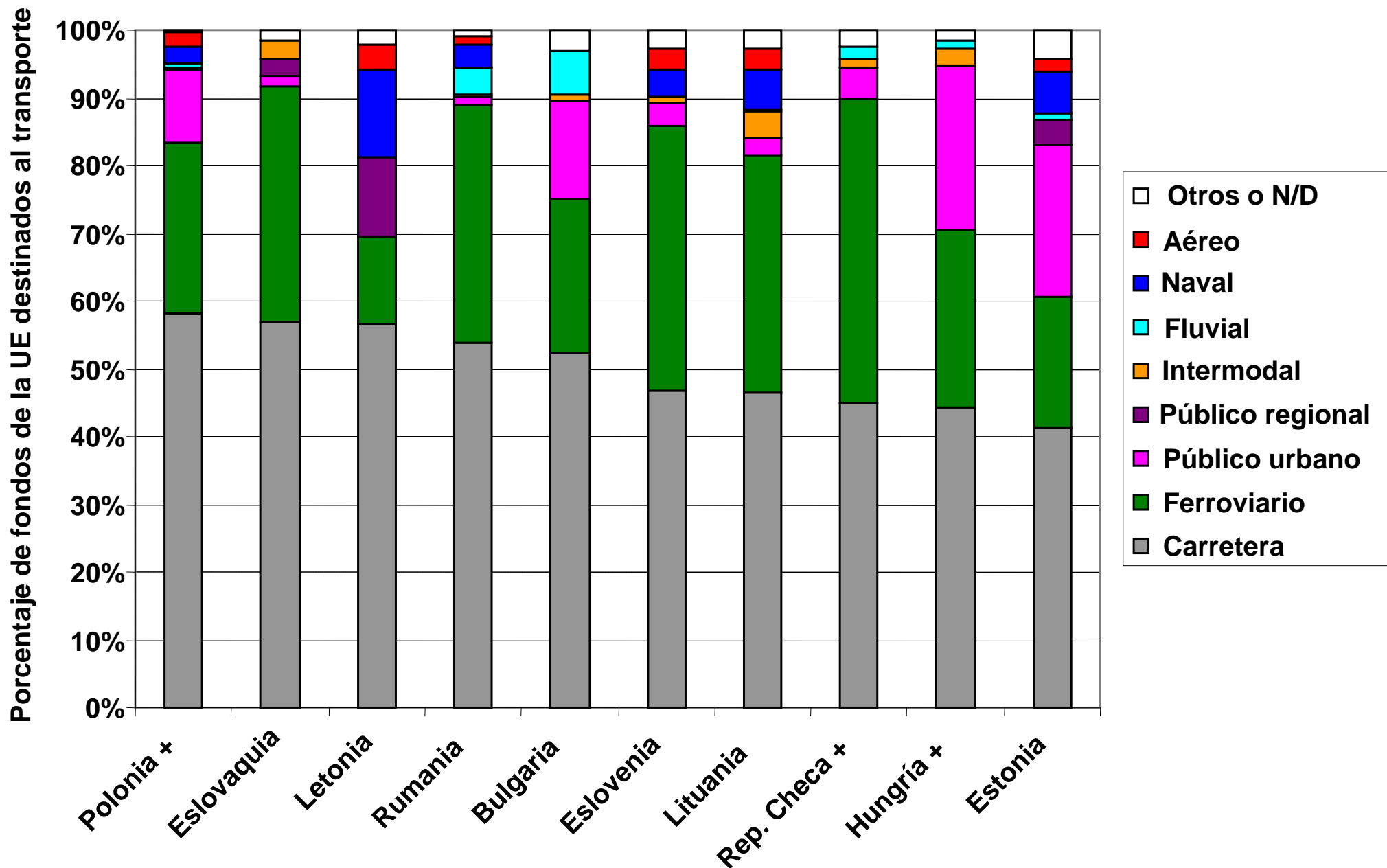
Encontrar fondos

- 2007-2013: 37.000 millones € de los Fondos de Cohesion y 8.000 millones € de los fondos de la Red Transeuropea de Transporte (TRE-T).
- 270-290.000 millones de euros anuales de subvenciones al sector del transporte en Europa.
- Alrededor del 59 % de todas las subvenciones al transporte en la UE-15 se destina a la infraestructura de carreteras.
- ¿Más ingresos por impuestos de circulación?

Desglose de fondos de la UE para el transporte en los 10 nuevos Estados Miembros, 2007-2013



Desglose de fondos de la UE para el transporte en los 10 nuevos Estados Miembros según el medio, 2007-2013



Soluciones locales



Límite de 80km/h en los Países Bajos:

Emisiones NOx en el transporte: -15 – 20%.

Emisiones PM10 en el transporte : -25 – 30%.

Mejora total de la calidad del aire en Overschie.

NO2: 7%, PM10: 4%

(bastante baja debido a las concentraciones del entorno)

Perspectivas de futuro

- Presentación ante la Comisión Europea de la metodología para internalizar todos los costes del transporte
- Reuniones con las partes interesadas hasta el 15 de marzo
- Plan de Acción de Movilidad Urbana: otoño de 2008

Muchas gracias por su atención.

www.transportenvironment.org

nina.renshaw@transportenvironment.org