

Introducción



El reto de un transporte limpio es, sin duda, uno de los más urgentes de nuestro tiempo. El transporte es el único sector en el que las emisiones han seguido aumentando desde los años noventa, y casi una cuarta parte de las mismas (el 23%) se genera en las ciudades¹.

Las ciudades son también el lugar donde vive la mayoría de los europeos, lo que las convierte en una de las principales responsables de la crisis climática. La otra cara de la moneda es la emergencia sanitaria provocada por la contaminación atmosférica: más de 100 ciudades europeas siguen incumpliendo a día de hoy las normas de calidad del aire², con el resultado de una población que siente que no puede respirar y un sinfín de problemas de salud, además de miles de muertes prematuras cada año³.

Pero la transición a la movilidad de emisiones cero no puede «limitarse» a actuar por el clima y reducir la contaminación atmosférica. Se trata también de crear espacios donde sea posible garantizar la felicidad y el bienestar de las personas.

La investigación ha demostrado que los ambientes contruidos tienen un impacto considerable sobre nuestra salud general. La proximidad a espacios verdes, como parques, zonas de recreo o jardines, puede alargar la vida de las personas porque contribuye a una mayor relajación psicológica y alivia el estrés, además de estimular la cohesión social, promover la actividad física y reducir la exposición a contaminantes, ruido y calor excesivo⁴. Del mismo modo, la movilidad activa y la utilización del transporte público también favorecen una mayor actividad física en general. En las comunidades en las que predominan las áreas peatonales se observa una mayor cohesión social, lo que también se asocia a notables beneficios para la salud mental.

Felicidad, salud, conexión: esto es lo que significa apostar por la movilidad de emisiones cero.

Desde esta campaña, aspiramos a una ciudad en la que el aire sea limpio y las personas puedan acceder fácilmente a espacios verdes. Sus habitantes podrán desplazarse fácilmente a pie, en bici o en patinete eléctrico y, para las distancias más largas, también dispondrán de una red de transporte público fiable, asequible y robusta, impulsada por energía renovable, además de opciones de vehículos eléctricos compartidos.

Somos conscientes de que esta visión ya es una realidad, al menos en parte, en un puñado de fantásticos ejemplos repartidos por toda Europa. También sabemos que no será fácil hacerla realidad completamente en todas las ciudades de aquí al año 2030. Una transformación como esta exige que trabajemos todos a una.

Por suerte, la mayoría de la población urbana europea comparte el convencimiento de que las ciudades deberían ser limpias y verdes⁵ y están reclamando a sus responsables políticos que den prioridad al transporte verde, a la vegetación y a una mejor calidad del aire. Por otro lado, la Comisión Europea ha otorgado un papel central a las ciudades en sus planes para conseguir una Unión Europea climáticamente neutra⁶, y el Gobierno del Reino Unido se ha propuesto que, para el año 2030, la mitad de los desplazamientos que tengan lugar en pueblos y ciudades se realicen a pie o en bicicleta.⁷

Por afortunado que pueda parecer el desafío, no podemos olvidar que solemos sobrevalorar nuestra capacidad de acción a corto plazo y subestimar lo que podemos conseguir con el tiempo. Por ello, consideramos que ha llegado el momento de pararnos a reflexionar y diseñar una hoja de ruta clara y práctica que guíe a las ciudades europeas en el camino hacia la movilidad de emisiones cero de aquí a 2030.

En esta línea, hemos planteado en esta investigación tanto la visión como el marco temporal que deben regir la transición. Tenemos a nuestro alcance la tecnología necesaria. Las condiciones son favorables y el momento es ahora. Lo único que necesitamos para conseguirlo es voluntad política.

Barbara Stoll
Directora de campaña, Clean Cities



Resumen ejecutivo



Photo: Andreeew Hoang / Unsplash

Las ciudades tienen la llave para conseguir una movilidad saludable y respetuosa con el clima en Europa. Más allá de que tres de cada cuatro europeos vivan en áreas urbanas⁸, la movilidad en estas zonas también es responsable del 23 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte en la Unión Europea, el único sector cuyas emisiones se han mantenido al alza desde 1990⁹. Buena parte de las áreas urbanas siguen siendo, además, puntos de concentración de contaminación atmosférica, y las normas en materia de calidad del aire se siguen incumpliendo en más de 100 ciudades de todo el continente¹⁰.

Si pretendemos alcanzar la neutralidad de carbono en Europa en 2050, tal y como se estipula en el Pacto Verde Europeo, tenemos que tomar medidas ahora, y las ciudades deberán asumir el liderazgo instaurando sistemas de transporte urbano de emisiones cero de aquí a 2030. La pandemia de Covid-19 y las políticas adoptadas para frenar el avance del virus han abierto una ventana a un futuro posible con más espacio para las personas, un aire más limpio y calles más tranquilas y seguras. En este sentido, es urgente que los gobernantes experimenten con nuevas ideas, aprendan unos de otros y tomen medidas decisivas.

La alta densidad de población de las ciudades ofrece condiciones ideales para la transición a la movilidad de emisiones cero, con opciones que van desde caminar, hasta desplazarse en bici o patinete, pasando por el transporte compartido, ya sea público o privado, y los vehículos eléctricos. No obstante, todavía resulta complejo medir los resultados de las ciudades en cuanto a la movilidad urbana de emisiones cero. No disponemos de suficientes datos comparables, tal y como se pone de manifiesto en el nuevo Marco de Movilidad Urbana que la Comisión Europea publicó en diciembre de 2021¹¹.

En respuesta a esta carencia, la campaña Clean Cities propone un sistema de puntuación y una clasificación de diferentes urbes europeas. Compuesta por 36 grandes ciudades del continente, la clasificación se basa en las condiciones que se han definido desde la campaña como imprescindibles para poder aspirar a una movilidad de emisiones cero en 2030.






Partiendo de la visión de la campaña, se han identificado cinco categorías y un total de 11

La movilidad urbana es responsable del 23 % de las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte de la UE

indicadores, que van desde el espacio urbano, la seguridad vial y el transporte público hasta la infraestructura de carga de vehículos eléctricos o las políticas de zonas de cero emisiones y de calidad del aire. Los resultados de las ciudades se han calculado en

comparación con otras referencias oficiales o ampliamente aceptadas (por ejemplo, las directrices de la OMS sobre la calidad del aire y la «Vision Zero» de la UE sobre seguridad vial) y, en los casos en los que no existen referencias, se ha optado por un criterio de «mejores prácticas». La recopilación y el análisis de datos lo ha realizado la consultora Ricardo Energy & Environment, que ha utilizado datos a escala europea siempre que ha sido posible y que ha contactado con las ciudades analizadas para solicitar información adicional de carácter local.

Los principales resultados del análisis se resumen en la siguiente tabla:

POSITION	CITY	COUNTRY	OVERALL SCORE	GRADE					
					Space for people	Safe roads	Access to climate-friendly mobility	Policies	Clean air
1	Oslo	Norway	71.5	B	56	88	70	93	60
2	Amsterdam	Netherlands	65.5	B	64	62	69	92	40
3	Helsinki	Finland	64.2	B	69	30	64	34	72
4	Copenhagen	Denmark	62.3	B	63	58	69	63	57
5	Paris	France	61.9	B	42	65	79	85	41
6	Stockholm	Sweden	61.7	B	57	66	56	78	58
7	Ghent	Belgium	58.7	C	60	43	70	70	43
8	Munich	Germany	57.5	C	51	67	62	59	51
9	Brussels	Belgium	57.0	C	40	79	55	70	51
10	Barcelona	Spain	56.9	C	54	79	58	66	28
11	Lyon	France	56.6	C	54	58	54	58	63
12	London	UK	55.8	C	32	69	53	88	51
13	Vienna	Austria	55.5	C	50	87	56	44	44
14	Bilbao	Spain	55.0	C	55	81	51	47	44
15	Madrid	Spain	52.8	C	49	73	42	63	45
16	Birmingham	UK	52.8	C	38	74	38	69	59
17	Antwerp	Belgium	52.0	C	52	40	58	70	36
18	Berlin	Germany	51.6	C	41	72	44	66	45
19	Milan	Italy	51.1	C	44	54	53	63	44
20	Strasbourg	France	50.6	C	47	30	42	51	40
21	Liège	Belgium	49.7	D	49	61	51	39	49
22	Turin	Italy	49.3	D	41	57	63	51	33
23	Hamburg	Germany	48.4	D	42	74	48	36	46
24	Lisbon	Portugal	48.0	D	37	23	73	59	42
25	Cologne	Germany	47.0	D	46	51	38	59	46
26	Marseille	France	46.6	D	28	63	44	48	61
27	Granada	Spain	46.2	D	55	75	37	39	25
28	Ljubljana	Slovenia	45.7	D	47	61	50	33	35
29	Prague	Czech Republic	45.1	D	47	66	45	40	28
30	Manchester	UK	42.1	D	34	70	31	39	47
31	Edinburgh	UK	41.3	D	31	71	42	39	29
32	Rome	Italy	40.4	D	23	44	41	56	46
33	Tri-city*	Poland	39.5	E	50	49	35	33	30
34	Warsaw	Poland	38.7	E	40	53	41	33	25
35	Krakow	Poland	37.9	E	32	62	32	33	37
36	Naples	Italy	37.8	E	27	51	35	44	46

*Gdansk, Sopot y Gdynia

Tabla 1 – Principales resultados con puntuación y clasificación generales y resultados por categoría.

Resultados y recomendaciones clave

Las siguientes son algunas de las conclusiones que resumen los resultados obtenidos:

- ▶ **Para alcanzar la movilidad de emisiones cero en 2030, todas las ciudades analizadas tienen que hacer mejoras considerables en varias áreas.**
- ▶ El análisis muestra que **las medidas locales destinadas a descarbonizar el transporte pueden marcar la diferencia.** Por muy diferentes que sean sus contextos, geografías o historias, todas las ciudades tienen las mismas posibilidades de éxito a la hora de crear las condiciones para una movilidad de cero emisiones en el futuro. No existe una única vía para conseguirlo: las ciudades pueden escoger prioridades diferentes, aunque sí será necesario que realicen mejoras en todas las categorías.
- ▶ Este proyecto también ha confirmado que **es urgente que se recopilen datos coherentes sobre la calidad del aire para poder formular y aplicar políticas efectivas**, algo que también ha señalado la Comisión Europea¹². Llevar a cabo políticas eficaces y hacer un seguimiento de los progresos sería prácticamente imposible sin datos suficientes.

Partiendo de estos resultados, desde Clean Cities proponemos las siguientes recomendaciones de políticas:

- ▶ **Las ciudades deben establecer un objetivo claro de movilidad urbana de emisiones cero de aquí a 2030:** las ciudades deben contar con una visión clara, un marco temporal y una vía de acción para completar la transición hacia una movilidad activa, compartida y eléctrica en 2030.

- ▶ **La UE y los gobiernos deben apoyar a las ciudades mediante la revisión de su legislación en la materia:** las ciudades juegan un papel central pero los gobiernos y la UE tienen la obligación de poner en marcha estructuras de apoyo para facilitar la transformación que las ciudades deben llevar a cabo. Los gobiernos deberían otorgar competencias a las ciudades para que tomen medidas rápidas y ambiciosas, por ejemplo, a través de un marco legal para zonas de emisión cero o de bajas emisiones, además de aportar la financiación necesaria. La UE puede jugar un papel decisivo si adopta objetivos de emisiones cero como un elemento obligatorio en los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS) en la próxima revisión de las directrices y guías para la elaboración de dichos planes. De hecho, la Comisión Europea ha propuesto que los PMUS pasen a ser obligatorios en las 424 ciudades consideradas «núcleos urbanos» en el Reglamento RTE-T de acuerdo con el Marco de Movilidad Urbana de 2021, de ahí la importancia de que estos planes sean ambiciosos¹³. También se debería reforzar el carácter condicional de dichos planes para acceder a la financiación europea.

- ▶ **Recopilación de los datos adecuados y seguimiento de los progresos:** las ciudades deben desarrollar estrategias de recopilación de datos relativos a todos los aspectos pertinentes del transporte que les permitan medir en qué punto se encuentran y cuánto han podido progresar.

Para la campaña Clean Cities, este trabajo es, ante todo, una invitación al diálogo entre los responsables políticos, los investigadores y la sociedad civil en un esfuerzo por transformar radicalmente nuestras ciudades y proteger el clima y nuestra salud en el futuro. Nos esforzaremos por mantener actualizado este sistema de clasificación y puntuación y agradecemos cualquier comentario o sugerencia al respecto. Nuestro futuro depende de las decisiones que tomen hoy nuestros líderes.

