CINCO DIAS (ENTORNO)
MADRID

19/12/13

Prensa: Mensual
Tirada: 42.937 Ejemplares
Difusión: 30.650 Ejemplares

Cód: 77214929

Página: 1

Sección: OTROS Valor: 5.216,00 € Área (cm2): 626,2 Ocupación: 61,95 % Documento: 1/2 Autor: S. Acosta Madrid Núm. Lectores: 105000



Europa aparca (algo) el coche

Sevilla, Copenhague y Estocolmo, entre las ciudades que cuestionan el vehículo como principal medio de transporte, según la Agencia Europea de Medio Ambiente

S. Acosta *Madrid*

Las urbes europeas empiezan a dejar atrás el coche como principal medio de transporte. Es una de las conclusiones principales del estudio sobre movilidad urbana publicado por la Agencia Europea de Medio Ambiente (AEMA).

El organismo, con sede en Copenhague, analiza en el documento el mayor uso del transporte público, de la bicicleta y la creciente tendencia a desplazarse caminando, sobre todo en los países del centro y del oeste de Europa. También avanza sobre el progresivo desacoplamiento entre riqueza y demanda de automóviles en propiedad, también asociada a un elevado nivel social que empieza a desdibujarse, como muestra el crecimiento de las compañías de *carsharing*.

CONTINÚA EN LA PÁGINA 2

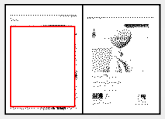
THINKSTOCK

CINCO DIAS (ENTORNO)
MADRID

19/12/13

Prensa: Mensual
Tirada: 42.937 Ejemplares
Difusión: 30.650 Ejemplares

Cód: 77214929



Sección: OTROS Valor: 6.707,00 € Área (cm2): 805,2 Ocupación: 79,66 % Documento: 2/2 Autor: S. Acosta Madrid Núm. Lectores: 105000

VIENE DE LA PAGINA 1

No es una novedad que se utilice más el transporte público en el centro de las ciudades, sobre todo en el oeste y norte de Europa, con servicios públicos más densos y mallados. Pero ahora, esa opción empieza a combinarse con el uso de la bicicleta y el desplazamiento a pie, a medida que las urbes han ido apostando por cerrar el tráfico en el centro, a base de peajes.

"El uso de modos de transportes más limpios destaca dentro de las principales ciudades, donde más del 60% de la movilidad es sostenible", apunta el documento, elevando ese índice al 80% en algunas urbes, como Barcelona (86,1%) y París (87,2%). Otras destacan por sus potentes redes de metro, como Madrid, Viena, Estocolmo y de nuevo, París.

El desplazamiento a pie o en bicicleta sigue siendo la especialidad del norte de Europa, pese a un termómetro nada clemente en los meses de invierno. El 68% de los holandeses en Ámsterdam coge cada día la bici para desplazarse, y algo menos los suecos en Estocolmo (44,6%). Lo novedoso es que Sevilla ha entrado en la lista de estas urbes, con el 40,8% de la población de Sevilla para desplazarse sobre dos ruedas, por encima de Sttutgart (23%) o de Turín (33,4). "La contribución de estos modos de transporte tanto dentro de la ciudad como en las zonas metropolitanas va en aumento".

Entre 2009 y 2011 el uso de la bicicleta y el desplazamiento a pie subió del 34% al 44,6% en Estocolmo, mientras en París el alza fue del 50% al 55,4% durante el mismo periodo, una evolución que sugiere que "los conductores han cambiado sus hábitos hacia medios de transporte no motorizados".

El estudio aborda además cómo el PIB se empieza a desacoplar del aumento de la demanda de vehículos. "Históricamente, el incremento de la actividad económica estaba asociado a una mayor demanda de automóviles en propiedad, pero un desacoplamiento, ya se está produciendo en algunas ciudades ricas como Hamburgo o Helsinki, con un PIB per cápita elevado y bajos índices de coches en propiedad". La agencia europea, AEMA pone como ejemplo el cóctel de Finlandia, con elevados costes de compra de vehículos, altos precios de la gasolina, buen transporte público y una menor percepción del estatus social asociado a la posesión de un vehículo.

En Alemania, por ejemplo, se han estudiado las tendencias de hábitos de transporte de los jóvenes, y el resultado es que cada vez combinan más medios de transporte y compran menos coches, "lo cual sugiere que se ha alcanzado el tope en la adquisición de vehículos". Este cambio de cultura en el transporte no es solo cosa de los europeos, con ciudades más densas. En Estados Unidos, donde prima un modelo de ciudad más esparcida, haciendo el automóvil indispensable, "la demanda de viajes en coche parece estar disminuyendo, bien permaneciendo al mismo nivel, o creciendo de forma muy paulatina".

En los países europeos del oeste, la apuesta de los Gobiernos locales ha forjado parte del cambio. La inauguración del servicio municipal de alquiler de bicicletas en Sevilla ha hecho escalar a esta ciudad este año hasta el cuarto puesto en el índice anual que elabora Copenhague sobre las ciudades que más apuestan por la bici. En concreto, el ranking reconoce a esta urbe la rápida combinación de distintos medios de transporte, que ha pasado del 0,5% en 2006 al 7% en 2007. El documento destaca Berlín, que ha alcanzado un *mix* de opciones de transporte del 13% diversificando sus infraestructuras.

En otros casos, como Barcelona, la diversificación de los hábitos de transporte se ha conseguido en parte financiando el servicio municipal de alquiler de bicis, *Bycing*, con los ingresos de los aparcamientos.

Más al este, el avance es más lento, y el uso del coche no solo no disminuye, sino que va en aumento. En la polaca Gdynia, de unos 250.000 habitantes, el uso del vehículo ha crecido del 31% en 1996 al 48% en 2010 y en Budapest, "en las mayoría de las entrevistas, los jóvenes respondían que utilizan el transporte público porque lo necesitan, no porque lo prefieran. En esta ciudad hay un mayor interés por tener un coche propio", comentan los autores en el informe.

La única cuestión que no ha cambiado es la mala calidad del aire en las ciudades, a la que contribuye el transporte. En su informe *Calidad del aire en Europa*, publicado en 2012, la AEMA apuntaba que un tercio de los europeos que viven en ciudades están expuestos a niveles de contaminación que superan los límites fijados por la política europea de calidad del aire. "Entre 2009 y 2011, más del 96% de los ciudadanos respiraban partículas $PM_{2,5}$ en concentraciones superiores a las recomendadas por la Organización Mundial de la Salud (OMS)".

En el documento publicado este mes, el organismo apunta que "las cifras de 2012 permanecen idénticas, ya que el sector del transporte sigue siendo responsable del 58% de las partículas NO_x que se emiten en los 33 países miembros de la organización". De ese índice, el 32% de las emisiones corresponden al transporte por carretera.

La Agencia Europea de Medio Ambiente advierte que "el transporte por carretera contribuye a romper los límites de calidad del aire en muchas ciudades y áreas urbanas. "Los atascos y los desplazamientos cortos en coche incrementan el consumo de combustibles fósiles un 30% y suponen más contaminación por kilómetro respecto a viajes más largos".

LAS CIFRAS

40,8%
de los desplazamientos dentro de Sevilla ya se realizan en bicicleta, a través del servicio municipal del alquiler.

96%
de los europeos respiraron partículas PM entre 2009 y 2011 en concentraciones superiores a las recomendadas por la OMS.

95
gramos de CO_2 en los coches es el límite marcado por Bruselas.



THINKSTOCK

EUROPA



Alemania defiende su industria

El Parlamento Europeo respaldó esta semana un acuerdo algo descafeinado para limitar las emisiones de dióxido de carbono de los turismos nuevos en 95 gramos de CO_2 por kilómetro, menos ambicioso de lo esperado por la presión de Alemania para proteger a sus fabricantes de coches.

La UE acordó en 2008 poner el límite de contaminación en 95 gramos en el horizonte de 2020, aunque entonces no definió las vías para lograrlo. Ahora, la medida que ha logrado el consenso de los Veintiocho Estados miembros es retrasar un año, hasta 2021, la aplicación del límite al 100% de los vehículos, rebajando al 95% de los coches la obligación para el año 2020.

NORMATIVA



Más protección de la calidad del aire

La Comisión Europea presentó ayer sus propuestas para revisar la actual legislación de protección de la calidad del aire, elevando las exigencias de los países miembros. Bruselas recordó que la contaminación mata cada año a 400.000 personas, diez veces más que los accidentes de tráfico, y genera una factura de 23.000 millones de euros al año solo en gastos directos.

La prioridad del Ejecutivo es acabar con el incumplimiento generalizado de la legislación, que infringen 17 países, entre ellos España. La Comisión propone que las sustancias nocivas en el aire se reduzcan un 31,4% a partir de 2020, y hasta un 51,8% para el año 2030.