LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 27/01/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 78285460
Página: 1
Sección: LOCAL Valor: 12.452,00 € Área (cm2): 786,9 Ocupación: 75,1 % Documento: 1/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Barcelona Núm. Lectores: 745000



JORDI PLAY / ARCHIVO

El coche manda. El vehículo privado predomina en los desplazamientos entre la capital catalana y su entorno metropolitano. En la foto, parte alta de la Diagonal

La polución resta

ÓSCAR MUÑOZ
Barcelona

● La contaminación evita que Barcelona mejore su posición en el ranking mundial de la movilidad urbana

● El elevado precio del transporte está entre los puntos más débiles, y el bicing es uno de los mejor valorados

La movilidad tiene un largo camino por recorrer en Barcelona para encarar sus principales retos de futuro, que pasan por reducir de manera significativa sus emisiones contaminantes y el consumo de energía y por funcionar con mayor eficiencia. En el último ranking de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP) sobre este aspecto, que acaba de hacerse público, la capital catalana y su entorno metropolitano ocupan un lugar discreto, el 20 de un total de 84 aglomeraciones urbanas de todo el mundo, y el 15 de las 26 europeas. En relación con la anterior clasificación –la primera que se hizo de este tipo, del 2011– desciende posiciones –pasa de la 14 a la 20– debido a la incorporación en el estudio de conurbaciones del centro y el norte del Viejo Continente.

El informe *Futuro de la movilidad urbana 2.0*, elaborado por la UITP con la colaboración de la consultora Arthur D. Little a partir de datos aportados en el 2013 correspondientes a ese año o al anterior, da a Barcelona una nota global de 49,1 sobre 100. Es un valor sensiblemente inferior al documento del 2011 que fue 72,3. La razón de esta caída es que en esta ocasión se tienen en cuenta más indicadores –19 en vez de 11–, por lo que es más difícil obtener una mejor puntuación final.

Como en la anterior edición, Hong Kong encabeza la lista, con un índice de 58,2, una nota mucho más discreta –por la razón antes explicada– que los 81,9 del 2011. Le siguen las aglomeraciones urbanas de Estocolmo (57,4), Amsterdam (57,2), Copenhague (56,4), Viena (56), Singapur (55,6), París (55,4), Zurich (54,7), Londres (53,2), Helsinki (53,2) y Munich (53). Estas once metrópolis son las que están claramente por encima de la media, pero, aun así, "tienen un largo recorrido por delante en la mayoría de los indicadores", destaca uno de los autores del documento, François-Joseph VanAudenhove, socio de Arthur D. Little. La última urbe de la lista es Bagdad, con 28,6 puntos, precedida por Hanói (30), Atlanta (32,5) y Teherán (33). Esta radiografía mundial, añade, "proporciona a las ciudades directrices adaptadas a sus etapas de desarrollo para diseñar políticas adecuadas".

El ranking es en muchos casos sorprendente. Precisa de una lectura global en vez de local. Por ejemplo, hay áreas urbanas de países desarrollados –ocurre en América del Norte– que obtie-

CONTINÚA EN LA PÁGINA SIGUIENTE >>

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 27/01/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 78285460
Página: 2
Sección: LOCAL Valor: 15.797,00 € Área (cm2): 998,2 Ocupación: 95,27 % Documento: 2/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Barcelona Núm. Lectores: 745000

Confianza en el plan para reducir el peso del coche un 30% en el 2018

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

nen malas notas debido a las bajas densidades de población, la intensa presencia del coche y el poco peso que tienen los desplazamientos no motorizados. En cambio, otras regiones más pobres escalan posiciones porque los modos con emisiones cero (desplazarse a pie o en bicicleta) y el transporte público tienen mejores cuotas de uso.

Los resultados de Barcelona y su entorno son muy dispares. El estudio destaca como puntos fuertes en comparación con las

AGLOMERACIONES URBANAS

La capital catalana empeora la nota al considerarse todo su entorno metropolitano

TRANSPORTE PÚBLICO

El coste es menor que el del transporte privado, pero mayor que la media europea

otras 25 ciudades europeas analizadas que tiene una estrategia del sector público y que además lleva cabo acciones para que su movilidad gane en madurez y eficiencia, indicador en el que es líder junto a otras. En este sentido, se cita el plan del Ayuntamiento de la capital, en fase de elaboración, que prevé reducir el peso del coche en un 30% de aquí al 2018. También se señala la importancia que tienen los desplazamientos no motorizados, que alcanzan el 45% del total, con lo que Barcelona queda en el cuarto lugar de Europa (la líder es París, con el 50%); el rendimiento del sistema de bicicleta compartida (bicing), en quinto lugar, con 1.063 vehículos por millón de habitantes (la primera es Bruselas, con 2.384); la densidad del espacio viario, muy cercana al nivel óptimo (octava posición, la primera es Munich); el tiempo medio que se dedica para desplazarse del lugar de residencia al de trabajo (menos de 30 minutos) y que sitúa a la capital catalana en el noveno lugar (Nantes, la número 1, dedica 18 minutos); así como la mejora experimentada en la mortalidad en accidentes de tráfico con un total de 18 (décima del ranking). En este punto, la mejor es Copenhague, con 4.

Entre los puntos débiles –en los que la capital catalana está peor que la media del continente y que, por tanto, debería mejorar– está el precio de viajar en transporte público, asunto de máxima actualidad tras la última subida de tarifas. El informe indica que el coste es menor que el del vehículo privado, pero sensiblemente superior al de la media de ciudades europeas, con lo que pierde atractivo. En este indicador, Barcelona está la posición 15. Ankara tiene la mejor relación. Otro aspecto destacable es la poca penetración de las flotas compartidas de coches, en el que Barcelona ocupa el lugar 18 con sólo 21 vehículos por cada millón de habitantes. En este apartado, la mejor de Europa es Bruselas, con 1.312. El documento también cita la pérdida de viajeros del transporte público, que en el último año supuso una reducción superior al 20% de su participación en el conjunto de la movilidad. Barcelona se coloca en la posición 24 en este indicador. Esta es una consecuencia directa de la caída de la actividad a causa de la crisis que parece estar cambiando, ya que los datos más recientes apuntan a una cierta recuperación del pasaje.



ROSER VILALLONGA

El transporte público de Barcelona comenzó a recuperar viajeros el último trimestre del 2013



XAVIER CERVERA

La bicicleta es uno de los modos del futuro, según la UITP

Otros aspectos en los que Barcelona tiene mucho que mejorar son la contaminación del aire, especialmente la de PM_{10}, con valores que la sitúan en la posición 24. Estas partículas proceden en gran medida del tráfico. Tampoco es buena la nota referida a la red de carriles bici con relación a la superficie urbanizada de la ciudad y su área metropolitana. En este aspecto está en el lugar 13 y obtiene un resultado cuatro veces menor que la líder, Helsinki. También salen mal parados el uso de tarjetas inteligentes para el transporte público, prácticamente inexistentes (posición 18, la líder es Londres), y las frecuencias de las líneas más usadas (lugar 14), indicador en el que Moscú ocupa el primer lugar.

El análisis de los datos rompe algunos tópicos. Uno es el de que la movilidad funciona mejor, en su conjunto, en Barcelona que en Madrid. Esto seguramente es así si se toman como referencia únicamente los dos municipios. Pero si la mirada se hace sobre las aglomeraciones urbanas, como se ha hecho en este estudio de la UITP, la capital catalana pierde muchas posiciones. Esta es una prueba más de que una cosa es la denominada ciudad central (hasta la primera corona metropolitana) y otra muy distinta el resto.

Así, la capital de España ocupa la posición 15 del ranking mundial y el 12 del europeo. Obtiene mejores valores que Barcelona en densidad de población de su aglomeración urbana, concentraciones de PM_{10} y NO_2 –no así de CO_2–, participación del transporte público en el reparto de la movilidad y evolución del número de usuarios, así como frecuencia de las líneas más usadas. Este último aspecto sería muy distinto si se tomaran como referencia los datos actuales del metro madrileño, que ha recortado el servicio de manera drástica.●

Entre Hennessy Road y Masquefa

EL MIRADOR

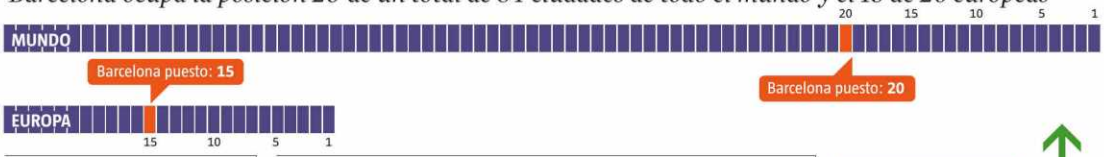


Jaume V. Aroca

Ya lo advierte Óscar Muñoz, el autor de este reportaje, en el cuarto párrafo: este ranking puede sorprender. Y es así. Que Hong Kong sea la ciudad con el mejor sistema de transporte del planeta según la clasificación de la UITP te lleva a pensar que sus autores han olvidado darse un garbeo antes de escribir las conclusiones finales. Porque uno no puede olvidar un paseo tóxico por Hennessy Road, en Hong Kong, donde la gente camina por la acera, pegada a la hilera inacabable de autobuses de dos pisos que escupen el humo por sus tubos de escape colocados incomprensiblemente justo a la altura de la nariz de los peatones. Ese desastre no pude ser modélico. En serio. El cálculo de la eficiencia –a mayor densidad, mejor red– no debería menospreciar la experiencia cotidiana. Y, desde este punto de vista, hay que declararse moderadamente partidario –siempre hay cosas que mejorar– de los autobuses de Barcelona, o incluso, si nos apuran, aun a riesgo de resultar desafectos, de la red de autobuses urbanos de Madrid. Sin embargo, nuestro parecer puede cambiar –y llegar a darles la razón a los ingenieros de la UITP– si levantamos la vista y salimos del centro de la ciudad pensando en los *commuters* que sufren cada día la experiencia cotidiana del más allá. El más allá puede ser, por ejemplo, una gélida mañana madrileña en una inhóspita parada del corredor del Henares, en la carretera de Barcelona. O más cerca de casa, el más allá son las marquesinas de carretera que sirven de parada para las líneas que atraviesan las ciudades y sobre todo las urbanizaciones del Anoia. Acantonados en esos intersticios urbanos de Piera o de Masquefa, esperando a la Hispano Igualadina, podemos llegar a extrañar la densidad tóxica de Hong Kong. Para nuestros pasajeros del más allá, el transporte público es menos frecuente, más lento, más caro, muy a menudo, el viaje y la espera más solitarios. Así que es normal que quien se lo pueda permitir eche mano del coche. Con el permiso de los ingenieros de la UITP, entre Hennessy Road y Masquefa debe haber un punto intermedio: ese es el bueno.

LA VANGUARDIA (VIVIR EN BARCELONA) 27/01/14
BARCELONA
Prensa: Diaria
Tirada: 247.472 Ejemplares
Difusión: 198.337 Ejemplares
Cód: 78285460
Página: 3
Sección: LOCAL Valor: 15.672,00 € Área (cm2): 990,4 Ocupación: 94,52 % Documento: 3/3 Autor: ÓSCAR MUÑOZ Barcelona Núm. Lectores: 745000

Barcelona ocupa la posición 20 de un total de 84 ciudades de todo el mundo y el 15 de 26 europeas



El ranking mundial

RANKING		NOTA DEL 1 AL 100
1	Hong Kong	58,2
2	Estocolmo	57,4
3	Amsterdam	57,2
4	Copenhague	56,4
5	Viena	56,0
6	Singapur	55,6
7	París	55,4
8	Zurich	54,7
9	Londres	53,2
10	Helsinki	53,2
11	Munich	53,0
12	Stuttgart	51,9
13	Berlín	51,7
14	Wuhan	51,1
15	**MADRID**	**50,3**
16	Hannover	50,1
17	Bruselas	49,7
18	Seúl	49,3
19	Tokio	49,2
20	**BARCELONA**	**49,1**
21	Shanghai	49,1
22	Frankfurt	48,8
23	Praga	47,8
24	Varsovia	47,8
25	Nantes	47,7
26	Shenzhen	47,7
27	Estambul	47,2
28	Pekín	47,2
29	Cantón	47,2
30	Santiago de Chile	47,1
31	Calcuta	47,0
32	Bogotá	46,3
33	Ankara	46,1
34	São Paulo	45,7
35	Nueva York	45,6
36	Montreal	45,4
37	Moscú	44,4
38	Toronto	44,4
39	Curitiba	44,0
40	Río de Janeiro	44,0
41	Bombay	43,9
42	Washington D.C.	43,7
43	Manila	43,6
44	Lima	43,5
45	San Petersburgo	43,4
46	Sydney	43,1
47	Tianjin	42,6
48	Buenos Aires	42,4
49	México	42,2
50	Melbourne	41,9
51	Lisboa	41,3
52	Boston	40,9
53	Roma	40,9
54	Mahdras	40,7
55	Hyderabad	40,7
56	Dubái	40,6
57	Filadelfia	40,3
58	Caracas	40,1
59	Atenas	40,0
60	Ciudad Ho Chi Minh	39,8
61	Karachi	39,5
62	Kinshasa	39,4
63	Daka	39,2
64	Chicago	39,1
65	Bangalore	38,9
66	Osaka	38,5
67	Los Ángeles	38,1
68	Portland	37,8
69	Yakarta	37,4
70	El Cairo	37,4
71	Miami	37,3
72	Lagos	37,1
73	Adís Abeba	36,5
74	Bangkok	35,0
75	Johannesburgo	35,0
76	Houston	34,7
77	Kuala Lumpur	34,6
78	Dallas	33,8
79	Delhi	33,5
80	Lahore	33,1
81	Teherán	33,0
82	Atlanta	32,5
83	Hanói	30,9
84	Bagdad	28,6

Los 19 indicadores analizados

Aspectos estudiados y posición que ocupa Barcelona en el ranking de las 26 ciudades europeas. Entre paréntesis, nombre de la ciudad que ha obtenido el mejor resultado en cada indicador

- Por encima de la media europea
- En la media europea
- Por debajo de la media europea

RANKING	ASPECTOS ESTUDIADOS
1	Estrategia y acciones del sector público (escala de 0 a 10) **Barcelona: 10**
2	
3	
4	Cuota de los modos con emisiones cero en el reparto de la movilidad (%) **Barcelona: 45% (París: 50%)**
5	Rendimiento de las bicicletas compartidas (bicicletas/millón de hab.) **Barcelona: 1.063 (Bruselas: 2.384)**
6	Densidad de la aglomeración urbana (habitantes/km²) **Barcelona: 5.250 (Madrid: 13.200)**
7	
8	Densidad del viario (desviación del óptimo, km/km²) **Barcelona: 0,72 (Munich: 0,1)**
9	Evolución de los modos con emisiones cero en el reparto de la movilidad (%) **Barcelona: +17% (Estocolmo: +88,9%)** Tiempo de viaje al trabajo (minutos) **Barcelona: 29,5 (Nantes: 18,4)**
10	Emisiones de CO_2 relacionadas con el transporte (kg/habitante) **Barcelona: 1.117 (Ankara: 600)**
11	Muertes relacionadas con el tráfico por millón de habitantes **Barcelona: 18,57 (Copenhague: 4,1)**
12	Densidad de vehículos a motor registrados (vehículos/habitantes) **Barcelona: 0,42 (Ankara: 0,18)**
13	Densidad de la red de vías para bicicletas (km/km²) **Barcelona: 937 (Helsinki: 4.678)**
14	Penetración de las tarjetas inteligentes de movilidad (tarjetas/habitante) **Barcelona: 0,18 (Londres: 3,08)** Frecuencia de las líneas más ocupadas de transporte público (veces/día) **Barcelona: 226 (Moscú: 515)**
15	Atractivo económico del transporte público (coste de 5 km en transporte público/coste 5 km en coche) **Barcelona: 3,78 (Ankara: 1,06)**
16	
17	
18	Rendimiento de los coches compartidos (coches/millón de hab.) **Barcelona: 21 (Stuttgart: 1.312)** Promedio anual de concentración de NO_2 (mcg/m3) **Barcelona: 36,9 (Estocolmo: 12,5)**
19	
20	
21	
22	Cuota del transporte público en el reparto de la movilidad (%) **Barcelona: 20% (San Petersburgo: 57%)**
23	
24	Promedio anual de concentración de PM_{10} (mcg/m3) **Barcelona: 38,8 (Estocolmo: 16,7)** Evolución de la cuota del transporte público en el reparto de la movilidad (%) **Barcelona: -22% (Copenhague: +123%)**
25	
26	

FUENTE: **Informe 'Futuro de la movilidad urbana 2.0', UITP y Arthur D. Little** LA VANGUARDIA

PUNTOS FUERTES DE BARCELONA

- Rendimiento de la bicicleta compartida
- Estrategia y acciones del sector público
- Cuota de los modos de emisiones cero en el reparto de la movilidad
- Densidad del viario
- Muertes relacionadas con el tráfico
- Tiempo de viaje al trabajo

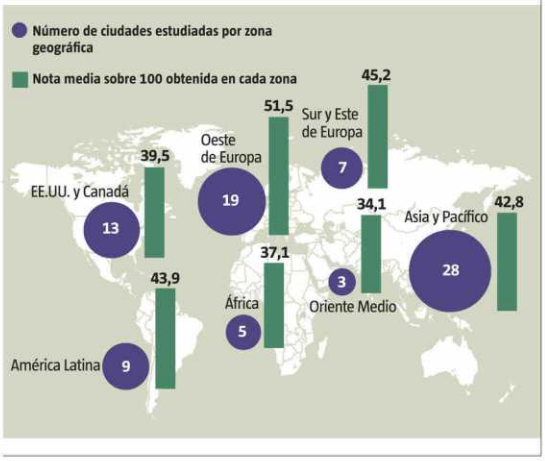
PUNTOS DÉBILES DE BARCELONA

- Rendimiento del coche compartido
- Cuota y evolución del transporte público en el reparto de la movilidad
- Red de vías para bicicletas
- Concentración de PM_{10}
- Frecuencias de las líneas de transporte público más ocupadas
- Penetración de las tarjetas inteligentes
- Atractivo económico del transporte público

Medidas para fomentar el transporte limpio

"Si el mundo no puede cambiar sus hábitos de movilidad, el futuro de nuestro planeta será desalentador". Esta es la advertencia de Alain Flausch, secretario general de la Unión Internacional de Transporte Público (UITP). Y no es para menos. En el 2050, el 60% de la población mundial vivirá en entornos urbanos. Y el modo como se desplacen los ciudadanos será un asunto crucial. De hecho, ya lo es, por sus repercusiones tanto económicas como ambientales, así como en la calidad general de vida. El informe *Futuro de la movilidad urbana 2.0* propone 25 medidas para mejorar en este campo. Todas plantean políticas integrales que favorezcan el uso de los modos de emisiones cero (a pie y en bicicleta) o en transporte público y la racionalización del uso del coche para reducir su presencia. La financiación, cómo no, es uno de los asuntos clave. En el informe se defiende innovar buscando alianzas entre los sectores públicos y privados.

Europa logra las mejores puntuaciones



829.000 millones de euros en el 2050

Las infraestructuras de la movilidad son el ámbito de las ciudades que más inversiones atrae, destaca el estudio *Futuro de la movilidad 2.0*. Le siguen, por este orden, la seguridad, el gobierno, las telecomunicaciones, la educación, la energía, la cultura, el medio ambiente, la salud y el agua. También es el que presenta mayores necesidades de financiación. En 1990 se dedicaron en todo el mundo 185.000 millones de euros a actuaciones relacionadas con la movilidad urbana. Esta cantidad ha ido creciendo año a año sin cesar. En el 2010 alcanzó 324.000 millones y para el 2050 se prevé que sea de 829.000 millones. Son datos a escala planetaria que en muchos lugares se han invertido los últimos años debido a la crisis y las restricciones presupuestarias de las administraciones públicas, que son los primeros inversores. Europa Occidental, España, Catalunya y Barcelona no han escapado a estos recortes.