

Según un Informe de [EIT Urban Mobility](#), una iniciativa del [Instituto Europeo de Innovación y Tecnología \(EIT\)](#), en el que ha colaborado Abertis Mobility Services

## Las zonas restringidas al tráfico en las ciudades europeas aumentan un 40% en tres años

- El informe “Regulación de acceso de vehículos urbanos: del diseño a la aplicación” examina los casos de éxito de ciudades como Barcelona y Milán y hace una serie de recomendaciones para la correcta implantación de estos modelos
- Para implementar con éxito una zona de tráfico restringido es necesario tener claro el objetivo que se quiere conseguir, a que vehículos va a afectar y de qué forma, y abrir un proceso de consulta para tener en cuenta las necesidades especiales de los ciudadanos
- En Europa, el 94% de la población urbana está expuesta a niveles de contaminación por NO<sub>2</sub>, uno de los principales causantes del calentamiento global, superiores a las recomendaciones de la OMS

**Barcelona, 6 de octubre de 2022.** Muchas ciudades españolas y europeas se enfrentan a los problemas de contaminación y calidad del aire que provoca el **tráfico de vehículos, responsable del 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero**. La nueva ley de Cambio Climático y Transición Energética exige a los municipios de más de 50.000 habitantes tener Zonas de Bajas Emisiones (ZBE) implantadas antes de 2023. Las ZBE son sólo una de las diferentes soluciones para la Regulación de Acceso de Vehículos Urbanos o UVAR (por sus siglas en inglés).

EIT Urban Mobility, una iniciativa del Instituto Europeo de Innovación y Tecnología (EIT), un organismo de la Unión Europea publica hoy el [estudio](#) sobre las UVAR “**Regulación de acceso de vehículos urbanos: del diseño a la aplicación**” que analiza los casos de éxito de ciudades como Londres, Milán y Barcelona. El informe, que ha sido desarrollado en colaboración con Abertis Mobility Services (AMS), líder en soluciones de movilidad sostenible, destaca el importante papel que tienen los UVARs para reducir la contaminación atmosférica y mejorar la calidad del aire, disminuir la congestión y mejorar la seguridad vial. El informe también demuestra la necesidad de orientación a nivel nacional y de la UE para mostrar las mejores prácticas con el fin de cumplir los objetivos de cero emisiones netas para 2050.

El informe pretende contextualizar el creciente número de UVAR en Europa a medida que la preocupación por el clima y el medio ambiente adquiere mayor importancia para los habitantes de las ciudades. Así, **las zonas con restricciones al tráfico de vehículos en las ciudades europeas han aumentado un 40% en los últimos tres años**, pasando de 228 en 2019 a 320 en 2022.

El acceso a los UVAR y la disponibilidad de información es a menudo objeto de quejas de los conductores que no conocen los requisitos locales. Para mejorar la situación, la UE se ha centrado en mejorar el suministro de información y el intercambio de datos.



Según Christian Barrientos, director general de AMS, *"el despliegue de zonas de bajas emisiones es un primer paso para reducir la contaminación y mejorar la calidad del aire en las ciudades. Sin embargo, una vez que todos los coches se hayan renovado por vehículos eléctricos y más limpios, la congestión del tráfico reaparecerá"*.

Barrientos aboga por una visión holística: *"siguiendo los ejemplos de Milán y Londres e integrando la ZBE y la tasa de congestión, se puede fomentar un verdadero cambio de comportamiento y convencer a los ciudadanos de que dejen sus coches en casa y utilicen medios de transporte más sostenibles y eficientes"* y hace hincapié en la necesidad de una comunicación clara. *"Las autoridades locales tienen que esforzarse por comunicar bien los beneficios de estos sistemas y garantizar su aplicación y aceptación, y también explicar que los fondos recaudados se destinarán a garantizar la sostenibilidad a largo plazo del transporte público y la movilidad activa"*, añade.

Maria Tsavachidis, CEO de EIT Urban Mobility afirma *"Las normativas sobre el acceso de los vehículos urbanos están resultando cruciales para las ciudades en su camino hacia la movilidad cero emisiones en toda Europa y fuera de ella. El creciente número de iniciativas diversas, como las zonas de bajas emisiones, las zonas de cobro por congestión y otras, exigen la participación activa de las partes interesadas y los ciudadanos, así como la comunicación adecuada de los objetivos de estos modelos. Este estudio de buenas prácticas pretende mostrar las soluciones que funcionan, de forma que sirva de aprendizaje de a otros países y conduzca a una mayor aceptación y a un cambio sostenible para nuestras ciudades"*

### **Ciudades más atractivas y habitables**

Además de reducir la contaminación atmosférica y la congestión, las zonas de restricción de tráfico **umentan el atractivo de las ciudades y mejoran la habitabilidad en las zonas urbanas mediante la gestión del espacio público.**

Milán y Barcelona son buenos ejemplos de una clara identificación de los objetivo y medición del impacto. Reducir el número de vehículos privados es a menudo un objetivo asociado a las Zonas de Bajas Emisiones, en cuyo caso es adecuado pasar de ZBE al cargo por congestión para tener un impacto positivo: estimula el cambio modal, además de reducir la contaminación. En el caso de **Milán, este modelo ha permitido reducir en un 38,5% los viajes diarios, más modelos eléctricos e híbridos, así reducir significativamente las emisiones.** La propia ciudad decide cómo se gasta el dinero recaudado, destinando con el 75% destinado a mejorar las UVAR y el otro 25% asignado a financiar proyectos de movilidad urbana sostenible ese año.

En Barcelona, la ZBE que abarca toda la ciudad restringirá gradualmente el acceso de los vehículos más contaminantes. Las medidas se aplican a los vehículos en función de su etiqueta ambiental asignada por el ministerio español. Junto con la ZBE, la iniciativa de supermanzanas asegura una mejor calidad del aire y garantiza el derecho a una buena salud en la ciudad. **Desde enero de 2021, la ZBE ha impulsado la renovación de la flota en Barcelona, con sólo un 2% de vehículos que no cumple con los requisitos de bajas emisiones.**

### **¿Qué modelo de restricción de tráfico es el más adecuado?**

Según el estudio, conocer los diferentes modelos de UVAR y desarrollar el enfoque más adecuado es un desafío clave para los responsables municipales. Por ejemplo, **Milán introdujo el Ecopass** en 2008,



donde los usuarios pagan de acuerdo con la clase de emisiones de su vehículo, **pero evolucionó a un cargo por congestión después de un referéndum en 2012.**

Para escoger el modelo de restricción de vehículos más adecuado a cada municipio es importante **tener claro el objetivo que se quiere conseguir y a qué tipo de vehículos va a afectar y como.** El caso de Londres demostró que una planificación y organización adecuadas son cruciales: en la implementación de la ZBE, se notificó a los organismos reguladores del comercio en Europa y se entregaron folletos para garantizar el máximo cumplimiento para los vehículos pesados que debían registrarse con anticipación.

También es muy importante explicar a los ciudadanos y a las partes interesadas que el objetivo de las UVAR no es el de generar ingresos, sobre todo para evitar sus reticencias.

### **Soluciones en la nube y tecnología satelital**

Actualmente existen diferentes opciones tecnológicas para implementar estos modelos, incluido el reconocimiento automático de matrículas (ANPR), la comunicación de corto alcance (DSCR) y el Sistema Mundial de Navegación por Satélite (GNSS), entre otros. **Qué tecnología aplicar depende del tipo de proyecto UVAR, el tamaño de la ciudad, el objetivo principal, el tipo de vehículos y el tipo de restricciones.**

El caso de Abertis Mobility Services (AMS) demuestra que una solución integrada basada en los principios de pago por contaminación y pago por congestión es beneficiosa. En este sentido, la combinación de las tecnologías ANPR y de reconocimiento óptico de caracteres (OCR) con las tecnologías de los sistemas globales de navegación por satélite (GNSS) permite que las UVAR contribuyan a mejorar la calidad del aire y a reducir el tráfico. Las tasas y tarifas de los conductores pueden depender de la hora del día (hora punta), del tipo de vehículo, de la distancia recorrida y del nivel de emisiones de CO2 del vehículo o de la potencia/caballos de fuerza del mismo. En los Estados Unidos, AMS – a través de su filial Emovisestá implementando modelos de pago por uso en algunos estados a través de soluciones locales y basadas en la nube que utilizan tecnologías satelitales y sistemas de ubicación.

### **La importancia de la Participación Ciudadana**

A lo largo del proceso, **es muy importante contar con la participación de los ciudadanos para conocer las necesidades particulares de algunos colectivos y garantizar que todas las voces estén representadas.** Los procesos participativos pueden fomentar soluciones creativas e innovadoras, facilitando el desarrollo de las intervenciones más adecuadas según las características de cada iniciativa, contexto y caso de usuario.

Christian Barrientos, CEO de Abertis Mobility Services comenta: "*Aquí no puede haber un enfoque uniforme aconsejado por la UE, ya que existen marcos regulatorios nacionales que afectan a elementos como la aplicación de cámaras y el monitoreo*". Explica que los diseños de UVAR deben estar alineados con objetivos como los niveles de contaminación o la reducción del tráfico, y las autoridades locales deben esforzarse por comunicarlos bien a las personas para garantizar la aceptación y la eficiencia.



El informe del EIT destaca el ejemplo del proceso participativo que se convocó en la ciudad de Barcelona. Con reuniones programadas entre los ciudadanos y el ayuntamiento para promover un debate sobre temas específicos de la ciudad.

### **Sobre Abertis Mobility Services (AMS)**

Abertis Mobility Services (AMS) es la filial tecnológica del grupo Abertis, expertos en la implantación de plataformas tecnológicas punta y servicios de operación para la gestión de infraestructuras y de movilidad inteligente en entornos urbanos e interurbanos. Concentra las actividades de free flow toll y la implantación del ecosistema tecnológico para la gestión del tráfico urbano mediante las Zonas de Bajas Emisiones y otros sistemas, como la tarificación por uso de la infraestructura. Tiene presencia en 10 países, lo que les permite aportar experiencia también en múltiples marcos regulatorios y soluciones. Con más de 400 empleados dedicados a la atención al cliente, AMS tiene una amplia experiencia en la gestión de canales de comunicación digital con la ciudadanía y en el manejo de consultas.

Las soluciones que propone AMS, son soluciones integrales que abordan toda la cadena de valor, desde la implantación de plataformas tecnológicas y la gestión inicial del cliente, hasta la operación y mantenimiento. AMS cuenta con un amplio conocimiento sobre sistemas de detección de vehículos, una extensa trayectoria y experiencia demostrada, así como servicios de valor añadido destinados a mejorar la experiencia del cliente y el cumplimiento de la normativa.

### **Sobre EIT**

[EIT Urban Mobility](#), una iniciativa del [Instituto Europeo de Innovación y Tecnología \(EIT\)](#), un organismo de la Unión Europea, tiene como objetivo aportar soluciones innovadoras y acelerar la transición hacia un sistema de transporte realmente multimodal, integrado y centrado en el usuario. Como la principal comunidad europea de innovación en movilidad urbana, EIT Urban Mobility trabajará para evitar la fragmentación facilitando la colaboración entre ciudades, empresas, educación, investigación e innovación para resolver los retos más urgentes de las ciudades. Las ciudades se convertirán en “laboratorios vivos” donde las empresas y los centros educativos y de investigación de la comunidad demostrarán cómo las nuevas tecnologías pueden funcionar para resolver los problemas reales en ciudades reales al transportar personas, bienes y residuos de manera inteligente.

### **Contacto de prensa**

#### **Roman**

**Isabel Gaset**

+34 610 473 235

[i.gaset@romanrm.com](mailto:i.gaset@romanrm.com)

#### **Abertis Mobility Services (AMS)**

**Alessandra Besana**

[alessandra.besana@abertis-ams.com](mailto:alessandra.besana@abertis-ams.com)