FREE TO BREATHE?

RANKING DE AVANCES Y POLÍTICAS DE CALIDAD DEL AIRE DE 40 CIUDADES EUROPEAS

RESUMEN EJECUTIVO

FREE TO BREATHE

CleanCities

RESUMEN EJECUTIVO:

CALIDAD DEL AIRE Y TRANSPORTE EN CIUDADES EUROPEAS: AÚN QUEDA CAMINO POR RECORRER

La contaminación del aire es el mayor riesgo ambiental para la salud en Europa. Nueve de cada diez personas en Europa respiran niveles de contaminación superiores a los recomendados por la Organización Mundial de la Salud (OMS). El problema se concentra en las ciudades, y el tráfico rodado es uno de los principales motivos. Pero también es en las ciudades donde están muchas de las soluciones: los ayuntamientos deciden cómo se usan las calles y pueden poner en marcha medidas de movilidad que mejoren la calidad del aire.

Este informe analiza la contaminación atmosférica en las principales ciudades europeas, la evolución de la calidad del aire en la última década, y las medidas que están implementando las ciudades para limpiarlo. El ranking compara 40 ciudades europeas en cuatro áreas:

- **Niveles actuales de contaminación del aire:** concentraciones de dióxido de nitrógeno (NO_2) y de partículas finas ($PM_{2,5}$), dos contaminantes que dañan la salud.
- **Cumplimiento indicativo de los nuevos límites de la UE para 2030**
- **Evolución a lo largo del tiempo:** mejora de la calidad del aire en la última década.
- **Medidas de movilidad:** implantación de zonas de bajas o cero emisiones, carriles bici protegidos, autobuses eléctricos y calles escolares, algunas de las medidas que han demostrado ser más eficaces para limpiar el aire.

LO QUE MUESTRAN LOS DATOS

Nuestra investigación muestra que Copenhague, el Gran Estocolmo y el Gran Helsinki son las únicas ciudades que obtienen una A y las únicas que (ya) cumplen todos los límites de la UE para 2030. Atenas y Bucarest ocupan los últimos puestos. Las once ciudades con una E o una F están en el sur, el centro o el este de Europa, mientras que las ciudades con mejores resultados están en el norte del continente. Los resultados detallados pueden consultarse en el Anexo 2 o en la web de Clean Cities.

El aire que respiramos todavía no es saludable en ninguna de las ciudades analizadas. Ninguna de las 40 ciudades cumple las recomendaciones de la OMS sobre calidad del aire, y solo el Gran Estocolmo cumple la recomendación anual para las $PM_{2,5}$. Aun así, hay avances. En diez años, el dióxido de nitrógeno ha bajado de media más de un tercio, y las partículas finas, más de una cuarta parte. Copenhague, Estocolmo y Stuttgart casi han reducido a la mitad el dióxido de nitrógeno, y Cracovia y Sofía han reducido las partículas finas en más de la mitad.

Las políticas de movilidad dan resultados. Las ciudades con políticas de movilidad más ambiciosas son las que más han reducido el dióxido de nitrógeno. De las 13 ciudades que han rebajado sus niveles anuales de NO_2 en más de un 40 %, 10 tienen una zona de bajas emisiones (ZBE). Muchas medidas son recientes, así que su impacto se hará más visible en los próximos años.

La geografía influye, pero no impide avanzar. Las ciudades costeras se benefician de las brisas marinas, que dispersan la contaminación, pero las ciudades con un relieve menos favorable también pueden mejorar su calidad del aire. Stuttgart, situada en una cuenca donde el aire contaminado tiende a quedar atrapado, ha aplicado medidas, como una zona de bajas emisiones estricta, y sus niveles de NO_2 han caído casi a la mitad.

Actuar con ambición no tiene por qué ser caro. Nuestra investigación muestra que ciudades con menos recursos también han logrado mejoras con medidas de bajo coste, como nuevos carriles bici o la recuperación de espacio del coche para las personas mediante calles escolares. No actuar, en cambio, sale muy caro: la contaminación del aire reduce la producción económica de la UE en torno a un 4 % al año, unos 600 000 millones de euros anuales, casi todo el PIB de Suecia en 2025.

¿QUÉ HAY QUE HACER PARA AVANZAR?

Las ciudades deben:

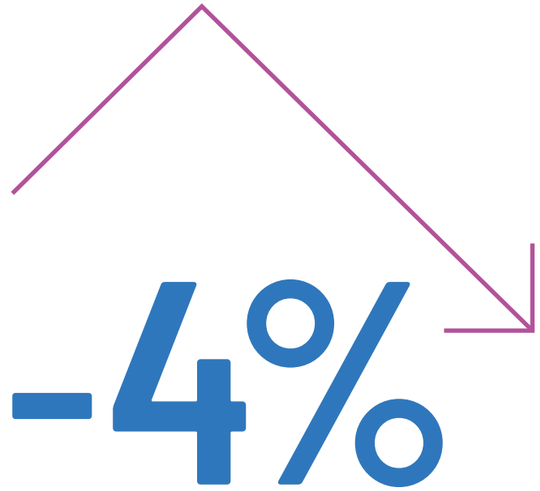
- **Implantar zonas de bajas y cero emisiones bien diseñadas y garantizar el cumplimiento de las restricciones,** dos medidas de eficacia demostrada para reducir rápidamente la contaminación del tráfico.
- **Definir una visión, un calendario y una hoja de ruta claros hacia una movilidad de cero emisiones** para la década de 2030, con un fuerte impulso a la movilidad activa.
- **Tener flotas de autobuses 100 % eléctricas a principios de la década de 2030,** en línea con la normativa europea que impulsa la compra de autobuses de cero emisiones, en particular la Directiva de Vehículos Limpios y las normas de emisiones de CO_2.
- **Implantar calles escolares permanentes** en todos los centros educativos donde sea posible para 2030.
- **Aprovechar al máximo las medidas del Anexo VIII** de la Directiva revisada de Calidad del Aire Ambiente (AAQD, por sus siglas en inglés), como la distribución de última milla de cero emisiones, el coche compartido, las tarifas de aparcamiento diferenciadas y la planificación de una ciudad compacta.

Los gobiernos nacionales deben:

- **Trasponer la AAQD revisada de forma íntegra y dentro del plazo establecido,** contando con la participación de ciudades y la sociedad civil, y priorizando el cumplimiento de los valores límite en 2030 frente a la solicitud de prórrogas.
- **Dotar a las ciudades de las competencias legales necesarias para implantar y hacer cumplir medidas a escala local,** como las zonas de bajas y cero emisiones y las calles escolares.
- **Destinar financiación específica a la calidad del aire,** dirigiendo los fondos europeos a los hogares vulnerables y a las microempresas.
- **Apoyar a las ciudades en el desarrollo de estrategias de datos** que abarquen todos los aspectos relevantes de la movilidad y la calidad del aire, así como ampliar las redes de medición de la calidad del aire.

La Unión Europea debe:

- **Garantizar la transposición de la AAQD dentro del plazo establecido y el cumplimiento de los valores límite de 2030,** evitando que los planes de calidad del aire carezcan de objetivos cuantificables, financiación suficiente y plazos concretos de ejecución.
- **Establecer un estándar común y verificable para las proyecciones** utilizadas para justificar prórrogas de los plazos en el marco de la próxima decisión de ejecución.
- **Convertir la calidad del aire en un objetivo clave de los Planes de Movilidad Urbana Sostenible (PMUS).**
- **Comprometerse a seguir alineando la AAQD con las recomendaciones de la OMS,** que son el doble de exigentes que los límites de 2030 para las $PM_{2,5}$ y el NO_2.



LA CONTAMINACIÓN DEL AIRE REDUCE LA PRODUCCIÓN ECONÓMICA DE LA UE EN TORNO A UN 4 % AL AÑO

A poco más de tres años de la entrada en vigor de los nuevos límites, varias ciudades ya demuestran que respirar un aire más limpio es posible. Ahora es el momento de que las ciudades den un paso al frente y actúen adoptando medidas eficaces que hagan realidad calles más saludables, vidas más sanas y aire limpio para toda la ciudadanía.

CleanCities

TABLA 1: RESULTADOS GENERALES

Posición	Ciudad	Calificación	Puntuación total (sobre 60)	Niveles actuales de calidad del aire (sobre 30)	Cumplimiento de AAQD (sobre 10)	Evolució relativa (sobre 10)	Medidas de movilidad (sobre 10)
1	**Copenhague**	**A**	54.8	27.1	10.0	8.7	9.0
2	**Gran Estocolmo**	**A**	50.8	29.8	10.0	6.1	5.0
3	**Gran Helsinki**	**A**	48.9	29.4	10.0	5.5	4.0
4	**Gante**	**B**	42.0	22.5	5.0	7.5	7.0
5	**Región de Bruselas-Capital**	**B**	40.8	21.5	5.0	7.3	7.0
6	**Bilbao**	**B**	40.1	23.3	7.5	5.3	4.0
7	**Múnich**	**B**	39.4	20.4	5.0	8.0	6.0
8	**Colonia**	**C**	38.9	20.8	5.0	7.1	6.0
9	**Viena**	**C**	38.8	21.5	5.0	6.3	6.0
10	**Gran Amsterdam**	**C**	38.1	22.2	0.0	6.8	9.0
11	**Hamburgo**	**C**	36.1	21.1	2.5	7.5	5.0
11	**Berlín**	**C**	36.1	20.2	5.0	6.8	4.0
13	**Gran Lisboa**	**C**	35.9	21.9	5.0	7.1	2.0
13	**Stuttgart**	**C**	35.9	20.5	2.5	7.9	5.0
15	**Oslo**	**C**	34.9	24.8	0.0	6.1	4.0
16	**Gran Londres**	**C**	34.1	20.0	0.0	7.2	7.0
17	**Valencia**	**C**	34.0	23.2	2.5	5.3	3.0
18	**Barcelona**	**C**	33.9	18.2	5.0	5.8	5.0
19	**Bratislava**	**C**	33.3	22.0	2.5	6.8	2.0
20	**Dublín**	**C**	33.2	23.6	5.0	2.7	2.0
21	**Amberes**	**C**	33.1	18.9	0.0	6.1	8.0
22	**Florencia**	D	32.5	18.5	5.0	5.0	4.0
23	**Lyon**	D	32.3	18.8	0.0	6.5	7.0
24	**Gran París**	D	30.8	17.6	0.0	7.2	6.0
25	**Marsella**	D	30.3	17.4	2.5	6.4	4.0
26	**Madrid**	D	29.9	19.3	2.5	4.2	4.0
27	**Bolonia**	D	29.0	16.1	2.5	5.4	5.0
28	**Sofía**	D	28.9	19.0	0.0	6.9	3.0
29	**Liubliana**	D	27.0	15.9	2.5	6.6	2.0
30	**Budapest**	E	25.6	18.0	0.0	5.6	2.0
31	**Praga**	E	24.2	17.8	0.0	5.4	1.0
32	**Roma**	E	24.0	14.7	0.0	5.3	4.0
33	**Varsovia**	E	23.4	12.9	0.0	5.5	5.0
34	**Wroclaw**	E	22.3	13.9	0.0	5.3	3.0
35	**Cracovia**	E	21.7	10.4	0.0	7.3	4.0
36	**Gran Milán**	E	21.3	8.8	0.0	5.4	7.0
37	**Turín**	E	21.0	8.0	0.0	5.9	7.0
38	**Zagreb**	E	19.1	13.6	0.0	4.5	1.0
39	**Bucarest**	F	17.9	10.8	0.0	5.1	2.0
40	**Atenas**	F	13.8	10.1	0.0	2.7	1.0

Contacts

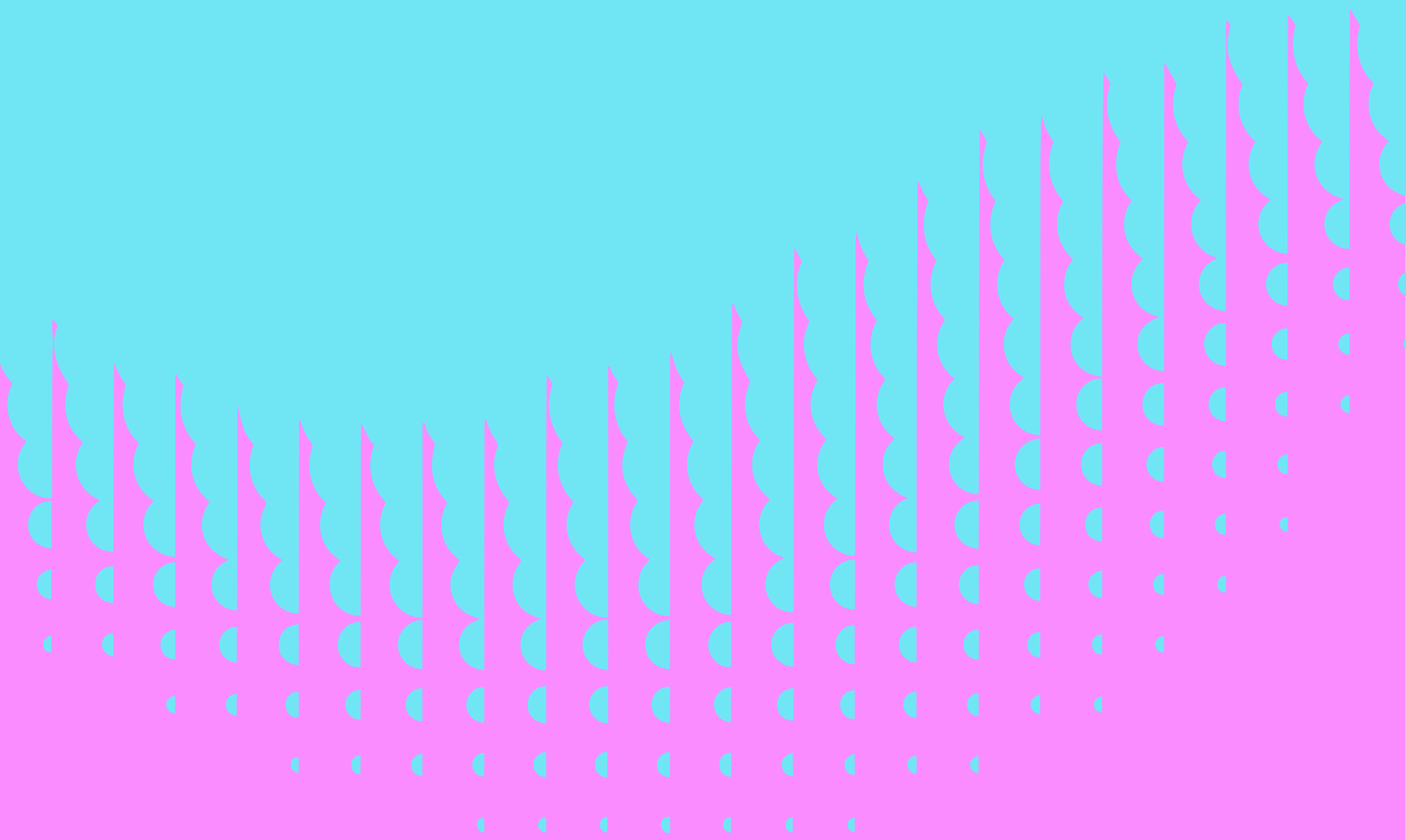
Barbara Stoll, Senior Director, Clean Cities
barbara.stoll@cleancitiescampaign.org

Jens Müller, Programme Director, Clean Cities
jens.mueller@cleancitiescampaign.org

Find out more

Clean Cities finds, connects and funds
the people transforming our cities globally.

www.cleancitiescampaign.org
info@cleancitiescampaign.org



CleanCities