

El impuesto de congestión de Londres en el marco de una política de movilidad

Madrid

Colegio de Ingenieros de Caminos

24 de marzo de 2004

Pau Noy Serrano

Asociación para la Promoción del Transporte Público



www.laptp.org

El impuesto de congestión se inscribe en una **política** que privilegia la movilidad sostenible, buscando criterios de gestión y de eficiencia.

En ese marco las inversiones en infraestructuras **sólo son un instrumento más** de esta política.

Frente a la **física** del hormigón,
la **química** de la gestión de la
movilidad.

En la resolución de los problemas de congestión, la apuesta por una política de gestión de la movilidad se ha revelado como más eficiente frente a políticas puras de inversión.

La inversión en infraestructuras, por si sola, no produce efectos globalmente positivos

Algunos ejemplos

Madrid

Creación del *abono de transporte* en 1987

Enorme inversión en metro, pero el tráfico no ha mejorado globalmente. Cuando lo ha hecho se ha debido a una mejora de la disciplina vial, combatiendo la famosa triple fila.

Barcelona

El alcalde confía mucho en la línea 9, la más larga de Europa. Pero dentro de la ciudad sólo el 16% va en coche. En cambio, 2/3 entran a Barcelona en coche. No parece que se esté actuando donde se debe actuar.

La actuación más eficaz en TP fue la integración tarifaria. Que dobló la tasa de crecimiento en el uso del TP.

**Ejemplos de políticas de
*gestión de la movilidad***

El impuesto de congestión de Londres



**La extensión de las redes de tranvías,
que ofrece más espacio al TP y al peatón**

**Hoy son trece las ciudades españolas con
proyectos de tranvía en marcha**



**Favorecer el pago por aparcamiento,
combatiendo el primer factor de uso del coche**



Barbèra del Vallès

www.barbera.cat

carpooling

compartir

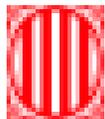
cotxe

www.compartir.org



carsharing

**¿Cuando quieres
un vaso de leche ?**



Generalitat de Catalunya



Ajuntament de Barcelona



¿ Hace falta que compres una vaca?



Generalitat de Catalunya



Ajuntament de Barcelona



Associació per a la Promoció del Transport Públic

Entonces, ¿ por qué has de comprar un coche, si sólo lo necesitas de vez en cuando ?



Generalitat de Catalunya



Ajuntament de Barcelona





**Cambio en el sistema de peajes.
Substituir el peaje financiero por una tasa de movilidad**



Carriles bus protegidos
en las entradas de las grandes ciudades



Incrementar la velocidad de la red de autobuses

Más servicio con la misma flota

Mejorar las prestaciones del transporte de superficie

Conseguir que se parezca al metro

- 1. Carril bus que funcione**
- 2. Prioridad semafórica**
- 3. Información con la calidad de la del metro**
- 4. Paradas bien equipadas**



Fomentar el transporte ferroviario de mercancías

**Para desatascar las carreteras, reducir la
accidentalidad y la contaminación**

El impuesto de congestión en Londres

Algunos datos relevantes

Competencias del *Transport for London*

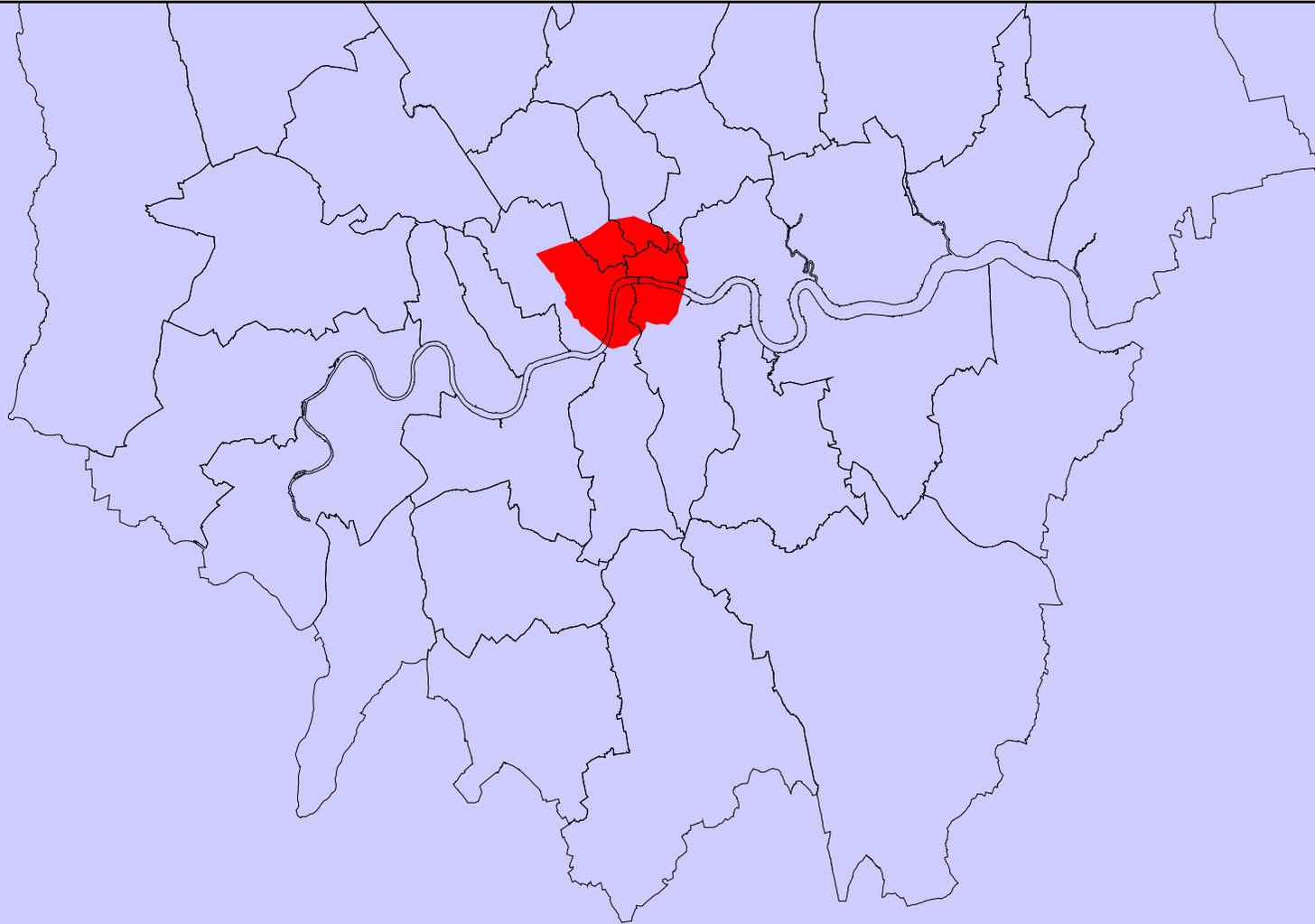
- 1. Tutela del metro de Londres**
- 2. Supervisión de las 30 redes de autobuses**
- 3. Tranvía Croydon y metro ligero Docklands**
- 4. Taxis**
- 5. Tráfico en la red primaria**
- 6. Mejora de condiciones para peones y ciclistas**

La tasa de posesión de VP en Londres es la mitad de Barcelona

Distribución modal

Autobuses	4.500.000 (18%)	}	1/3
Metro	3.000.000 (12%)		
Cercanías	1.000.000 (4%)		
Vehículo privado	8.000.000 (33%)		1/3
A pie y en bicicleta	8.000.000 (33%)		1/3

Se implanta el 17 de febrero de 2003
21 km² sobre 20.000 km² de Greater London





¿ Por qué se debía hacer frente a los atascos en el tráfico de Londres ?

- 1. Sufría los mayores atascos en toda la historia de la GB**
- 2. La velocidad en hora punta era de 12 km/h**
- 3. Los retrasos debidos al tráfico se habían incrementado, con costos crecientes para las personas y para la actividad económica.**

Las colas suponían ya el 50% del tiempo total de trayecto.

Los resultados: un gran éxito

- 1. Reducción del tráfico en un 18%**
- 2. Reducción selectiva aún más significativa**
- 3. Reducción de la congestión en un 35%**
- 4. Ventas diarias: 110.000**
- 5. La recaudación neta 300 M€ que se destina al TP**
- 6. 200 nuevos buses**
- 7. Tránsito mayoritario a autobuses. Incremento de un 20% en el uso del bus y el taxi**
- 8. Velocidad comercial bus: 17 km/h**
- 9. Mejora de la regularidad: 1 min de retraso medio**
- 10. Se han evitado los problemas en el área de congestión**

Sondeos antes del inicio del CC

- **RAC Informe 2003**
 - 56% cree que CC reducirá el tráfico en el centro de Londres
 - 2/3 dels londinenenses creen que el CC supondrá beneficios
 - Menos de 1/3 piensa utilizar el coche en el centro de Londres
- **La congestión del tráfico es el principal problema del transporte**
 - 93% quiere una acción para reducir la congestión (Enero 2000)
- **Sondeos directos. (*Evening Standard, Setembre 2002*)**
 - 46% a favor
 - 43% en contra

¿ Qué se decía al principio ?

“Se tardará muchos años en aplicar estos planes *(Evening Standard)*

“Todo se está haciendo demasiado rápido”
(The Automobile Association)

“Hay que hacer alguna cosa pero no estamos convencidos de que esta sea la respuesta *(Westminster City Council)*

¿ Qué dice ahora la gente?

“Los que decían que esto no funcionaría nunca estaban equivocados” *Alistair Darling, Secretario de Estado para el Transporte*

“El tráfico ha mejorado ” *Freight Transport Association*

“Realmente el nuevo escenario es muy silencioso”
The Automobile Association

“Es la mejor idea desde que se inventó el metro. El impuesto de congestión es una idea brillante que nos puede ayudar a repensar el transporte”
Transport 2000

El 75% de la población está a favor

La importancia del procesos de consulta

La consulta con los agentes sociales fue vital

Debía ser una consulta evaluable

La consulta duró 18 meses

Información al público

- **Una campaña de información desde la alcaldía**
- **Dípticos en tres millones de hogares en el Gran Londres. 35.000 dossiers a transportistas de más de 25 vehículos**
- **Call centre (0845 900 1234)**
- **Anuncios en TV, radio, diaris i online**
- **Web (www.cclondon.com)**
- **Reuniones con ciudadanos en los distritos**
- **Por correo electrónico a todos los negocios registrados**

Las tarifas

- 1. Tarifa estándar: 7,5 €/dia para todos los vehículos, de 8 a 18,30h, de lunes a viernes.**
- 2. Exenciones: residentes 0,75€/dia. Gratis para autobuses, determinados autocares, taxis, motos y bicicletas, y vehículos de emergencia y ecológicos.**
- 2. Se puede pagar hasta las 22 h, pero después de esta hora se genera un sistema de multas en cascada. Cuando más se tarda en pagar, más alta es la multa.**
- 3. En 5 meses se han puesto 250.000 sanciones**

¿ En qué se ha invertido el excedente ?

- Mejoras en los autobuses (200 nuevos)
- Mejora de los horarios nocturnos
- Mejora de la seguridad
- Mejora en los caminos escolares
- Nuevos puentes
- Mejora en el mantenimiento de las calles

La tecnología (1)



TfL Hub Site



Cameras

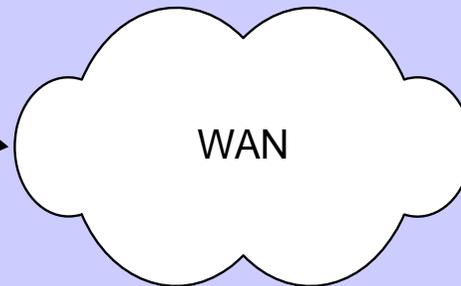
On & inside Inner Ring Road
London



Call Centre



Capita Data Centre



La tecnología (2)

- Pago diario, semanal, mensual o anual para cada matrícula de vehículo

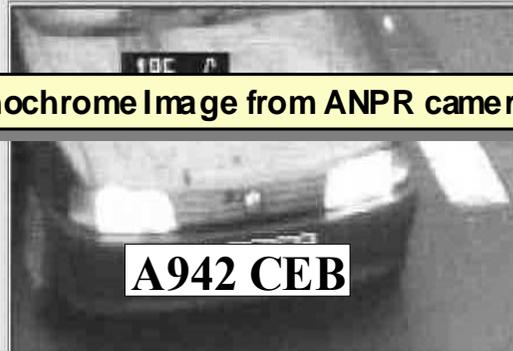
T 123 CBI

- Tarifa plana de lunes a viernes, de 8 a 18,30 h, para a todos los vehículos

Tecnología de la cámara

Image capture –
composite mock-up

Monochrome Image from ANPR camera



A942 CEB

Number Plate image from ANPR camera, Lane 1

ANPR

A942 CEB

A942 CEB

ANPR system output

Colour Contextual Image



Evidential Record Summary

Site : 195 - Finchley Road - northbound
Lane : ANPR 1
Date : 01 March 2001
Time : 14.15.56
Frame : 000258176
Encryption : JD516383

Sistema de control

- El registro de vehículos se hace a través de 688 cámaras, situadas en 233 accesos, y compara con la base de datos de registro de pago.
- La tecnología de reconocimiento de matrículas suministra el dato.
- Si no hay registro de pago, se envía automáticamente una notificación de multa de 120 € al propietario del vehículo, que se reduce a 60 € si se paga antes de 14 días.
- Hay un seguimiento específico para morosos persistentes.

Métodos de pago

- 17% Online en www.cclondon.com
- 14% Per SMS
- 34% Sobre 200 aparatos de pago dentro la zona de restricción, (1500 dentro de M25), y en 80 máquinas en los aparcamientos situados en el área de restricción
- 2% Por correo
- 33% Por teléfono

Conclusiones

1. Funciona desde el punto de vista tecnológico y logra los objetivos de reducción de tráfico, de contaminación y de mejora del TP

2. Libera recursos públicos y genera de nuevos que se invierten en el transporte público

3. Socialmente es justo: pagan los que tienen la capacidad de aparcar en el centro (8€/h Piccadilly Circus) y se emplea en el sistema mayoritario de transporte (TP)

4. Ecológicamente, cumple el principio de quien contamina, paga





Mon - Fri
Midnight - 7am
9pm - Midnight

Sat
Midnight - 7am
1pm - Midnight

Sun
At any time

Except
permit holders

Transport
for London

Congestion
charging



Central
ZONE

Mon - Fri
7 am - 6.30 pm





Transport for London
Congestion charging

Central ZONE
Mon - Fri
7am - 6:30pm



WU03 GNF