



LA CIUDAD VIVIBLE  
LA CIUDAD INTELIGENTE

- ¿Quiénes somos/antecedentes?
- ¿Qué es la CarCity? Inconvenientes
- ¿Qué es la PostCarCity?
- ¿Qué es PostCarCity, el proyecto?

## Promotores institucionales



*Creating our futures*

**ECTP-CEU**

European Council of Spatial Planners  
Conseil européen des urbanistes



Con el apoyo de



**Pau Avellaneda**

geógrafo, consultor de movilidad, presidente de FIU.

**John Etherington**

director de proyectos FIU, profesor de ciencias políticas UAB.

**Manel Ferri**

experto en movilidad, Diputación de Barcelona, CCOO, PTP

**Pau Noy**

experto en movilidad, TMB, ASIMUS, PTP

**Antoni París**

consultor socioambiental

**Alessandro Scarnato**

arquitecto, profesor en la Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Barcelona

- ASIMUS, con FIU, lleva organizados 4 “Encuentros de Movilidad Urbana Iberoamericana para Sostenibilidad” desde 2008.
- Convenio con UN Habitat para participar en Urban Labs
- FIU participó en la organización del Habitat III Thematic Meeting sobre el Espacio Público en Barcelona, abril 2016.
- Organización conjunta del side event “la Visión Zero Plus”, Habitat III, Quito, octubre 2016.
- Organización conjunta del Urban Thinkers Campus (UTC) “La Transición hacia Ciudades Vivibles: la Post Car City”, Barcelona, octubre 2017.

#UTCBCn

## En transición hacia ciudades más vivibles

The Post-Car City

25, 26 y 27 de octubre de  
2017  
Barcelona

Jornadas Urban Thinkers  
Campus,  
una iniciativa de  
World Urban Campaign –  
UN-HABITAT



### Promotores



### Organizador



### Colaboradores

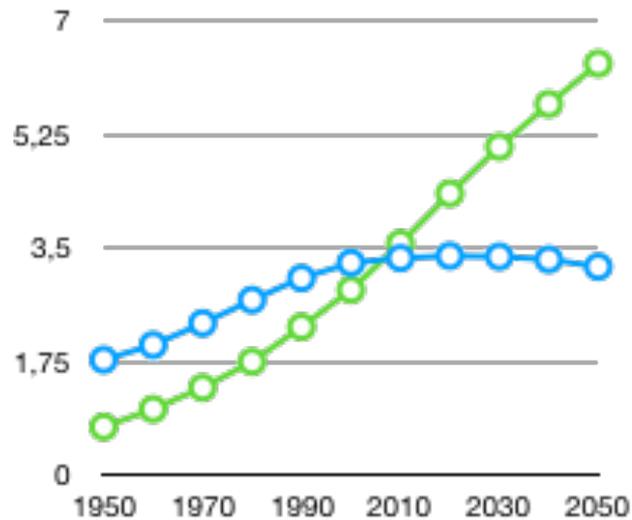
Creating our futures

ECTP-CEU

European Council of Spatial Planners  
Conseil européen des urbanistes

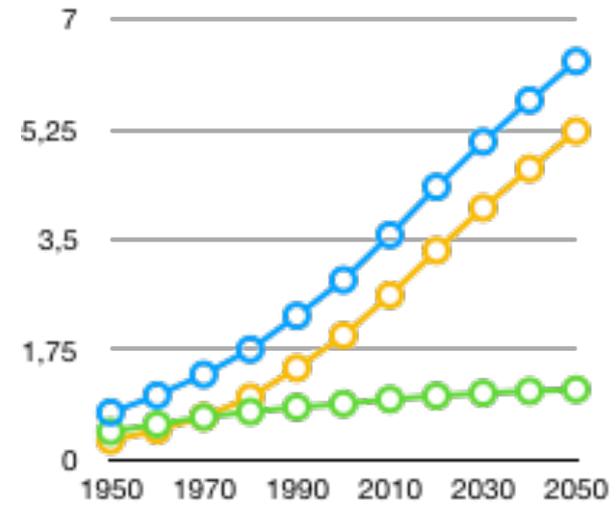


La población urbana se dispara



- Rural (miles millones)
- Urbana (miles millones)

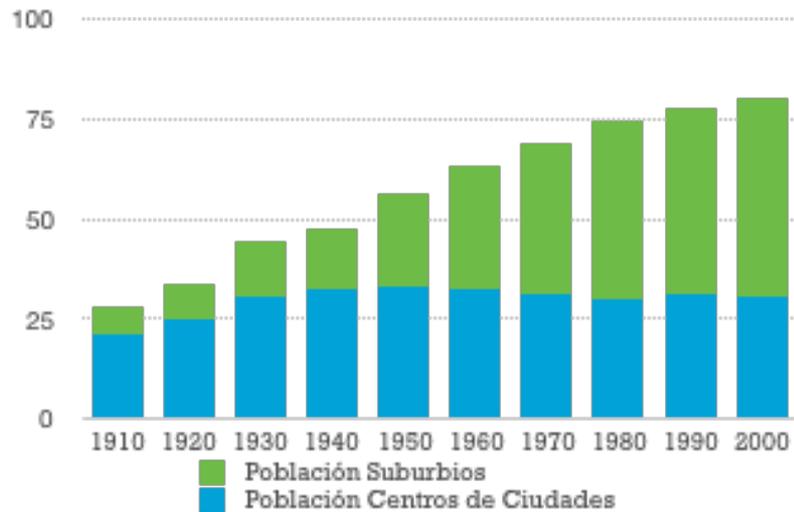
Sobre todo en las regiones en desarrollo



- Urbana (miles millones)
- Mundo Más Desarrollado
- Mundo Menos Desarrollo

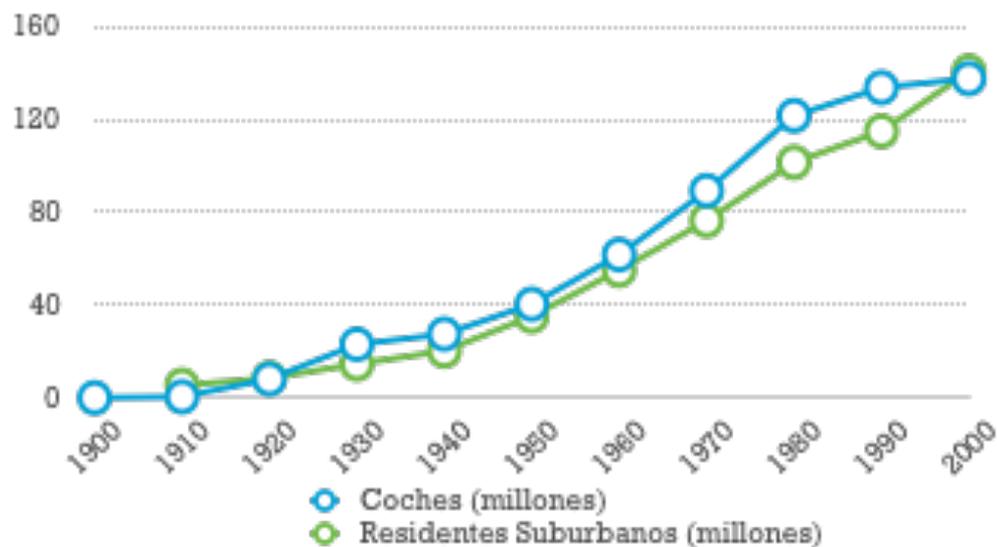
“En cualquier ciudad, las formas que toma el desarrollo urbano no pueden separarse de la evolución del transporte urbano y la movilidad. Al mismo tiempo, no se puede entender la movilidad urbana independientemente de la forma urbana”. ([Rode and Floater](#)).

## EEUU siglo XX: población urbana vs suburbana

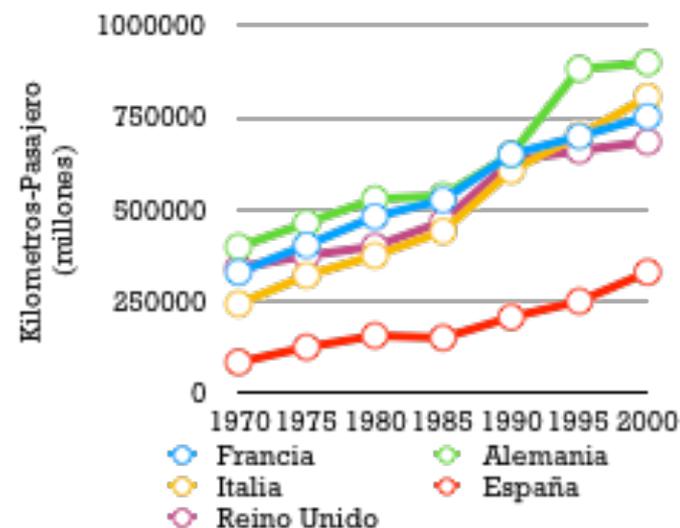


**BY SIMONP**

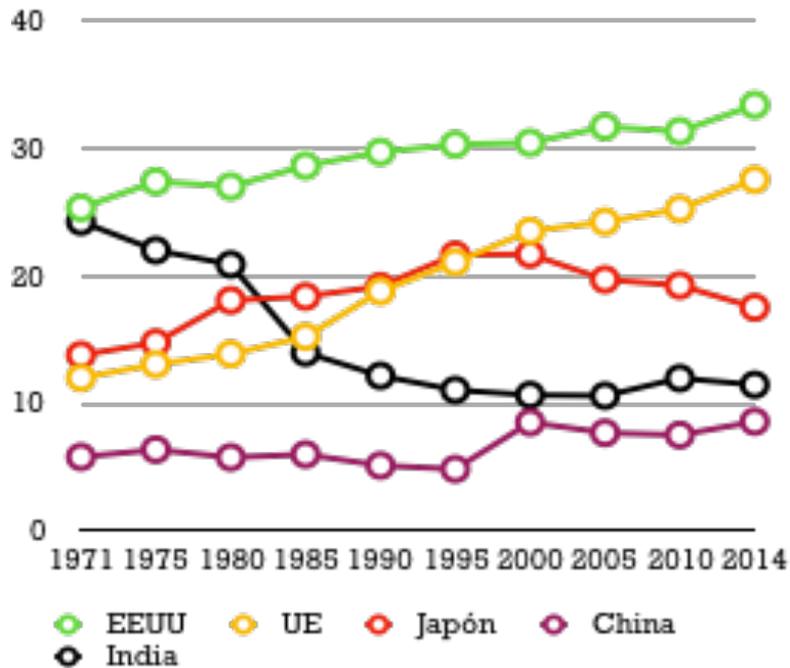
## EEUU siglo XX: correlación motorización y suburbanización



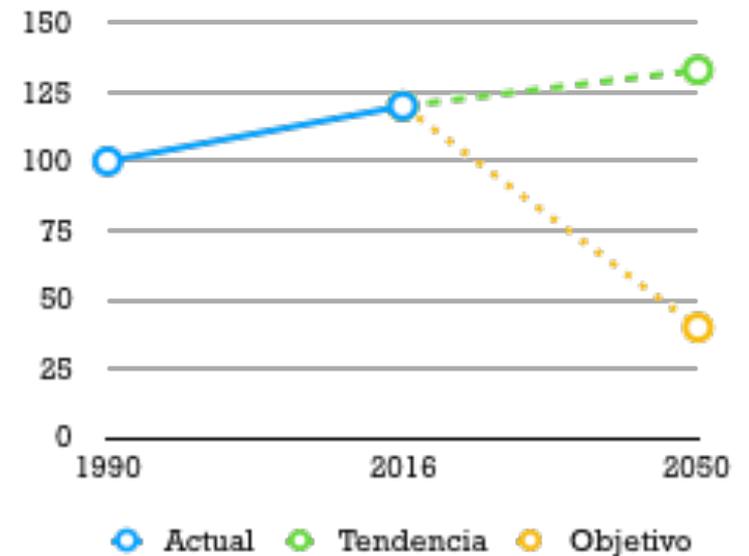
## Aumento del Uso del Coche en Europa 1970-2000



### Emisiones Sector Transporte - % del Total



### UE Emisiones CO2 Transporte



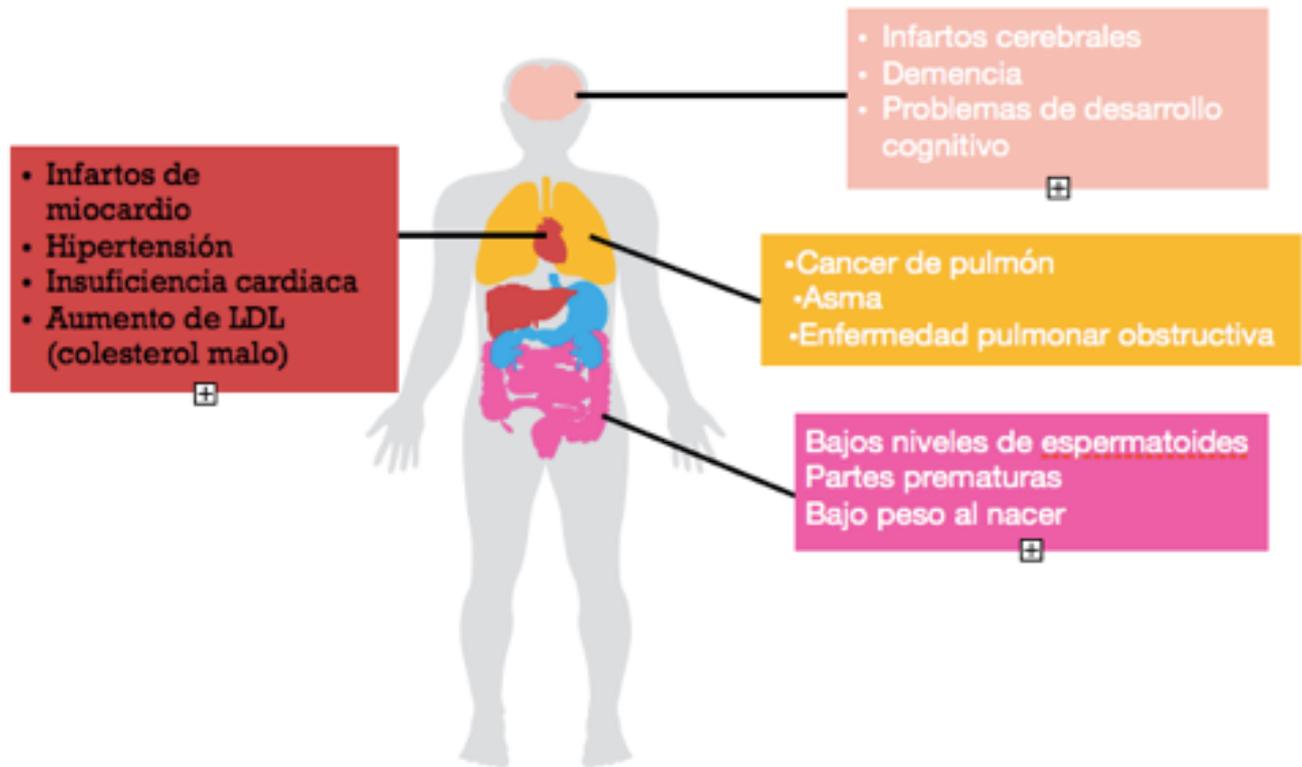
## CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

El TPM sería responsable de aproximadamente 2 millones de muertes por contaminación atmosférica (PM, y O<sub>3</sub>).

Si añadimos las emisiones de NO<sub>2</sub> (principalmente de motores diésel), el número de muertes puede doblarse.

Londres, por ejemplo...





## CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

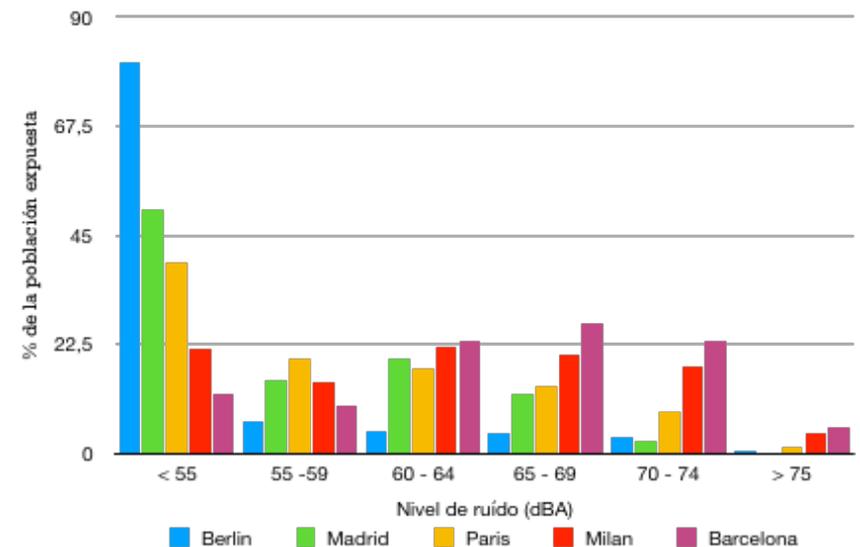
Existe una relación directa de causa y efecto entre el ruido y cinco afectaciones de la salud humana:

- Las enfermedades cardiovasculares;
- El deterioro cognitivo, especialmente en niños;
- Las alteraciones de sueño;
- Tinnitus (el zumbido de oídos);
- Las molestias.

## CONTAMINACIÓN ACÚSTICA

Según la [OMS](#), en Europa Occidental, los efectos del ruido del transporte rodado superan 1.000.000 DALYS.

Barcelona es una de las ciudades más ruidosas de Europa.



## VIOLENCIA VIAL

Según la [OMS](#):

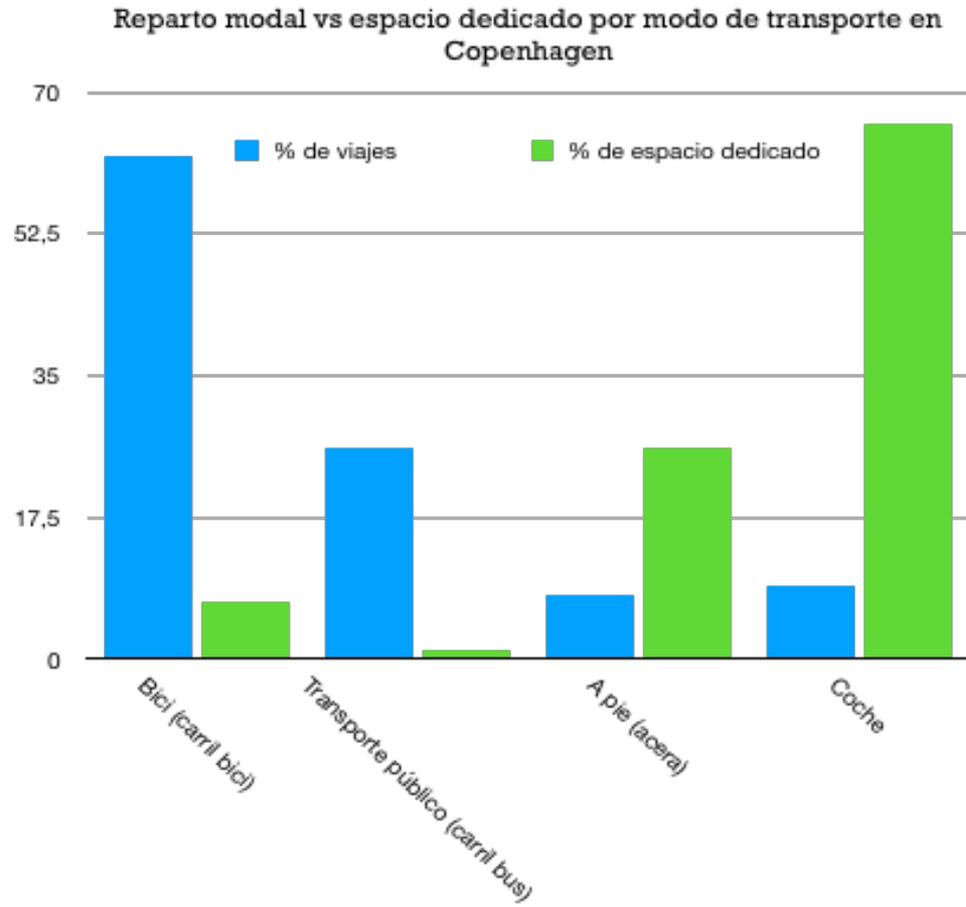
- Más de 1.250.000 personas mueren cada año por esta causa.
- 500.000 de estas víctimas son peatones.
- Es la causa principal de muerte entre personas de 15 a 29 años en el mundo.
- 500 niños y niñas mueren cada día en accidentes de tráfico en ciudades en el mundo cada día.
- Se producen entre 20 y 30 millones de heridos graves cada año.

## PÉRDIDA DE TIEMPO Y ESPACIO

En las grandes ciudades, la gente pierde hasta 100 horas al año en atascos.

En 2010, en EEUU la congestión causó 4,8 mil millones de horas de retrasos.





## COSTES DEL CAMBIO CLIMÁTICO

La Comisión Europea calcula que la cifra atribuible a los vehículos privados estaría entre €39.486 millones y €137.969 millones al año.

En España, sería entre €3.868 millones y €13.509 millones al año.

En Barcelona, entre €50,4 y €176,4 millones.

## COSTES DE LA CONTAMINACIÓN ATMOSFÉRICA

Para los países de la OECD, [se calcula](#) unos costes de \$1.000.000.000.000 anuales, sólo de partículas en suspensión ( $PM_{10, 2,5}$ ) y el Ozono ( $O_3$ ).

En España, la cifra alcanzaría más de €45 mil millones anuales.

Si añadimos las emisiones de Dióxidos de Nitrógeno ( $NO_2$ ), que afecta especialmente los entornos urbanos, las cifras globales podrían incluso doblarse.

## COSTES DEL RUIDO

Se calcula que en la Unión Europea el coste social del ruido del transporte por carretera asciende a entre €40 mil millones y €63 mil millones anuales.

En Barcelona, la cifra podría llegar a más de €400 millones anuales.

## COSTES DE LA VIOLENCIA VIAL

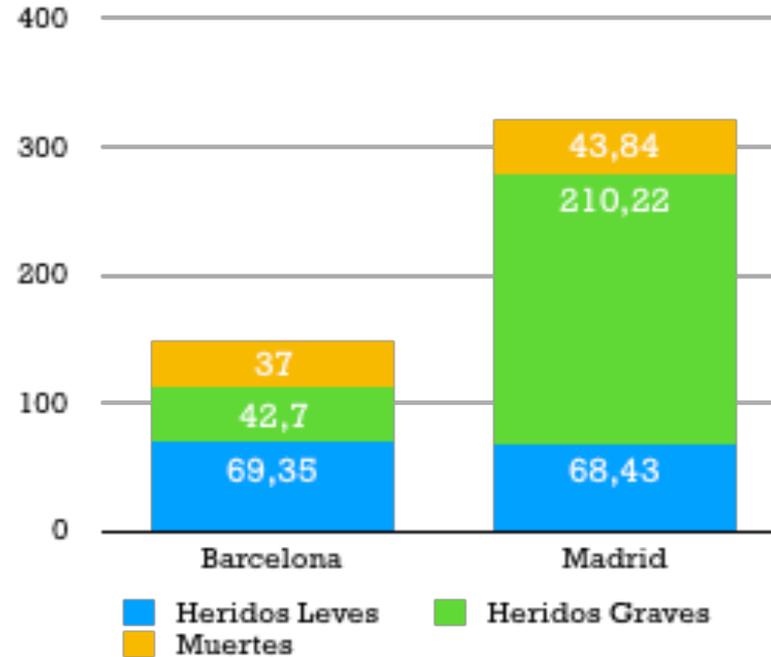
En países de bajos y medianos ingresos los accidentes provocan pérdidas para el PIB de hasta 5%.

En EEUU, los accidentes de tráfico cuestan un 1,6% del PIB, casi \$300 mil millones al año.

En la UE, las cifras van desde €100 mil millones hasta €200 mil millones, según la metodología empleada.

Globalmente, la cifra sería equivalente a un 3% del PIB mundial.

### Costes Accidentes de Tráfico en Barcelona y Madrid 2015 (millones de euros)



## COSTES DE LA CONGESTIÓN

En Asia, se calcula que cada año se pierde entre 3 y 5% del PIB de la región.

En 2010, la congestión en las ciudades de EEUU costó \$101 mil millones en concepto de horas perdidas y combustible malgastado.

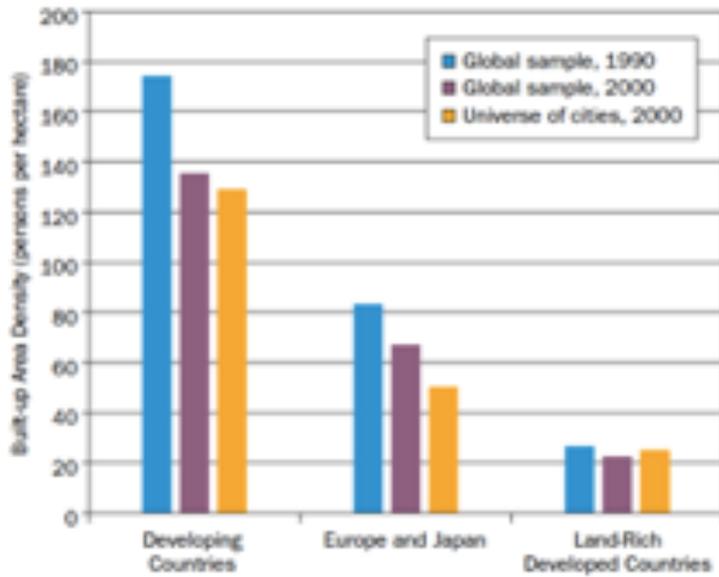
En la UE, la congestión causa pérdidas económicas de 1% del PIB europeo, eso es, 145 mil millones de euros anuales. El equivalente al todo el presupuesto anual de la UE.

En Londres, se calcula un coste total para la ciudad de €10 mil millones.

## EXTERNALIDADES NEGATIVAS

Para la UE, las externalidades suman unos €418.465.460.000, una cifra equivalente al 2,6% del PIB de la UE.

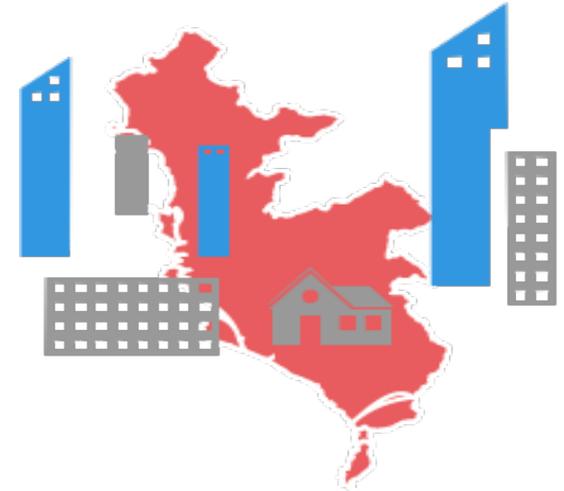
Es como si cada europeo pagara €817 a los usuarios del coche.



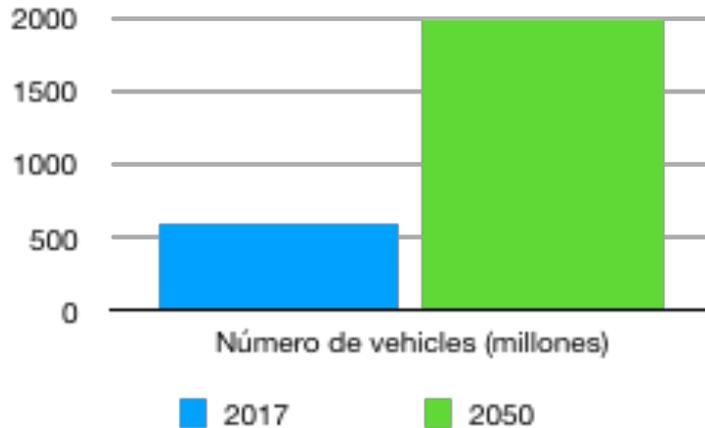
2014



2050

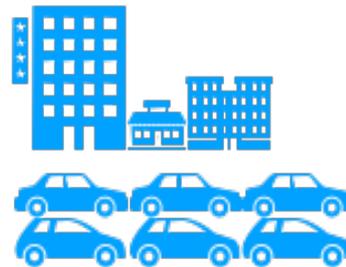


## Se triplica el número de vehículos 2017-2050



## Se dobla los desplazamientos motorizados urbanos

2014



2050

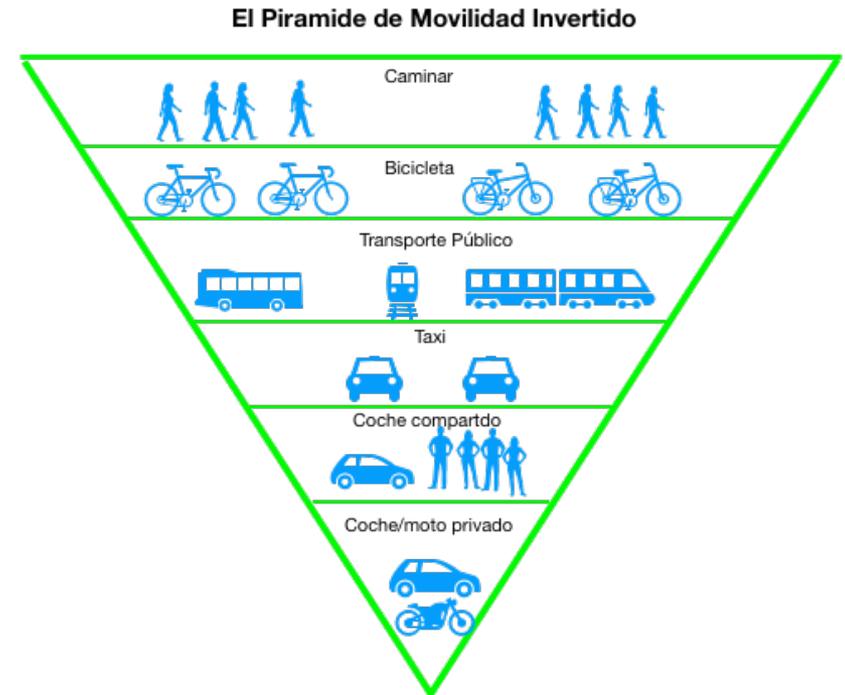


## UNA CIUDAD...

- Compacta
- De usos mixtos
- Socialmente diversa
- Con el derecho de estar sobre el derecho a transportarse
- Con espacios públicos de calidad

## UNA MOVILIDAD...

- Con una jerarquía tradicional de movilidad urbana invertida
- Integrada
- Electrificada en el transporte colectivo con fuentes 100% renovables



- La transición a la PostCarCity requiere una transformación muy profunda de nuestra manera de organizarnos social y espacialmente.
- El modelo de la Car City tiene raíces culturales profundos.
- Enfrente tenemos grupos muy poderosos interesados en mantener el estatus quo.
- Piensa en la lucha antitabaco y multiplica por 10 o 100.

PERO...

1. La ciencia no llega a la gente de la calle.
2. Los/as políticos/as no actúan acorde con la ciencia y en general no toman decisiones valientes.
3. El mapa de actores es muy heterogéneo.

¿DÓNDE ESTAMOS AHORA?

1) Construyendo la red

2) Recursos:

¡[Estrenamos web!](#)

Base de datos – evernote

3) Actividades...

Para más información:

[www .postcarcity.org](http://www.postcarcity.org)

[john.etherington@postcarcity.org](mailto:john.etherington@postcarcity.org)

@postcarcity1

Muchas Gracias