

Poluarea aerului și politicile de transport la nivel de oraș

Modulul 2: perspective politice

Delft, CE Delft, Martie 2021

Un consorțiu de ONG-uri de interes public din 12 țări europene (Belgia, Spania, Franța, Germania, Polonia, Slovenia, Ungaria, România, Bulgaria, Olanda, Italia, Regatul Unit) condus de organizația umbrelă Alianța Europeană pentru Sănătate Publică (în limba engleză: European Public Health Alliance - EPHA) a comandat realizarea acestui raport

Rezumat

Introducere

Poluarea aerului, în special în zonele urbane, este o preocupare care ține de sănătatea publică, deoarece aerul curat este vital pentru calitatea vieții și starea de bine a populației. Cercetarea recentă efectuată pentru EPHA a arătat că fiecare cetățean european se confruntă cu o pierdere a bunăstării de peste 1.250 Euro pe an din cauza aerului de proastă calitate. Cu toate acestea, gestionarea calității aerului este o provocare comună pentru multe dintre orașele europene, unde expunerea publicului la niveluri ridicate de poluare a aerului duce la cele mai mari costuri aferente sănătății.

În prezent, sectorul transporturilor contribuie cu aproximativ 40-50% la emisiile totale de NO_x și cu 10 până la 15% la emisiile de PM (particule în suspensie). În medie, ponderea actuală a transportului în concentrațiile ambientale de NO₂ este estimată la 50%, dar există diferențe majore între regiuni și orașe. Același lucru este valabil și pentru concentrațiile ambientale de PM_{2.5} din transport, care contribuie cu aproximativ 25%.

Chiar dacă standardele europene privind emisiile vehiculelor («standardele Euro») vor duce la o scădere a emisiilor de gaze de eșapament, cu un impact pozitiv asupra calității aerului între momentul de față și 2030, se estimează că totuși concentrațiile de NO₂ și PM vor avea efecte negative considerabile asupra sănătății. Deoarece expunerea la acești poluanți în orașe este relativ ridicată, sănătatea publică este cea mai afectată în acest caz. În consecință, politicile publice orientate spre reducerea emisiilor și îmbunătățirea calității aerului în orașe sunt susceptibile de a reduce povara aferentă sistemului de sănătate și costurile sociale aferente în mod mai eficient decât alte măsuri.

Scopul prezentului studiu

Prezentul studiu examinează efectele măsurilor aferente politicii de transport în orașe și modul în care acestea afectează calitatea aerului. Punem accentul pe cinci măsuri specifice, acordând o atenție deosebită următoarelor aspecte:

- exemple de implementare;
- condiții de implementare;
- eficacitatea și impactul asupra costurilor sociale;
- probleme de guvernanță.

Cele cinci măsuri politice care prezintă interes sunt:

- taxa de ambuteiaj;
- zonele de mediu (cu emisii reduse);
- scheme de folosire în comun a vehiculelor (din limba engleză: «car-sharing»);
- politicile de parcare;
- politicile privind mersul cu bicicleta /mersul pe jos.

Constatări

Impactul celor cinci măsuri selectate asupra reducerii emisiilor de PM și NO_x sunt prezentate în Figura 1. Este clar că Taxa de Ambuteiaj și Zonele cu Nivel Scăzut de Emisii (LEZ)(din limba engleză: Low-Emission Zones) / zonele de Mediu au cel mai mare potențial de reducere a emisiilor de PM și NO_x aferente transporturilor în orașe.

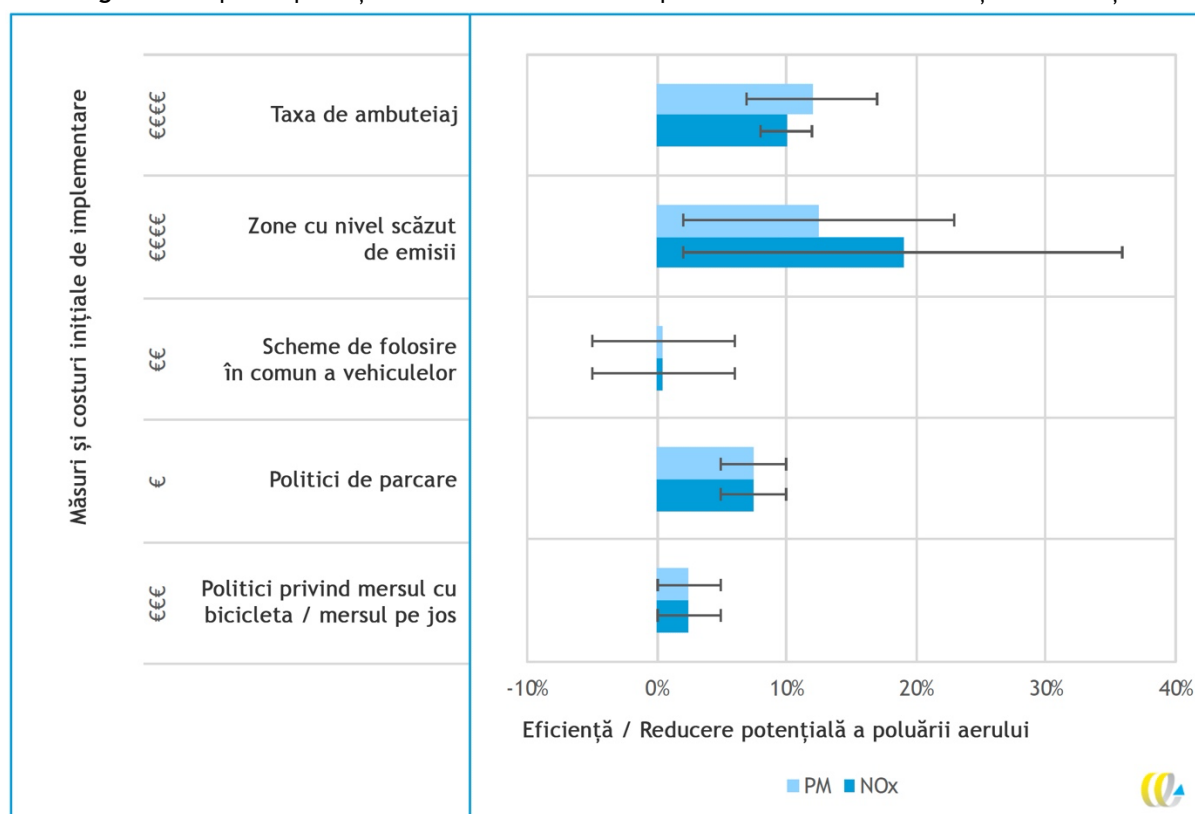
Pe baza evaluărilor orașelor care au implementat aceste măsuri, se poate atinge o reducere de 10-20% a emisiilor. Cu toate acestea, există incertitudini majore, în special în ceea ce privește Zonele cu Nivel Scăzut de Emisii (LEZ). Acest lucru ilustrează, printre altele, faptul că eficacitatea acestora depinde în mare măsură de strictețea cu care sunt susținute și de dimensiunea zonei respective, ceea ce înseamnă că sunt necesare soluții personalizate pentru a beneficia pe deplin de acest potențial.

Politicile de parcare pot fi, de asemenea, destul de eficiente, reducând emisiile de PM și NO_x cu un procent situat cu aproximație între 5 și 10%. Politicile de folosire în comun a autovehiculelor («car sharing») și cu privire la mersul cu bicicleta / mersul pe jos sunt mult mai puțin eficiente în ceea ce privește reducerea emisiilor de PM și NO_x, deși în special aceasta din urmă are alte beneficii, cum ar fi o stare mai bună a sănătății datorită mobilității active și îmbunătățirea calității vieții în oraș dacă spațiul alocat traficului auto este simultan redus.

Este posibil să se combine aceste măsuri pentru a spori reducerea emisiilor totale, cu toate acestea, datorită interacțiunilor dintre măsuri, impactul total va fi mai mic decât suma fiecăreia în parte

Costurile inițiale aferente Taxei de Ambuteiaj și Zonelor cu Nivel Scăzut de Emisii (LEZ) sunt cele mai mari, deși costurile aferente primeia dintre ele pot fi recuperate în mare parte din taxele colectate. Politicile privind mersul cu bicicleta sunt costisitoare dacă sunt necesare schimbări de infrastructură, în special în zonele urbane dense unde spațiul disponibil este limitat.

Figura 1 - Impactul potențial al celor cinci măsuri asupra reducerii emisiilor de PM și NO_x în orașe



Impactul potențial asupra costurilor sociale

Pe baza unei evaluări anterioare a costurilor sociale în 432 de orașe europene în 2018, s-a făcut o estimare a reducerii potențiale a costurilor sociale datorită celor cinci măsuri selectate în 2020. Taxa de ambuteiaj și Zonele cu Nivel Scăzut de Emisii (LEZ) contribuie cel mai mult la reducerea costurilor sociale.

Pentru taxa de ambuteiaj în metropole, ponderea estimată de reducere a costurilor sociale în 2020 este cuprinsă între 30 și 95 de milioane de Euro per oraș, ceea ce este echivalent cu 1 până la 2,8% din costurile sociale totale ale acestor orașe.

Pentru orașele mici, beneficiile pot fi calculate ca fiind cuprinse între 1 și 3 milioane de euro - o cifră mult mai mică, deoarece aceste orașe au costuri sociale mai mici pentru că au mult mai puțini locuitori.

Pentru Zonele cu Nivel Scăzut de Emisii (LEZ) în metropole, reducerea preconizată a costurilor sociale este cuprinsă între 10 și 120 de milioane de Euro, iar pentru orașele mici între 0,5 și 4 milioane de Euro. Pentru celelalte trei măsuri (schemele de folosire în comun a vehiculelor («car sharing», politicile de Parcare și Promovarea mersului pe bicicletă și a mersului pe jos), ponderea estimată de reducere a costurilor sociale în 2020 este de la 0 la 60 de milioane de Euro în metropole și de la 0 la 2 milioane de Euro în orașele mici.

Aceste potențiale „economii” la nivelul costurilor sociale, pe lângă alte beneficii cuantificate mai frecvent în evaluările de impact, pot încuraja administrațiile locale / administrațiile orașelor să implementeze aceste măsuri: chiar dacă respectivele costuri aferente investițiilor inițiale sunt uneori mari, poate exista o „rentabilitate mare a investițiilor” reflectată în costurile sociale aferente asigurării sănătății care sunt reduse.

Constatările din acest studiu evidențiază faptul că o contribuție relativă a unei măsuri individuale este destul de limitată: administrațiile orașelor care vizează reducerea costurilor sociale ar trebui să ia în considerare mai mult decât o singură măsură. De asemenea, trebuie subliniat faptul că „economiiile” potențiale la nivelul costurilor sociale care au fost raportate sunt doar o indicație generală a beneficiilor preconizate în ceea ce privește reducerea costurilor sociale: autoritățile individuale ar trebui să examineze cu atenție situația locală și să determine impactul fiecărei măsuri în parte asupra costurilor sociale în funcție de circumstanțele lor specifice.

De asemenea, este important de reținut faptul că emisiile de NO_x și PM aferente transporturilor vor scădea deja semnificativ de acum până în 2030 ca urmare a standardelor Euro privind emisiile vehiculelor. Acest lucru va însemna, de asemenea, o scădere a „economiiilor” potențiale la nivelul costurilor sociale în termeni absoluți.