El caso de Londres

3 EL CASO DE LONDRES

3.1 INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se expone de forma detallada el sistema de tasación de la congestión implantado en Londres el 17 de febrero del 2003.

Primeramente se realiza un análisis de la situación de Londres en términos de movilidad que llevó a la decisión de la puesta en práctica de dicha medida.

A continuación se presentan los objetivos que se pretenden alcanzar y las previsiones realizadas por la autoridad organizadora del transporte, Transport for London.

El sistema implantado se describe posteriormente, tanto a escala técnica como financiera, y se detallan los efectos que ha tenido sobre la red de transportes públicos y sobre las variaciones de los patrones circulatorios previos a la aplicación de la tasa.

Finalmente, se realiza un análisis de la situación política de la Administración Local londinense, decisivo para interpretar las posibles evoluciones de la red de transportes de la ciudad.

Hay que precisar que en los cambios de moneda se ha adoptado 1 euro = 0,69 libras, que corresponde a la fluctuación media anual entre estas dos divisas en 2003.

Las abreviaciones utilizadas son las siguientes:

- CLCC: Central London Congestion Charging
- TfL: Transport for London
- ATM: Autoritat del Transport Metropolità
- EMT: Entitat Metropolitana del Transport
- ROCOL: ROad Charging Options for London
- GLA: Greater London Authority
- DLR: Docklands Light Railway

Figura 3.1: Situación de congestión que vivía Londres antes de la aplicaciónde la tasa por congestión
Fuente: Transport for London

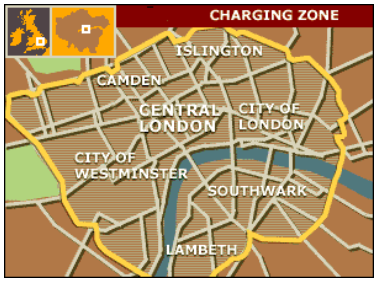

Figura 3.2: Charging Zone implantada el 17 de febrero del 2003.
La línia amarilla corresponde al Inner Ring Road
Fuente: Transport for London

3.2 EL CONTEXTO DE APLICACIÓN: EL LONDRES ANTERIOR A LA TASA DE CONGESTIÓN

3.2.1 Las características del tráfico

A continuación se presentan una serie de datos básicos sobre el tráfico en Londres que ayudarán a entender la necesidad de la tasa de congestión.

En 2002 el tiempo medio de viaje era de 4,2 min/km, mientras que la ratio en momentos congestionados era de 1,9 min/km. Se deduce, por tanto, que existía una pérdida de tiempo debida a la congestión de 2,3 min/km. En el Inner Ring Road el tiempo medio era de 3,7 min/km en hora punta y de 1,8 min/km en hora valle.

En el siguiente plano se observa el nivel de congestión medio de la zona central de Londres en hora punta matinal durante la primera mitad del 2002:

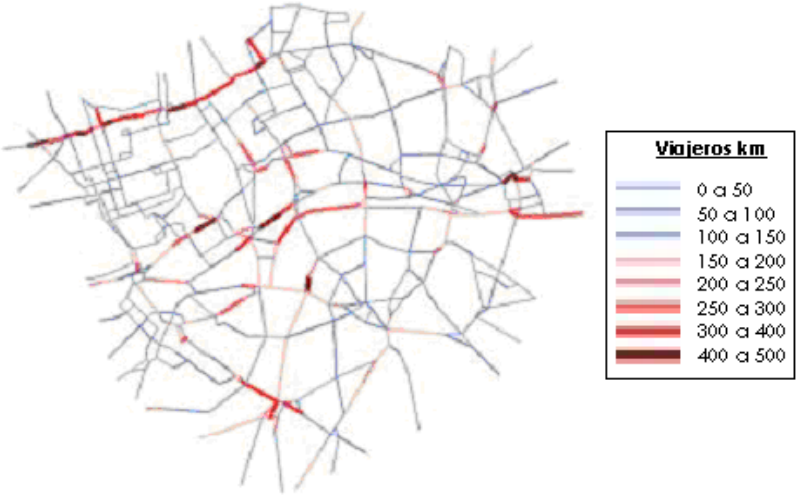

Figura 3.3: Densidad de tráfico en hora punta matinal. Enero a agosto del 2002. Centro de Londres
Fuente: Transport for London y elaboración propia

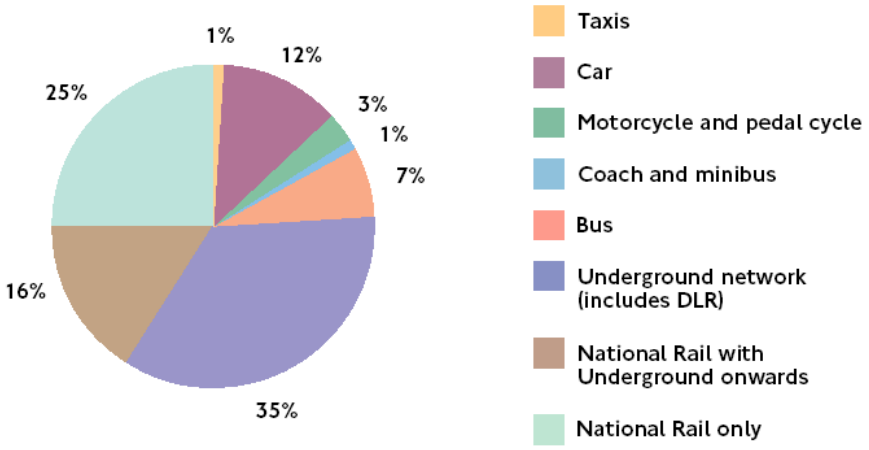

Figura 3.4: Distribución modal de los viajeros que acceden al centro de Londres de 7: 00 a 10:00 am, 2001
Fuente: Transport for London

En hora punta el 12% de los usuarios acceden a la ciudad utilizando su vehículo privado. Aunque es un porcentaje inferior al de Barcelona, el nivel de congestión era notablemente superior. El uso del vehículo privado llega a sus niveles máximos en las horas punta de la mañana y de la tarde, coincidiendo con los horarios típicos laborales, tal como se muestra en el siguiente gráfico.

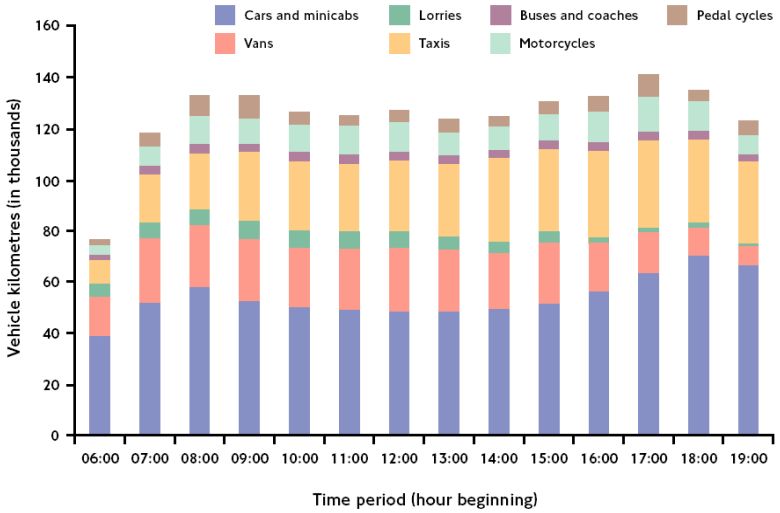

Figura 3.5: Vehículos·km que acceden a la Charging Zone
Día laborable tipo, 2002, de 6:00 a 19:00
Fuente: Transport for London

Los patrones de tráfico de entrada y salida de la charging zone son prácticamente inversos: en el tráfico de entrada la punta máxima se da en la mañana, mientras que en el tráfico de salida la punta se da en la tarde. De este fenómeno se deduce de forma evidente que el número de ciudadanos que reside en el exterior y trabaja en el interior de la Charging Zone es superior a los que residen en el interior y trabajan en el exterior.

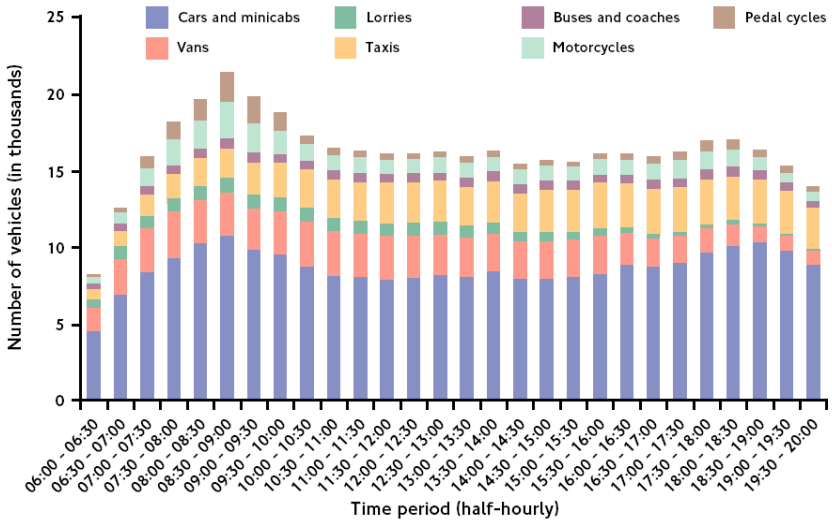

Figura 3.6: Tráfico de entrada a través del contorno de la Charging Zone
Día Laborable tipo, 2002
Fuente: Transport for London

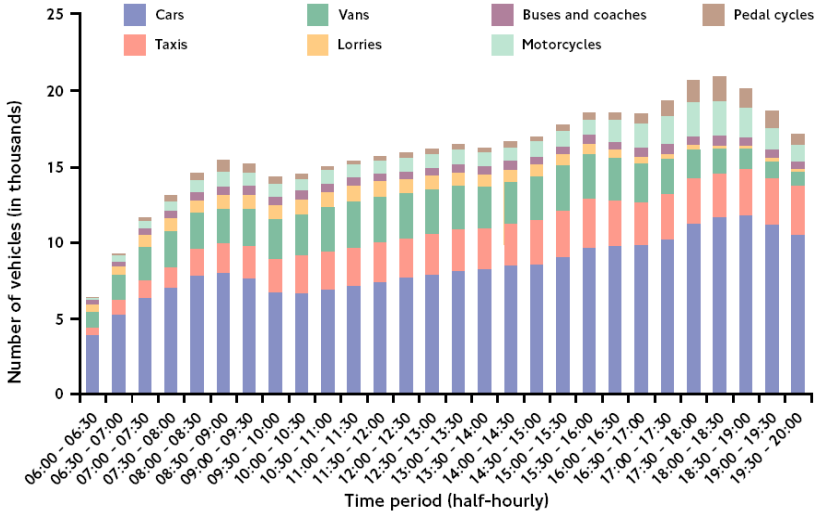

Figura 3.7: Tráfico de salida a través del contorno de la Charging Zone
Día Laborable tipo, 2002
Fuente: Transport for London

En cuanto a los tráficos que atraviesan el centro de Londres, ya sean de entrada o de salida, ambos han ido disminuyendo con el paso de los años, debida a las medidas que se han ido implantando con el objetivo de ofrecer un transporte público más atractivo. Se aprecia que el número de viajes total sobre el viario ha disminuido, por lo que se intuye un crecimiento importante del transporte por vía férrea, ya sea metro, tranvía, tren ligero o ferrocarril. El uso de la motocicleta se ha mantenido más o menos constante, mientras que el de la bicicleta ha aumentado sensiblemente. El tráfico por mercancías no ha variado mucho, al igual que los taxis y autobuses, que han mantenido un nivel de uso aproximadamente constante. El vehículo privado, en cambio, ha sufrido un constante retroceso desde 1995.

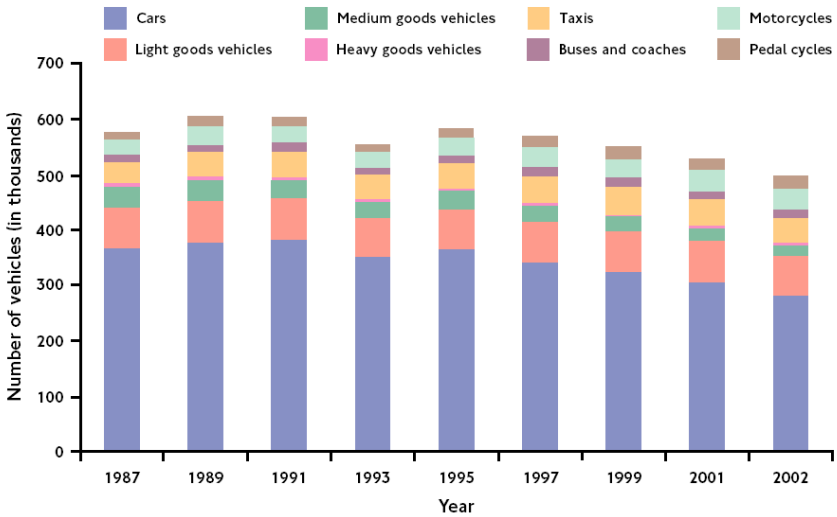

Figura 3.8: Tráfico de entrada que atraviesa el centro de Londres
Día Laborable tipo, 2002, de 7:00 a 18:30h
Fuente: Transport for London

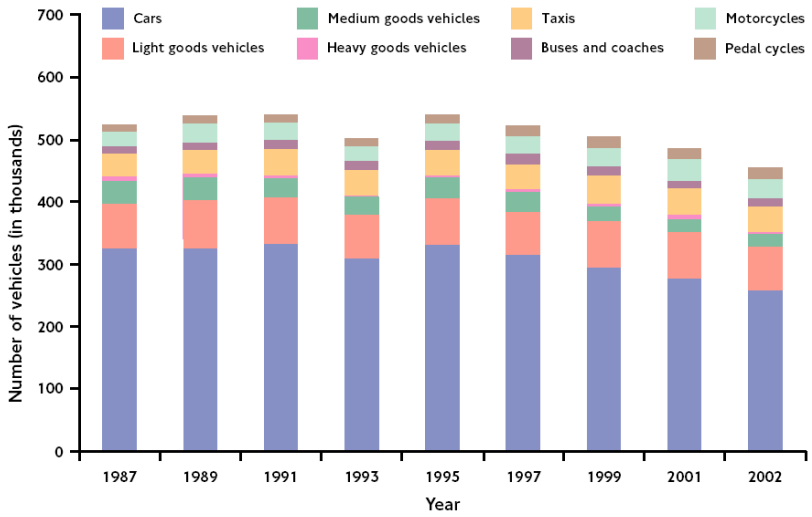

Figura 3.9: Tráfico de salida que atraviesa el centro de Londres
Día Laborable tipo, 2002, de 7:00 a 18:30h
Fuente: Transport for London

3.2.2 Los transportes públicos

En la siguiente tabla se observa el tráfico que soportaban los distintos modos de transporte público antes de la aplicación de la tasa:

	Viajeros día laborable 7:00 – 10:00	Viajeros día laborable 7:00 – 18:30
Usuarios de Bus que acceden a la CZ (otoño 2002)	76.000	193.000
Usuarios de Metro en estaciones interiores o cercanas a la CZ (primavera 2002)	547.000	1.322.000
Usuarios de Tren que llegan a estaciones interiores o cercanas a la CZ (primavera 2002)	451.000	564.000

Tabla 3.1: Indicadores clave del patrón de transporte público en el 2002
Fuente: Transport for London

<u>El sistema de autobuses</u>

Tal y como se observa en la tabla anterior, en la época previa a la tasa de congestión un total de 76.000 viajeros accedían al centro de Londres mediante autobús entre las 7 y las 10 de la mañana de un día laborable normal. Si se analiza todo el periodo en el que se aplicará la tasa, de 7 de la mañana a 18:30, un total de 193.000 viajeros entraron al centro de Londres, y 162.000 salieron. Este tráfico comportaba el uso de 8.300 autobuses en total de tráfico entrante y 7.800 de tráfico saliente, durante otoño del 2002.

En sólo 4 semanas, las distancias recorridas por los autobuses aumentaron un 10%, alcanzando la cifra de 6,9 millones de km anuales. Esta cifra corresponde a las rutas que pasan por algún punto de la futura zona de aplicación de la tasa.

La velocidad media de circulación de los autobuses dentro de la futura Charging Zone durante 2002 fue de 11km/h. En enero de 2003, un mes antes de la aplicación de la tasa, ésta aumentó a 11,6 km/h. En las zonas cercanas al Inner Ring Road, el análisis de velocidades realizado indicó que la velocidad media durante el 2002 fue de 14-15 km/h, mientras que en el propio Inner Ring Road era de 12-14 km/h.

Cabe destacar que a excepción del mes de enero del 2003, durante el año previo a la aplicación de la tasa, las rutas de autobuses que circulaban por la futura Charging Zone empeoraron su nivel de funcionamiento, mientras que el resto de aglomeración londinense la red de autobuses iba mejorando. Se deduce, por tanto, que la congestión afectaba progresivamente cada vez más al centro de Londres, y que las medidas implantadas para la mejora de la red de transportes públicos no obtenían los resultados esperados en el centro de Londres.

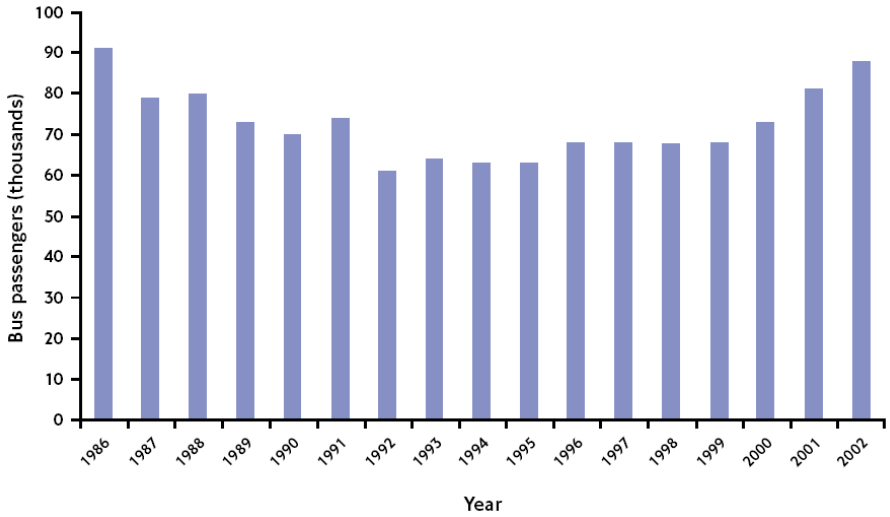

Figura 3.10: Usuarios de autobús en el centro de Londres de 7: 00 a 10: 00 am, 1986- 2002
Fuente: Transport for London

La red de metro

En el total de las 31 estaciones de metro que se encuentran dentro de la futura Charging Zone, hubo un volumen de 382.000 viajeros durante el periodo punta de la mañana, de 7:00 a 10:00h durante abril y mayo del 2002.

En las 20 estaciones situadas en el contorno de la futura Charging Zone, se registró un volumen de salidas del metro de 164.00 personas durante el periodo punta de la mañana, de 7:00 a 10:00h durante abril y mayo del 2002.

Se deduce que durante esas cuatro semanas se registro un volumen de accesos en metro a la Charging Zone durante el periodo punta de la mañana de 546.000 viajeros

La red de ferrocarril

Durante la primavera del 2002 se registraron de 7:00 a 10:00 h de la mañana un total de 451.000 viajeros con destino en algún punto de la futura Charging Zone. De 6:00 a 20:00, se registró un total de 692.500 viajeros con origen de viaje en algún punto de la futura Charging Zone; de estos, 564.00 fueron en la franja horaria en la cual se aplicó posteriormente la tasa de congestión.

La hora punta se daba entre 8:00 y 09:00, con un total de 229.00 viajeros accediendo al centro de Londres, la mitad del total durante la franja punta de la mañana (de 3 horas de duración). El número máximo de accesos se dio entre 8:30 y 8:45 h.

La estación más concurrida durante las cuatro semanas de estudio en la primavera del 202 fue la estación de Waterloo, con un volumen de llegadas de 82.500 viajeros en el periodo punta de la mañana.

En el gráfico siguiente se aprecia la evolución del uso del ferrocarril entre 1994 y el 2001. Los cinco primeros años el uso va evolucionando, pero en el periodo entre 1999 y el 2001 su utilización se estanca. El gráfico muestra las llegadas al centro de Londres durante el periodo punta de la mañana.

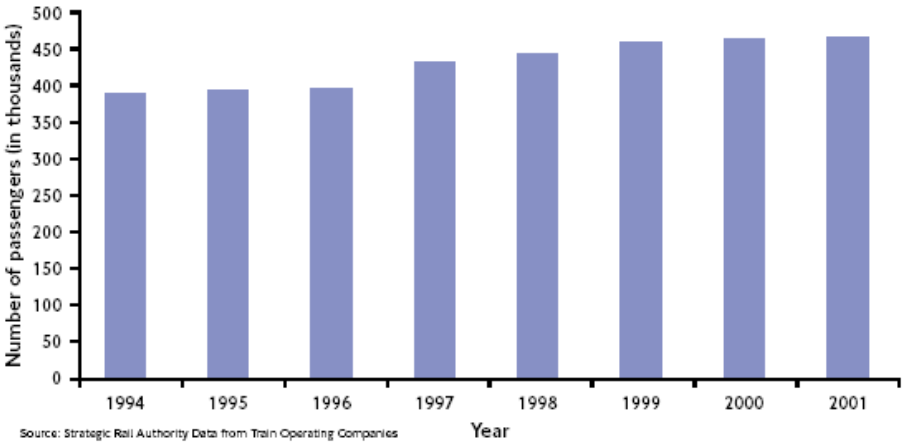

Figura 3.11: Accesos al centro de Londres mediante el ferrocarril estatal durante el periodo punta de la mañana, entre 1994 y 2001
Fuente: Transport for London

Las salidas de la zona centro de Londres en tren se cifraron en 691.500 (de 6:00 a 20:00), de las cuales 564.000 se produjeron en la franja horaria que luego sería tasada. La hora punta de salidas fue de 17:15 a 18:15, y el volumen máximo se dio de 17:45 as 18:00.

3.3 LOS OBJETIVOS DE LA TASA DE CONGESTIÓN

El alcalde de Londres Ken Livingstone fijó como prioridad principal de su gobierno la solución de los problemas de circulación que Londres experimentaba. Aunque fuera una medida antipopular a primera vista, optó por introducir esta tasa.

El 10 de julio del 2001 fue publicada su estrategia en materia de transportes (Transport for London, 2001), que incluía diez prioridades:

- ✓ reducir la congestión del tráfico
- ✓ hacer frente a los altos costes de inversión del metro
- ✓ mejorar de forma radical los servicios de autobuses que atraviesan Londres
- ✓ integrar de forma más eficiente la red nacional de ferrocarril (National Rail System) con el resto de sistemas de transporte en Londres
- ✓ aumentar la capacidad de la red de transportes londinense
- ✓ mejorar la eficacia temporal de los desplazamientos en vehículo privado
- ✓ colaborar en iniciativas locales en materia de transportes
- ✓ conseguir que la distribución de bienes y servicios en Londres sea más eficiente y sostenible
- ✓ mejorar la accesibilidad a la red de transportes londinense
- ✓ colaborar en nuevas iniciativas en materia de integración de sistemas de transporte

El caos circulatorio de Londres estaba dañando de manera importante su economía y su medioambiente. La introducción de esta tasa pretende animar a los ciudadanos a utilizar alternativas de transporte al vehículo privado. De esta manera, esta iniciativa colabora a:

- ✓ reducir la congestión
- ✓ reducir el tráfico
- ✓ promociona el uso del transporte público
- ✓ beneficia la eficiencia de los negocios aumentando la rapidez de los desplazamientos a pie y en bicicleta

Según las previsiones iniciales:

<u>Dentro de la zona:</u>

- ✓ el tráfico se reduciría un 10-15%
- ✓ las colas se reducirían un 20-30%
- ✓ la velocidad de circulación aumentaría un 10-15%

Fuera de la zona:

- ✓ el tráfico podría crecer en rutas orbitales un 5%
- ✓ el tráfico se reduciría en rutas radiales un 5-10%
- ✓ la reducción global de tráfico sería de un 1-2%

Además, estaba previsto reinvertir los beneficios netos que esta tasa generase, durante al menos diez años, en la mejora de la red de transporte público y en minimizar los efectos negativos que su implantación pudiese causar, como regular el tráfico en las rutas principales y en las rutas locales, y proteger ciertas zonas del aparcamiento ilegal.

3.4 LAS PREVISIONES DE TRANSPORT FOR LONDON

3.4.1 Antes de la aplicación de la tasa por congestión

La aplicación de la tasa por congestión venía acompañada de un paquete de medidas para ofrecer alternativas eficientes al uso del transporte privado.

Según Transport for London (TfL), la autoridad en materia de transportes en la ciudad, un total de 20.000 personas iban a sustituir diariamente el vehículo privado por el transporte colectivo.

Estas 20.000 personas representan sólo un 1-2% de un aumento del uso del transporte público en la zona centro, pero contribuirán a reducir el tráfico en el centro de Londres en un 10-15% y la congestión en un 20-30%. De estas 20.000 personas, 5.000 accederán a Londres mediante el ferrocarril, significando esto un aumento del 0,5%, que representa menos de una persona más por vagón. En cambio, se espera que 14.000 personas utilicen el autobús, de las cuales 7.000 serán en hora punta, por lo que TfL ha aumentado en 11.000 la oferta de plazas ya solamente en hora punta.

Se prevén unos ingresos de 200 millones de libras, que se destinarán a mejorar 70 líneas de autobús, que corresponden a la mitad del total de pasajeros. Estas líneas incluyen las líneas que circulan por la zona donde se aplica la tasa por congestión, siendo utilizadas por medio millón de pasajeros diariamente.

3.4.2 Después de la aplicación de la tasa por congestión

Se prevé que durante el periodo 2003-2004 se ingresen 66 millones de libras que, como ya se ha dicho, los ingresos netos de estos se destinarán a la mejora de la red de transporte público.

El paquete de medidas previsto es el siguiente:

A corto plazo:

- Mejoras en la red de autobuses
- Mayor alcance de las medidas para la mejora de la accesibilidad ("Taxicard", diseño de bordillos adaptados para acceder a los autobuses, etc.)
- Intercambio de experiencias e iniciativas para mejorar la integración de la red de transportes
- Contribución al sufragio de costes derivados de la implantación del tranvía, de carriles segregados para el autobús, etc.
- Mejoras en los modelos de seguridad
- Aceleración de los programas de mantenimiento de puentes y carreteras
- Aumento de la franja horaria nocturna de circulación de los autobuses
- Fondos adicionales para iniciativas municipales de transportes
- Reestructuración de las tarifas del transporte público
- Mejoras en los recorridos peatonales y para bicicletas
- Mejoras en los espacios públicos

A medio y largo plazo:

- Desarrollo de una red de metro y de ferrocarril de capacidad suficiente, con nuevos servicios a través del centro de Londres y con mejoras en las rutas orbitales de ferrocarril.
- Nuevos pasos superiores sobre el río Támesis
- Esquemas para dotar de acceso a todos los núcleos principales de Londres
- Tren ligero, tranvía y carriles segregados para autobuses
- Mejoras concretas en el sistema viario de Londres

La tabla que se muestra en el contexto de aplicación de la tasa, con relación al tráfico soportado por los distintos medios de transporte público existentes en Londres, se puede completar ahora añadiendo las previsiones de TfL de aumento de viajeros a raíz de la implantación de la tasa de congestión:

	Viajeros día laborable 7:00 – 10:00	Viajeros día laborable 7:00 – 18:30	Aumento de viajeros esperado 7:00 – 10:00
Usuarios de Bus que acceden a la CZ (otoño 2002)	76.000	193.000	+15.000
Usuarios de Metro en estaciones interiores o cercanas a la CZ (primavera 2002)	547.000	1.322.000	+5.000
Usuarios de Tren que llegan a estaciones interiores o cercanas a la CZ (primavera 2002)	451.000	564.000	

Tabla 3.2: Indicadores clave del patrón de transporte público en el 2002 y la estimación de crecimiento después de la aplicación de la tasa
Fuente: Transport for London

3.5 LA MONITORIZACIÓN DEL PROGRAMA

TfL contó con la ayuda de un programa que reunió la información de 100 estudios y seguimientos realizados, proporcionando una rigurosa descripción de los efectos que podía tener la aplicación de esa tasa.

Este programa debía detectar y caracterizar los efectos principales de la tasa de congestión: variaciones de tráfico, del uso del transporte público, etc. Además de predecir posibles efectos inesperados, con el objetivo de investigarlos y hallar soluciones.

El programa de monitorización se basaba en una serie de técnicas de investigación calificativas y cuantificativas que le permitían entender los procesos que afectan los patrones de movilidad de la ciudad, así como medir las modificaciones de estos patrones.

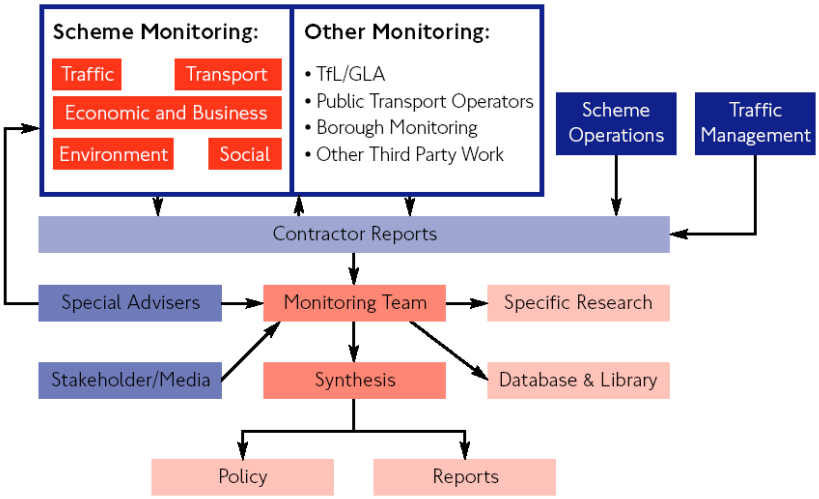

Figura 3.12: Organización del programa de monitorización de la aplicación de la tasa de congestión
Fuente: Transport for London

3.6 EL MARCO LEGAL Y EL PROCESO DE CONSULTA PÚBLICA

La implantación de una tasa de congestión en el centro de Londres se gestionó durante mucho tiempo. De hecho, la estrategia planteada se hizo pública de forma gradual.

Se publicó un estudio (Government Office for London, 1995) con los resultados del programa de investigación de la congestión en Londres, que detallaba una serie de opciones y definía las ventajas que supondría su aplicación en términos de descongestión.

En 1999, la autoridad londinense (the Greater London Authority – GLA) otorga poderes al alcalde para que aplique la tasa de congestión (orden 23 del GLA Act 1999)

En marzo del 2000 se publica la guía técnica ROCOL (TSO, 2000) con el objetivo de informar a los candidatos a la alcaldía y al futuro alcalde de las implicaciones de la asignación e poderes que prevé la orden 23 del GLA de 1999.

Una vez elegido Ken Livingstone como alcalde de Londres, publica las ideas iniciales del ROCOL (Mayor of London, 2000) y las envía a los órganos de gobierno locales, a centros de negocio y a los representantes de usuarios de la vía pública, con el objetivo de atender sus puntos de vista en referencia a la aplicación de la tasa de congestión. Estos grupos ofrecen una respuesta favorable a la estrategia planteada para el centro de Londres. Las observaciones de estos grupos se añaden al documento anterior y el 11 de enero del 2001 se publica el borrador de la Transport Strategy, que incluye la aplicación de la tasa de congestión. El documento final se publica el 10 de julio del 2001.

El esquema de tasación de la congestión propuesto se somete a consulta pública del 23 de julio al 28 de septiembre del 2001.

TfL acoge las peticiones realizadas, sobretodo en materia de descuentos y exenciones. El documento vuelve a someterse a consulta pública hasta el 18 de enero del 2002.

TfL envía estos resultados al alcalde, y éste decide proceder a la aplicación de la tasa de congestión como mejor medida para reducir la congestión en el centro de Londres. En febrero del 2002 se publica la decisión del alcalde.

A continuación TfL procedió a realizar consultas de tres variaciones del esquema escogido, teniendo en cuenta la inclusión de descuentos en alquiler de vehículos a residentes, el uso de los vehículos de alimentación alternativa, incentivos a ciertos sectores de la población, etc.

El 14 de febrero del 2003 se publicaron las pequeñas variaciones técnicas del documento aprobado el año anterior.

El marco legal de esta medidas está explicado en la orden definitiva (Transport for London, 2002) y sus documentos anejos: contiene la versión definitiva del documento - Consolidated Version of the Greater London (Central Zone) Congestion Charging Scheme - además de un mapa de la zona de aplicación y unas notas explicativas.

Al cabo de seis meses de la puesta en marcha del sistema se publica el documento "contractual", que incluye mejoras explicativas y nuevas definiciones con el objeto de evitar vacíos legales que pudiese tener el documento anterior y que han podido ser constatados con la experiencia del sistema.

3.7 EL FUNCIONAMIENTO DEL SISTEMA

Figura 3.13: Zona de aplicación de la tasa
Fuente: Transport for London

La implantación de la tasa de congestión en el centro de Londres (Central London Congestion Charging) se inauguró el 17 de febrero del 2004. La tasa, fijada en £5 (7,5€), se debe pagar diariamente para acceder al centro de Londres de 7:00 a 18:30 los días laborables. Se han instalado un total de 230 cámaras, que cubren todas las entradas principales a la zona de aplicación de la tasa y puntos interiores del sector.

Se utilizan dos tipos de cámaras: las que captan imágenes en color y las que captan en blanco y negro. Las primeras se utilizan para situar al vehículo en su contexto de alrededor, mientras que las segundas se utilizan para captar la matrícula del vehículo.

Cada carril de circulación se telecontrola en los puntos de entrada y salida de la Charging Zone. El volumen de tráfico que entra cada mañana en la zona de aplicación de la tasa (40.000 vehículos/hora) equivale a la capacidad de 25 carriles de autopista.

El volumen de circulación diario por la Charging Zone es de 250.000 vehículos.

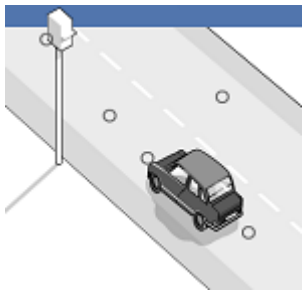

Figura 3.14: Esquema de funcionamiento
Fuente: Transport for London

Este tráfico tienen como consecuencia que la mitad del tiempo que invierten los ciudadanos en el desplazamiento matinal se pierde haciendo cola en los atascos. La velocidad media durante el periodo punta de la mañana (de 7:00 a 10:00) es aproximadamente 16 km/h inferior a la media diaria de un día laborable.

El número de matrícula se lee mediante un sistema de circuito cerrado de televisión, similar al que se puede encontrar en puertos y aeropuertos.

El sistema ofrece imágenes de alta calidad que permite que una alta eficiencia del sistema de reconocimiento del número de matrícula (ANPR, Automatic Number Plate Recognition). El nivel de control del sistema permite detectar al 90% de los conductores fraudulentos.

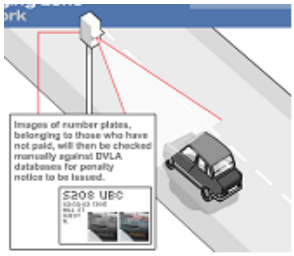

Figura 3.15: . Esquema de funcionamiento
Fuente: Transport for London

Las imágenes captadas se mandan de forma continua al sistema central, que memoriza la fecha y el instante en el que se captó la imagen. Las imágenes en color y en mono se almacenan junto la fecha y hora como copia de seguridad, por si se da el caso de necesitar comparar la información obtenida.

Las imágenes captadas que pertenecen a conductores fraudulentos se verifican de forma manual en la base de datos y en caso de confirmarse el fraude, se tramita la multa correspondiente.

3.8 EL ANÁLISIS FINANCIERO DEL SISTEMA

Según datos facilitados por Dave Wetzel, Vicepresidente de Transport for London y Director de la London Congestion Charge, el balance financiero ha sido el siguiente:

COSTES DE INVERSIÓN **(no incluye constes de regulación del tráfico)**	**£97 M**
INGRESOS BRUTOS	**£165 M**
INGRESOS NETOS	**£68 M**
COSTES DE INVERSIÓN INICIAL **(incluye constes de regulación del tráfico)**	**£180 M**

Tabla 3.3: Balance financiero de la aplicación de la tasa de congestión en Londres
Fuente: Transport for London

Las estimaciones económicas iniciales fueron las detalladas en la siguiente tabla:

Estimaciones preliminares de costes y beneficios del Central London Congestion Charging Scheme (millones de £ / año)	
COSTES ANUALES	
Costes administrativos y otros de TfL	5
Esquema operativo	90
Costes adicionales asignados a autobuses	20
Costes de cobro de impagados	20
Total	**135**
BENEFICIOS ANUALES	
Ahorro temporal de los ocupantes de coches y taxis, uso comercial	70
Ahorro temporal de los ocupantes de coches y taxis, uso privado	40
Ahorro temporal de los ocupantes de vehículos comerciales	20

Ahorro temporal de los usuarios de autobús	20
Beneficios reales para usuarios de coches, taxis y vehículos comerciales	10
Beneficios reales para usuarios de autobús	10
Ahorro de combustible y de operaciones	10
Ahorro de accidentes	15
Contra-beneficio de los ocupantes de coches transferidos al transporte público	-20
Total	**175**

Tabla 3.4: Estimaciones preliminares de costes y beneficios del Central London Congestion Charging Scheme (millones de £ / año) Fuente: Transport for London

3.9 LA SITUACIÓN DEL LONDRES ACTUAL

3.9.1 Las competencias de Transport for London

Transport for London tiene prácticamente la totalidad de las competencias de movilidad en el ámbito del Gran Londres, donde viven alrededor de 7,2 millones de habitantes. En materia de transporte público tiene la competencia de supervisión del servicio de autobuses, que se organiza a través de treinta compañías diferentes, todas privadas, del tranvía, del metro ligero de los Docklands y desde junio del 2003 la totalidad del servicio de metro. Además, controla todo el sistema de taxis.

Con relación al control del tráfico, TfL es responsable de los flujos de tráfico de la red primaria y de la carga y descarga de mercancías. El tráfico de la red secundaria y el sistema de aparcamientos está en manos de los distritos del Gran Londres (*boroughs*). TfL también es responsable de la mejora de la movilidad de peatones y ciclistas.

TfL no tiene competencias sobre los trenes de cercanías National Railways, que efectúan sus servicios a través de diferentes compañías privadas, aunque la infraestructura ferroviaria ahora pertenece a una empresa (Strategic Railway Authority) bajo control público, aunque no equivale a una empresa pública.

Se podría establecer un paralelismo diciendo que Transport for London es un organismo similar a la Entitat Metropolitana del Transport (EMT) del área de Barcelona con todas las competencias de control de la movilidad, excepto el tránsito local, el aparcamiento y los trenes de cercanías. Su ámbito territorial y su presencia mediática es más parecida a la de la Autoritat Metropolitana del Transport (ATM).

3.9.2 Las características del tráfico

La tasa de posesión de vehículos privados en Londres es aproximadamente la mitad de la de Barcelona. Sólo una de cada cuatro personas tiene un coche o una moto, debido a la existencia de una buena red de transporte público y, sobre todo, a la falta de aparcamiento y al alto coste que supone aparcar en un parking de pago (el precio de la hora es superior a los 10 €).

La distribución modal de los transportes en Londres es la siguiente:

Autobuses	5.400.000 viajes/día	21%
Metro	3.000.000 viajes/día	12%
Trenes de cercanías	1.000.000 viajes/día	4%
Vehículo privado	8.000.000 viajes/día	31,5%
A pie y en bicicleta	8.000.000 viajes/día	31,5%

Tabla 3.5: Distribución modal de los transportes en Londres en septiembre del 2003
Fuente: Asociación PTP y Transport for London

El uso del autobús se cifró en 5,9 millones de viajes al día en junio del 2004. Cabe destacar que el autobús lleva más usuarios que el metro i que los trenes de cercanías juntos, y el relativo bajo uso del vehículo privado. El esquema de movilidad es el siguiente:

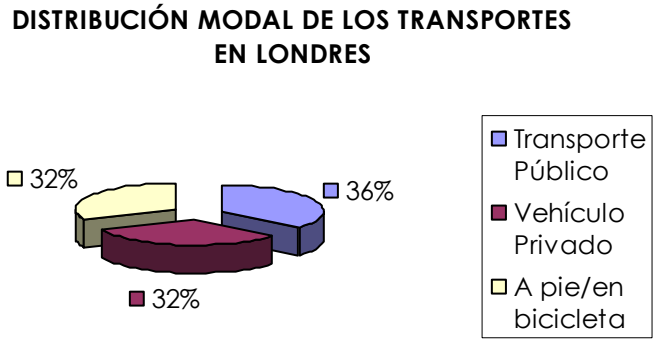

Figura 3.16: Distribución modal de los transportes en Londres
Fuente: Asociación PTP y Transport for London

Los presupuestos de inversión de Transport for London son muy altos si se los compara con los de Barcelona. De la misma manera, las tarifas son dos o tres veces superiores a las de Barcelona; en ambas ciudades, el metro tiene superávit, pero en términos relativos, el déficit global del sistema de transportes públicos de Londres es notoriamente inferior al de Barcelona.

3.9.3 Los transportes públicos

Durante la legislatura 2000-2004 la situación de los transportes públicos ha mejorado de forma notable. La tasa de congestión ha provocado una reducción de la congestión del 30%, un aumento de la velocidad de tráfico cercana al 15 % en días laborales, y se ha convertido en una nueva fuente de financiación del sistema de transportes públicos, sobretodo del autobús. También se ha conseguido reducir los accidentes y la polución.

La estrategia de movilidad llevada a cabo por Livingstone afectaba a todos los sistemas de transporte de la ciudad. En los puntos siguientes se explica detalladamente la situación del sistema de autobuses y de la red de metro, pero también se han producido mejoras en el sector del taxi, regularizando el uso de los minicabs con el objetivo de hacerlos una alternativa de transporte más segura de lo que era hasta entonces, sobretodo en periodos nocturnos.

Se han llevado a cabo medidas de contención importantes en el marco tarifario, y se ha aportado por incrementar la seguridad en los desplazamientos. A tal efecto, se han instalado circuitos cerrados de televisión y más vigilancia, sobretodo en los trayectos nocturnos.

Se ha optado por crear estrategias de transporte locales, para ciertas zonas de la ciudad (East London, West London, Cross River y Greenwich), sujetas a consulta pública.

Se han implantado recorridos escolares con alta seguridad viaria y se ha promovido el uso de la bicicleta: se han creado nuevos recorridos, conectándolos entre ellos y creando plazas de aparcamiento.

El sistema de autobuses

La utilización del sistema de autobuses en Londres es impresionante comparado con en el de otras ciudades, pues transporta un 50% más de pasajeros que la totalidad de la red de metro. Entre las 30 compañías privadas que ofrecen servicio emplean un total de 6.500 vehículos distribuidos en 700 rutas. Para hacernos una idea de que supone esta cifra, si aplicásemos la misma proporción de vehículo por habitantes obtendríamos que en los 18 municipios a los que da servicio la Entitat Metropolitana del Transport habría 2.200 autobuses, casi el doble de la oferta existente actualmente.

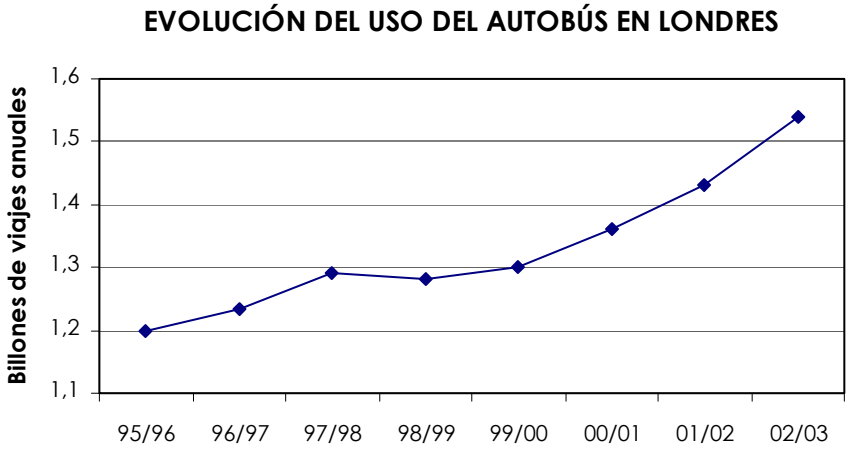

Figura 3.17: Evolución del uso del autobús en Londres
Fuente: Transport for London

El caso de Londres es un buen ejemplo de privatización controlada que no ha supuesto una reducción de la calidad del servicio ni una disminución del control público; aunque hay 30 operadores distintos, el sistema se comporta como uno solo. TfL regula el servicio y remunera la gestión.

Figura 3.18: Parada de autobús en Londres
Fuente: Transport for London

La situación de los autobuses en las calles se controla mediante balizas, pero está previsto cambiar el sistema a control por satélite (GPS). El retraso medio sobre los horarios anunciados es de tan solo un minuto (el ratio barcelonés es de aproximadamente 4 minutos de media por vehículo).

La totalidad de la superficie de los carriles bus están pintados de color rojo oscuro, tipo slurry, hecho que contribuye a mantener el respeto a la no invasión de estos espacios por los vehículos no autorizados. El control de la ocupación ilegal de estos carriles se realiza tanto con cámaras a bordo de los autobuses como con cámaras situadas en los carriles bus, a partir de las cuales se generan los procedimientos sancionadores oportunos. Las imágenes grabadas tienen un sistema de tratamiento automatizado.

La mitad del centro de control de autobuses está ocupado por personal de TfL, que realiza el control centralizado de las incidencias producidas en la totalidad de la red. La otra mitad está controlada por la policía metropolitana, que depende del Alcalde. El servicio de policía de autobuses, compuesto por 500 integrantes, lo ofrece la policía, pero está financiado íntegramente por TfL. Se trata de un ejemplo de perfecta integración policía

– transporte público, con sede en las mismas instalaciones del centro de control de la red de autobuses londinense.

Figura 3.19: Prioridad semafórica del autobús
Fuente: Transport for London

La regularización semafórica se realiza con el objetivo de asegurar en todo momento el cumplimiento de los horarios y las frecuencias de paso de los autobuses. Cada cruce semafórico dispone de un algoritmo que da prioridad de paso al autobús. Las prioridades están clasificadas en distintos niveles según las prioridades de paso concedidas en los minutos anteriores y según el retraso del autobús sobre el horario previsto.

Los autobuses de Londres con frecuencia de paso superior a los 15 minutos disponen de horario de paso en las paradas, detalle que mejora la percepción que el usuario tiene del servicio, por lo que incrementa el número de pasajeros en la línea.

Mientras que en el resto de Inglaterra el uso del autobús se reduce, en Londres ha crecido un 17%, alcanzando la cifra de 5,9 millones de viajeros diarios (1,4 billones de viajeros anuales).

La introducción de la tasa de congestión ha supuesto una mejora en la regularidad de paso, y se ha reducido en un 15% el tiempo de trayecto. Desde el 23 de agosto del 2003, momento en el que se introdujo el sistema en que se paga el billete de autobús antes de acceder al mismo, se ha logrado reducir de forma sustancial el tiempo de detención en parada del vehículo.

El paquete de medidas para la mejora del autobús durante la legislatura 2000-2004 incluía:

- Aumento de la flota de autobuses en 100 unidades
- Renovación de los vehículos más antiguos
- Implantación de autobuses articulados, con mayor capacidad
- Aumento de los autobuses nocturnos en un 28%
- Aumento del número de rutas nocturnas en un 25%
- Aumento en un 24% de las distancias globales recorridas
- Reducción de las tarifas en viajes nocturnos y extensión de la tarjeta de un día a estos viajes
- Adaptación del 90% de autobuses según normas de accesibilidad
- Nueva ruta en el centro de Londres (hacía una década que no se implantaba ninguna)

- Aumento de la frecuencia en 50 rutas que tienen como destino el centro de Londres.
- Reducción de las tarifas del viaje en autobús
- Aumento de la calificación de los conductores de autobús, para mejorar la seguridad durante el recorrido

Las tarifas se han mantenido constantes durante toda la legislatura, se han ofrecido descuentos a menores de edad en periodo educacional y acceso gratuito a todos los menores de 11 años de edad y a la tercera edad. También se ha ampliado la validez de la tarjeta de estudiante a toda la red de ferrocarriles.

La red de metro

La red de metro londinense es probablemente la más extensa del mundo. Cuenta con un total de 253 estaciones propias, pero sirve a 275. En hora punta funcionan alrededor de 500 trenes. Un total de 12.000 personas se encargan de su correcto funcionamiento. El volumen de viajes es de unos 3.000.000 de pasajeros diarios. Destacar la estructura central de la red, donde existe una línea que se cierra sobre ella misma formando un anillo (Circle Line); es una de las líneas más eficientes que existen en el mundo.

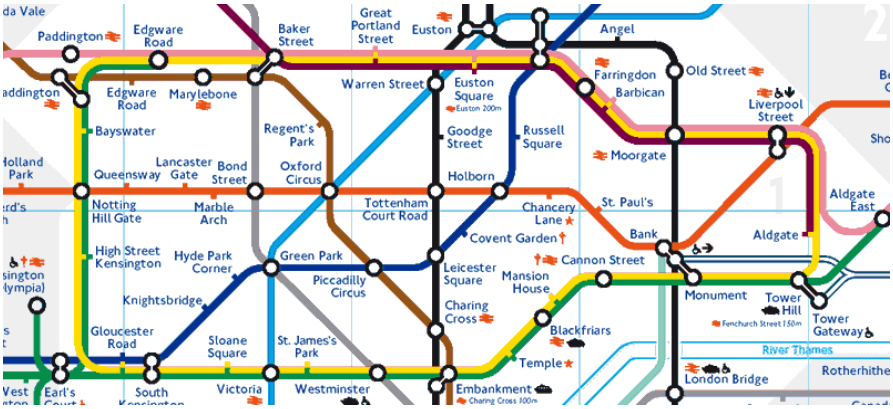

Figura 3.20: Representación esquemática de la red de metro de la zona centro de Londres
Fuente: Transport for London

A principios de junio del 2003, la competencia reguladora del metro fue transferida desde el gobierno británico a TfL.

Como en otras redes de transporte mediante vía férrea, el metro de Londres no es capaz de generar ingresos suficientes para cubrir los gastos de mantenimiento y explotación del sistema. El déficit es actualmente de 1,2 billones de libras (1,74 billones de euros).

Desde hace pocos años, el mantenimiento y la reforma de las infraestructuras del metro, fundamentalmente las vías, las comunicaciones, las estaciones y los accesos, se realiza a través de empresas privadas con

contratos a treinta años revisables cada siete años y medio, que incluyen un estricto programa de actuaciones con un calendario concreto de mejoras. Existe un sistema de penalizaciones muy severo para el caso en que la empresa concesionaria no tenga las infraestructuras a punto durante el periodo previsto en el contrato. Durante estos contratos se prevé invertir un total de 8 billones de libras (11,6 billones de euros)

Este sistema de funcionamiento es una manera de movilizar recursos privados y, a la vez, comprometer recursos públicos mediante un canon anual. Cuenta con un programa realista, y no contempla ninguna pérdida de titularidad, ni tan solo la de la gestión operativa del metro, que sigue en manos de la empresa pública London Underground, controlada ahora por el organismo local TfL.

3.10 CONCLUSIONES

3.10.1 Resultados obtenidos

A los 6 meses de ponerse en marcha el sistema, se editó un informe que detallaba todos los resultados que se habían observado.

La velocidad media de circulación en la zona de aplicación de la tasa (22km^2) aumentó un 14%, al reducirse los tiempos de espera en colas. Los tiempos medios de viaje en la zona se redujeron de 80 a 70 minutos. Actualmente las previsiones de tiempo de viaje que se realizan tienen un 30% más de fiabilidad que antes de la implantación de la tasa.

El total de vehículos motorizados que accede a la zona se redujo en un 16%. Los desplazamientos en vehículo privado han disminuido un 30%, los de camiones y furgonetas que pagan lo mismo que los vehículos privados un 10%, pero los desplazamientos de los vehículos exentos de pago (algunos autocares y taxis) se han incrementado en un 15-20%. Estos cambios se notaron de forma inmediata y han permanecido a lo largo de los 6 meses.

La elasticidad de la demanda de vehículos privados y el volumen total de vehículos fueron ligeramente superiores a los esperados. Hubo un ligero aumento del tráfico en la franja horaria anterior a las 7 de la mañana, hora de inicio de aplicación de la tasa, pero la mayor parte de la disminución de viajes durante la franja tasada se tradujo en viajes que dejaron de realizarse, no en viajes que cambiaron de franja horaria de realización. Se observó un aumento de los desplazamientos en las calles que hacen frontera con la zona de aplicación de la tasa.

La ocupación media de los vehículos ha aumentado un 10%. El uso del autobús se ha incrementado también gracias a la disminución del nivel de

congestión, favoreciendo la reducción de los tiempos de viaje; los excesos de tiempo de espera en parada se han reducido en un tercio, y la velocidad media de circulación de los autobuses ha aumentado un 7%.

Los desplazamientos en autobús en rutas orbitales han aumentado, pero no han incrementado el nivel de congestión, gracias a la reprogramación de las fases semafóricas.

En relación a los ingresos recaudados por el sistema, estos han sido un 43% inferiores a la previsión (se situaron en 116 millones de dólares frente a los 205 millones de dólares previstos). TfL atribuye este descenso a tres causas:

- Un gran descenso del tráfico susceptible de pagar la tasa
- Una ampliación de las exenciones y descuentos previstos en un inicio
- Un aumento de los niveles de fraude

La relación costes/ingresos que se da en Londres es la más alta de todos los sistemas de tasación de la congestión que existen en el mundo. Tenemos que:

BENEFICIOS	Tasa de congestión	195 M $	280 M $	Ratio = 0,59
	Multas pagadas	85 M $*		
COSTES	De operación	165 M $	165 M $	

: el total de multas emitidas asciende a 280 M $ (se pagan un 30,4% del total)

Tabla 3.6: Relación costes-beneficios del Congestion Charge Project-2003
Fuente: Transport for London

Vemos que el ratio en Londres se sitúa en 0,59, cuando la mayoría de esquemas de peaje en otros lugares tienen unos ratios de 0,05 a 0,20 (teniendo en cuenta que estos ratios no incluyen el del primer año, cuando el ratio es mayor). En el caso de Londres este alto nivel de costes de operación corresponde a la gran infraestructura creada para dar información a los usuarios y al sistema de cámaras implantado.

TfL estima que se ha reducido en 4.000 el volumen de viajes diarios. Se están recaudando una media de 108.000 pagos diarios, de los cuales 80.000 corresponden a la tarifa completa (5 libras = 7,25 €), 16.000 corresponden a residentes (0,5 libras = 0,75€) y el resto corresponde a pagos realizados por flotas de transporte. Un tercio de pagos se realizan en las terminales ubicadas en aparcamientos de edificios, estaciones de servicio y establecimientos autorizados. Un 25% de los pagos se realiza a través de Internet, y un 20% mediante llamada telefónica o SMS. El pago mediante cheque postal se

realiza en menor medida, y solo por compañías que disponen de tarifas reducidas (flotas de transporte de mercancías, etc.). Un total de 154.000 personas reciben descuentos: discapacitados, residentes en el área de tasación, vehículos con combustibles alternativos, furgonetas y vehículos de 9 o más plazas. Este grupo de población genera 22.000 viajes diarios.

Al inicio de la aplicación de la tasa, el servicio de reclamaciones telefónicas recibía un total de 167.000 llamadas de media semanal. A finales del 2003, este número se había reducido a 70.000 llamadas y había disminuido el tiempo de espera del usuario en su llamada.

Se calcula en 5.000 el número diario de viajes fraudulentos (que les corresponde pagar la tasa pero no lo hacen). Un 61% de las multas emitidas en agosto se pagaron a finales de septiembre. En un inicio, un 62% de las multas eran apeladas por los usuarios, de las cuales en dos tercios se aceptaban las apelaciones. A finales del 2003, las multas apeladas eran del orden del 16% y los recursos aceptados habían disminuido a un 55%. El sistema actual para cobro de multas impagadas es el siguiente: si en 63 días el usuario no ha pagado la multa, TfL está autorizada a tomar medidas para resolver el problema, entre las cuales está la posibilidad de inmovilizar el vehículo hasta que el propietario acceda a pagar la multa. Diariamente se multan un promedio de 410 vehículos, pero solo se inmovilizan dos vehículos al día, correspondientes a conductores reincidentes (propietarios de vehículos con tres o más avisos por impago de sanciones y ningún recurso presentado a ninguna de las sanciones).

A partir de una encuesta realizada se deduce que dos tercios de los conductores creen que no es posible evadir el pago de las multas impuestas, frente al 10-20% que todavía piensa que tal evasión es posible. Un 80% de la población desaprueba las actitudes de los conductores fraudulentos, pero un 20% todavía cree que si estos conductores no son sancionados, "mejor para ellos".

Un 70% de los conductores encuestados afirma no haber tenido problemas para efectuar los pagos de la tasa de congestión, frente al 20% restante que se queja de las dificultades encontradas para realizarlos.

El 70 % de los usuarios encuestados piensa que el esquema es una medida eficaz para reducir la congestión y más del 50 % apoya este sistema.

3.10.2 Impactos económicos del sistema

En términos generales, cabe decir que los impactos económicos de la implantación de este sistema no están todavía bien definidos, pues su implantación ha coincidido en el tiempo con una serie de fenómenos de

gran trascendencia en el campo económico y que de alguna manera dificultan el análisis de qué nivel de repercusión económica está teniendo la tasa de congestión en Londres. Estamos hablando de fenómenos como la epidemia del SARS, la guerra en Irak, la disminución de visitantes procedentes de Estados Unidos, etc., que además han coincidido con una época de recesión económica.

Condicionantes externos a parte, no se espera que la aplicación de la tasa de congestión afecte de forma significativa el nivel económico de la ciudad y su competitividad frente a las demás. TfL ha estimado los beneficios que la implantación de la tasa produce en términos de aumento de la velocidad en los desplazamientos y de la certeza en las estimaciones de tiempo de viaje, paralelamente a los costes de implementación, operación y de cumplimiento del esquema diseñado.

Se han estudiado las implicaciones financieras de las diferentes categorías de usuarios. Aunque estas estimaciones pueden refinarse con los datos obtenidos mediante el programa de supervisión (Transport for London, 2003) que se está llevando a cabo, los efectos del sistema se prevén marginales en términos económicos, incluso para negocios individuales.

Los beneficios indirectos sobre las actividades económicas puede esperarse que provengan de la mejora del transporte público y la calidad ambiental, pero estos y otros efectos menos tangibles tendrán que esperar en ser descritos hasta que el sistema lleve un tiempo de aplicación más largo para poder observar también como afecta la aplicación de la tasa sobre la atractividad del centro de Londres a medio y largo plazo.

Existen un sector de actividades que todo y no ser propiamente actividades comerciales algunas de sus características son similares y podrían quedar afectadas económicamente por la aplicación de la tasa. Estaríamos hablando desde servicios públicos a servicios de prestación voluntaria, que necesitan proveerse un cierto número de personal, organizar transporte y operaciones logísticas y optimizar todos estos mecanismos para obtener el máximo rendimiento financiero posible.

En ambos grupos encontramos un cierto número de actividades que debido a su localización, su naturaleza o bien debido a otras características pueden verse afectadas en mayor grado que el resto de actividades. La herramienta utilizada para detectar estas afectaciones ha sido el proceso de consulta que TfL viene realizando, pero todavía serán necesarios más estudios sobre estas actividades y plazos de tiempo más largos para ver estos efectos.

De forma más concreta, el perfil de negocios de la Charging Zone que se aprecia en el gráfico siguiente, donde se observa que el 82% de las unidades de negocio cuentan con un máximo de 10 empleados. En números relativos,

existen pocas empresas con un volumen de empleados superior a los 300, pero en términos globales los empleados que trabajan en estas grandes empresas (sean multinacionales, empresas privadas o bien organismos públicos) corresponden al 35% de todos los que acceden a la zona de aplicación de la tasa.

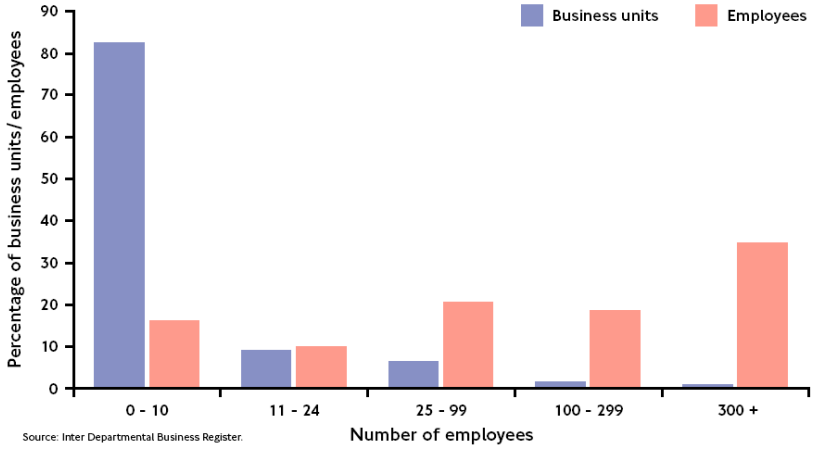

Figura 3.21: Organismos y negocios ubicados en la Charging Zone, 2001
Fuente: Inter Departament Business Register

El programa de supervisión financiero incluye análisis sobre las tendencias de empleo en el sector, de apertura y cierre de comercios y de las variaciones de los precios de la vivienda en la zona.

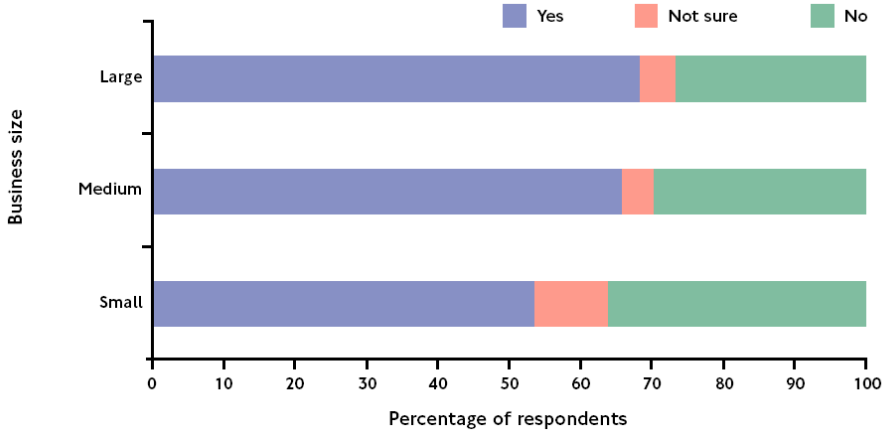

Figura 3.22: Expectativas de reducción de la congestión en función del tamaño de la empresa encuestada
Fuente: Transport for London

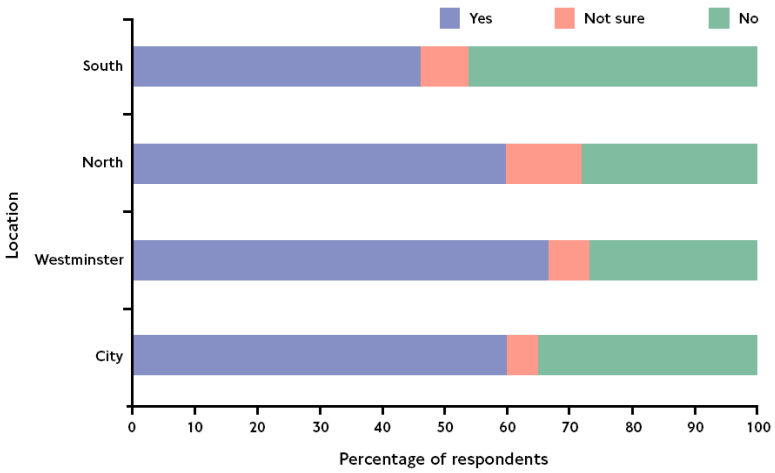

Figura 3.23: Expectativas de reducción de la congestión en función de la ubicación de la empresa encuestada
Fuente: Transport for London

La sociedad piensa que la medida favorecerá el uso del transporte público, en detrimento del vehículo privado. Por el contrario, aproximadamente el 50% de la población encuestada cree que esta medida supondrá un freno a la implantación de empresas en el centro económico-financiero de la ciudad.

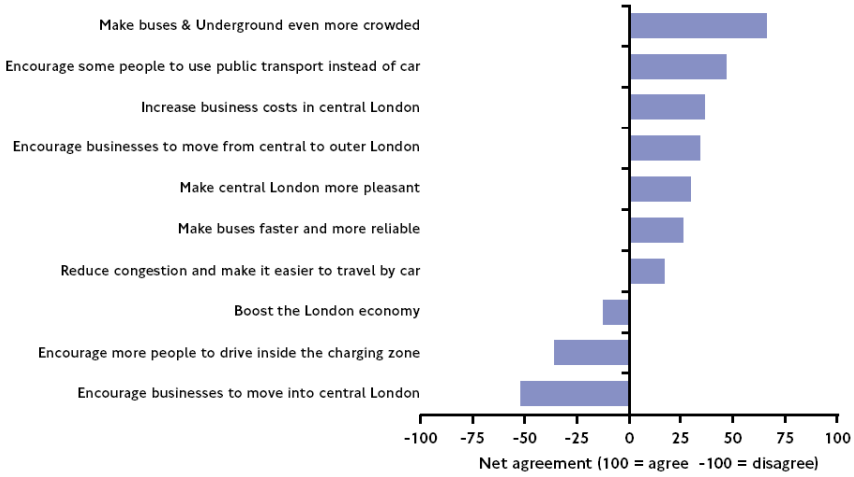

Figura 3.24: Expectativas de resultados obtenidos con la tasa de congestión. Niveles netos de acuerdo
Fuente: Transport for London

En todos los sectores de producción se cree que la implantación de la tasa por congestión contribuirá a incrementar los costes marginales del producto final. Solamente un pequeño porcentaje de los encuestados relacionados con los procesos de distribución de mercancías creen que podría provocar una reducción de los costes marginales del producto final.

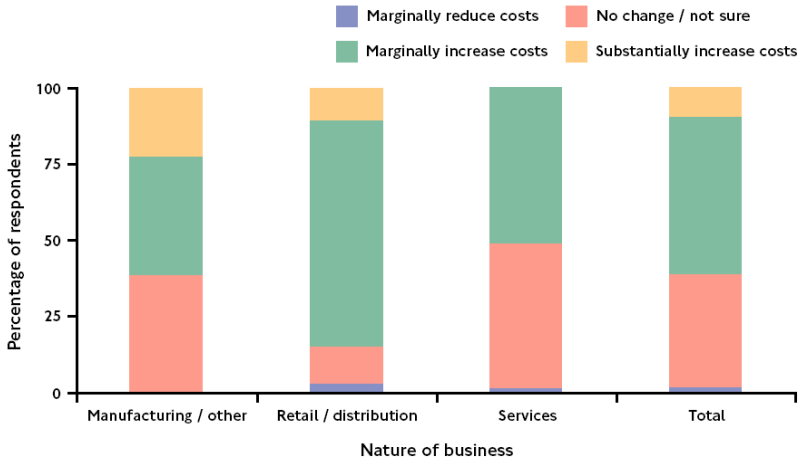

Figura 3.25: Expectativas de impacto global en los costes de las actividades de negocio
Fuente: Transport for London

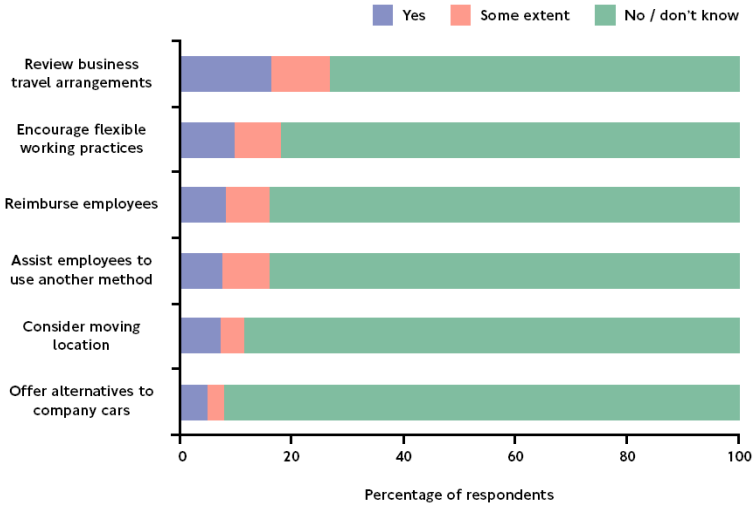

Figura 3.26: Expectativas de las acciones políticas en respuesta a la tasa de congestión
Fuente: Transport for London

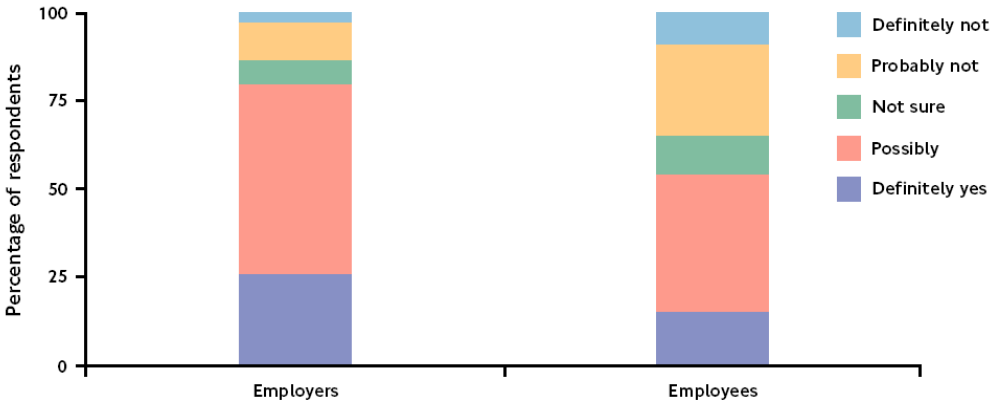

Figura 3.27: Resultados a la pregunta ¿La implantación de la tasa de congestión favorecerá en uso del transporte público en detrimento del vehículo privado?
Fuente: Transport for London

Como se aprecia en la figura 3.27, los empresarios tienen más confianza en el éxito del sistema que los empleados: mientras que solo un 25% de los empresarios duda negativamente que el sistema favorezca el trasvase del vehículo privado al transporte público, este porcentaje crece hasta casi el 50% cuando los encuestados son los trabajadores.

Harán falta unos cuantos años para poder analizar las variaciones de las tendencias de estos indicadores para poder determinar la influencia de la tasa de congestión sobre la actividad económica y financiera del centro de Londres y ver si ha fomentado un proceso de descentralización de las actividades en el CBD (Central Business District) de Londres o si por el contrario solamente ha colaborado en una "reeducación" de la sociedad, enfocada a un mayor uso del trasporte público favoreciendo la sostenibilidad y el equilibrio ambiental del territorio en la medida de lo posible.

3.10.3 Impactos sociales del sistema

El programa de supervisión se ha elaborado realizando una encuesta a 2.300 familias de 7 barrios distintos, 3 pertenecientes a la Charging Zone y 4 al Inner London (entre la Charging Zone y las circunvalaciones Norte y Sur de la ciudad).

La muestra de población contenía individuos de diferentes niveles económicos, que se traduce de forma directa en diferentes grados de capacidad de acceso a la propiedad de un vehículo.

Los resultados obtenidos pueden ser interpretados a dos niveles: el primero, a escala individual, permitiendo así sacar unas conclusiones condicionadas a la capacidad económica del propio individuo. En segundo nivel, permiten también un análisis a escala de unidad familiar, donde los resultados se emplazan en el contexto de la accesibilidad a los transportes públicos desde o hasta la Charging Zone y de las características del propio barrio.

De las figuras 3.28 y 3.29 se deducen una serie de impactos de la aplicación de la tasa de congestión sobre la población.

Los conductores de la Charging Zone se muestran escépticos al éxito de la tasa. En cambio, los que circulan por este espacio en otros modos de transporte confían en mayor grado en su éxito.

Como tendencia general se espera una mejora del sistema de transporte público, y sorprende comprobar como los habitantes del Inner Road son los más escépticos a esta mejora.

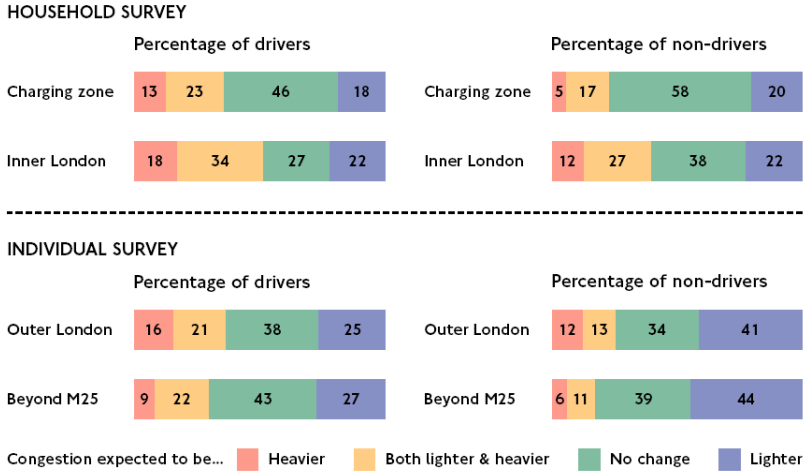

Figura 3.28: Estimación del impacto de la tasa sobre la congestión del tráfico
Fuente: Transport for London

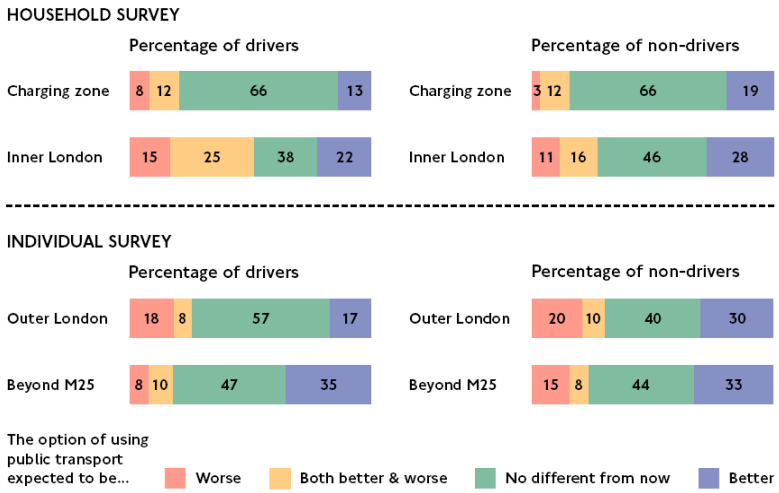

Figura 3.29: Estimación del impacto de la tasa sobre el uso del transporte público
Fuente: Transport for London

3.10.4 Las previsiones futuras

La historia política de la alcaldía de Londres en los últimos años ha sido un tanto compleja. Livingstone, que ya fue alcalde por el partido laborista entre 1981 y 1986, rompió el equilibrio político en el año 2000, presentándose a la alcaldía como independiente y desbancando al candidato oficial laborista Frank Dobson. Livingstone, apodado "Ken el Rojo" consiguió el 58% de los votos y fue expulsado de su partido. Su lema principal de campaña fue "If you want London to keep moving, vote Ken back" (Si quieres que Londres siga moviéndose, vota la vuelta de Ken)

Durante la legislatura 2000-2004 su nivel de popularidad ha estado en constante evolución, debido principalmente a la batería de medidas puestas en funcionamiento, siendo la más polémica la aplicación de la tasa por congestión en el centro de Londres. Semanas antes de implantarse, las

encuestas de intención de voto de los londinenses dejaban al alcalde Ken Livingstone en porcentaje similar al de su oponente. A finales de marzo del 2003, cuando llevaba 6 semanas en funcionamiento, las encuestas daban a Ken Livingstone un 20% de ventaja. Al cabo de un año esta ventaja se situó en un 25%. Fue por entonces, en enero del 2004, cuando Livingstone fue readmitido en el partido laborista. Este hecho motivó innumerables críticas, debido a la implicación del gobierno laborista de Blair en la guerra de Irak. Livingstone siempre defendió que una cosa era el partido y la otra el gobierno. El 10 de junio del 2004 fue reelegido en el segundo recuento, obteniendo el 60% de los votos y ganando al conservador Steve Norris. La participación en las elecciones fue del 40%. El Alcalde se ha referido a Derek Turner, director del Congestion Charge Project en Londres, como "el arquitecto de su reelección", debido a las repercusiones políticas que ha tenido la implantación de este sistema.

La tasa por congestión implantada en Londres ha sido finalmente un triunfo político: se ha reducido considerablemente la congestión, los accidentes y la polución, y ha aumentado la velocidad de circulación. Además, la garantía por parte de la alcaldía de invertir los ingresos que se generan en la mejora del transporte público goza de gran popularidad entre el electorado.

Para la legislatura 2004-2008, las medidas previstas en materia de movilidad son las siguientes:

- Mejorar la red de autobuses, sobretodo en materia de accesibilidad y de respeto al medio ambiente
- Aumentar la seguridad en la red de autobuses
- Mejorar la información ofrecida al viajero en los autobuses
- Mantenimiento de las tarifas cero para ciertos sectores de población (personas discapacitadas, tercera edad, etc.)
- Transporte en autobús gratuito para todos los estudiantes menores de edad
- Inversiones de un billón de libras anuales en la red de metro
- Ampliación de servicio de metro los viernes y sábados
- Instalación de aire acondicionado en el metro
- Nuevo sistema de billética que permitirá reducir las colas en las estaciones de metro y paradas de autobús. En el 2006 se eliminará la caja de los autobuses
- Transferencia de los servicios de ferrocarriles de cercanías a la autoridad regional del transporte férreo, para poder integrarlos tarifariamente con la red de metro y autobús
- Mayor control en los trabajos de mantenimiento y reparación viaria, pues actualmente son la causa principal de la congestión del tráfico
- Mejora del sistema de pago de la tasa de congestión, introduciendo sistemas de pago asociados a una cuenta bancaria y sistemas de

prepago en bloque que generen automáticamente avisos para el usuario cuando tenga que volver a pagar
- Consulta pública sobre la extensión de la tasa de congestión a los barrios de Chelsea y Westminster and Kensington. Se pretende mantener los descuentos a residentes, pero finalizar el periodo de pago a las 6:00 pm en vez de las 6:30 pm
- Suspender la tasa de congestión entre Navidad y Año Nuevo
- Implantación de planes de movilidad en determinadas empresas
- Mejorar y ampliar los servicios "puerta a puerta" para personas discapacitadas
- Mantenimiento del prestigio de los taxis tradicionales e implantación de nuevos servicios desde el centro de Londres hacia los suburbios, especialmente por la noche. Por primera vez en la historia se pretende establecer un sistema de licencias que englobe también todos los operadores privados de taxi, tanto vehículos como conductores
- Mejora de la seguridad en las vías urbanas, creando zonas de velocidad limitada a 20 mph (el equivalente de 30 km/h aproximadamente)
- Incremento de la seguridad en los recorridos escolares
- Mejora de los recorridos peatonales
- Incremento de la seguridad para ciclistas
- Extensión del tren ligero de los Docklands hasta la ciudad aeroportuaria y el Woolwich Arsenal. Posteriormente se considerarán las ampliaciones hasta Stratford y Barking Reach
- Implantación de nuevas líneas de metro y ferrocarril
- Implantación de tranvías y autobuses guiados
- Construcción de un nuevo puente en el East London

Será en el 2008 cuando se puedan hacer valoraciones de estas medidas, pero de entrada es evidente que la tasa de congestión ha sido un elemento positivo para la reestructuración de la movilidad en Londres. El trasvase de usuarios al transporte público, en detrimento del vehículo privado, ha reducido la polución en la ciudad y el número de accidentes. Las clases más desfavorecidas han visto aumentado el nivel de servicio del transporte público, gracias a los ingresos que la tasa genera.

Como concepto resumen, se puede afirmar que la reducción de la congestión gracias a la implantación de la tasa se traduce de forma global como una mejora de la calidad de vida de los londinenses.