



## España se atasca con el coche

Durante los últimos 15 años la red española de autovías y autopistas ha pasado de 3.900 a más de 12.000 kilómetros. Esta gran expansión viaria ha transformado el mapa de las comunicaciones terrestres, al mismo tiempo que ha provocado un uso insostenible del automóvil.

Actualmente uno de cada dos españoles tiene coche propio y el país dispone de una de las mejores redes de carreteras de toda Europa, sólo por detrás de Alemania. Sin embargo, el problema de movilidad, lejos de solucionarse, comienza a ser crónico. Algo falla en este modelo de transporte que hemos contribuido a crear entre todos. Sin entrar en el transporte de mercancías y centrandolo en el debate en la movilidad de las personas, la cultura del coche como principal forma de desplazarse empieza a mostrar claros síntomas de agotamiento, como demuestran los índices de mortalidad por accidentes de tráfico año tras año, como ponen de manifiesto los atascos que venimos padeciendo día sí y día también en las grandes ciudades, o el aumento de la contaminación acústica y atmosférica en las principales áreas metropolitanas. Esta nueva realidad ha provocado un agravamiento de los impactos de la movilidad, no sólo en términos generales, sino también en la calidad de vida de los ciudadanos, de los trabajadores, e incluso, en la rentabilidad de las empresas. “De unos años a esta parte los trabajadores han visto como se prolonga su jornada laboral cada vez más, al tener que destinar más tiempo para llegar al lugar de trabajo o

regresar a casa. A su vez, los desplazamientos itinerarios han provocado índices de siniestrabilidad mucho más elevados que antes”, señaló Carlos Martínez Camarero, responsable Adjunto del Departamento de Medio Ambiente de Comisiones Obreras, durante la mesa redonda de movilidad urbana que tuvo lugar durante CONAMA 8. Por si fuera poco, el transporte se ha convertido en uno de los principales enemigos en la lucha contra el cambio climático. Según señaló Arturo Gonzalo Aizpiri, secretario general para la prevención de la contaminación y la lucha contra el Cambio Climático del Ministerio de Medio Ambiente, “la industria está haciendo un gran esfuerzo por cumplir Kioto, pero el sector del transporte sigue aumentando cada vez más sus emisiones”. Un modelo de movilidad que en nuestro país tiene como principal valedor a la carretera con el 79 por ciento de los desplazamientos, seguido del transporte aéreo con un 14 por ciento, el marítimo con un 4 por ciento y, por último, el ferroviario con un 3 por ciento, cuando es precisamente el más sostenible de todos ellos.

En este panorama es en el que se plantea el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte del

Gobierno para los años (2005-2020), referido en varias sesiones de CONAMA 8. El gran beneficiario de este plan rector es el ferrocarril, a cuya construcción y mantenimiento va destinado el 50 por ciento de la dotación presupuestaria en infraestructuras de aquí al 2020, con el desarrollo de la red de alta velocidad como principal protagonista. El tren también se abre camino en las urbes como mejor alternativa al tráfico rodado. Así parece ocurrir en muchas ciudades españolas. Sin embargo, este impulso del ferrocarril no parece ser suficiente para conducirnos hacia un uso sostenible del transporte. En la planificación sectorial de carreteras se incluye la construcción de 6.000 nuevos kilómetros de autovía repartidos por todo el territorio nacional. Un aumento respecto a la dotación ya existente que va a tener consecuencias muy negativas en el incremento de la movilidad por carretera y en la lucha contra el cambio climático, según advirtieron diversos expertos en movilidad durante el CONAMA 8.



Visita de las autoridades a la exposición de CONAMA 8

Demasiada infraestructura en carreteras para pensar que estamos en la buena dirección”, declaró Francisco Segura, portavoz de Ecologistas en Acción. “De un tiempo a esta parte ha quedado comprobado que el aumento de vías rápidas de circulación no contribuye a un

## Tasas en el transporte de mercancías

Una de las grandes novedades en el sector del transporte, muy ligada a la internalización de los costes externos de la movilidad, es la aparición de la Directiva 2006/38, que regula la aplicación de gravámenes a los vehículos pesados de transporte de mercancías por el uso de determinadas infraestructuras. Como detalló Pau Noy, presidente de la Asociación para la Promoción del Transporte Público, esta directiva crea un marco para que los estados miembros que quieran puedan introducir tasas a los camiones, como el llamado “user charger” (tarifas relacionadas con el tiempo) o “peajes” (referidos a la distancia recorrida). Además, la normativa establece reglas conjuntas para introducir estas tasas a los camiones por encima de 3.5 toneladas, sobre las carreteras que pertenecen a la Red Transeuropea de Carreteras (TEN-R), y deja libertad a los estados miembros para que establezcan otros esquemas de tasas por el uso de infraestructura más allá del marco normativo de la directiva.

Como recaló Noy, esta directiva abre nuevas oportunidades en el campo de la movilidad, pues permite a los estados miembros recaudar tasas para combatir la congestión y la contaminación (modelo Londres, Oslo o Estocolmo). Asimismo, permite a los estados variar las tarifas sobre la base del día de la semana o el momento del día, así como de las emisiones “Euro”, o del tipo de emisiones de PM-10 y NOx a partir de 2010. El factor de variación es de 2 para cada uno de estos dos factores y se pueden

acumular. Por ejemplo: la tarifa para un camión Euro-0 de 40 toneladas en la hora punta del martes puede ser 4 veces (2 x 2) superior a la tarifa de un camión Euro-5 de 40 toneladas que circule en domingo. A partir de 2010, los estados miembros deberán establecer estos peajes de acuerdo con la directiva sobre la base de emisiones, pero hay algunas excepciones. Por otro lado, en “áreas de montaña” se deja recaudar aumentos específicos por encima de la tarifa base con la condición que los ingresos obtenidos se utilicen para un proyecto prioritario de TEN-T en el mismo corredor. Una medida que podría aplicarse en el cruce de los Pirineos.

“El sector del transporte de mercancías por carretera está dispuesto a asumir la tarificación que le corresponde como consecuencia de los costes externos que genera, pero naturalmente, con condiciones”, destacó Enrique Ortiz Serena, vicepresidente de la Confederación Española de Transporte de Mercancías (CETM). Para esta organización, es fundamental establecer un exhaustivo análisis sobre la generación de los costes externos en cada modo de transporte y cerrar la “cuenta de resultados”, es decir, ingresos menos gastos, puesto que no resulta correcto y distorsiona la realidad, el contabilizar de forma conjunta a todos los usuarios de la carretera. En concreto, Ortiz Serena, consideró una “enorme injusticia” responsabilizar exclusivamente a los camiones de la congestión o lo que es lo mismo del coste por retrasos.



modelo de transporte más sostenible, sino más bien a todo lo contrario”, añadió. La puesta en servicio de nuevas autovías lleva aparejado consigo el crecimiento urbanístico de las zonas donde se ejecutan este tipo de obras, motivando así un cambio de residencia y una mayor dependencia del coche. De hecho, ciudades como Sevilla, Granada o Madrid, han bajado espectacularmente el número de habitantes del casco antiguo para aumentar en la misma proporción a las afueras de la metrópoli, en unos movimientos migratorios muy relacionados con la capacitación de vías rápi-

das de circulación, señala el último informe del Observatorio de la Sostenibilidad en España.

Precisamente, la intención de realizar primero las inversiones en infraestructuras y dejar para después otras medidas correctoras que fomenten el uso del transporte público, es lo que inquieta cada vez más a los expertos y agentes sociales que se dieron cita en el CONAMA 8. “Está muy bien eso de invertir en infraestructuras, cortar la cinta que tanto gusta a los políticos, pero, también haría falta inaugurar en conservación”, señaló M<sup>a</sup> Eugenia López Lambas, del Centro de Investigación del Transporte TRANSyT-UPM. Mucho tendrán que cambiar las cosas, por tanto, si realmente se quiere controlar el sector transporte y reducir sus emisiones de CO<sub>2</sub> para cumplir con los objetivos fijados en el Protocolo de Kioto; no olvidemos que actualmente este sector es el responsable del 40 por ciento de toda la energía final consumida en nuestro país y que el tráfico rodado produce casi un tercio de las emisiones de gases de efecto invernadero que se lanzan a la atmósfera cada año. Como señala el documento del grupo de trabajo del CONAMA 8 sobre *Incorporación de criterios de ahorro y eficiencia energética en el caso del transporte*, ha llegado el momento de poner en marcha los instrumentos políticos necesarios para racionalizar el consumo de energía en España y, sobre todo, del transporte. “En nuestro país aumentan las carreteras, el número de automóviles, la cilindrada de los coches y el uso del transporte privado muy por encima de la media europea. Incidir sobre la racionalidad en el transporte es un tema clave para disminuir las emisiones de CO<sub>2</sub> y mejorar la calidad de vida de los ciudadanos”. En definitiva, al ritmo que aumentan las carreteras en nuestro país, será muy complicado que el sector del transporte cumpla con los objetivos previstos en el Protocolo de Kioto o que nos demos cuenta de la importancia de cambiar nuestros hábitos hacia modelos más sostenibles. Aunque, sin duda, el futuro del transporte no pinta en verde, algo empieza a cambiar en la forma de gestionar la movilidad en algunos ayuntamientos y municipios españoles, como se pudo constatar durante el CONAMA 8. Dar solución al problema del transporte seguirá siendo un reto, por lo menos, durante unos cuantos años.

## Los costes externos de desplazarse

Si se suman los costes externos de los accidentes, la contaminación atmosférica, el ruido y el cambio climático, de acuerdo con el marco espacial y socioeconómico (INFRAS-IWW), la utilización del coche tiene unas externalidades de entre 17,5 y 174,9 euros/1.000 pkm, las motos de entre 41,2 y 677 euros, los autobuses de entre 13,8 y 39,1 euros, el avión de entre 7,1 y 65,8 euros, y el tren de entre 5,5 y 14,5 euros. Así lo indicó Andrés Monzón, catedrático de Transportes de la Escuela de Caminos, Canales y Puertos de la Universidad Politécnica de Madrid. Como detalló este especialista, una externalidad es un efecto indirecto de la realización de una actividad, sobre otras personas o entidades, y al que puede asociársele un costo o beneficio económico, sin ningún tipo de compensación o pago entre las partes. El problema es que la no internalización de los costes externos en el sector del transporte está causando ineficiencias en el mercado, lo que lleva a importantes costes en forma de congestión, seguridad, e impactos sobre el medio ambiente.

Como destacó Monzón, las externalidades del transporte suponen una parte importante de sus costes: unos 500.000 millones de euros en la Unión Europea. Así pues, una de las conclusiones es que la política de Transportes debe tender a reducir la movilidad en los modos que producen más externalidades (coche y avión) y transferir demanda a los modos más sostenibles (ferrocarril, andar y bici). Según destacó este catedrático de la Politécnica de Madrid, hay técnicas de cuantificación de externalidades, pero todavía no están plenamente desarrolladas para su aplicación en todos los ámbitos. En cualquier caso, lo que parece claro es que la única manera efectiva de internalizar los costes externos pasa por el sistema de precios.

*Esta información ha sido elaborada a partir de las mesas redondas “Movilidad urbana. Modelos de infraestructuras de transporte” (MR-2) y “El debate de la internalización de los costes externos de la movilidad” (MR-13), así como del grupo de trabajo “Incorporación de criterios de ahorro, eficiencia y energías renovables: el caso del transporte” (GT-13).*