



atuc

asociación de empresas gestoras
de los transportes urbanos colectivos

Situación actual: contribución de la movilidad urbana al calentamiento global

El sector del transporte ha pasado a convertirse en el principal contribuyente, con un **27% de participación, al volumen total de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI)**, que alcanzan en 2016 los 324,7 millones de toneladas de CO₂-eq, en contraste con 1990, cuando el sector representaba siete puntos porcentuales menos. Esta dinámica se explica por la tendencia divergente que ha experimentado el sector en relación a la tónica general contractiva que han registrado la mayoría del resto de sectores en materia de emisiones GEI. Con respecto al 2005, año en que se registró el mayor pico de emisiones en España, el sector del transporte tan sólo ha reducido sus emisiones en un -15%, frente al -26% del total, y esto como resultado del impacto de la crisis económica, ya que en los últimos años, tras la recuperación económica, el sector ha vuelto a comportarse como uno de los que mayores incrementos de emisiones GEI registra (+3,5% i.a. en 2016), siendo precisamente el transporte por carretera el que justifica en mayor medida esta tendencia (+2,7% i.a.).

Del 27% con el que el sector del transporte contribuye a las emisiones GEI, nada menos que **el 44% del total es atribuible a la movilidad urbana** (datos de 2012¹), afectando de forma directa al 81,3% del total de la población española. Por tanto, **en 2016 se estima que la movilidad urbana ha sido responsable, como mínimo, de un total de 37,9 millones de toneladas de CO₂-eq, un 11% de las emisiones totales.**

Teniendo en cuenta que **el vehículo privado es el causante del 75,5% de dichas emisiones provocadas por la movilidad urbana**, las acciones destinadas a reducir las emisiones provocadas por los turismos tienen un alto potencial para amortiguar los actuales niveles de contaminación. **Si se lograran reducir en un 66% las emisiones de GEI debidas a los turismos, las emisiones por movilidad urbana en su conjunto se reducirían al 50%, unos 17,6 millones de toneladas de CO₂-eq**, manteniendo el resto de factores constantes.

Las perspectivas son poco positivas puesto que los índices máximos recomendados de agentes contaminantes se vienen superando de forma continuada y además, las ciudades mantienen un proceso de constante crecimiento. Además, no sólo hay que tener en cuenta a la población directamente afectada por estos niveles de contaminación, ya que hay que tener en cuenta que el 18,7% de población residente en entornos no urbanos también tiene que dirigirse a las ciudades para recibir la prestación de servicios públicos fundamentales, sin menoscabo de los desplazamientos que se generan por la prestación de servicios en dichos entornos rurales (ambulancias, transporte escolar, atención a dependientes, etc.) En definitiva, la movilidad urbana afecta al conjunto de la población y sus emisiones son un problema global, máxime teniendo en cuenta la constante expansión de las ciudades.

Prioridades para resolver el problema

Cambios en los hábitos de movilidad. El transporte público como vertebrador del sistema.

¹ El informe de Gea21 *El transporte en las ciudades: Un motor sin freno del cambio Climático. Primer análisis en España de la importante contribución de la movilidad urbana al calentamiento global* estima que la movilidad urbana provoca un total de 35,1 millones de toneladas CO₂ -eq en 2012 teniendo en cuenta el ciclo completo de los vehículos (fabricación, mantenimiento y gestión del sistema, y fin de vida útil). Esta estimación en relación al total de emisiones brutas inventariadas para el sector transporte (SEIE) supone el 44%. Si se tiene en cuenta las Cuentas Ecológicas del Transporte en España que estima que el total de emisiones de GEI del sector se eleva hasta 118,6 millones de toneladas CO₂ -eq, el porcentaje de participación de la movilidad urbana se reduce al 30%.



atuc

asociación de empresas gestoras
de los transportes urbanos colectivos

La consecución de los **objetivos de reducción de emisiones de la movilidad urbana** en España para poder cumplir con el Pacto de los Alcaldes y las exigencias más estrictas solicitadas por el Comité de Regiones europeo debería ser de **un 50% respecto a las emitidas en 2012.**

La solución no puede pasar exclusivamente por la sustitución de los motores de explosión por motores eléctricos en los vehículos, por distintas razones: de eficiencia, por el elevado coste que exigiría la transformación del parque actual de vehículos, de equidad, puesto que exigiría un importante volumen de ayudas públicas dirigidas a las familias con rentas más bajas, y de capacidad, puesto que habría que contar una importante infraestructura en las ciudades para posibilitar las cargas de las baterías sin colapsar el sistema. Por otra parte, esta opción no resolvería los problemas de congestión que actualmente padecen las ciudades, ni los asociados a los procesos de fin de vida útil de los nuevos vehículos, y todo ello sin tener en cuenta, los problemas aún no resueltos sobre la eficiencia de los procesos de reciclaje de la ingente cantidad de baterías de litio que podría producirse en un plazo de tiempo relativamente corto.

Por tanto, entendemos que la solución debe venir de la mano de un **cambio en los hábitos de movilidad promocionando el desplazamiento a pie y el uso de la bicicleta, compartir vehículos y en particular, el uso del transporte público como solución**. Para llevar a cabo este cambio de hábitos en la movilidad es necesario el diseño de un plan coordinado y contar con la dotación de recursos necesaria para llevarlo a cabo.

La importancia de ligar el transporte público y su financiación en la nueva ley de cambio climático.

La intervención pública para reducir el impacto de las externalidades negativas, y en particular las emisiones provocadas por el recurso a los carburantes de los vehículos privados, pasa por las restricciones (limitaciones al acceso a los centros urbanos, peajes urbanos, etc.) y la adecuación de los impuestos medioambientales, y en particular, el impuesto sobre hidrocarburos, directamente ligado al uso del vehículo privado. En primer lugar, atendiendo a la insistencia de la Comisión Europea sobre este particular, en España sería prioritario adecuar la tarifa general aplicable al gasóleo automoción al nivel aplicado a la gasolina, aun cuando se hiciera de forma progresiva, eliminando la brecha existente con respecto a otros países europeos en cuanto a tarificación de los distintos carburantes. En cualquier caso, **resulta indicado afectar los recursos obtenidos a través de esta fiscalidad medioambiental que desincentiva el uso del vehículo privado a políticas destinadas a facilitar alternativas reales y sostenibles a su uso, y en particular, la reconversión del sistema actual de transporte público urbano.** No sólo la teoría de la hacienda pública justifica esta vinculación entre medidas que refuerzan el objetivo final de reducción de las emisiones provocadas por la movilidad urbana (fiscalidad medioambiental y financiación pública de sistemas sostenibles de transporte urbano), sino la necesidad lógica de aprobar medidas que se complementan y refuerzan mutuamente para posibilitar de forma efectiva la deseada reducción de la circulación de vehículos privados en los núcleos urbanos.



atuc

asociación de empresas gestoras
de los transportes urbanos colectivos

De no realizarse esa vinculación entre fiscalidad y financiación del transporte, los recursos derivados de la adecuación de tarifas, nuevos impuestos medioambientales u otras medidas dirigidas a la reducción de las emisiones contaminantes en las ciudades, se diluirán en la bolsa común de recursos con la que cuentan las distintas administraciones para hacer frente a prioridades distintas a la de dar solución a los problemas de cambio climático. Si el **Estado se atribuye el papel de suministrador parcial de fondos para la financiación de este cambio de modelo, podría vincular la recepción de dicha financiación básica a la implicación activa de las administraciones autonómicas** y al cumplimiento de una estrategia nacional para la reducción de gases de efecto invernadero en los centros urbanos.

Propuesta

Por tanto, desde ATUC requerimos **la necesidad de que la futura Ley de Cambio Climático tenga en cuenta la necesidad de elaborar de forma urgente una Ley de Financiación del Transporte Urbano Colectivo** que garantice:

- la disponibilidad de fondos para la reconversión del sector a través de la vinculación de la fiscalidad medioambiental y financiación del transporte público urbano,
- la estabilidad de esta financiación,
- la asignación de responsabilidades entre Administraciones y la coordinación interadministrativa necesaria.

Todos estos son factores clave para convertir el **transporte público urbano en una alternativa real al vehículo privado** que modifique los hábitos de movilidad de los ciudadanos hacia modos más sostenibles con el fin último de reducir de forma significativa las emisiones contaminantes inducidas por la movilidad urbana. Convertirse en una alternativa real capaz de cambiar los hábitos de los no usuarios exige **un sistema de transporte colectivo más rápido**, capaz de minimizar tanto el tiempo de espera en parada como el del propio desplazamiento, **y más cómodo**, garantizando la conectividad durante el viaje y mejorando la confortabilidad.

Las ciudades van a seguir experimentando importantes cambios, no sólo en su crecimiento sino también registrando importantes cambios sociales, como el envejecimiento poblacional y nuevas generaciones menos afines a la tenencia de un vehículo privado, factores sin duda que deben favorecer la necesaria transformación del sistema de transporte público urbano. Por este motivo, entendemos que no se puede desligar la lucha contra el cambio climático de la necesidad de **mejorar los niveles de inversión en el sector y la dotación de una financiación suficiente y estable que facilite la descongestión de las ciudades y la reducción significativa de los niveles actuales de emisiones contaminantes.**

Finalmente necesitamos constatar que España es el único país de Europa que no cuenta con una Ley de Financiación del Transporte Urbano y Metropolitano, hecho que muestra lo anómalo de la situación en nuestro país.