EL PAÍS

Integrar el transporte público para crecer

El papel de las ciudades es fundamental para lograr una economía baja en carbono

CÉSAR CANTALAPIEDRA / SUSANA BORRAZ – 18/03/2018

Los compromisos adquiridos por España en el acuerdo de París y en el Marco sobre clima y energía para 2030 de la UE se van a concretar en un anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética que se publicará en este primer trimestre. Se trata de un hito clave para orientar a las empresas y a las instituciones hacia un crecimiento sostenible y bajo en carbono.

En el plan que se diseñe hasta 2030, el papel de las ciudades volverá a ser determinante porque concentran el 85% del PIB de la UE y nada menos que el 80% de las emisiones de gases de efecto invernadero. De hecho, en la hoja de ruta que se definió hasta 2020, se identificaron 43 medidas para actuar en seis grandes sectores, y al menos tres de ellos afectan fundamentalmente a las ciudades: el sector residencial, la gestión de los residuos y el transporte. De todos ellos, el transporte es el responsable del 40% de las emisiones de gases de efecto invernadero, y casi el 80% de estas se explican por el uso del vehículo privado.

El impacto negativo de este modo de transporte en las ciudades y en la salud de sus habitantes está suficientemente contrastado. La congestión que genera la afluencia masiva de turismos a los núcleos urbanos implica una pérdida de tiempo y de recursos de los ciudadanos, además de ineficiencia económica, de un mal aprovechamiento del espacio urbano y de un deterioro en la calidad del aire. Por estos motivos, es necesario que todas las administraciones públicas se impliquen más activamente en modificar las pautas de movilidad urbana y en ofrecer a los ciudadanos sistemas de transporte público eficientes y suficientemente atractivos.

Sin embargo, a diferencia de los países de nuestro entorno, carecemos de una Ley de Financiación de Transporte Urbano que permita sostener los costes de funcionamiento y llevar a cabo un plan de inversiones que convierta al transporte colectivo de viajeros en una alternativa real al uso del coche particular. La combinación de la fiscalidad ambiental, infrautilizada en nuestro país, tal y como ha subrayado la Comisión Europea, y su afectación a políticas públicas encaminadas al mismo fin son directrices que ya han definido países como Alemania, que financia el transporte urbano con asignaciones del impuesto de hidrocarburos e incentiva la participación articulada de los estados regionales y los municipios.

Hace falta una ley, en definitiva, que permita una actuación coordinada de los Gobiernos central, autonómicos y locales, para favorecer la integración de medios de transporte y la intermodalidad. Un servicio tan fundamental como el transporte público en un país descentralizado exige esfuerzos de clarificación de competencias y de financiación que el Gobierno necesariamente deberá abordar para hacer eficaces los retos que implica promover un crecimiento sostenible.