



# Un futuro sostenible para el transporte

[iStock]/Thinkstock.

El sector del transporte es el principal contribuyente a las emisiones de gases de efecto invernadero. Urge promover modos de transporte alternativos al vehículo privado para reducir la contaminación, congestión y ordenar la ocupación del espacio público en las ciudades.

César Cantalapiedra | Socio de Afi, área de Finanzas Públicas de Afi  
Susana Borraz | Consultora del área de Finanzas Públicas de Afi

El sector del transporte en España se ha convertido en el principal contribuyente, con un 27% de participación, al volumen total de emisiones de Gases Efecto Invernadero (GEI), que se situaba en 2016 en 324,7 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>-eq. Desde 1990, el sector ha incrementado su contribución en siete puntos porcentuales. Esta evolución contrasta con la tónica general contractiva que han registrado el resto de sectores en materia de emisiones GEI. Desde 2005, ejercicio en el que se registró el mayor pico de emisiones en España, el sector del transporte tan solo ha logrado una limitada reducción de sus emisiones, un -15%, frente al -26% del total, que se explica principalmente como resultado del impacto en el sector de la crisis económica. En cambio, conforme se ha reforzado la recuperación económica, la tendencia se ha revertido, consolidando el sector del transporte como uno de los que mayores incrementos de emisiones GEI está generando (+3,5% i.a. en 2016).

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 2012), lo que afecta de forma directa al 81,3% del total de la población española. Se estima, por tanto, que la movilidad urbana ha sido responsable en 2016, como mínimo, de un total de 37,9 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>-eq, un 11% de las emisiones totales.

Teniendo en cuenta que **el vehículo privado es el causante del 75,5% de las emisiones contaminantes que provoca la movilidad urbana**, las acciones dirigidas a desincentivar el uso del vehículo privado en las ciudades tienen un alto potencial para amortiguar los actuales niveles de contaminación urbana. Con una reducción del 66% de las emisiones GEI debidas a los turismos, el total de emisiones por movilidad urbana se reduciría al 50%, unos 17,6 millones de toneladas de CO<sub>2</sub>-eq, manteniendo el resto de factores

constantes. El impacto negativo del uso del vehículo privado en los entornos urbanos es ampliamente compartido, por lo que las instituciones públicas tienen la obligación de invertir esta preferencia ciudadana hacia hábitos más sostenibles, como el transporte colectivo de viajeros o los no motorizados, que permitan reducir significativamente el volumen actual de emisiones.

En concreto, los datos sobre total de recorrido circulante urbano confirman una fuerte asimetría en el uso de los distintos modos de transporte. El recorrido urbano es transitado en un 80,5% por turistas, mientras que los autobuses tan solo representan un 1,3% del total. A su vez, la fuerte congestión urbana que genera esta distribución del recorrido urbano repercute a su vez en el tipo de conducción y en un incremento correlativo de las emisiones contaminantes.

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 no solo por la **fijación de restricciones** (limitaciones al acceso a los centros urbanos, peajes urbanos, etc.) sino también por la **comprometida adecuación de los impuestos medioambientales**, y en particular, el impuesto sobre hidrocarburos, directamente ligado al uso del vehículo privado. Atendiendo a la insistencia de la Comisión Europea sobre este particular, en España es 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. Resultaría indicado desde la teoría de la hacienda pública consolidar y reforzar los esfuerzos realizados en la misma dirección, **afectando los recursos obtenidos a través de esta fiscalidad medioambiental a acciones dirigidas a reducir las mismas externalidades negativas objetivo**, como políticas destinadas a facilitar alternativas reales y sostenibles a su uso, y en particular, la reconversión del sistema actual de transporte público urbano.

Si el ciudadano tiene que aceptar políticas que desincentivan el uso del vehículo particular, es necesario ofrecerle **alternativas reales de transporte público eficiente y atractivo, que lo conviertan en la opción preferida de movilidad (obviando las opciones ciclistas y a pie)**. Para ello es necesario dotar al sistema de transporte colectivo de viajeros de un **sistema de financiación estable**, que permita sostener los costes de funcionamiento y **llevar a cabo un plan de inversiones** que conviertan al transporte colectivo de viajeros en una alternativa real al uso del coche particular.

#### NECESIDAD DE UNA LEY REGULADORA DE LA FINANCIACIÓN DEL TRANSPORTE PÚBLICO QUE OTORQUE ESTABILIDAD Y POSIBILITE UN CAMBIO EN LOS HÁBITOS DE MOVILIDAD DE LOS CIUDADANOS HACIA MODOS MÁS SOSTENIBLES

No es admisible que un servicio tan fundamental como el transporte público en el acceso de los ciudadanos a la sanidad, a la educación o a sus lugares de trabajo venga dependiendo de las aportaciones que anualmente se aprueban en los Presupuestos Generales del Estado con asignaciones discrecionales y un sistema de reparto desfasado y asimétrico. De hecho, hay que subrayar que desde 2011 esta financiación se ha reducido en media un 30%, tanto para los municipios obligados a la prestación del servicio como para Madrid y Barcelona, que reciben una subvención que también ha desvirtuado el modelo de contrato –programa por el que se sostenía su funcionamiento de una forma algo más planificada–.

Desde Afi, hemos colaborado con la **Asociación de Empresas Gestoras de los Transportes Urbanos Colectivos (ATUC)** en la detección de disfunciones en el modelo actual de financiación del sector, la exploración de modelos comparados y la configuración de un modelo de financiación del transporte público urbano que debería culminar en la aprobación de una ley reguladora específica. Esta nueva ley deberá incorporar tres cuestiones clave: la disponibilidad de fondos para la reconversión del sector mediante su vinculación con la fiscalidad medioambiental, la estabilidad de la financiación, y la coordinación y asignación de responsabilidades entre Administraciones. Estas directrices que marcan la hoja de ruta ya se han definido de forma similar en los países de nuestro entorno. Por ejemplo, en Alemania la Ley de Financiación Municipal del Transporte asigna una parte del impuesto especial sobre hidrocarburos a la mejora de los sistemas de transporte. En este caso, la aportación federal se complementa con las aportaciones de los Länder que cuentan a su vez con programas regionales de transporte. Se trata de un modelo que ha facilitado la inversión y que ha permitido un importante desarrollo del transporte público en las ciudades alemanas en las últimas décadas.

No solo se trata de facilitar la renovación de flotas de autobuses hacia vehículos menos contaminantes como eléctricos o híbridos, como postula el informe final de la Comisión de expertos sobre Transición Energética, sino que es necesario reconvertir el sistema de transporte urbano colectivo en una alternativa real capaz de cambiar los hábitos de los no usuarios. Este reto exige disponer de suficientes recursos para **mejorar la rapidez del sistema**, minimizando tanto el tiempo de espera en parada como el del propio desplazamiento, y **su confortabilidad**, garantizando la conectividad durante el viaje y mejorando la comodidad ::