

¿Facilita la crisis un modelo de movilidad más sostenible?

El descenso de la movilidad aparece como un factor positivo en la minimización del impacto social (seguridad vial) y medioambiental del uso del automóvil.

Uno de los retos indiscutibles de la sociedad actual en el ámbito de la movilidad es alcanzar progresivamente un modelo más sostenible y más seguro. Reducir el impacto del uso del vehículo privado en el medio ambiente y minimizar la siniestralidad en las vías públicas son no solamente objetivos compartidos por todos, sino también un compromiso real de la Unión Europea y de los estados miembros.

El contexto actual de crisis económica contribuye, ciertamente, a variar el marco general de la movilidad en los países desarrollados dentro de un contexto general de menor actividad en el sector del transporte de mercancía y personas.

Menos desplazamientos, desplazamientos compartidos, mayor uso del transporte público, aplazamiento de decisiones de gasto sobre el mantenimiento del vehículo propio o de compra de un nuevo automóvil son comportamientos sistemáticos en las horas bajas de la economía. Sin embargo, todos estos factores inciden en el balance social del uso del automóvil y no todos ellos en el mismo sentido.

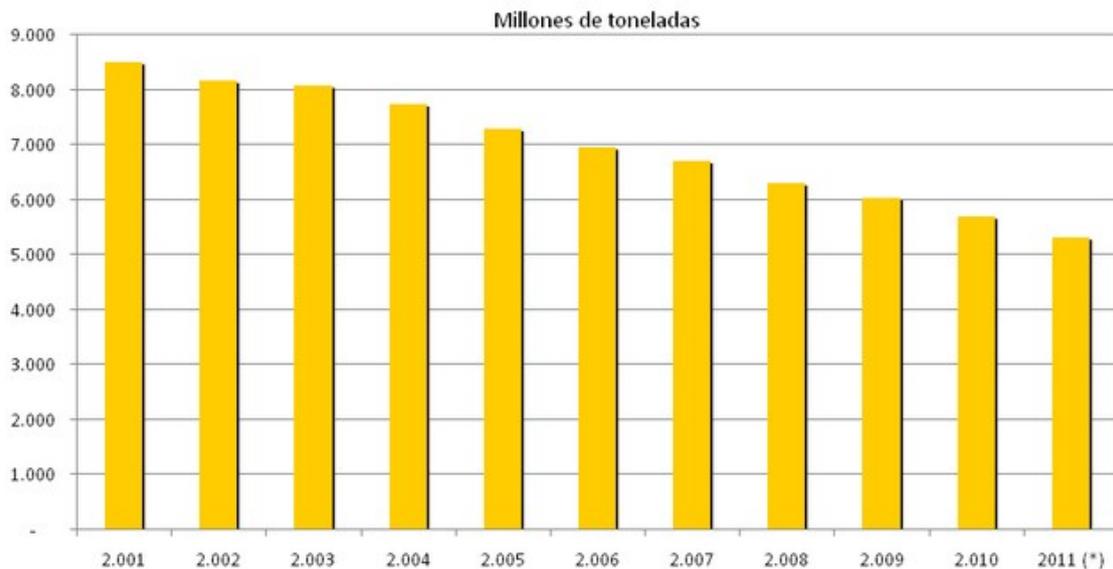
La crisis modera el impacto social y ambiental del automóvil

La crisis provoca que nos movamos menos y también de distinta forma. La caída de la actividad económica, el aumento del desempleo y la restricción presupuestaria en las familias están determinando un menor número de desplazamientos tanto en vehículo privado como en transporte colectivo.

El menor uso del vehículo privado, a falta de estadísticas completas sobre desplazamientos, se deduce claramente de la pauta de comportamiento del consumo de combustibles de automoción. En el caso de la gasolina, el consumo en 2011 habrá caído un 20,7% respecto a los niveles de 2007, año en que el ciclo expansivo marcó su máximo. Es cierto que la disminución del consumo se debe en gran parte a la

menor proporción de vehículos que circulan con este combustible y que también los nuevos modelos son más eficientes. No obstante, la aceleración progresiva de la caída del consumo de este combustible en los últimos años refleja también un menor uso relativo del automóvil privado.

LA CRISIS Y EL CAMBIO EN LA ESTRUCTURA DEL PARQUE HUNDEN EL CONSUMO DE GASOLINA



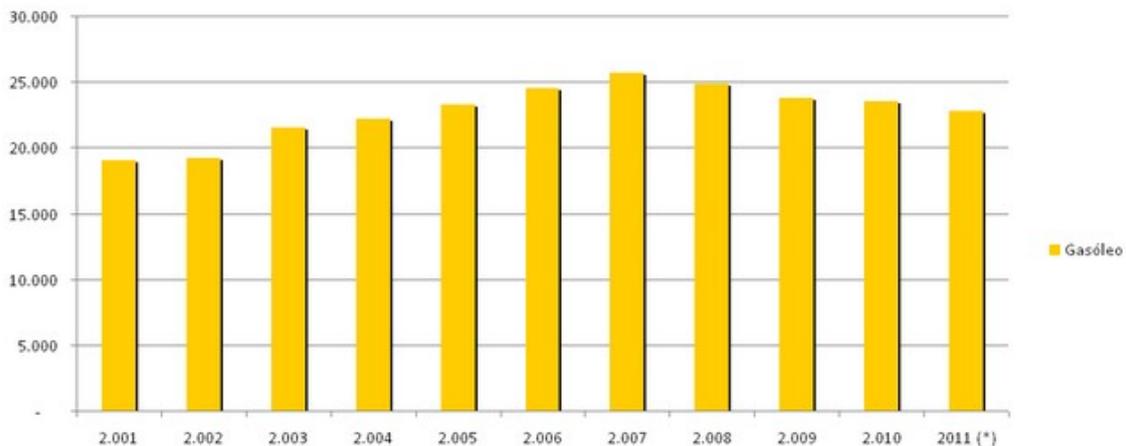
NOTA: (*) Estimación

FUENTE: Ministerio de Fomento

En el caso del gasóleo, la caída acumulada del consumo desde 2007 llega al 11,3%, lo que también pone de manifiesto, al margen de las mejoras de eficiencia, el descenso de la circulación rodada que utiliza este combustible. Es cierto que la actividad en el transporte de mercancías por carretera ha caído con fuerza en los últimos años, pero también resulta plausible imputar parte de ese descenso a un menor uso de los vehículos diésel privados.

EL CONSUMO DE GASÓLEO A LA BAJA DESDE 2007

Millones de toneladas



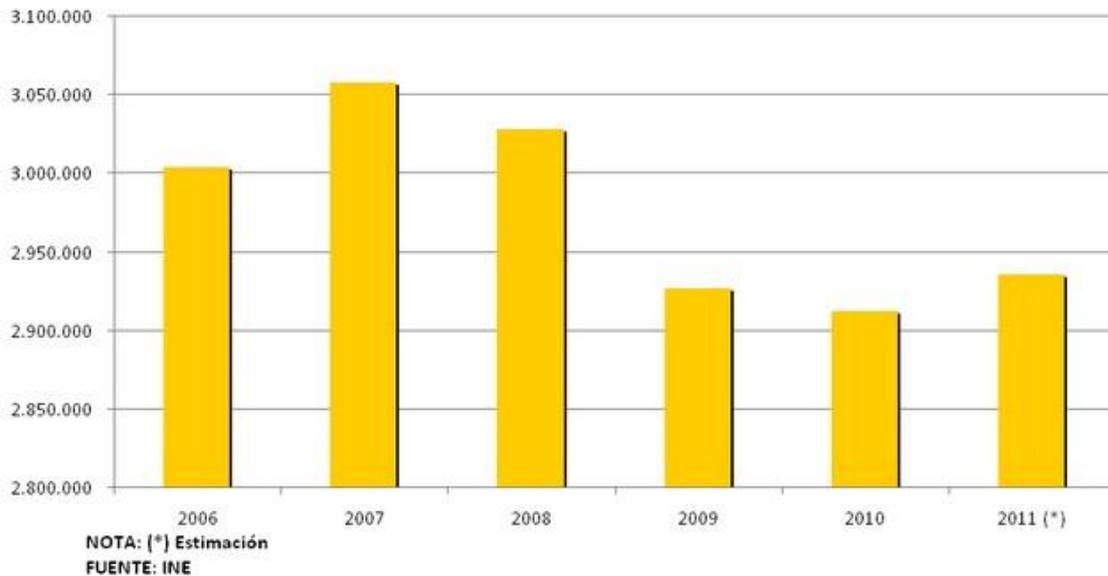
NOTA: (*) Estimación

FUENTE: Ministerio de Fomento

En tercer lugar, el transporte colectivo urbano también ha visto caer el número de viajeros que utilizan los autobuses y los ferrocarriles metropolitanos. Sin embargo, el descenso acumulado desde 2007, un moderado 4,0% comparado con la caída general de la actividad en los últimos cuatro años, sugiere un cierto desplazamiento de demanda desde el transporte individual en vehículo privado hacia el transporte colectivo. Este es el caso, por ejemplo, de ciudades como Barcelona y Valencia, donde el uso del transporte urbano colectivo ha ido al alza desde 2007, probablemente por la renuncia del ciudadano al vehículo propio en su quehacer cotidiano. Por el contrario, no ocurre así en Madrid, donde la utilización del transporte colectivo cae un 8,8% desde sus niveles pre-crisis.

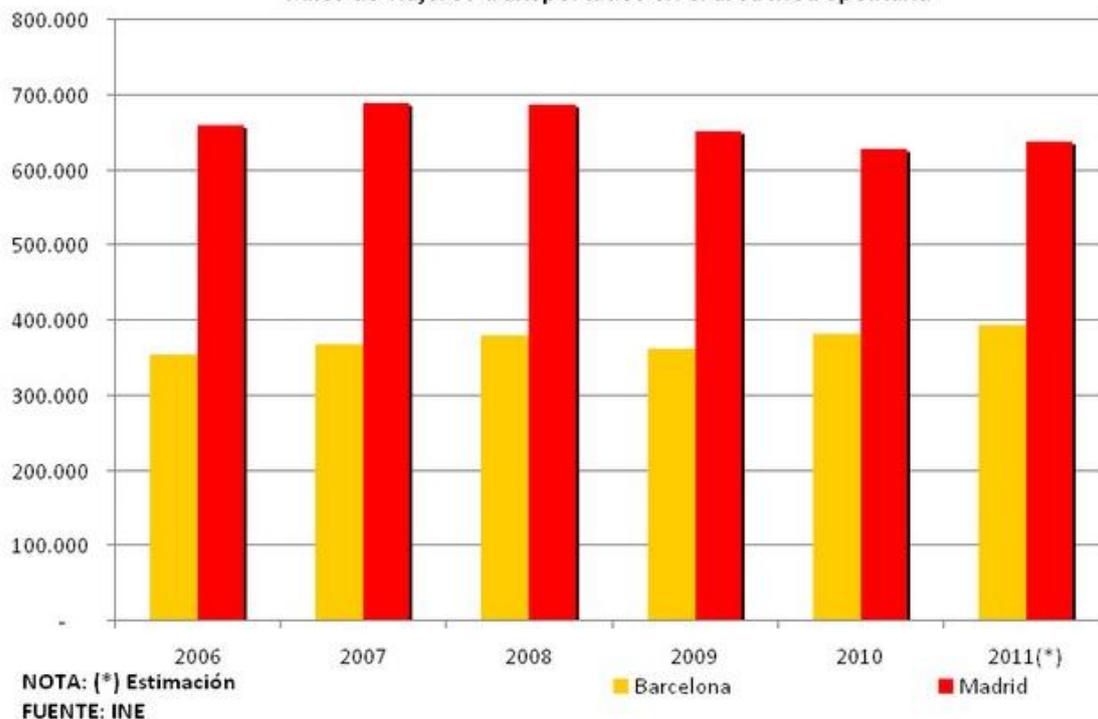
EL TRANSPORTE URBANO DE VIAJEROS TAMBIÉN ACUSA LA CRISIS

Miles de viajeros transportados en España



LA CRISIS FAVORECE EL TRANSPORTE COLECTIVO EN MAYOR MEDIDA EN BARCELONA QUE EN MADRID

Miles de viajeros transportados en el área metropolitana

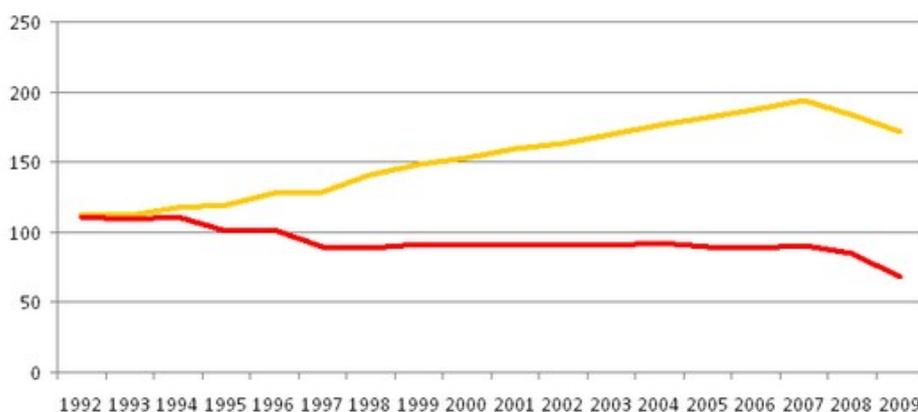


En cualquier caso, el descenso global de la movilidad, ya en transporte colectivo, ya en transporte individual, aparece como factor positivo desde la perspectiva de minimización del impacto social y medioambiental del uso del automóvil, en la medida en que un menor nivel de tráfico reduce de manera proporcional la siniestralidad y al mismo tiempo supone unos niveles de emisiones inferiores derivados del menor consumo de carburantes de automoción.

De hecho, las cifras de emisiones contaminantes del sistema de transporte publicadas por el Ministerio de Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente señalan una clara inflexión de la tendencia a partir de 2007. En efecto, y con datos completos hasta 2009, se observa cómo las emisiones de gases de efecto invernadero cayeron un 11,7% en dos años y las de sustancias acidificantes (NOx, etc.) lo hicieron en un 25,3% en el mismo periodo.

LA CRISIS HACE CAER LAS EMISIONES DEL TRANSPORTE

Índice año 1990 = 100



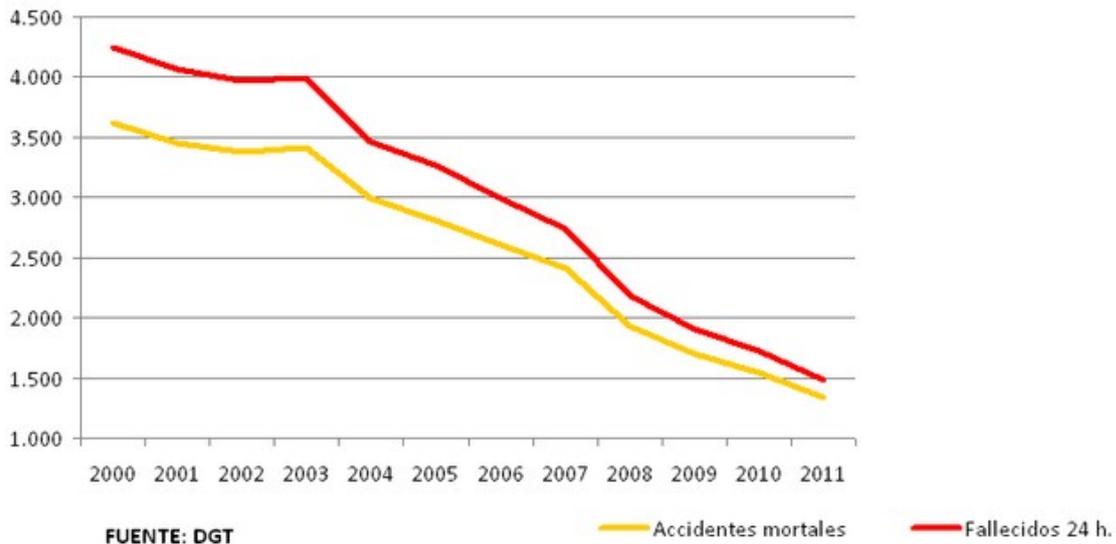
FUENTE: M^o Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente — Gases efecto invernadero — Sustancias acidificantes

Del mismo modo, no puede dejar de relacionarse la menor movilidad con el descenso del número de accidentes, aunque también es cierto que otros factores inciden directamente en la mejora de la situación. En cualquier caso, el número de accidentes con víctimas mortales en 2011 fue inferior en un 44,6% al de 2007, y el número de fallecidos cayó en un 46,0%. En promedio, el descenso en el número de fallecidos cayó un 14,2% en los años de crisis, mucho más intenso que el que se experimentó en los años de expansión económica que fue de un 5,9%. Ello sugiere que la reducción

de la movilidad está teniendo un impacto muy positivo en términos de reducción de la mortalidad.

LA SINIESTRALIDAD CAE EN TIEMPOS DE CRISIS

Número de accidentes mortales y de fallecidos antes de 24 horas



La crisis favorece el envejecimiento del parque automovilístico

Más allá del impacto en el modelo de movilidad, la crisis se ha reflejado con toda su crudeza en el ámbito de la demanda de automóviles. Las restricciones presupuestarias de las familias y el empeoramiento de expectativas han determinado un retroceso excepcional de las matriculaciones de vehículos nuevos hasta niveles muy cercanos a los alcanzados en la crisis de 1993. En 2011 se matricularon 808.059 nuevos automóviles, prácticamente la mitad de los registrados en 2007, al final de la etapa expansiva de nuestra economía.

LAS MATRICULACIONES CAEN A NIVELES DE LA CRISIS DEL

93

Número de turismos



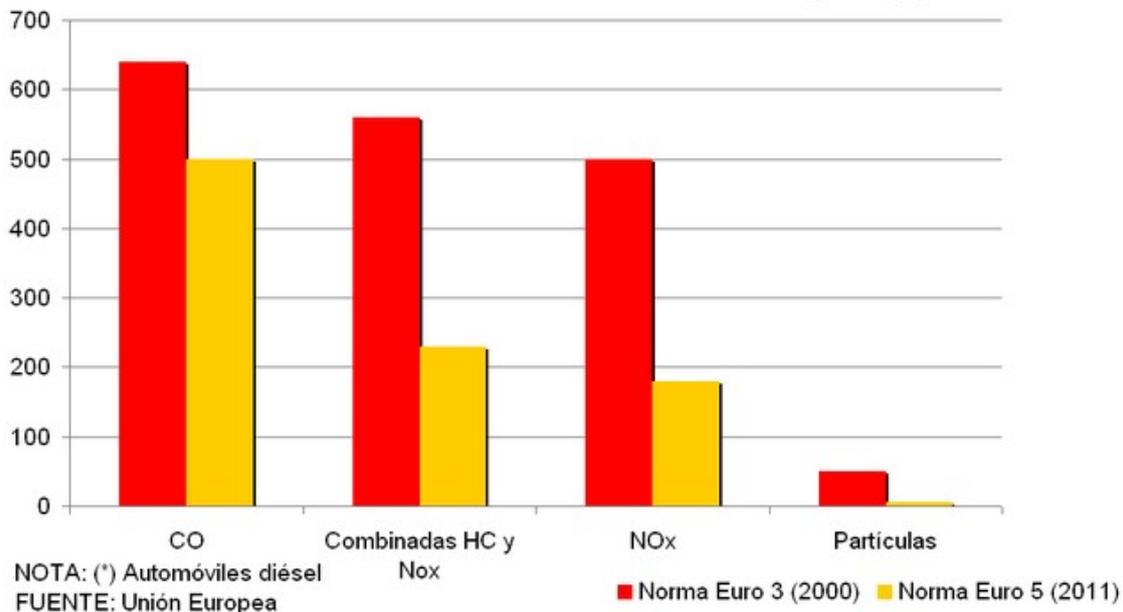
FUENTE: Dirección General de Tráfico

Esta fuerte caída de la demanda, además de las consecuencias para la actividad económica del sector, tiene una incidencia importante en la tasa de renovación del parque automovilístico y, por lo tanto, en el grado de envejecimiento del mismo. Estimaciones de la Fundación RACC sitúan en un 40% la proporción de turismos de más de 10 años de antigüedad en el conjunto del parque automovilístico calculado para 2011.

Lógicamente las exigencias técnicas de los vehículos vigentes hace diez años distan enormemente de las que establece la Norma Euro 5 que entró en vigor en enero de 2011, con lo que no cabe la menor duda del enorme beneficio ambiental que reportaría la sustitución de la totalidad o parte de esos vehículos de más de 10 años de antigüedad por nuevos turismos homologados conforme a la regulación europea actualmente en vigor.

DE LA NORMA EURO 3 A LA EURO 5: UN CAMBIO RADICAL EN LAS EXIGENCIAS SOBRE EMISIONES

Límites máximos de emisiones en mg/km (*)



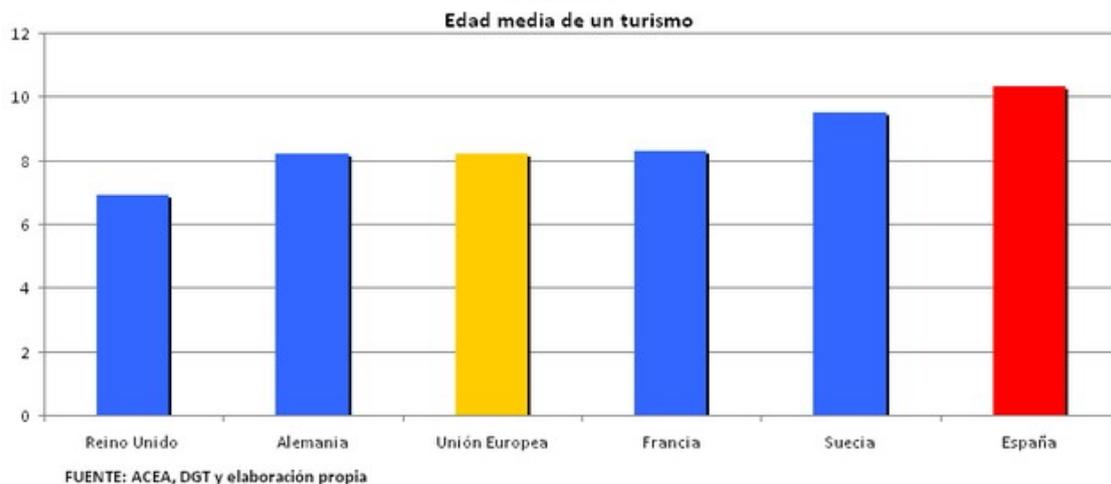
Así, mientras en la Norma Euro 3 las emisiones máximas permitidas de CO estaban en 640 y 2.300 g/km para los vehículos diésel y gasolina, en la norma Euro 5 quedan en 500 y 1.000 g/km respectivamente. La reducción potencial de las emisiones de CO derivada de la renovación del parque se situaría en un 21,9% en el primer caso y en un 56,5% en el segundo.

Beneficios de amplitud similar se obtendrían en el ámbito de las emisiones combinadas de hidrocarburos y monóxidos de carbono, pues los límites vigentes — 230 g/km— quedan también muy por debajo de los requisitos establecidos por la Norma Euro 3. De igual modo, mejoraría exponencialmente la situación para las emisiones de NOx . En los automóviles a gasolina se pasaría de una regulación que las restringía a 150 g/km a un límite máximo de 60 g/km. En los diésel la reducción es mucho más ostensible, al quedar el límite en 180 g/km desde los 500 permitidos con esa reglamentación. Finalmente, el balance sería ya espectacular en lo que se refiere a las partículas contaminantes, pues en el caso de los diésel se pasaría de los 50 g/km a únicamente 5.

En estas condiciones, no cabe duda únicamente del beneficio potencial de actuaciones políticas a favor de la renovación del parque, sino de su necesidad

perentoria en la medida en que España no está cumpliendo con los compromisos exigidos por la Unión Europea en esta materia y, además, tiene uno de los parques más envejecidos de la Europa Occidental.

EL PARQUE DE TURISMOS ESPAÑOL ES DE LOS MÁS VIEJOS DE EUROPA



La renovación del parque automovilístico, reto estructural

La aplicación de políticas específicas para favorecer la renovación del parque no constituye un hecho insólito en España ni en los países de nuestro entorno. Con cierta periodicidad se promulgan paquetes de incentivos fiscales para fomentar la sustitución de vehículos de cierta antigüedad por turismos nuevos. En España fueron notables los Planes Prever y también ha sido relevante el Plan 2000E aplicado a mediados de 2009, y que se prolongó hasta el fin del primer semestre del año siguiente. Del mismo modo, y también recientemente, se aplicaron planes similares en Alemania (“Umweltprämie”) o Francia (“Prime à la casse”) entre otros países de la OCDE.

Otra cuestión es el balance de estos planes respecto a la reducción de externalidades negativas del uso del automóvil. Un reciente estudio del “International Transport Forum” (OCDE) pone claramente de manifiesto el impacto positivo de los planes en la reducción de emisiones y en la reducción de la siniestralidad. No obstante, ese mismo estudio apunta a la necesidad de ajustar más precisamente el marco de incentivos fiscales a los objetivos perseguidos, pues en los distintos casos analizados se registraba un balance coste-beneficio desfavorable una vez contrapuestos el coste fiscal y material del plan y el valor monetario de la reducción de externalidades.

Desde esta perspectiva, cabrá plantearse la idoneidad de estos instrumentos para afrontar el reto del rejuvenecimiento del parque automovilístico. Por una parte, de adoptarse nuevos planes deberán perfilarse de tal manera que el proceso de sustitución de vehículos sea realmente eficaz en términos medioambientales y de reducción de la siniestralidad, evitando fenómenos bastante comunes como que la potencia del vehículo nuevo supere con creces la del vehículo sustituido.

Por otra parte, no debe olvidarse que evitar el envejecimiento del parque es un reto estructural de nuestra sociedad y que un reto estructural no debería ser abordado únicamente con herramientas de carácter coyuntural, como los planes que han venido aplicándose hasta la fecha. Por ello, debe abrirse un proceso de debate y reflexión sobre qué medidas de carácter estructural pueden emprenderse para conseguir que el rejuvenecimiento del parque sea una tendencia estructural.

La crisis, oportunidad para avanzar hacia una movilidad más sostenible

La coyuntura actual de crisis económica está provocando no sólo una disminución de la movilidad general, sino también un desplazamiento modal hacia el transporte colectivo en detrimento del individual. De algún modo, y este es el lado positivo de la situación, la crisis ha impulsado a los ciudadanos a una racionalización de su movilidad, circunstancia que supone un cambio efectivo de cultura de uso del sistema de transporte con efectos positivos sobre su sostenibilidad.

Este efecto positivo, calificable en términos económicos como estabilizador automático, debería verse reforzado por una intervención activa sobre el lado oscuro de la crisis: el envejecimiento del parque. En este sentido, la aplicación de políticas estructurales que reforzasen la renovación del parque tendría un valor añadido claro, además del puro efecto revitalizador de la demanda. En efecto, favorecería la renovación del parque en un contexto de mayor racionalidad del uso del automóvil y comprensión de su verdadero impacto en la sociedad.