

## **Facilita la crisi un model de mobilitat més sostenible?**

**El descens global de la mobilitat apareix com a factor positiu en la minimització de l'impacte social (seguretat viària) i mediambiental de l'ús de l'automòbil.**

Un dels reptes indiscutibles de la societat actual en l'àmbit de la mobilitat és assolir progressivament un model més sostenible i més segur. Reduir l'impacte en el medi ambient de l'ús del vehicle privat i minimitzar la sinistralitat a les vies públiques no són només objectius compartits per tothom, sinó també un compromís real de la Unió Europea i dels estats membres.

El context actual de crisi econòmica contribueix, certament, a variar el marc general de la mobilitat als països desenvolupats dins d'un context general de menor activitat en el sector del transport de mercaderies i persones.

Menys desplaçaments, desplaçaments compartits, major ús del transport públic, ajornament de decisions de despesa sobre el manteniment del vehicle propi o de compra d'un nou automòbil. Tots aquests factors incideixen en el balanç social de l'ús de l'automòbil, i no tots en el mateix sentit.

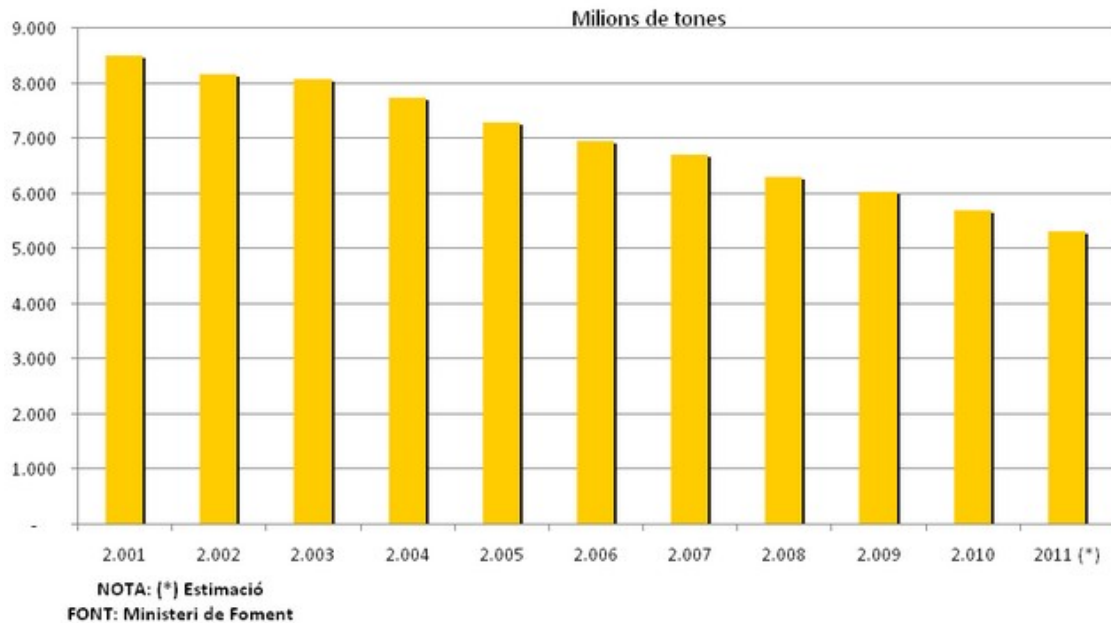
### **La crisi modera l'impacte social i ambiental de l'automòbil**

La crisi fa que ens moguem menys i també de manera diferent. La caiguda de l'activitat econòmica, l'augment de l'atur i la restricció pressupostària de les famílies estan determinant un menor nombre de desplaçaments tant amb vehicle privat com amb transport col·lectiu.

El menor ús del vehicle privat, a falta d'estadístiques completes sobre desplaçaments, es dedueix clarament de la pauta de comportament del consum de combustibles d'automoció. En el cas de la gasolina, el consum al 2011 haurà caigut un 20,7% respecte els nivells del 2007, any en què el cicle expansiu va marcar el seu màxim. És cert que la disminució del consum es deu en gran part a la menor proporció de vehicles que circulen amb aquest combustible i també al fet que els nous models són

més eficients. No obstant això, l'acceleració progressiva de la caiguda del consum d'aquest combustible en els darrers anys reflecteix també un menor ús relatiu de l'automòbil privat.

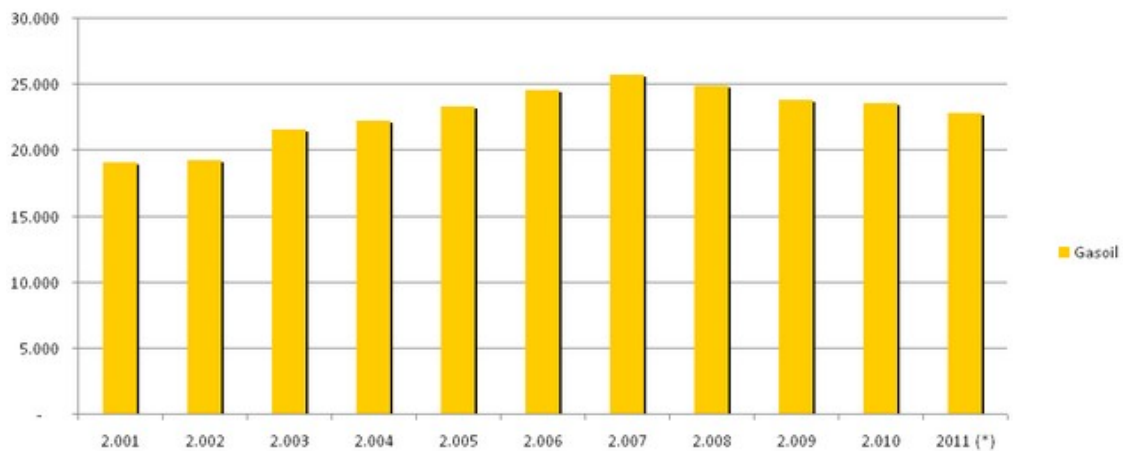
### LA CRISI I EL CANVI EN L'ESTRUCTURA DEL PARC ENFONSEN EL CONSUM DE GASOLINA



En el cas del gasoil, la caiguda acumulada del consum des de 2007 arriba a l'11,3%, cosa que també posa de manifest, a part de les millores d'eficiència, el descens de la circulació rodada que utilitza aquest combustible. És cert que l'activitat en el transport de mercaderies per carretera ha caigut amb força en els últims anys, però també resulta plausible imputar part d'aquest descens a un menor ús dels vehicles dièsel privats.

## EL CONSUM DE GASOIL A LA BAIXA DES DE 2007

Milions de tones



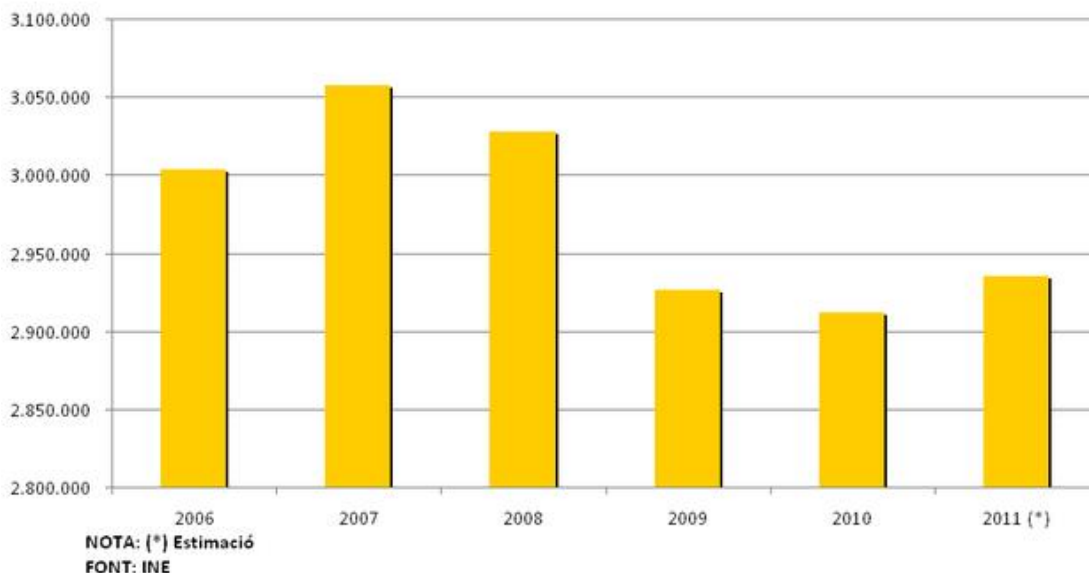
NOTA: (\*) Estimació

FONT: Ministeri de Foment

En tercer lloc, el transport col·lectiu urbà també ha vist caure el nombre de viatgers que utilitzen els autobusos i els ferrocarrils metropolitans. No obstant això, el descens acumulat des del 2007, un moderat 4,0% comparat amb la caiguda general de l'activitat en els últims quatre anys, suggereix un cert desplaçament de demanda des del transport individual amb vehicle privat cap al transport col·lectiu. Aquest és el cas, per exemple, de ciutats com Barcelona i València, on l'ús del transport urbà col·lectiu ha anat a l'alça des del 2007, probablement per la renúncia del ciutadà al vehicle propi en el seu dia a dia. Per contra, no passa el mateix a Madrid, on la utilització del transport col·lectiu cau un 8,8% des dels seus nivells precrisi.

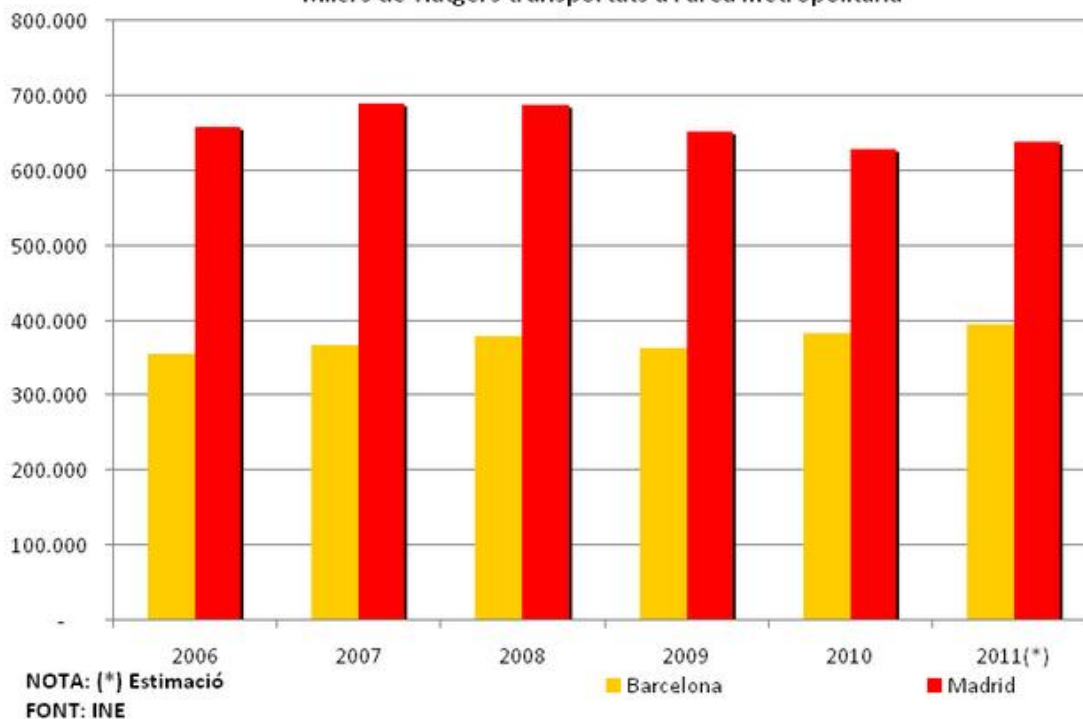
### EL TRANSPORT URBÀ DE VIATGERS TAMBÉ NOTA LA CRISI

Milers de viatgers transportats a Espanya



### LA CRISI AFAVOREIX MÉS EL TRANSPORT COL·LECTIU A BARCELONA QUE A MADRID

Milers de viatgers transportats a l'àrea metropolitana



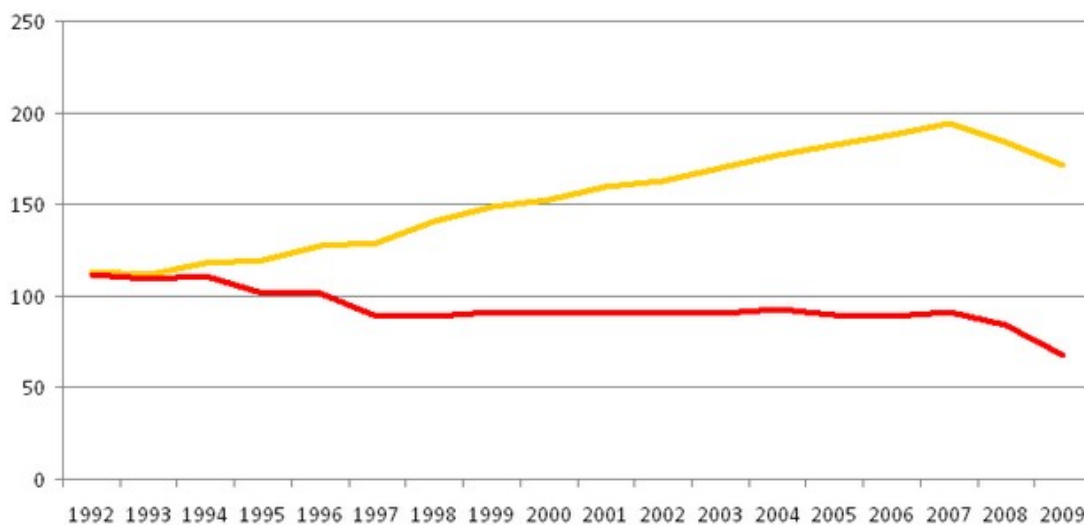
En qualsevol cas, el descens global de la mobilitat, ja sigui amb transport col·lectiu o amb transport individual, apareix com a factor positiu des de la perspectiva de

minimització de l'impacte social i mediambiental de l'ús de l'automòbil, en la mesura que un menor nivell de trànsit redueix de manera proporcional la sinistralitat i alhora suposa uns nivells d'emissions inferiors derivats del menor consum de carburants d'automoció.

De fet, les xifres d'emissions contaminants del sistema de transport publicades pel Ministeri d'Agricultura, Ramaderia, Pesca i Medi Ambient, assenyalen una clara inflexió de la tendència a partir de 2007. En efecte, i amb dades completes fins el 2009, s'observa com les emissions de gasos d'efecte hivernacle van caure un 11,7% en dos anys i les de substàncies acidificants (NOx, etc) ho varen fer en un 25,3% en el mateix període.

### LA CRISI FA CAURE LES EMISSIONS DEL TRANSPORT

Índex any 1990 = 100



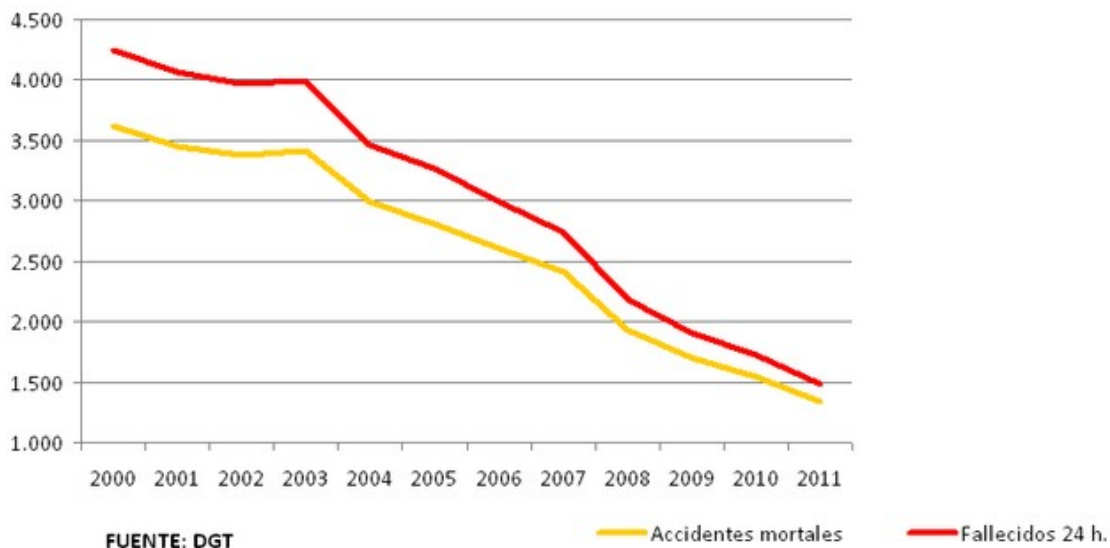
FONT: M<sup>e</sup> Agricultura, Ganadería, Pesca y Medio Ambiente

— Gasos efecte hivernacle  
— Substàncies acidificants

De la mateixa manera, no es pot deixar de relacionar el descens de la mobilitat amb el descens del nombre d'accidents, malgrat és cert que altres factors incideixen directament en la millora de la situació. En qualsevol cas, el nombre d'accidents amb víctimes mortals el 2011 va ser inferior en un 44,6% al del 2007, i el nombre de morts va caure un 46,0%. En promig, els descens en el nombre de morts va caure un 14,2% els anys de crisi, molt més intens que el que es va experimentar en els anys d'expansió econòmica que va ser d'un 5,9%. Això suggereix que la reducció de la mobilitat està tenint un impacte molt positiu en termes de reducció de la mortalitat.

## LA SINIESTRALIDAD CAE EN TIEMPOS DE CRISIS

Número de accidentes mortales y de fallecidos antes de 24 horas



### La crisi afavoreix l'envelliment del parc automobilístic

Més enllà de l'impacte en el model de mobilitat, la crisi s'ha reflectit amb tota la seva cruesa en l'àmbit de la demanda d'automòbils. Les restriccions pressupostàries de les famílies i l'empitjorament d'expectatives han determinat un retrocés excepcional de les matriculacions de vehicles nous fins a nivells molt propers als assolits en la crisi del 1993. El 2011 es van matricular 808.059 automòbils nous, pràcticament la meitat dels registrats al 2007, al final de l'etapa expansiva de la nostra economia.

## LES MATRICULACIONS CAUEN A NIVELLS DE LA CRISI DEL 93

Nombre de turismes



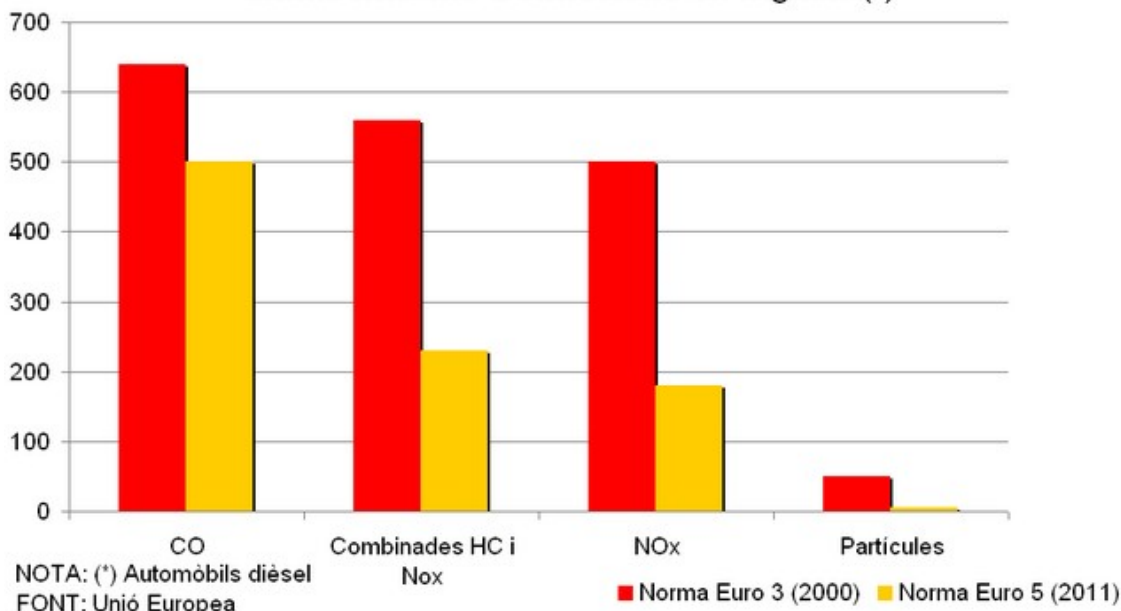
FONT: Direcció General de Trànsit

Aquesta forta caiguda de la demanda, a més de les conseqüències per a l'activitat econòmica del sector, té una incidència important en la taxa de renovació del parc automobilístic i, per tant, en el seu grau d'envelliment. Estimacions de la Fundació RACC situen en un 40% la proporció de turismes de més de 10 anys d'antiguitat en el conjunt del parc automobilístic calculat per al 2011.

Lògicament, les exigències tècniques dels vehicles vigents fa deu anys són molt diferents de les que estableix la Norma Euro 5 que va entrar en vigor el gener del 2011, de manera que no hi ha cap dubte de l'enorme benefici ambiental que comportaria la substitució de la totalitat o de part d'aquests vehicles de més de 10 anys d'antiguitat per nous turismes homologats d'acord amb la regulació europea actualment en vigor.

## DE LA NORMA EURO 3 A L'EURO 5: UN CANVI RADICAL EN LES EXIGÈNCIES SOBRE EMISSIONS

Límits màxims d'emissions en mg/km (\*)



Així, mentre que a la Norma Euro 3 les emissions màximes permeses de CO estaven en 640 i 2.300 g/km per als vehicles dièsel i gasolina, amb la Norma Euro 5 queden en 500 i 1.000 g/km respectivament. La reducció potencial de les emissions de CO derivada de la renovació del parc se situaria en un 21,9% en el primer cas i en un 56,5% en el segon.

Beneficis d'amplitud similar s'obtidrien en l'àmbit de les emissions combinades d'hidrocarburs i monòxids de carboni, ja que els límits vigents –230 g/km– queden també molt per sota dels requisits establerts per la Norma Euro 3. Així mateix, milloraria exponencialment la situació per a les emissions de NOx. Als automòbils amb gasolina es passaria d'una regulació que les restringia de 150 g/km a un límit màxim de 60 g/km. Als dièsel la reducció és molt més ostensible, en quedar el límit en 180 g/km en comptes dels 500 permesos amb aquesta reglamentació. Finalment, el balanç seria ja espectacular pel que fa a les partícules contaminants, ja que en el cas dels dièsel es passaria dels 50 g/km a només 5.

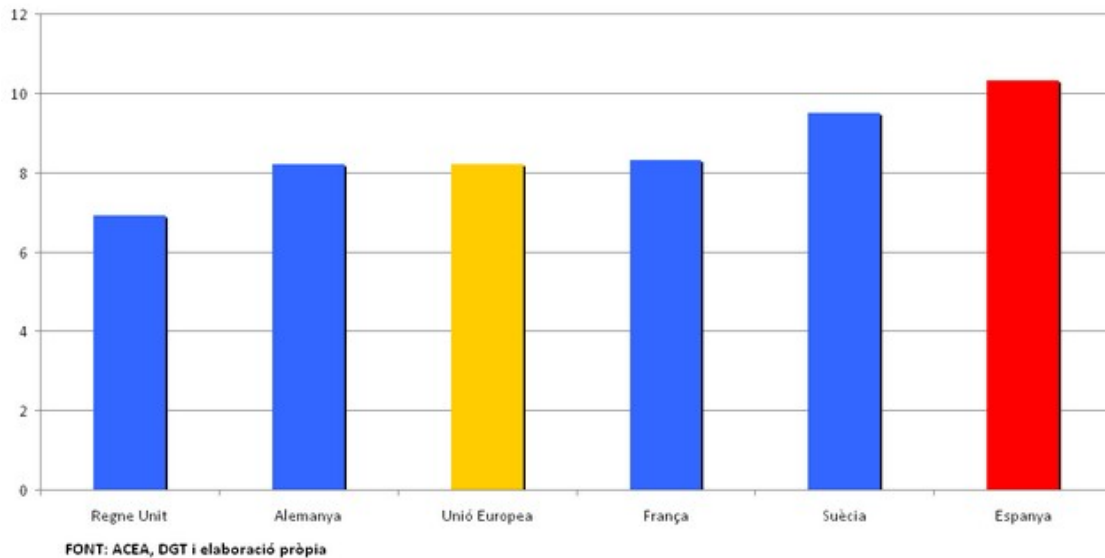
En aquestes condicions, no hi ha dubte que no només calen els beneficis potencials d'actuacions polítiques a favor de la renovació del parc, sinó que són summament necessàries en la mesura que Espanya no està complint amb els compromisos exigits



per la Unió Europea en aquesta matèria i, a més, té un dels parcs més envellits de l'Europa Occidental.

### EL PARC DE TURISMES ESPANYOL ÉS DELS MÉS VELL D'EUROPA

Edat mitjana d'un turisme



### La renovació del parc automobilístic, repte estructural

L'aplicació de polítiques específiques per afavorir la renovació del parc no constitueix un fet insòlit a Espanya ni als països del nostre entorn. Amb certa periodicitat es promulguen paquets d'incentius fiscals per fomentar la substitució de vehicles de certa antiguitat per turismes nous. A Espanya van ser notables els Plans Prever i també ha estat rellevant el Pla 2000E aplicat a mitjan 2009, i que es va perllongar fins a la fi del primer semestre de l'any següent. De la mateixa manera, i també recentment, es van aplicar plans similars a Alemanya ("Umweltprämie") o França ("Prime a la CASS") entre altres països de l'OCDE.

Una altra qüestió és el balanç d'aquests plans respecte a la reducció d'externalitats negatives de l'ús de l'automòbil. Un recent estudi de l'"International Transport Forum" (OCDE) posa clarament de manifest l'impacte positiu dels plans en la reducció d'emissions i en la reducció de la sinistralitat. No obstant això, aquest mateix estudi apunta a la necessitat d'ajustar més precisament el marc d'incentius fiscals als objectius perseguits, ja que en els diferents casos analitzats es registrava un balanç cost-benefici desfavorable un cop contraposats el cost fiscal i material del pla i el valor monetari de la reducció d'externalitats.

Des d'aquesta perspectiva, cal plantejar-se la idoneïtat d'aquests instruments per afrontar el repte del rejuveniment del parc automobilístic. D'una banda, en cas d'adoptar nous plans s'hauran de perfilar de manera que el procés de substitució de vehicles sigui realment eficaç en termes mediambientals i de reducció de la sinistralitat, evitant fenòmens bastant comuns com que la potència del vehicle nou superi amb escreix la del vehicle substituït.

D'altra banda, no es pot oblidar que evitar l'envelliment del parc és un repte estructural de la nostra societat i que un repte estructural no hauria de ser abordat únicament amb eines de caràcter conjuntural, com els plans que s'han vingut aplicant fins ara. Per això s'ha d'obrir un procés de debat i reflexió sobre quines mesures de caràcter estructural es poden emprendre per aconseguir que el rejuveniment del parc sigui una tendència estructural.

### **La crisi, oportunitat per avançar cap a una mobilitat més sostenible**

La conjuntura actual de crisi econòmica està provocant no només una disminució de la mobilitat general, sinó també un desplaçament modal cap al transport col·lectiu en detriment de l'individual. D'alguna manera, i aquest és el costat positiu de la situació, la crisi ha impulsat els ciutadans a una racionalització de la seva mobilitat, circumstància que suposa un canvi efectiu de cultura d'ús del sistema de transport amb efectes positius sobre la seva sostenibilitat.

Aquest efecte positiu, qualificable en termes econòmics com a estabilitzador automàtic, s'hauria de veure reforçat per una intervenció activa sobre el costat fosc de la crisi: l'envelliment del parc. En aquest sentit, l'aplicació de polítiques estructurals que reforcessin la renovació del parc tindria un valor afegit clar, a més del pur efecte revitalitzador de la demanda. En efecte, afavoriria la renovació del parc en un context de major racionalitat de l'ús de l'automòbil i de comprensió del seu veritable impacte en la societat.