En memoria de
Ladislao Martínez

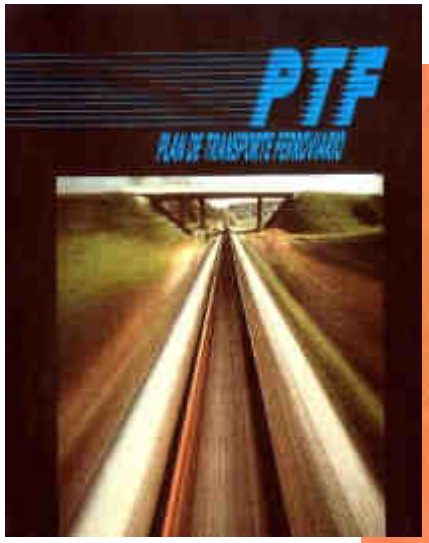
Política de transportes y política energética: claves para un cambio de escenario

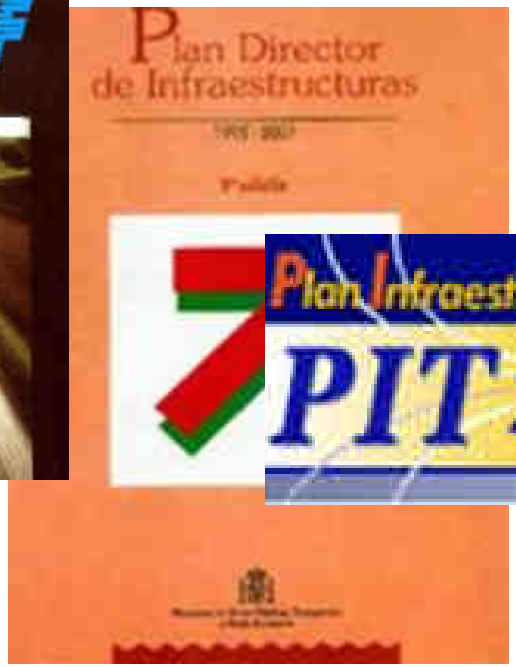
Alfonso Sanz Alduán

17 de abril de 2015

¿Política de transporte?

- En las últimas décadas no ha existido una política explícita de transporte en España.
- El último intento data de 1979 con la UCD (Libro Blanco del Transporte)
- A partir de esa fecha se han sucedido **planes de infraestructura** que definían implícitamente la política de transportes





¿Qué política de transporte?

- Y política de infraestructuras sin planificación

El País, 20 de diciembre de 1999

Realizar, por “pactos políticos”, autovías de diseño “lujoso” o autopistas no rentables.

Derrumbamiento de la planificación, es decir, de la toma de decisiones a partir de los datos y objetivos establecidos en el debate técnico, social y político

Nueva política de transportes apoyada en criterios:

- territoriales y urbanísticos
- ambientales y energéticos
- de equidad

Y, por tanto, subordinada a las políticas más amplias en esos ámbitos y, en este caso, a la **política energética**

SUMARIO

Ingenieros de Fomento acusan al ministerio de elegir los proyectos por motivos políticos

88 de los 220 ingenieros de caminos, canales y puertos que trabajan en la Dirección General de Carreteras del Ministerio de Fomento han dirigido una carta a su titular, Rafael Arias-Salgado, en la que denuncian las “graves perversiones” en el criterio de elección de proyectos. **Página 27**

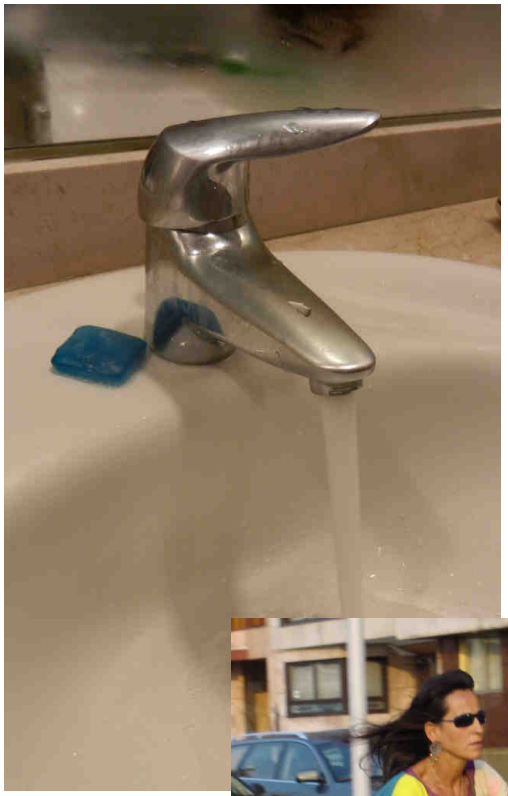
Abriendo el enfoque con el que miramos al transporte

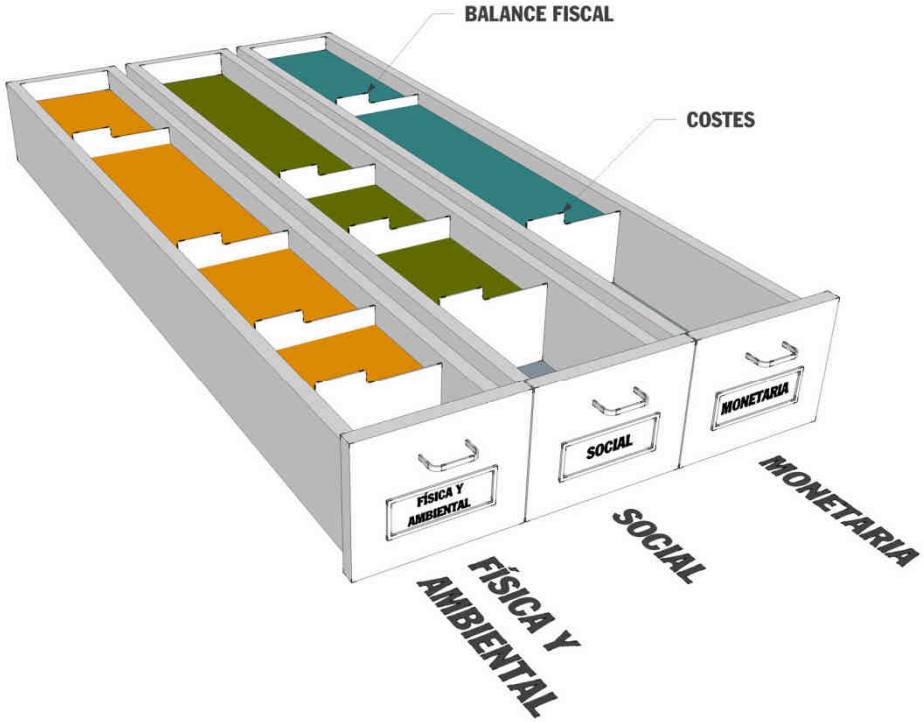
- **no son un fin en si mismo, sino un punto de partida**
- **como narración de lo sucedido en las dos últimas décadas**
- **como herramienta para apoyar la política de movilidad**
- **como espejo de las alternativas que proponen los movimientos sociales o las formaciones políticas**
- **como instrumento para comprender la relación de nuestro modo de vida con el entorno o los aspectos sociales**

En definitiva, las Cuentas Ecológicas del Transporte sirven para construir relatos, para interpretar lo que ha pasado, entender lo que pasa y preparar lo que va a pasar

Con el apoyo de:
ecologistas en acción

Abriendo el enfoque con el que miramos al transporte



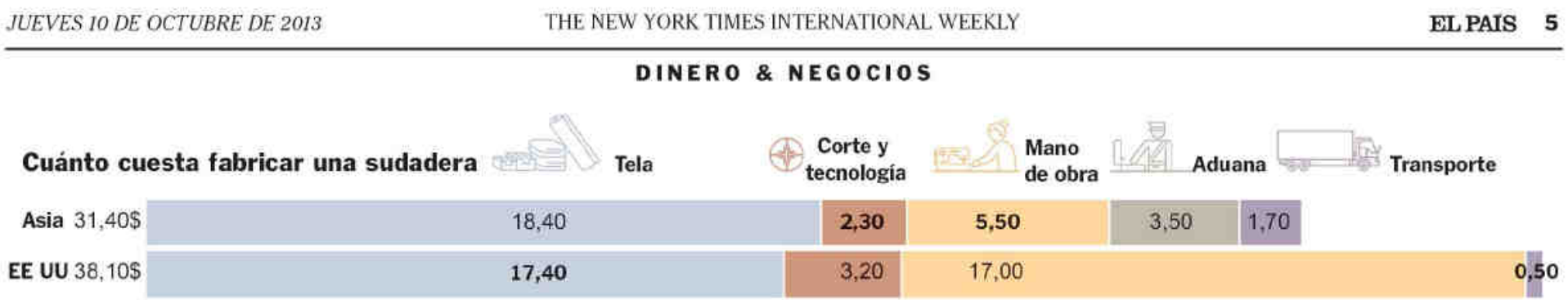

BALANCE FISCAL
COSTES
FÍSICA Y AMBIENTAL
SOCIAL
MONETARIA
FÍSICA Y AMBIENTAL
SOCIAL
MONETARIA

Conocimiento para desmitificar

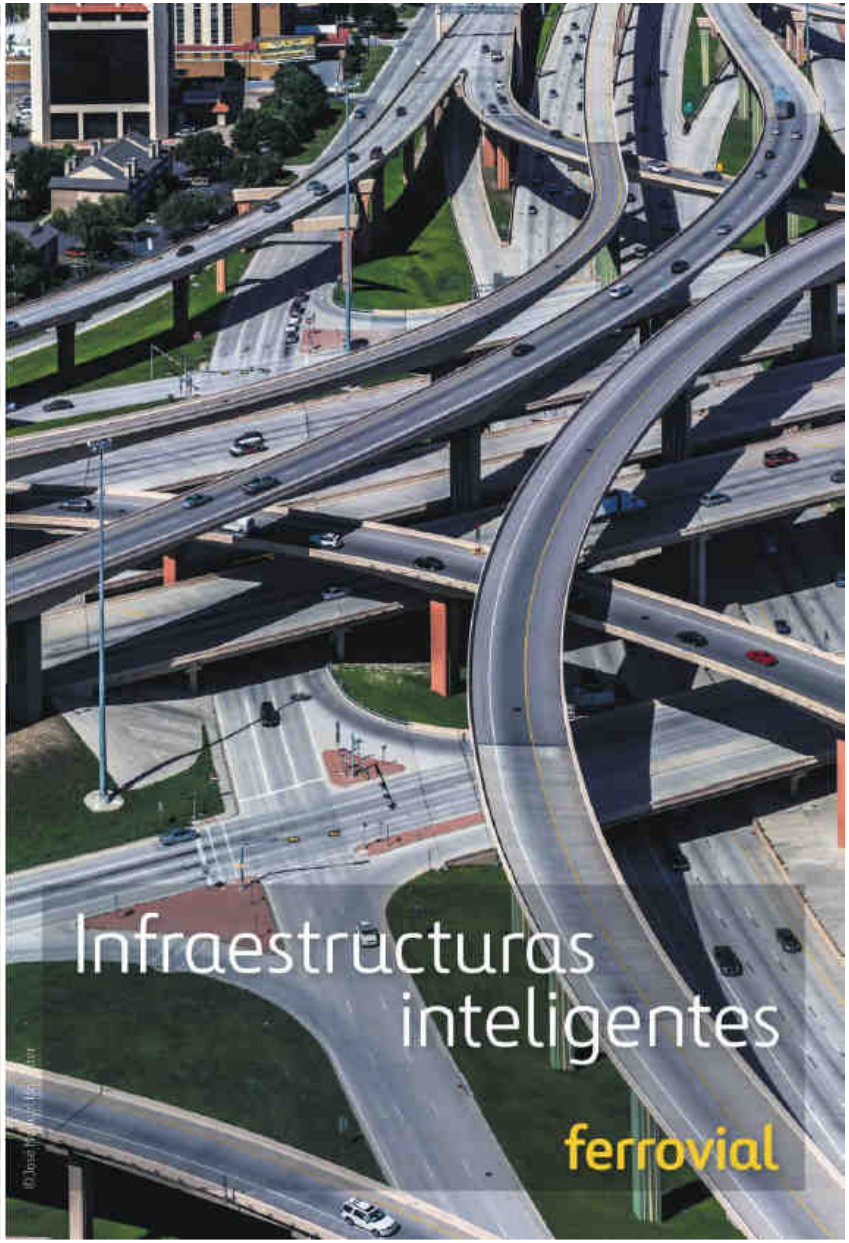
Mito 1. Para resolver la cuestión energética del transporte de personas bastaría apoyar al transporte público frente al privado motorizado

Mito 2. Para resolver la cuestión energética del transporte de mercancías bastaría con apoyar el ferrocarril frente a la carretera y la aviación

Mito 3. Las consecuencias ambientales y sociales negativas del transporte se resolverían adoptando costes adecuados de los combustibles



Mito 4. Para resolver los problemas del transporte bastaría desarrollar fuentes energéticas renovables, así como tecnologías más eficientes, sistemas y ciudades inteligentes



¿Infraestructuras sostenibles para aumentar el uso del automóvil?

“Aprovecharemos el sol, los vientos y la tierra para hacer funcionar nuestros coches y nuestras fábricas”.
Discurso de Obama en su toma de posesión. 20 enero 2009

NOAH BERGER PARA THE NEW YORK TIMES

Obama aboga por una nueva tecnología automovilística. Un técnico trabaja en un coche eléctrico.

El ecologismo automovilístico de Obama, a prueba

Por MICHELINE MAYNARD

DETROIT — Barack Obama lanzó una severa advertencia el mes pasado a General Motors y Chrysler después de que el Gobierno federal les prometiera miles de millones para ayudarles a mantenerse a flote: “Las empresas de la automoción no deberían desaprovechar esta oportunidad para enmendar la mala gestión”.

Ya en la Casa Blanca, las ayudas le servirán para animar al sector a llevar a cabo un cambio, pero también pondrán a prueba su decisión de conducirlo en otras direcciones.

Después de todo, Obama ha estado pensando en voz alta sobre el futuro de la industria automovilística estadounidense durante años, mucho antes de que comenzara su campaña presidencial. Propuso dos proyectos de ley en 2006, durante su segundo año como senador de Estados Unidos: uno para elevar el nivel de ahorro de combustible, y otro para fomentar el uso de combustibles alternativos. Sus artículos y discursos sobre la industria del automóvil indican un gran interés por encontrar métodos, entre ellos nuevas tecnologías, para mejorar la eficiencia de los coches y camiones que conducen los estadounidenses.

Pero con Detroit en una situación financiera tan delicada, no está claro cuántas concesiones tendrá que hacer para llevar a cabo su programa para la industria del automóvil.

Por lo que parece, el interés personal de Obama en este sector es producto de su interés en temas medioambientales. En un discurso en el Economic Club de Detroit en mayo de 2007, Obama declaró que los Tres Grandes de la industria no han hecho apenas nada para reducir la dependencia del país del petróleo extranjero y necesitan mejorar el ahorro de combustible de sus vehículos.

“El que el sector del automóvil se haya negado durante tanto tiempo a actuar lo ha metido en un aprieto del que no será fácil salir”, decía Obama, y añadía: “Durante años, mientras los competidores extranjeros invertían en más tecnología para mejorar el consumo de combustible de sus vehículos, los fabricantes estadounidenses se pasaban el tiempo invirtiendo en coches más grandes y más rápidos. Y siempre que se intentaba elevar nuestro nivel de ahorro de combustible, los fabricantes de automóviles se oponían tajantemente e ello”.

Los ecologistas señalan que el discurso de Detroit era una señal de su compromiso de inducir a las empresas automovilísticas a fabricar coches que consuman menos combustible. “Creo que lo capta”, declaraba Daniel Becker, director de la campaña Clima Seguro del Centro para la Seguridad Automovilística, un grupo de defensa del consumidor de Washington.

Obama, que puso al público en pie al comenzar y al terminar el discurso, dijo que quería ser directo con las compañías de Detroit en su propio territorio. “Estoy haciendo esta propuesta aquí hoy, porque no creo que se deba hacer una propuesta en California y dar un discurso diferente en Michigan”.

Un año antes, en su libro de 2006, *The audacity of hope*, Obama escribía que “los coches que ahorran combustible y los combustibles alternativos como el E85 (un 85% de etanol) representan el futuro de la industria automovilística. Es el futuro que los fabricantes estadounidenses pueden conseguir si tomamos algunas decisiones difíciles ahora”.

UBS

Global Research

20 August 2014

Q-Series®

Global Utilities, Autos & Chemicals

Will solar, batteries and electric cars re-shape the electricity system?

Equities

Global Utilities

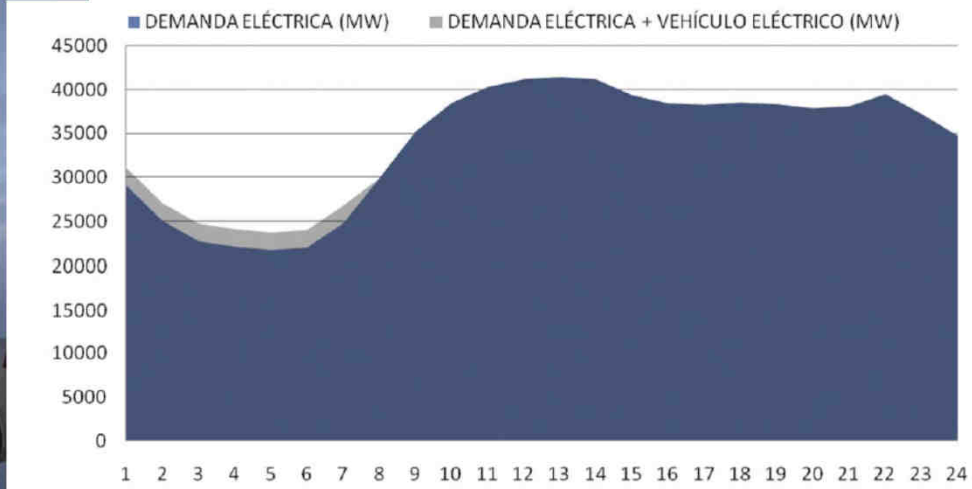
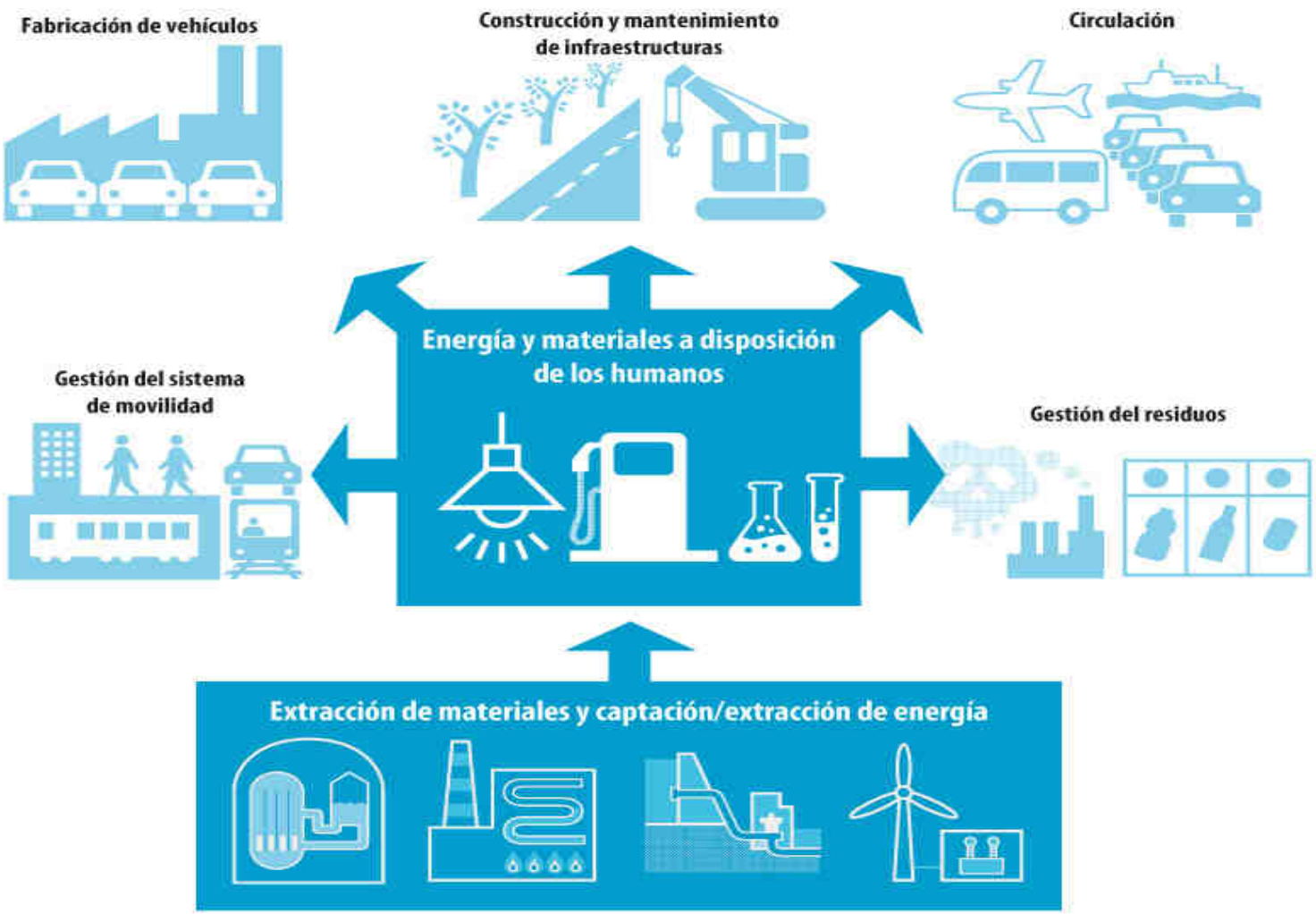


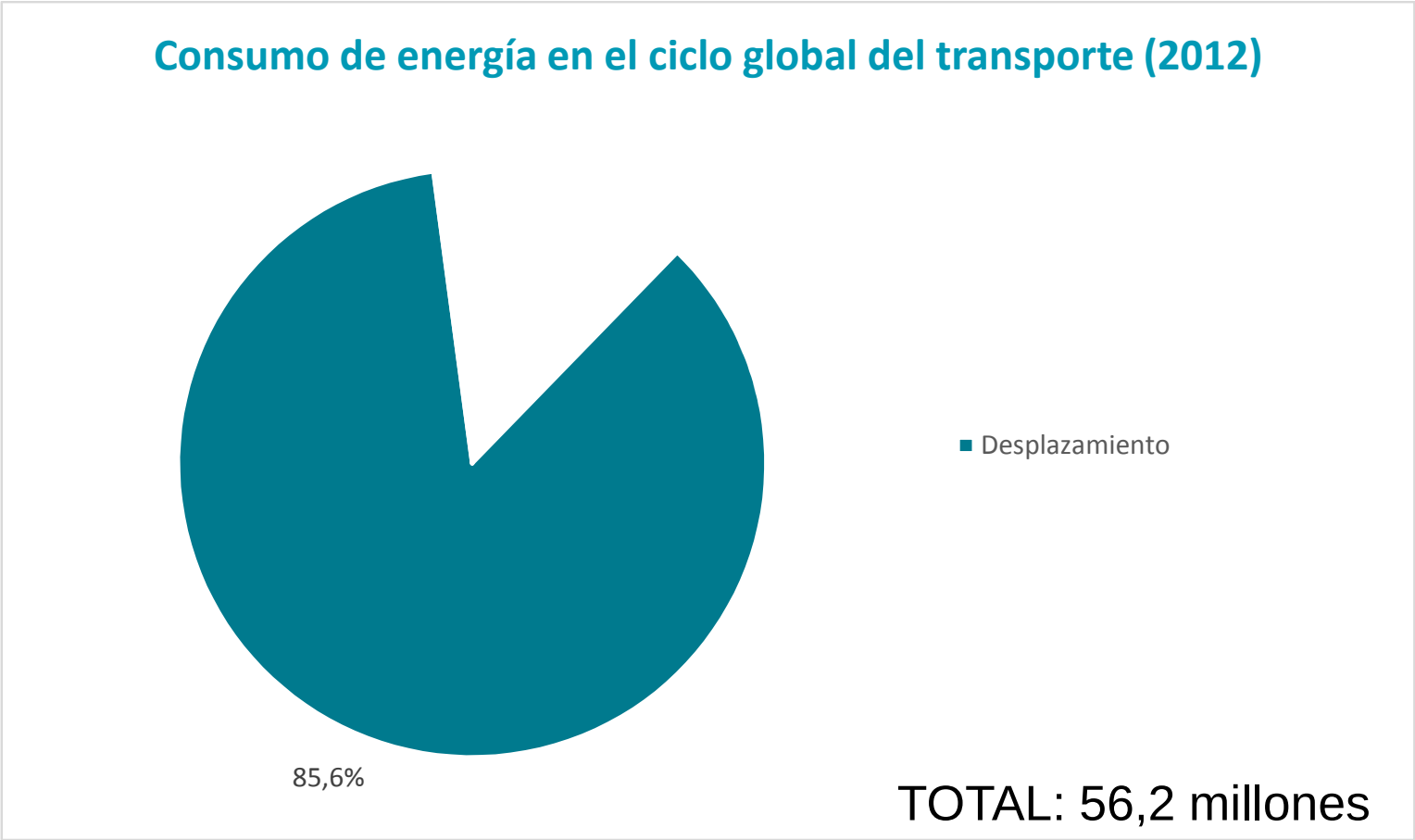
Figura 2.

Por Alberto Ceña y José Santamarta

Mirando el transporte como sistema

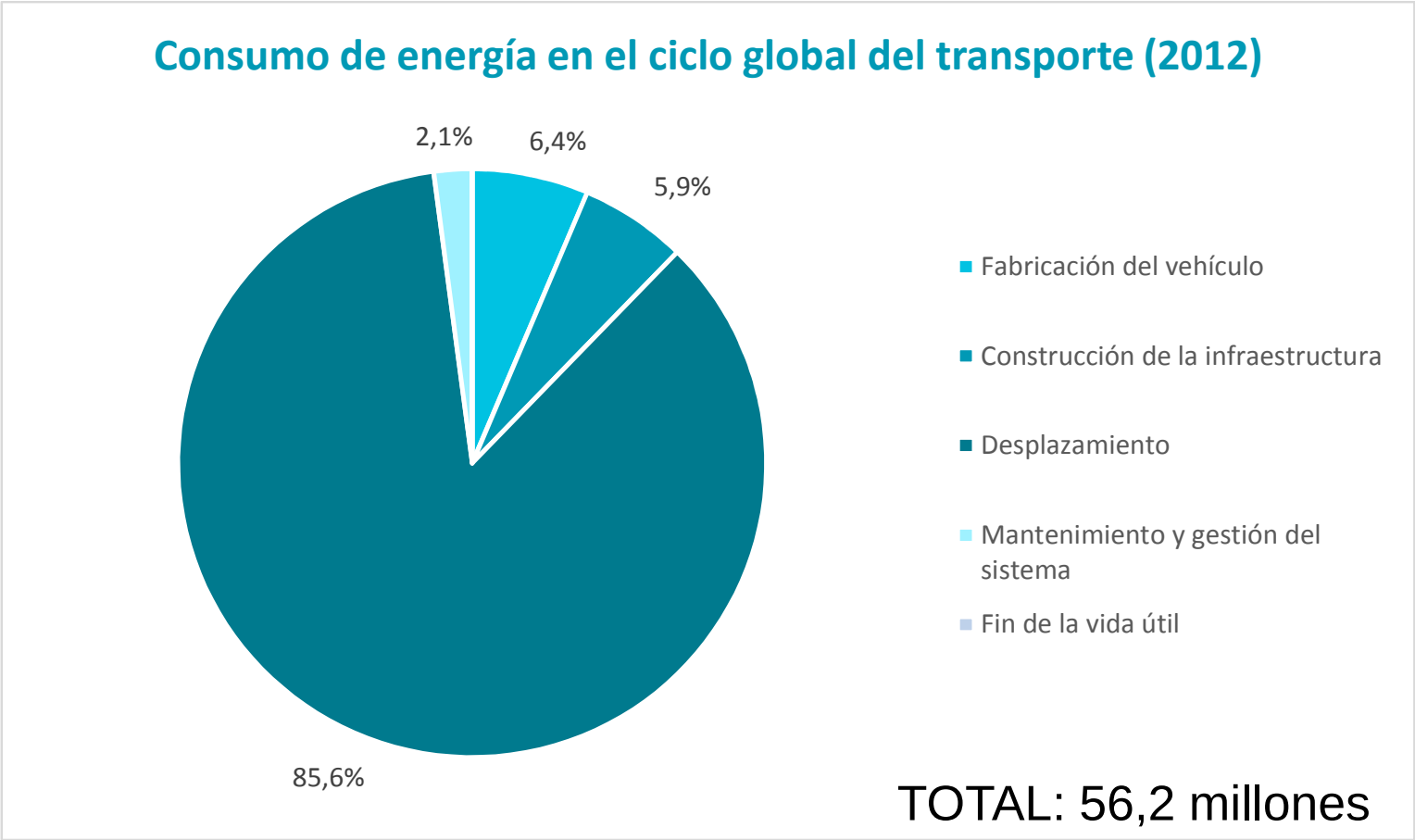


Consumo de energía en el ciclo global del transporte en España



TOTAL: 56,2 millones tep

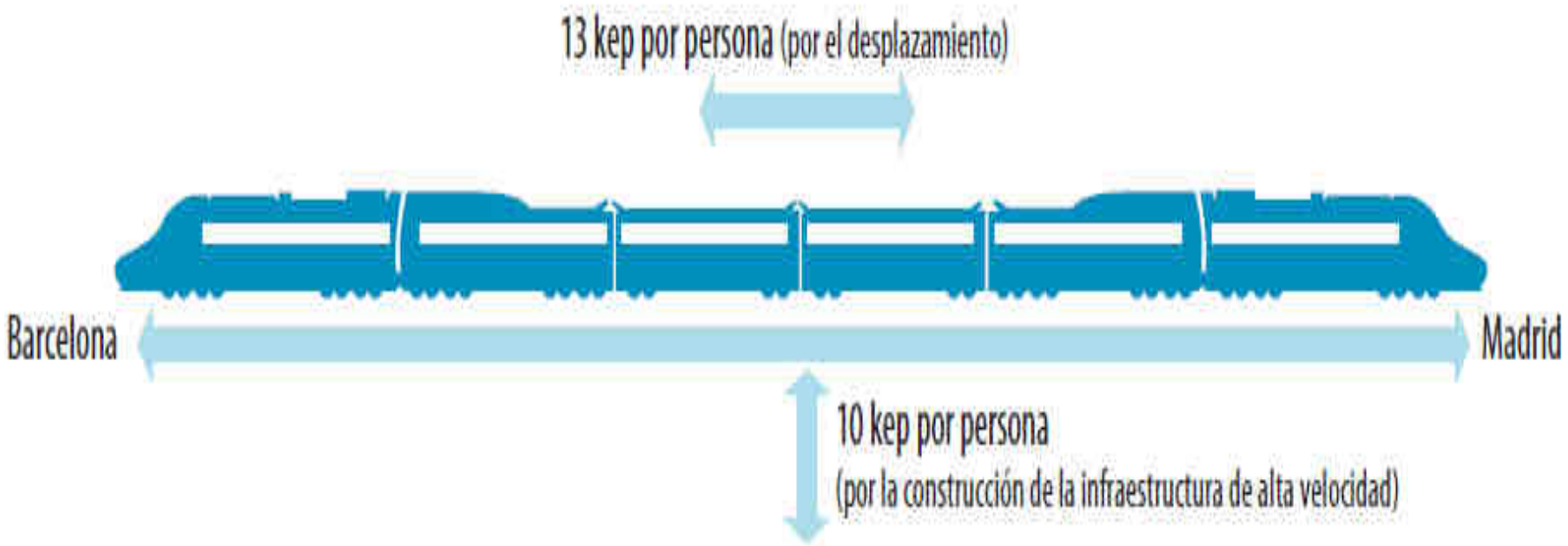
Consumo de energía en el ciclo global del transporte en España



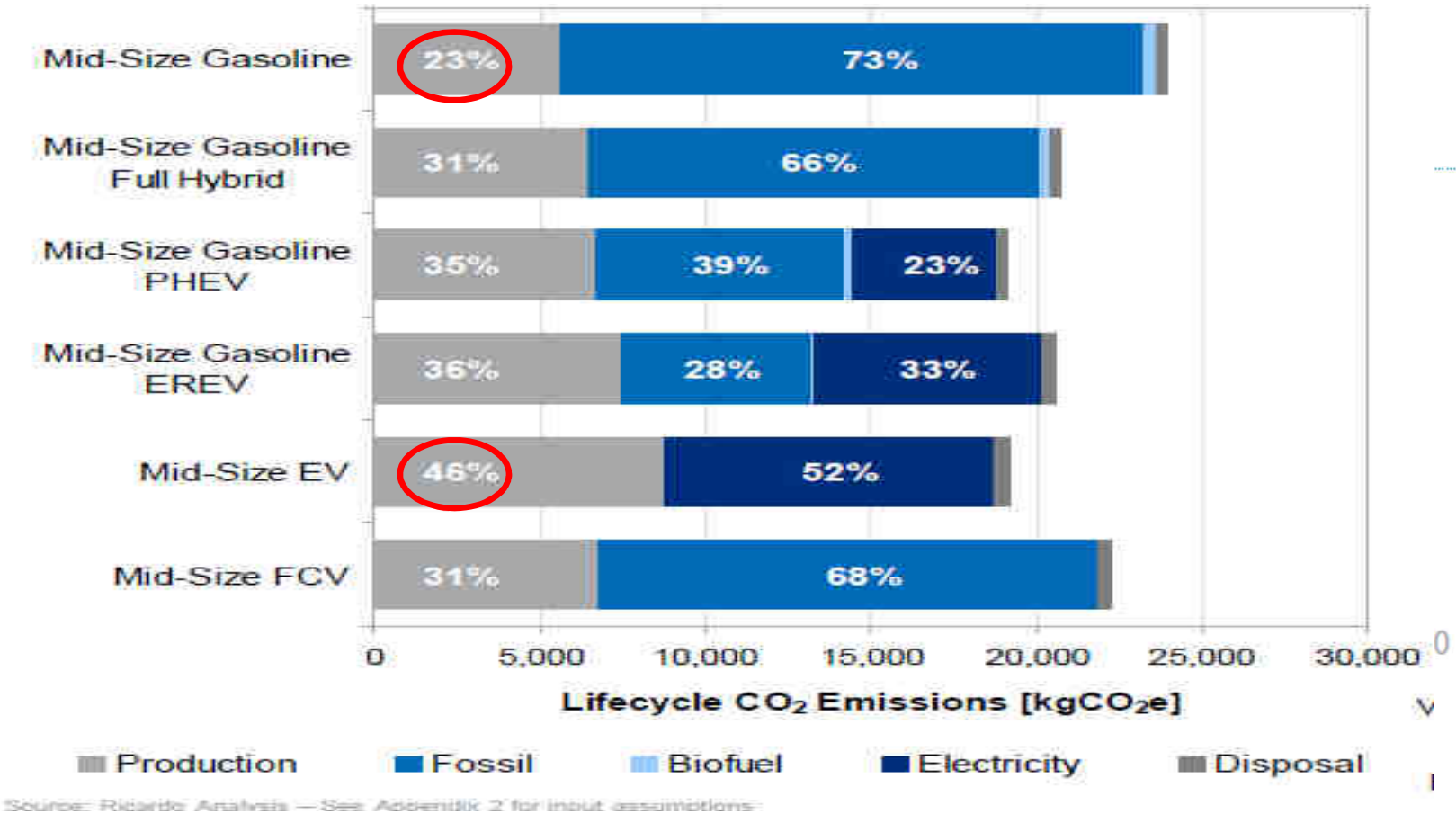
TOTAL: 56,2 millones tep

El coste energético de las infraestructuras

Figura 88. La energía en la línea de alta velocidad ferroviaria entre Madrid y Barcelona

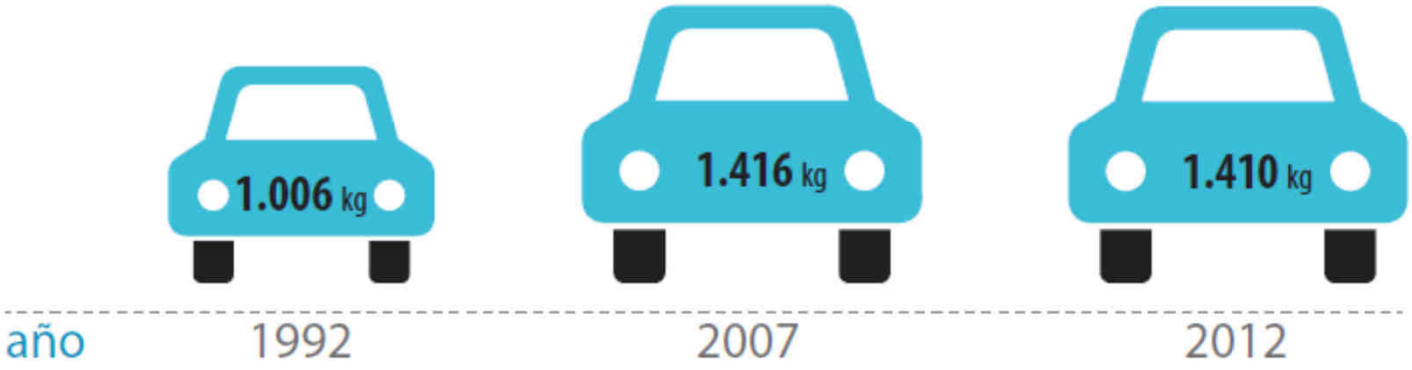


El coste energético de la fabricación de los vehículos



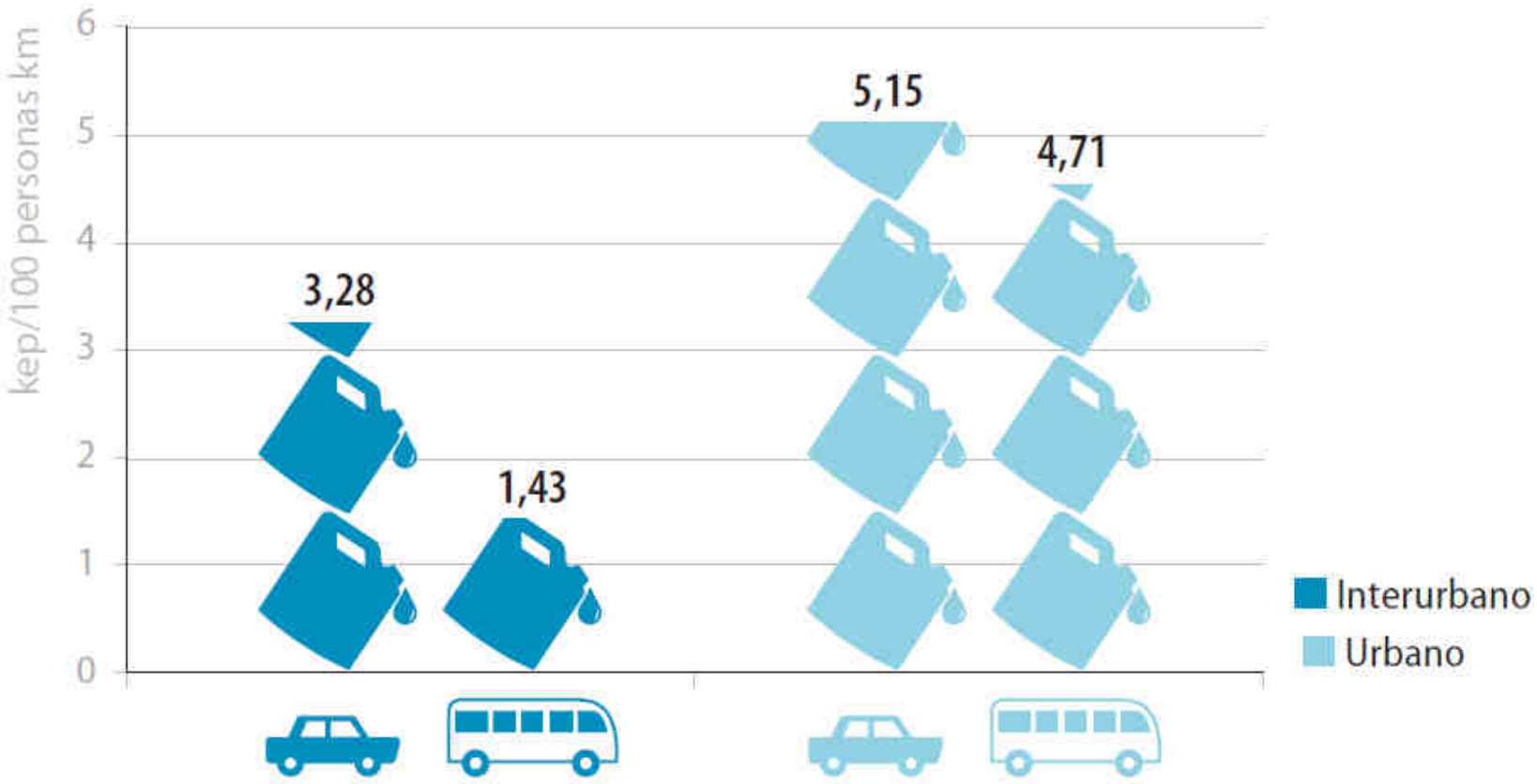
El peso de los vehículos

Figura 28. Evolución del peso medio de los automóviles matriculados cada año

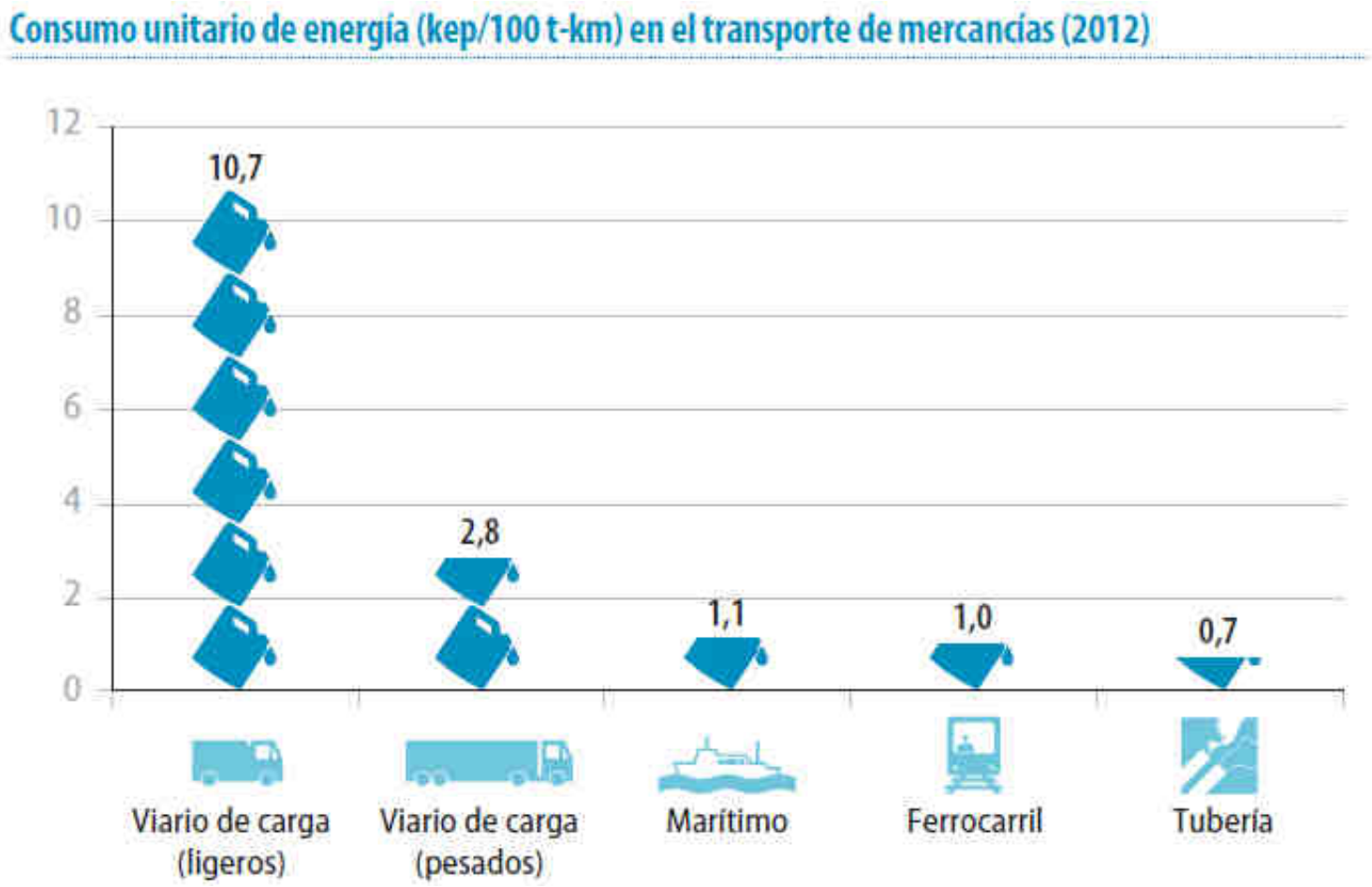


Consumo de energía en la fase de desplazamiento o circulación

La ocupación del autobús como clave de sus requerimientos energéticos



Consumo de energía en la fase de desplazamiento o circulación



Claves energéticas de la política de transportes

- Una premisa:

  La energía debe condicionar, pero no debe dictar la política de transporte, pues hay otros criterios tan importantes o más que el energético

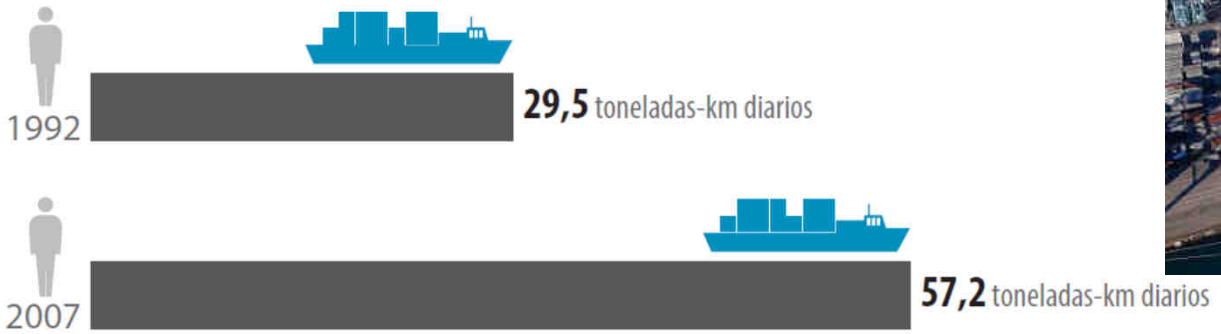
- Ambientales (emisiones, biodiversidad)
- Sociales (equidad, autonomía, salud)
- Urbanísticos (modelo de ciudad y de sistema de asentamientos)
- Monetarios

Claves energéticas de la política de transportes

- ¿qué hacer ante la globalización?

Figura 22. Recorridos diarios (toneladas-km) de las mercancías por habitante según modo de transporte (2007)

Figura 79. Transporte marítimo internacional (1992 y 2007) toneladas-km diarias por habitante



La alianza '2M' podría llegar a dominar el transporte de contenedores entre Asia y Norte Europa

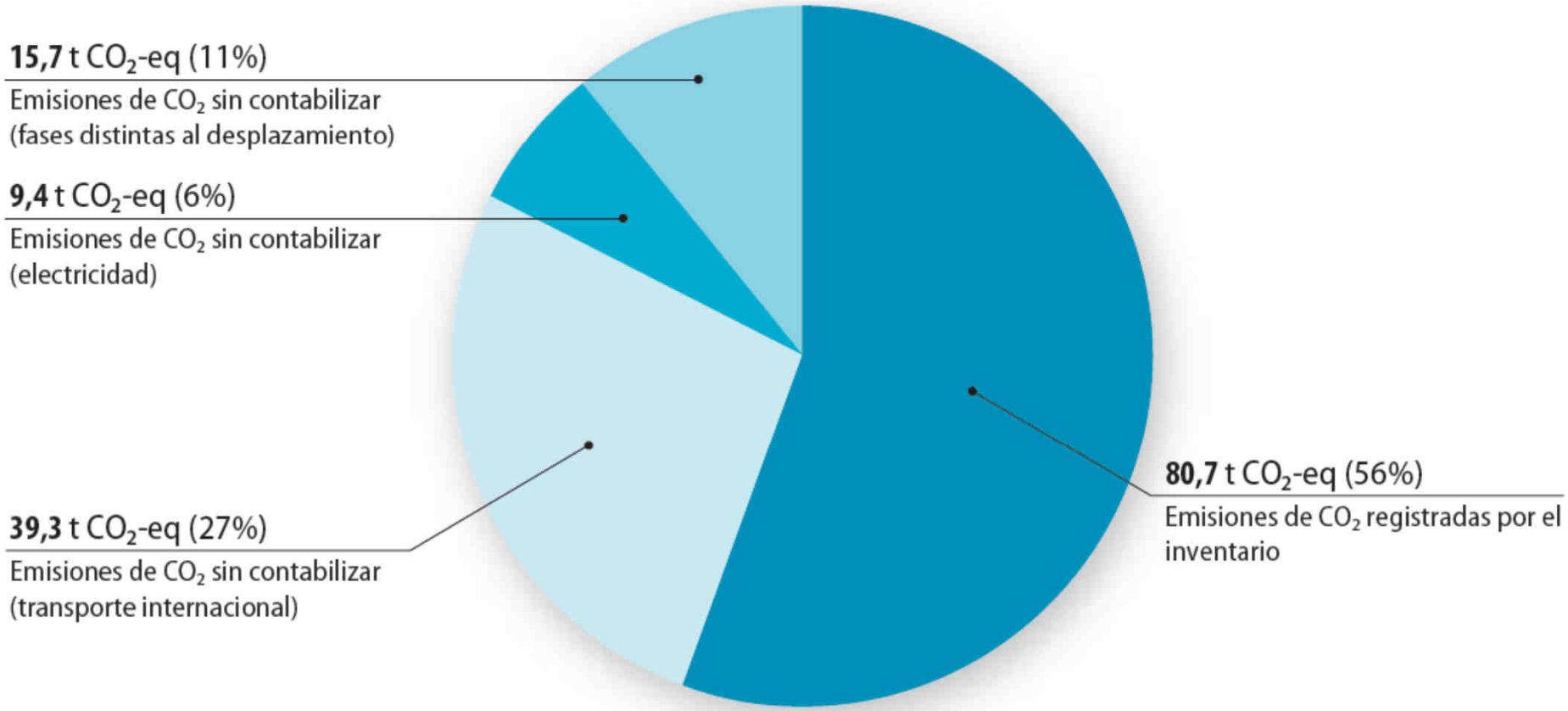
MSC apuesta por su base de Valencia al ampliar en 23.200 metros su terminal portuaria

04/11/2014

Claves energéticas de la política de transportes

- ¿qué hacer con la globalización?

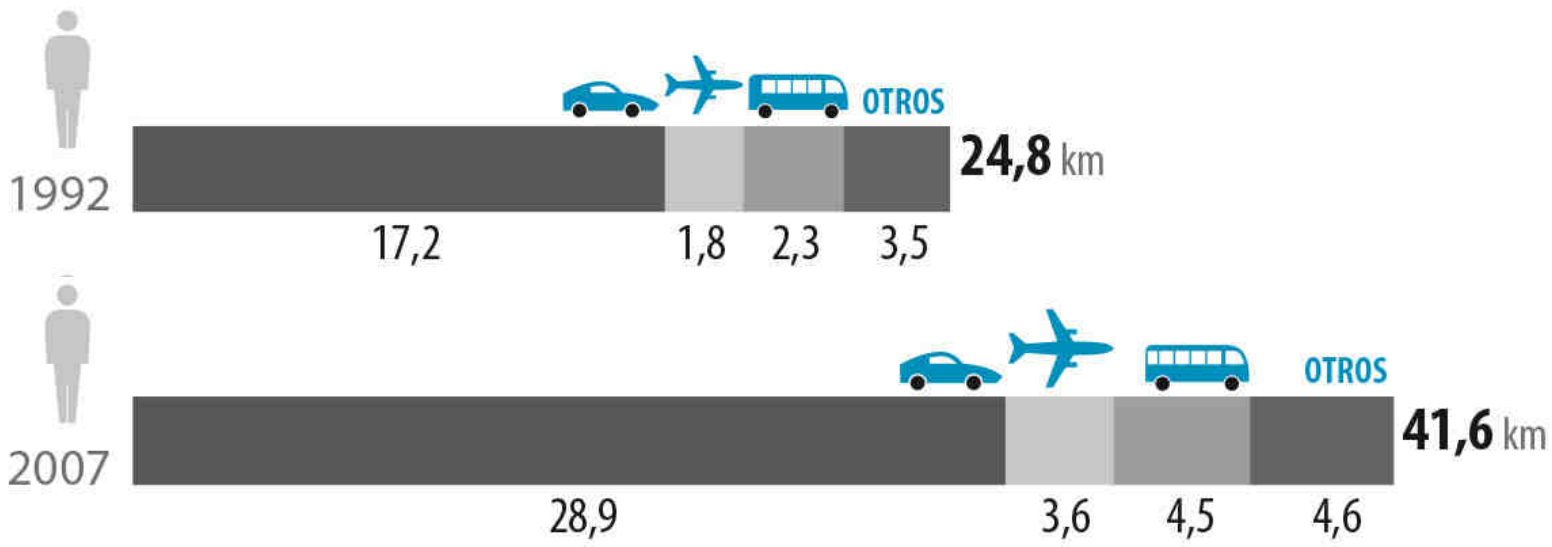
Figura 60. Las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte (2012)



Claves energéticas de la política de transportes

- ¿qué hacer con la ciudad dispersa existente?

Figura 21-b. Recorridos interiores persona y día



Claves energéticas de la política de transportes

- ¿qué hacer con la hipertrofia de infraestructuras de transporte?

Excesos en la capacidad de los puertos
Excesos en el número de aeropuertos
Excesos en kilómetros de autovías y autopistas
Excesos en kilómetros de alta velocidad ferroviaria
Excesos en metros y tranvías

"Esto ha producido situaciones de exceso de capacidad en determinadas áreas, que amenazan seriamente la sostenibilidad de la gestión de las infraestructuras y los servicios de transporte y condicionan de forma notable la estrategia futura, ya que generan unos costes de mantenimiento y de reposición a largo plazo difícilmente sostenibles".

Tabla 27. Evolución de las nuevas infraestructuras lineales de transporte (1992-2012)

	1992	2007	2012
Carreteras de gran capacidad	7.324	14.689	16.335
Ferrocarril de alta velocidad	478	1.511	2.144
Metro	191,3	536,2	583,8
Tranvía	0	127,5	174,1
Gaseoducto	3.866	7.665	9.680
Electricidad alta tensión más de 220 kV	28.503	33.894	38.533

Tabla 29. Evolución de las redes de carreteras de gran capacidad en Europa

	1992	2007	2011
Alemania	11.013	12.594	12.845
España	6.486	13.013	14.554
Francia	7.408	10.958	11.412
Italia	6.289	6.588	6.668
Reino Unido	3.244	3.669	3.686

Fuente: Eurostat[38]

Tabla 28. Crecimiento de la red de carreteras de gran capacidad (1990-2010)

	km	Media anual	Media diaria
1990-2010	10.839	541,95	1,48
2000-2010	5.522	552,2	1,51

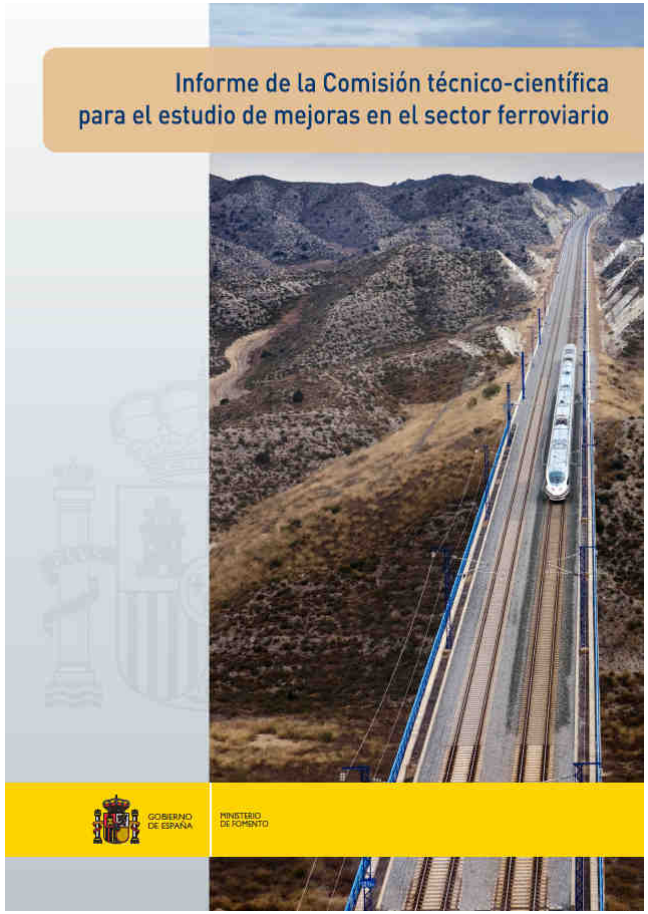
Tabla 30. Evolución de las líneas de alta velocidad ferroviaria en Europa

	1995	2007	2012
Bélgica	0	137	209
Alemania	447	1.285	1.334
España	471	1.511	2.144
Francia	1.220	1.872	2.036
Italia	248	562	923
Holanda	0	0	120
Reino Unido	0	113	113

Fuente: Eurostat

Claves energéticas de la política de transportes

- ¿qué hacer con las redes inacabadas como la del AVE?



2014

"Es necesario replantearse el plan estratégico para la construcción de líneas de alta velocidad con ancho estándar, en vista de la situación económica actual y de la demanda tan baja como se prevé que puede existir en la mayoría de las líneas en fase de construcción. Una circulación reducida de trenes al día no justifica estas inversiones. Criterios de demanda prevista e inducida deberán ser lo que fundamentalmente establezcan objetivos plausibles".

"Es necesario y urgente reconsiderar todas las obras en marcha y previstas en líneas de alta velocidad con el objetivo de analizar cuáles son más prioritarias y poner en servicio los trayectos que se puedan explotar de forma coherente".

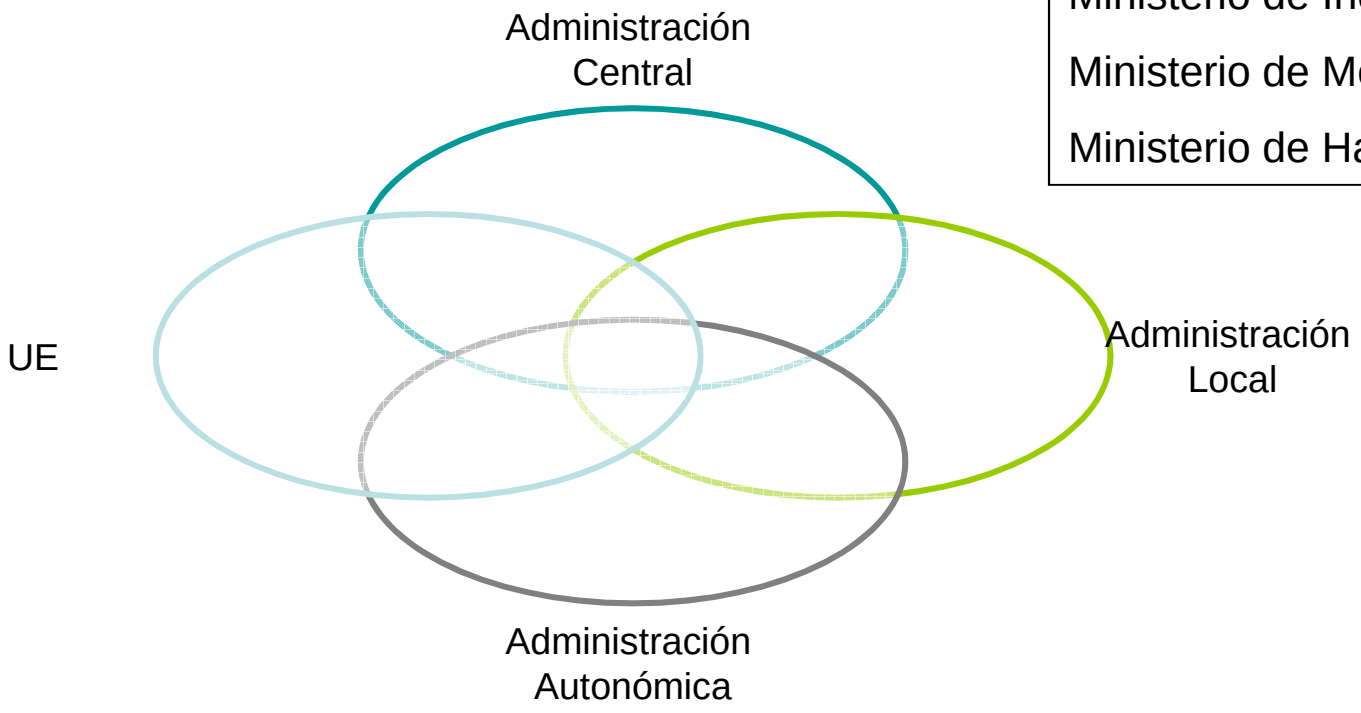
Se han invertido, entre 1987 y 2012, unos **56.000** millones de euros en alta velocidad y para terminar la red prevista harían falta otros **40.000** millones adicionales.

A lo que hay que añadir los costes crecientes de mantenimiento

Claves energéticas de la política de transportes

- ¿cómo gestionar la nueva política de transportes?

Ministerio de Fomento
Ministerio del Interior
Ministerio de Industria y Energía
Ministerio de Medio Ambiente
Ministerio de Hacienda



Claves energéticas de la política de transportes

- ¿cómo regular el sistema?

  * velocidad
  * dimensiones de los vehículos
  * estándares urbanísticos
  * estándares de emisiones

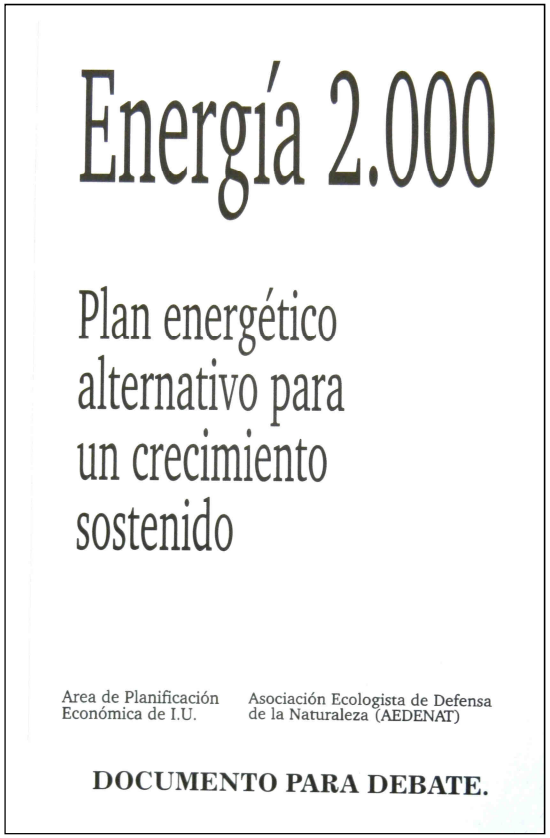
Límites de velocidad propuestos en carreteras	
Autovías y autopistas	100 km/h
Resto de carreteras	80 km/h

BusinessCar > News

European Parliament votes to limit van speeds

Date: 16 May 2013 | Author: James Dallas

The European Parliament's Environment Committee has voted in favour of a proposal, tabled by UK Liberal Democrat MEP Chris Davies, to electronically limit vans' top speeds to 120kph (74.6mph).



1991

Claves energéticas de la política de transportes

- ¿cómo despetrolizar el transporte?

  Al menos el 80% del petróleo consumido en España se destina a las diferentes fases del sistema de transporte

  El 92% de la energía de la fase de desplazamiento del transporte procede del petróleo

  - la electrificación no es posible en todos los modos
  - la electrificación no resuelve todos los problemas ambientales y sociales del transporte

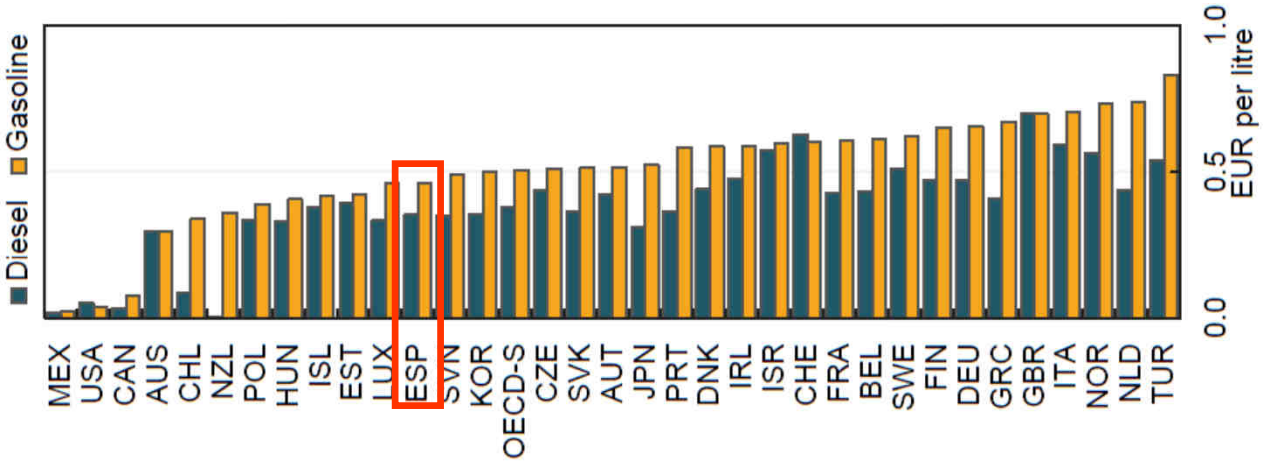
  - ¿qué electrificación, qué transporte?
  - ¿qué renovables para el transporte?

Claves energéticas de la política de transportes

- ¿qué fiscalidad para el transporte?

El transporte aéreo y sus privilegios fiscales
(Impuestos sobre combustibles, IVA)

La fiscalidad de la gasolina y el gasoil



Harding, M. (2014), "The Diesel Differential: Differences in the Tax Treatment of Gasoline and Diesel for Road Use", *OECD*

La fiscalidad de las plazas de aparcamiento

El diferencial del IVA aplicado a las plazas de aparcamiento en la venta de nuevas viviendas supuso en 2007 que la Administración Tributaria dejara de ingresar alrededor de **1.000 millones de euros.**

Conclusión

Un nuevo modelo energético requiere, al menos:

* una nueva y explícita **política de transportes** dirigida a la reducción del consumo energético, de la que se derive una política de infraestructuras
* **transformaciones sociales, culturales y económicas** relativas al modo en que nos desplazamos y desplazamos mercancías
* un nuevo **modelo territorial y urbanístico** que requiera menores necesidades de desplazamiento motorizado y, por tanto, un menor consumo energético

Muchas gracias por su atención

Alfonso Sanz Alduán
sanzalduan@gmail.com