

Compareixença sobre llei contra el canvi climàtic



Ricard Riol Jurado
Barcelona, 30 de setembre de 2016

Parlament de Catalunya

Llei sobre el canvi climàtic

1. Necessitem integrar la lluita contra la contaminació i canvi climàtic

Mateixa font en zones urbanes: el trànsit.

Congestió, contaminació, crisi econòmica i crisi energètica han marcat el límit del concepte un vehicle privat per persona.

Dieselització contra el canvi climàtic?

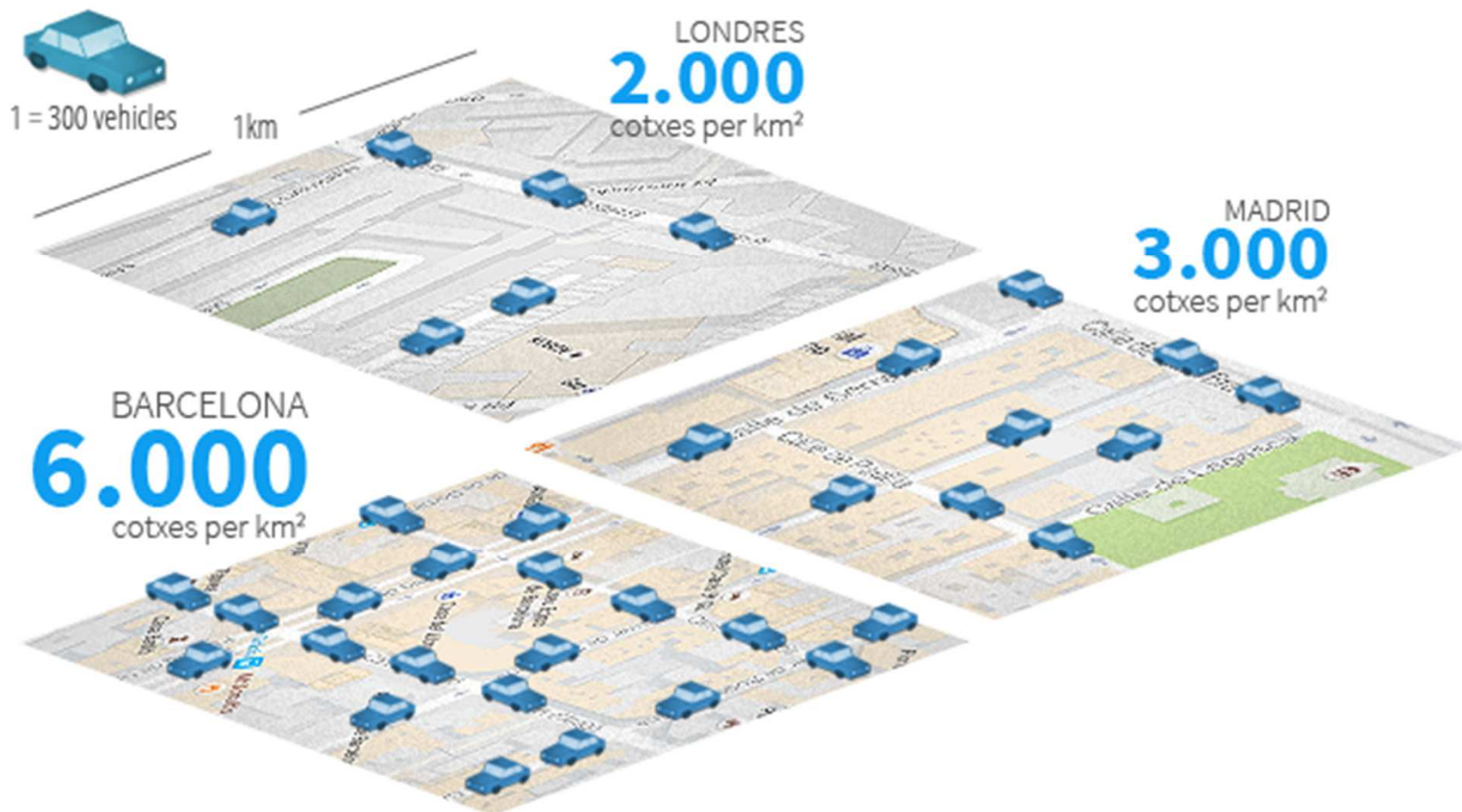
3.500 morts prematures anuals a l'àrea metropolitana per concentració de PM10 i Nox

Tenim un dilema amb els combustibles fòssils



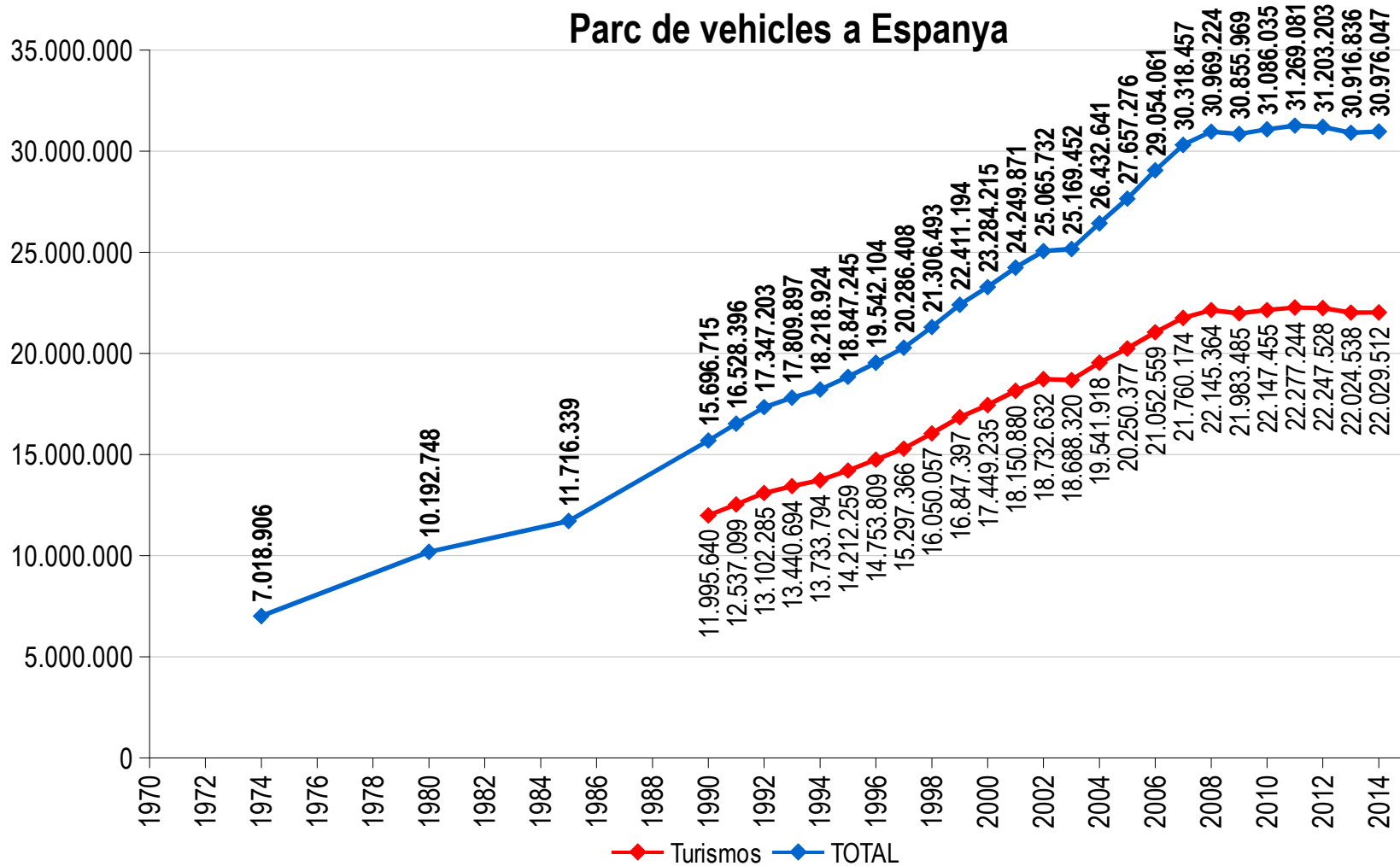
Llei sobre el canvi climàtic

1. Necessitem integrar la lluita contra la contaminació i canvi climàtic



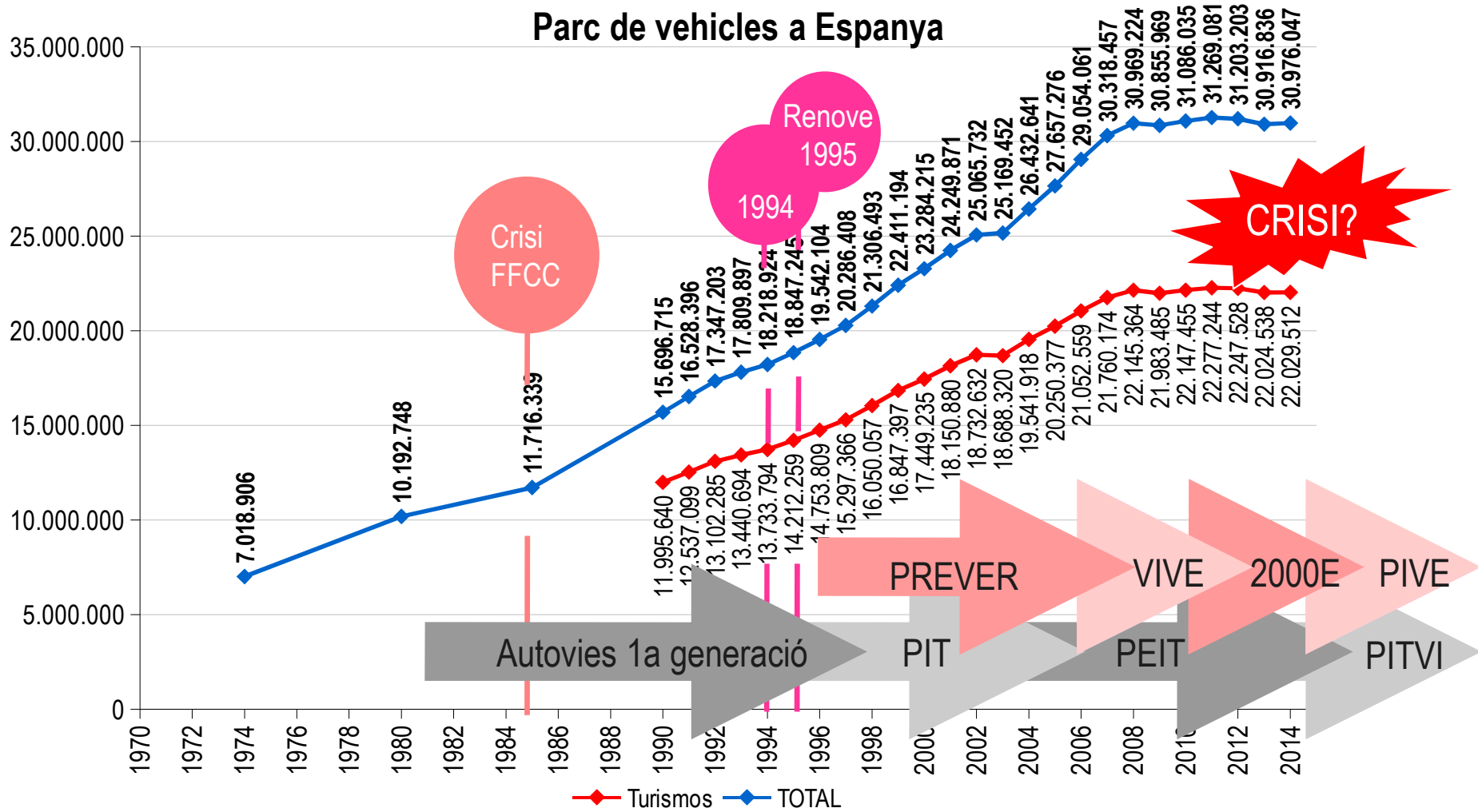
Llei sobre el canvi climàtic

1. Necessitem integrar la lluita contra la contaminació i canvi climàtic



Llei sobre el canvi climàtic

1. Necessitem integrar la lluita contra la contaminació i canvi climàtic



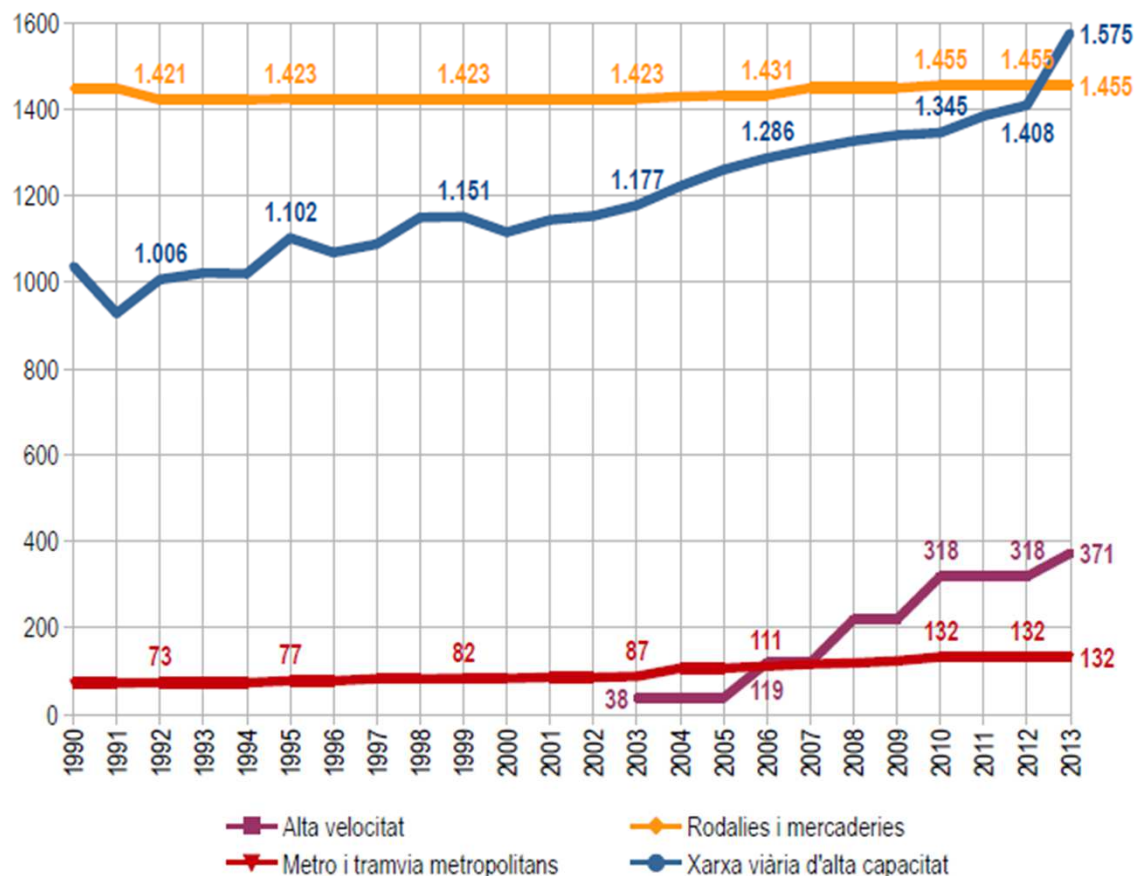
Llei sobre el canvi climàtic

2. La nostra política d'infraestructures i urbanística és nefasta

Durant el boom immobiliari i de les infraestructures es va apostar per construir autovies per al país i metro per a BCN. Tenim milers de milions d'Euros compromesos fins els anys 40 degut als peatges a l'ombra i el metro, la infraestructura de transport més cara que existeix.

Quan trobem una mesura econòmica per atraure viatgers cap al transport públic, com el tramvia o el carril bus d'autopista, les ramificacions polítiques del lobby del cotxe s'encarreguen d'escapçar-les.

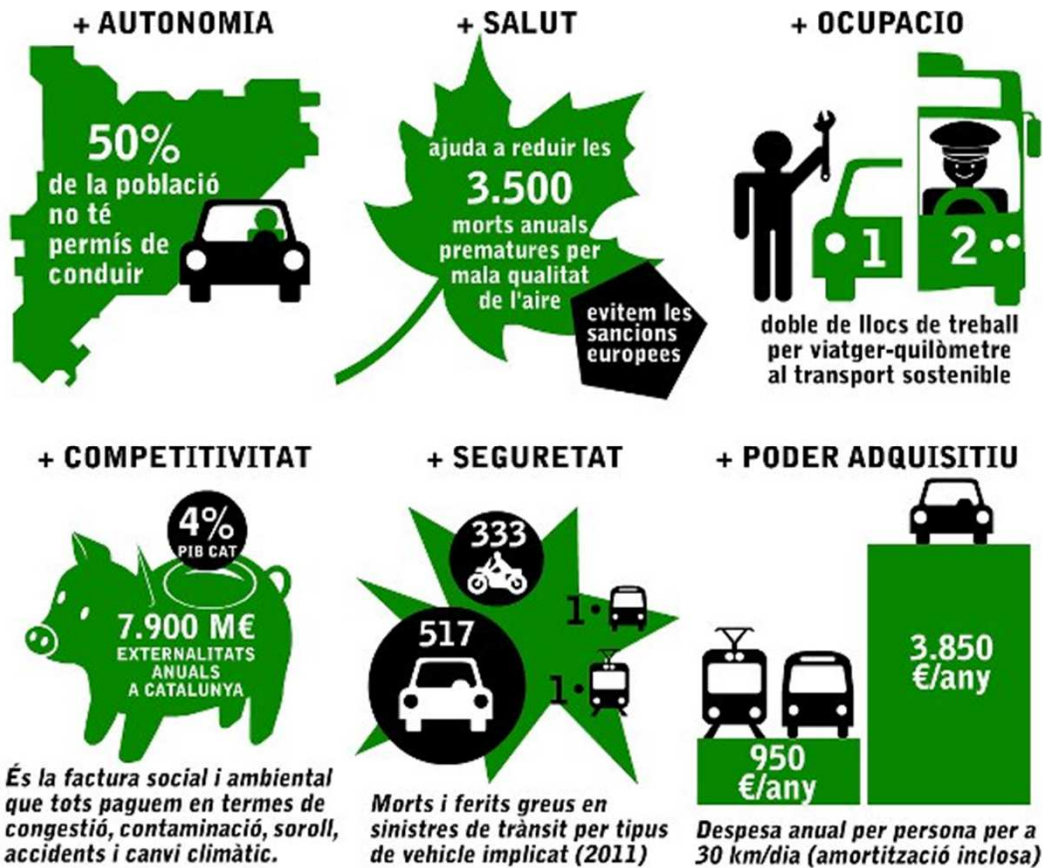
Dotació d'infraestructures viàries d'alta capacitat i ferrocarrils (dades en km)
Catalunya. 1990-2013



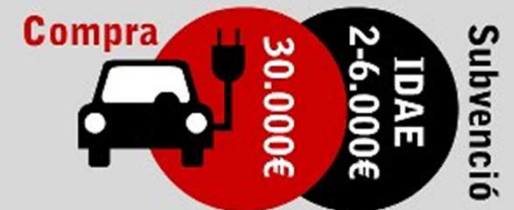
Llei sobre el canvi climàtic

3. Els impactes ambientals també són impactes socials

La suma de necessitats individuals
NO aporta una solució col·lectiva



No és viable renovar una part significativa dels 3,5 milions de cotxes catalans.



Cost real anual (2,5 validacions/dia)



Llei sobre el canvi climàtic

3. Els impactes ambientals també són impactes socials

El transport públic és democràcia

OPORTUNITAT
D'IGUALTATS



45%	De la població catalana no té permís de conduir
33%	De la població es mou exclusivament amb vehicle privat.
67%	Depèn de la mobilitat sostenible en algun moment del dia: 4.000.000 de catalans
12%	No té accés diari al cotxe, ni tan sols d'acompanyant
EXCLUSIÓ SOCIAL	Col·lectiu immigrant Dones Gent gran Població infantil i adolescent

Llei sobre el canvi climàtic

3. Els impactes ambientals també són impactes socials

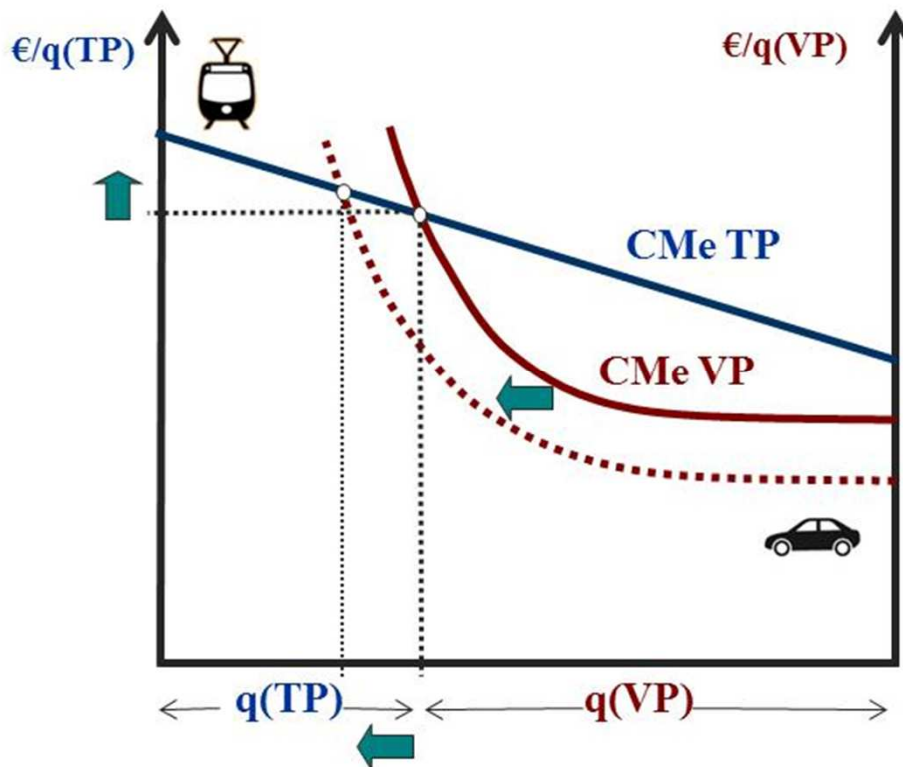
Arthur Cecil Pigou (1877-1959): “La economía del bienestar”

William Vickrey (1914-1996): “Taxa de la congestió”

Paradoxa de Mogridge:

- Més carreteres = més vehicles
- Més vehicles = més costos generalitzats
- Més carreteres = menys usuaris TP

El SISTEMA de transport funciona a uns costos més elevats que abans



Llei sobre el canvi climàtic

4. Alerta amb el mite tecnològic

Formem part de la Plataforma per la Qualitat de l'Aire

Des del punt de vista de mobilitat prestar atenció especial als següents punts:

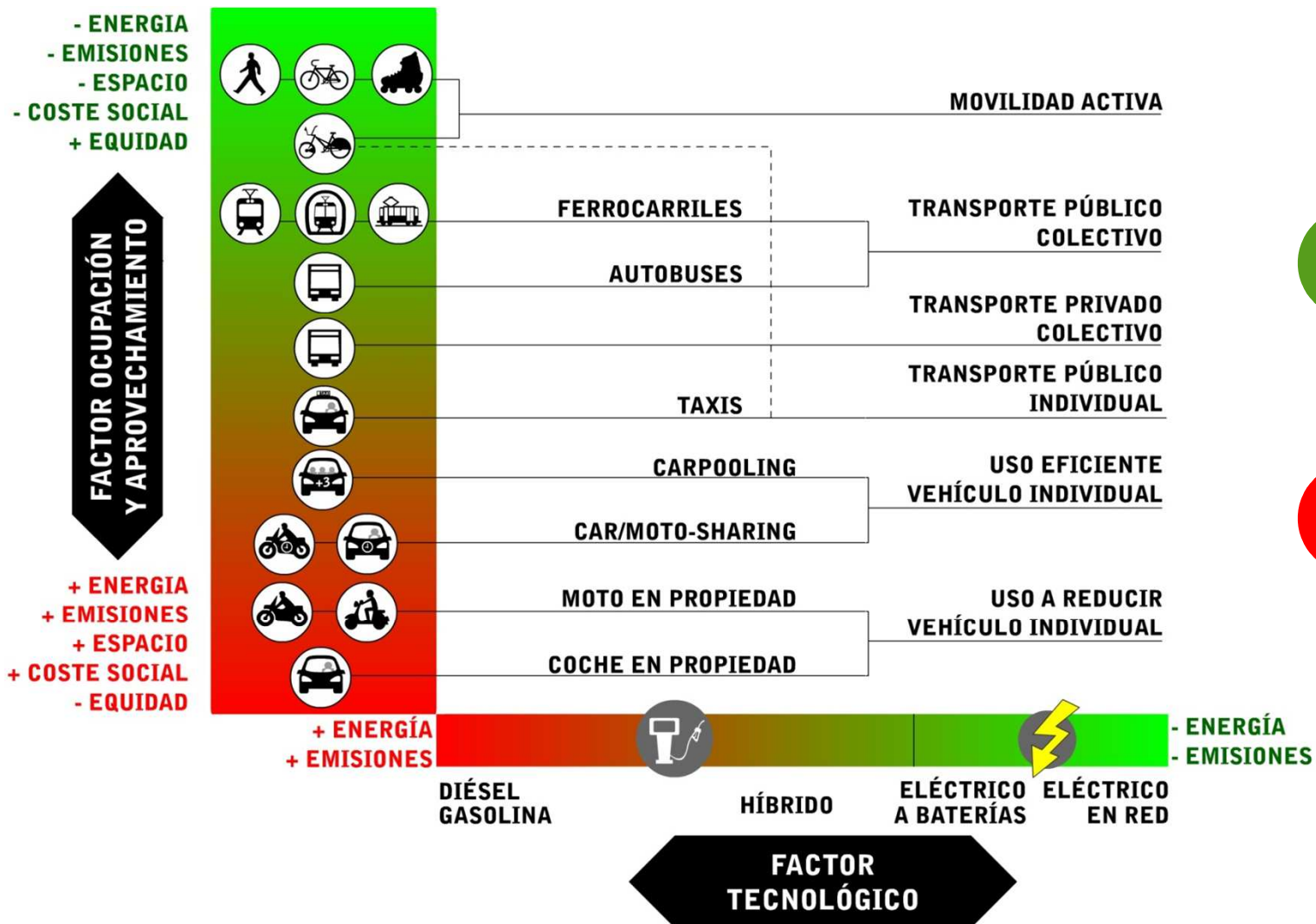
- El cotxe elèctric és una solució condicionada a un mix energètic més sostenible i un canvi de la idea 1 cotxe = 1 propietari.
- Cal acabar amb la dissociació canvi climàtic / contaminació local, les solucions tecnològiques poden ser contradictòries però les estructurals poden ser plenament coherents, com es demostra amb l'aposta per la dieselització.
- Màxima prioritat al finançament creuat de la mobilitat: la fiscalització del cotxe ha d'incrementar-se i repercutir-se sobre alternatives de mobilitat sostenible.



Plataforma
per la
**Qualitat
de l'Aire**

Llei sobre el canvi climàtic

4. Alerta amb el mite tecnològic



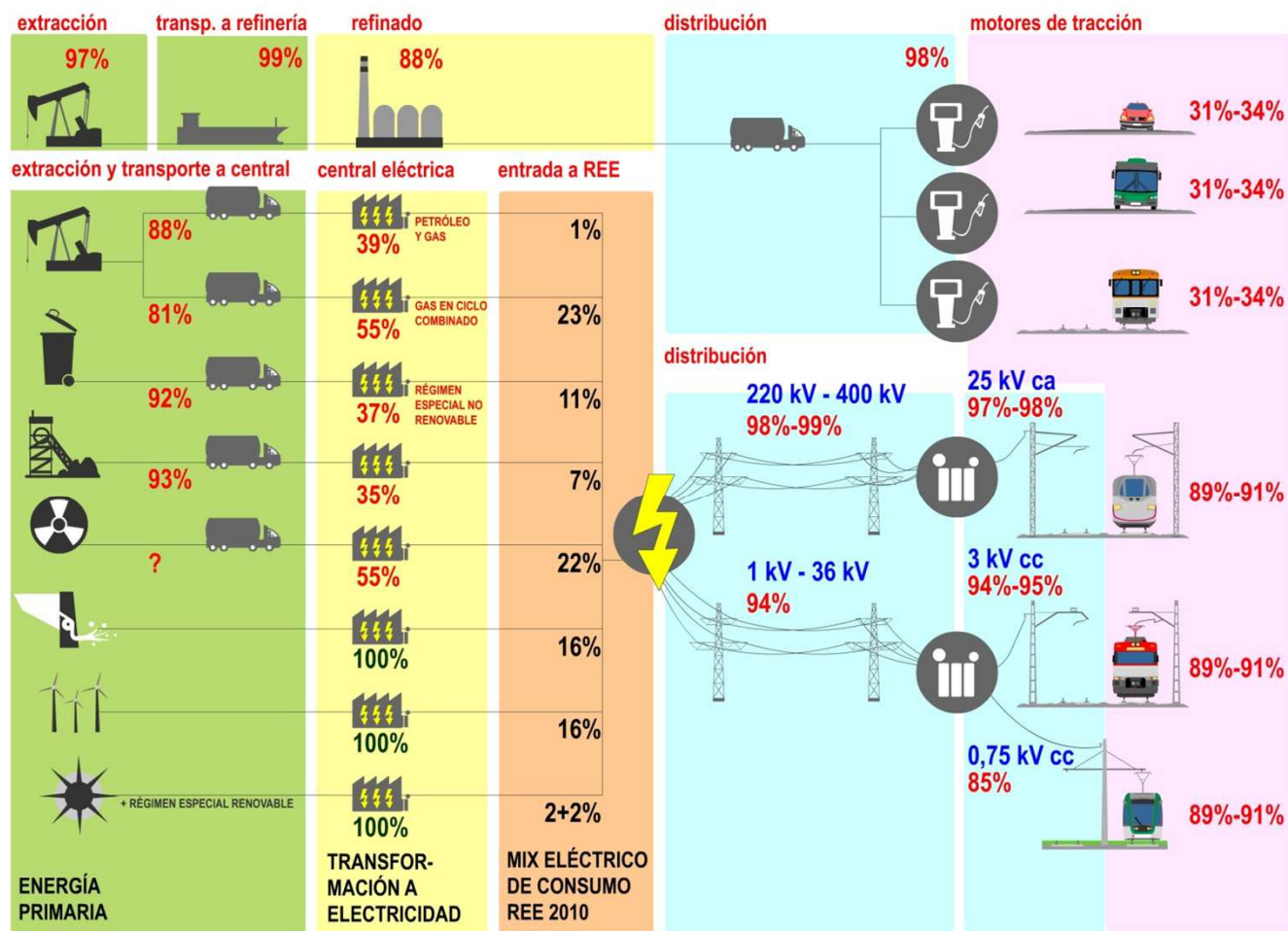
Llei sobre el canvi climàtic

4. Alerta amb el mite tecnològic



Llei sobre el canvi climàtic

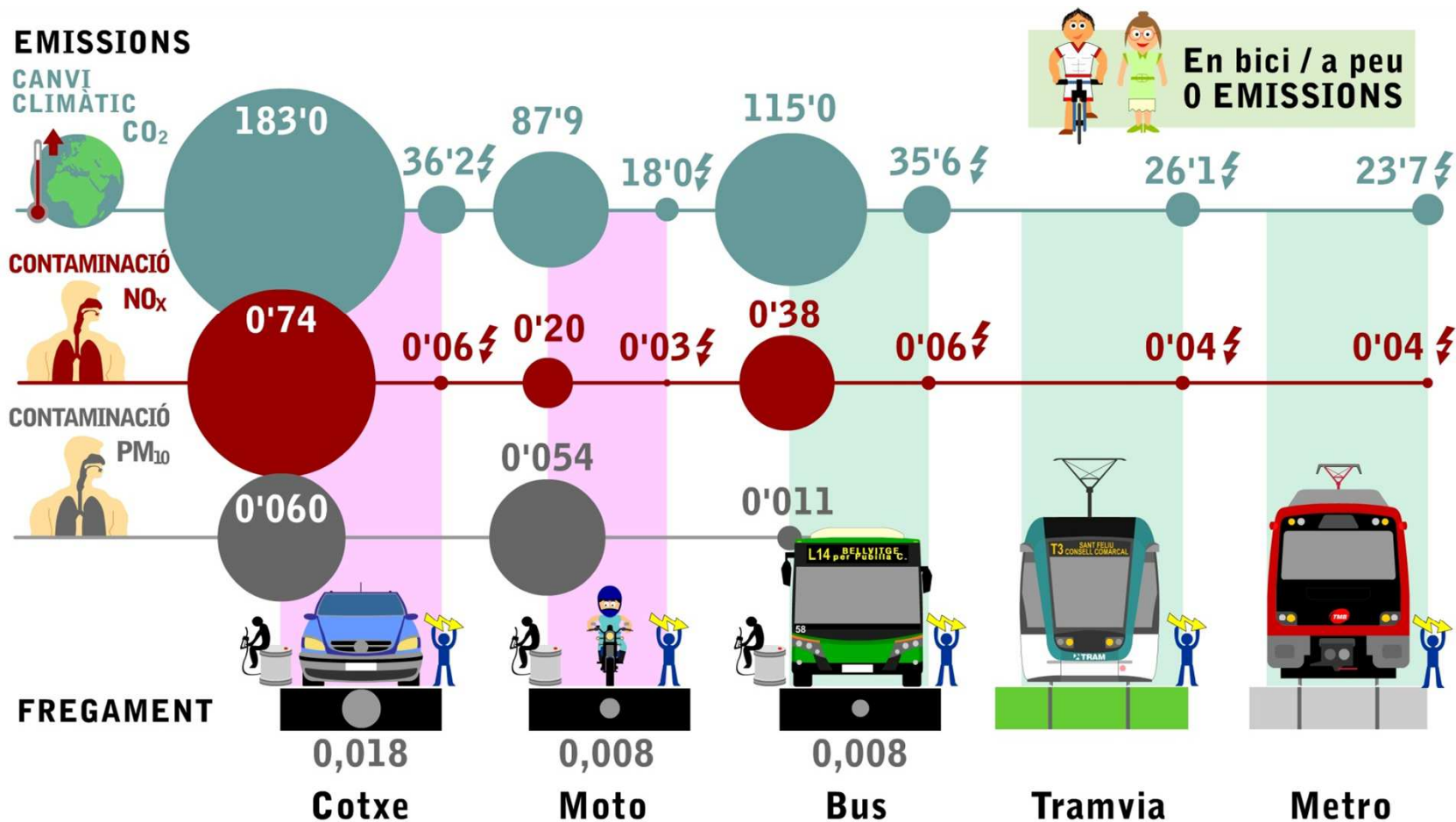
5. L'electrificació sí, però amb mix energètic més sostenible i canvi d'hàbits



Ricard Riol Jurado, a partir del artículo "Comparación medioambiental entre la tracción eléctrica y la tracción diésel en el ferrocarril", de Alberto García Álvarez.

Llei sobre el canvi climàtic

5. L'electrificació sí, però amb mix energètic més sostenible i canvi d'hàbits



[grams per viatger i quilòmetre a un 20% d'ocupació, en zona urbana i mix elèctric peninsular 2015]

Llei sobre el canvi climàtic

5. L'electrificació sí, però amb mix energètic més sostenible i canvi d'hàbits

Quantes persones viatgen a cada vehicle de mitjana?



Metro
116,0 



Bus
12,7 



Cotxe
1,18 

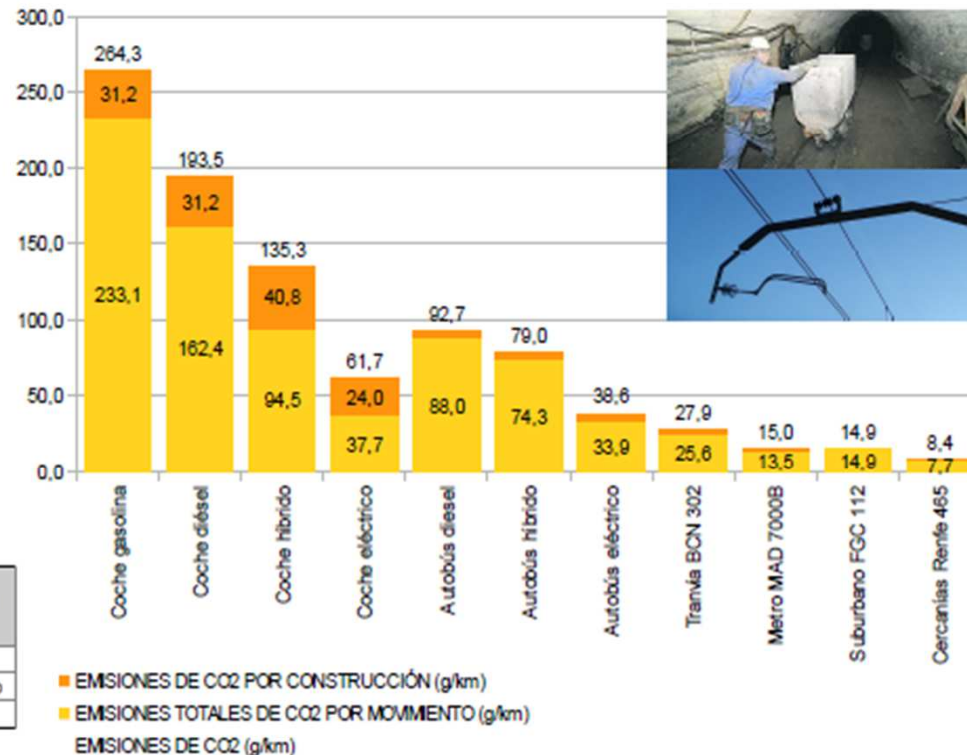
Llei sobre el canvi climàtic

5. L'electrificació sí, però amb mix energètic més sostenible i canvi d'hàbits

EFICIENCIA ENERGÉTICA, SEGÚN TIPOLOGÍA MOTOR Y TIPOLOGÍA DE RODADURA

- A igualdad de vehículo, es más eficiente el vehículo eléctrico que el de combustión incluso en términos de energía primaria consumida.
- A igualdad tecnológica, es más conveniente el uso del transporte público que el privado.
- El rodaje ferroviario es, además de la electrificación, causa de ahorro energético.

Transporte urbano. Emisiones de CO2 por por viajero y kilómetro



Ahorro de energía primaria y de emisiones por m² ofertado de vehículo-kilómetro

TRANSPORTE URBANO	AHORROS		CONCEPTO DE AHORRO
	Energía primaria	Emisiones ¹ de CO ₂	
TROLEBÚS respecto AUTOBÚS	24%	61%	Aporte de la electrificación
TRANVÍA C.302 respecto TROLEBÚS	21%	21%	Aporte del guiado ferroviario
TRANVÍA C.302 respecto AUTOBÚS	39%	69%	Aporte de ambos

Fuente: elaboración propia.

Fuente: TREN 2020. Promoció del Transport Públic

Llei sobre el canvi climàtic

6. Hem de posar ordre...

Llei 9/2003 de la mobilitat, pionera al seu tipus a tot Europa.

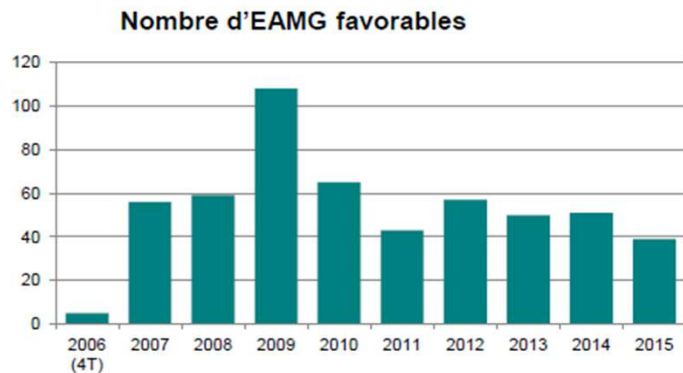
Llei 21/2015 de finançament del sistema de transport públic, per unanimitat.

En discussió, llei contra el canvi climàtic. Sona bé! però...



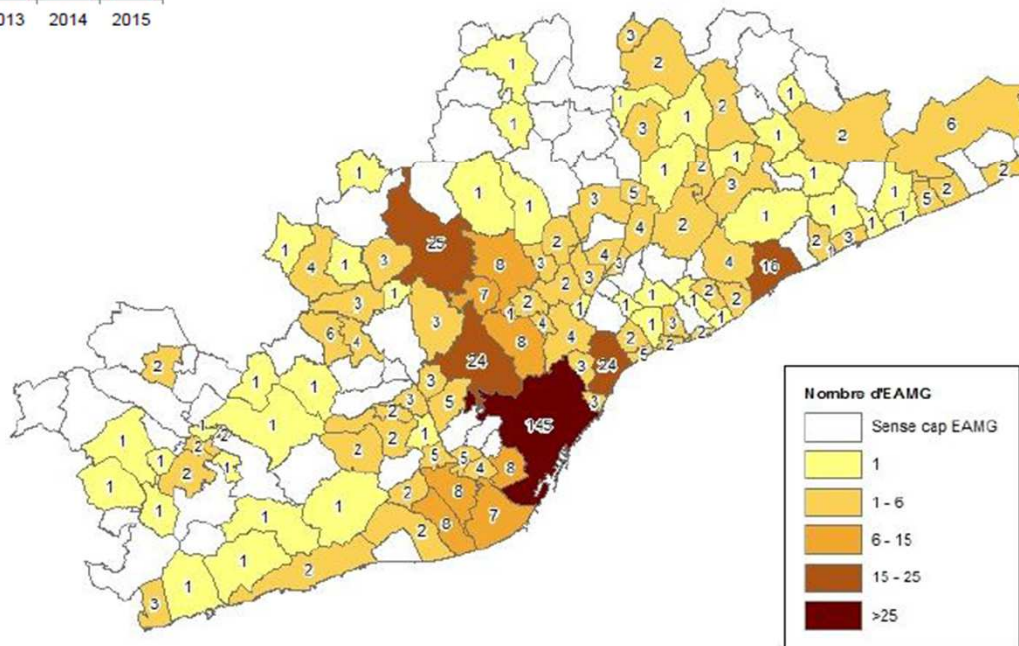
Llei sobre el canvi climàtic

7. Llei 9/2003 de mobilitat, sobre modificacions i implantacions urbanístiques



- 539 EAMG amb informe favorable a l'RMB
- 12.269 Hectàrees de sòl

Nombre d'EAMG favorables					
	PG	PD	IS	ARE	TOTAL
2006 (4T)	4	1	0	0	5
2007	20	30	6	0	56
2008	25	28	6	0	59
2009	23	35	11	39	108
2010	37	20	7	1	65
2011	17	23	3	0	43
2012	26	22	9	0	57
2013	21	24	5	0	50
2014	20	25	6	0	51
2015	17	21	7	0	39
Total	210	229	60	40	539
% sobre total	39%	42%	11%	8%	100%



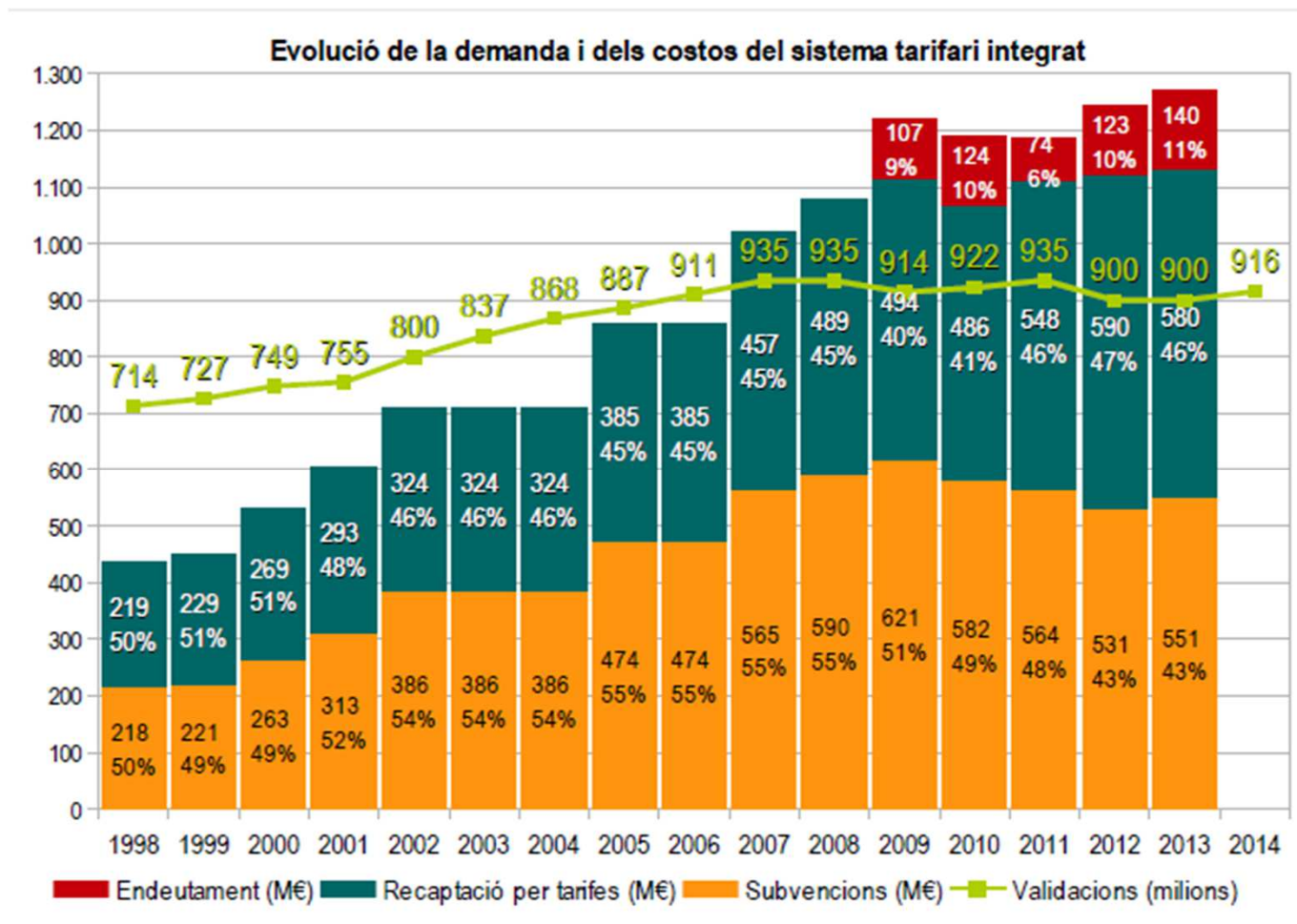
Llei sobre el canvi climàtic

7. Llei 9/2003 de mobilitat, sobre modificacions i implantacions urbanístiques

Actuació	Planejament General	Planejament Derivat+ARE	Implantació singular	TOTAL*
Nombre d'EAMG favorables	210	269	60	539
Milions de m2 de superfície de sòl	91,00	30,96	0,73	122,69
Milions de m2 de nou sostre	26,99	20,17	1,11	48,27
Milions de desplaçaments generats dia	3,67	2,85	0,75	7,27
km lineal carrers vianants	34,7	25,18	0,74	60,62
km lineal prioritat invertida	10,4	13,77	1,90	26,07
km lineal carril bici segregat	99,9	96,47	9,02	205,39
km lineal xarxa ciclable	177,2	180,37	15,52	373,09
km lineal zona 30	32,2	44,95	3,86	81,01
Milers veh-km/any autobús	557,14	1.601,40	291,75	2450,29
Nombres de noves parades TP	121	166	48	335
Milions d'€ a 10 anys per finançar transport públic	18,79	43,01	24,54	86,34

Llei sobre el canvi climàtic

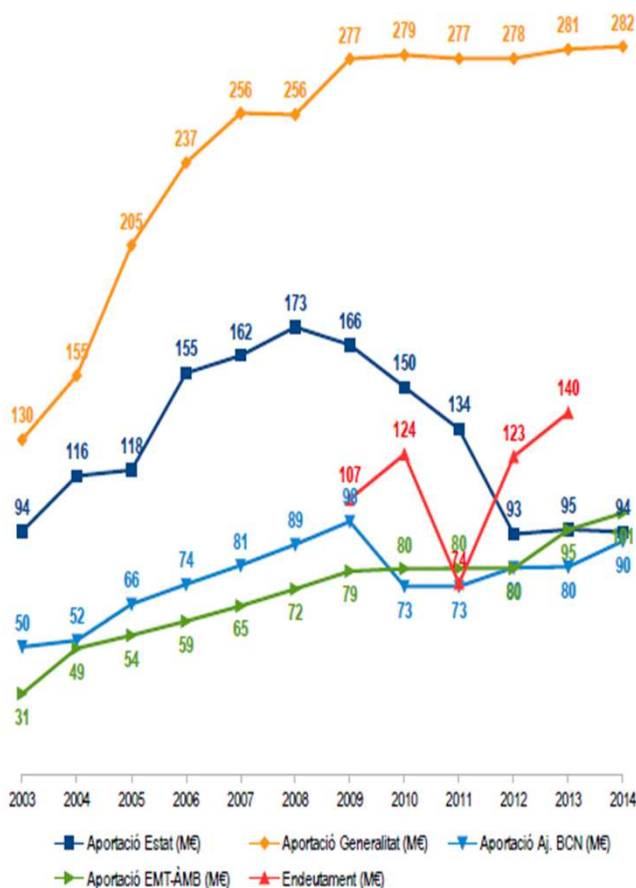
8. Llei 21/2015 sobre finançament del transport públic



Llei sobre el canvi climàtic

8. Llei 21/2015 sobre finançament del transport públic

Subvencions segons administració i endeutament

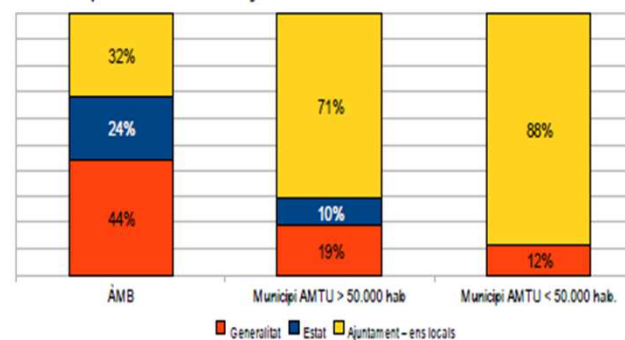


Diferències entre el finançament de la Generalitat als àmbits metropolitans integrats.

Àmbits integrats	Aportacions Generalitat 2015	Població resident àmbit	Aportació per habitant
ATM Regió metropolitana de Barcelona	282 M€	5.012.961 hab.	56,25 €/habitant
ATM Camp de Tarragona	16 M€	621.000 hab.	25,8 €/habitant
ATM Àrea de Girona	4 M€	280.000 hab.	15,38 €/habitant
ATM Àrea de Lleida	2 M€	364.173 hab.	5,5 €/habitant
Línies de transport interurbà i ajuts a municipis	32 M€	No territorialitzable	

tota la Generalitat és la principal font de finançament als quatre àmbits integrats, però no l'única. Font: elaboració pròpia.

Dispartit en el finançament del TP urbà



Llei sobre el canvi climàtic

8. Llei 21/2015 sobre finançament del transport públic

- a) Recàrrec sobre l'IAE (impost d'activitats econòmiques) de superfícies comercials amb facturació anual superior a un milió d'Euros dotats de transport públic urbà d'alta freqüència.
- b) Contribució especial o taxa als grans esdeveniments generadors de mobilitat quan impliquin mesures especials de trànsit i de reforç de transport públic
- c) Impostos o taxes que gravin la contaminació atmosfèrica i la congestió:
 - mitjançant l'ús de vies d'alta capacitat (autopistes, autovies...)
 - mitjançant l'ús d'aparcaments de rotació en vies públiques i centres generadors de mobilitat dins d'una àrea de protecció ambiental especial. En aquest cas la recaptació s'ha de consignar total o parcialment a les reduccions o gratuïtats del preu del transport públic en casos extraordinaris de contaminació.
- d) Impostos o taxes generals sobre la circulació
- e) Recàrrec de l'IBI (impost de béns immobles)
- f) Recàrrec o augment impositiu sobre l'impost de matriculació en funció de la categoria mediambiental

Llei sobre el canvi climàtic

9. Mesures fiscals sobre la mobilitat terrestre a la llei del canvi climàtic

A aplicar a partir de 2018

a) Turismes de la categoria M1

Emissions oficials de CO ₂	Tipus marginal (€/g CO ₂ /km)
no superiors o iguals a 120 g/km	0
superiors a 120 g/km i menors o igual de 140 g/km	0,55
superiors a 140 g/km i menors o igual de 160 g/km	0,65
superiors a 160 g/km i menors o igual de 199 g/km	0,80
superiors a 199 g/km	1,0

b) Comercials lleugers de la categoria N1

Emissions oficials de CO ₂	Tipus marginal (€/g CO ₂ /km)
no superiors o iguals a 140 g/km	0
superiors a 140 g/km	0,40

Llei sobre el canvi climàtic

10. Consideracions per millorar la llei de canvi climàtic

CONSIDERACIONS GENERALS

1. En mobilitat, el canvi modal i l'increment de l'ocupació dels vehicles –públics i privats- és més efectiu, ràpid i finançable que el tecnològic.
2. El sistema de transport públic té una crisi de finançament molt greu, i fins ara, el desplegament legislatiu no ha fet possible un proveïment fiable de fons com té la sanitat.
3. La llei de canvi climàtic (2016) ha de ser coherent amb la llei de finançament del transport públic (2015) i llei de mobilitat (2003), avançant cap a una simplificació reglamentària i executiva que permeti finançar i executar mesures favorables al canvi modal.
4. Proposem actualitzar el Decret d'Estudis d'Avaluació de la Mobilitat Generada (EAMG) de la llei de mobilitat, i que el govern presenti el Reglament de la Llei de Finançament del Transport Públic.
5. Els EAMG han d'integrar la contaminació local i les emissions de GEH així com els principals contaminants (PM_{10} , NO_x i O_3), dins i fora de les zones declarades especialment contaminades pel Pla de Qualitat de l'Aire 2020.
6. El reglament de la llei de finançament del transport públic ha de disposar d'un finançament creuat procedent de l'automòbil, perquè el trànsit i l'ús del transport públic està íntimament lligat. Proposem actuar on la mobilitat privada genera més recursos, peatges i aparcaments.
7. Demanem una moratòria en l'ampliació d'autovies i autopistes a tota Catalunya i resta d'Espanya.
8. Cap usuari hauria de ser millor tractat per canviar de cotxe que per passar-se al transport públic. Actualment el règim de subvencions està molt descompensat.

Llei sobre el canvi climàtic

10. Consideracions per millorar la llei de canvi climàtic

CONSIDERACIONS SOBRE LA TAXA DE CO₂

9. Si només gravem les emissions de CO₂, afavorim indirectament la compra de vehicles dièsel, molt perjudicials per a les zones urbanes. Cal fer compatible la llei amb el Plans de Qualitat de l'Aire i els EAMG.
10. La llei no aclareix com es calcularan els grams de CO₂ que emeten els vehicles, que depenen de la distància recorreguda i del règim de conducció.
11. La llei no aclareix si la graduació d'emissions de CO₂ afecta a un règim de conducció concret per a un context urbà, interurbà o d'autopista, cosa que condiciona considerablement el consum de carburant i les conseqüents emissions.
12. Diverses fonts apunten a que el 69% de la flota de turismes no supera els 120 d'emissions de grams de CO₂ a per quilòmetre.
13. La llei no integra altres emissions amb efectes de canvi climàtic, com el metà, o d'altres transports altament emissors, com els vaixells i els avions, que ja tenen una fiscalitat específica.
14. La llei no inclou com afectar el CO₂ als camions, que tenen un gran impacte sobre el total, ni recull la taxació sobre els enlairaments als aeroports.

Llei sobre el canvi climàtic



Ricard Riol Jurado

www.transportpublic.org

info@transportpublic.org

93 244 49 70

