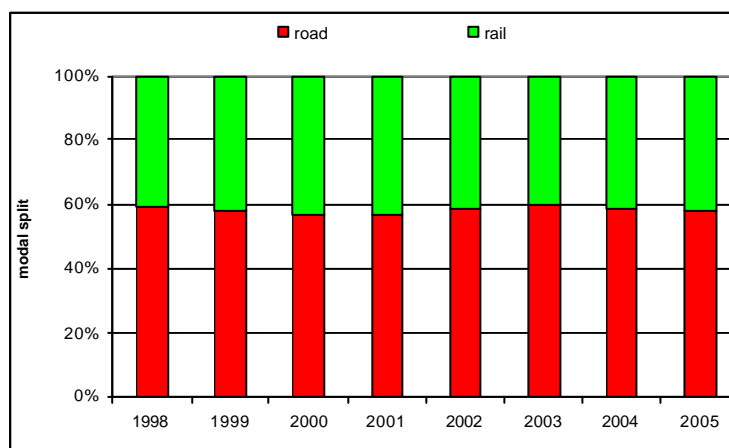


España necesita aplicar la directiva de la Euroviñeta

El país que más ha incrementado la productividad de su sistema de transporte es Suiza, que es el que a la vez ha aplicado de una forma más consecuente los principios de la Euroviñeta. El país helvético aplica desde 2001 un sistema de tasas a los camiones basado en la internalización de los costes internos y externos, proporcional a la distancia y la carga transportada y sobre toda la red nacional de carreteras. Los resultados de este sistema tarifario, siete años después de su implantación, no pueden sino calificarse de muy satisfactorio. De hecho se considera que la política suiza de tasación a los camiones ha sido el motor para que la UE acabe aprobando la Directiva de 2006 (que a su vez revisaba una Directiva de 1999) y se encuentra a punto de aprobar una nueva Directiva que incorporará casi todos los costes externos. La tasación suiza se extiende sobre toda su red de carreteras y sobre todos los vehículos de más de 3,5 toneladas, y constituye una experiencia de gran valor, ya que ofrece un sistema de indicadores de los impactos sobre la economía y el medio ambiente que se podrían esperar en España si se internalizasen los costes internos y externos del transporte terrestre de mercancías, caso que, como numerosos sectores demandan, el gobierno español decidiese aplicar en nuestro país Euroviñeta.

Como en muchos otros países, en Suiza se había producido un rápido crecimiento en el tráfico de mercancías debido a los sistemas modernos de producción (just-in-time) y a la unificación de los mercados. Y este crecimiento se había concentrado casi todo sobre la carretera, lo cual había producido un gran impacto sobre la opinión pública que pedía una mejora de la protección de la gente y del medio ambiente, argumentando que era necesario regular la circulación de camiones debido a la falta de espacio y de recursos financieros.

Siete años después de haber implantado este sistema ya se puede hacer un balance de los resultados que son tremendamente positivos. Se ha producido una gran mejora en la eficiencia del sector del transporte, ya que mientras el número de camiones se ha reducido en un 6,4%, las mercancías transportadas han aumentado en un 16,4%. El impacto sobre los precios ha sido despreciable, sólo una décima porcentual del IPC. La renovación de flotas para vehículos más limpios ha sido claramente incentivada, ya que las tasas son inversamente proporcionales a la calidad ambiental de los motores. Se ha producido una clara disminución en los niveles de contaminación atmosférica, evaluada en el 14% en el caso de las emisiones de óxidos de nitrógeno, un 10% en el caso de partículas y un 6% en términos de toneladas equivalentes de CO₂. No se ha detectado ningún efecto negativo sobre el mercado laboral ya que el número de trabajadores empleados en el sector del transporte de mercancías por carretera ha permanecido estable. Por el contrario, no se ha observado una transferencia significativa de carga hacia los modelos sostenibles, el ferrocarril y el transporte fluvial por lo que se considera que estos modos aún deben progresar. La mejora de la productividad se ha operado íntegramente en el sector de la carretera. A pesar de ello, como se ve en el gráfico siguiente el ferrocarril suizo ha sido capaz de mantener su cuota de mercado en el transporte de mercancías, con una cuota del 40%, y con un volumen de carga que es superior al de España en términos absolutos a pesar de tener la quinta parte de población.



Fuente: Ministerio suizo de Transportes

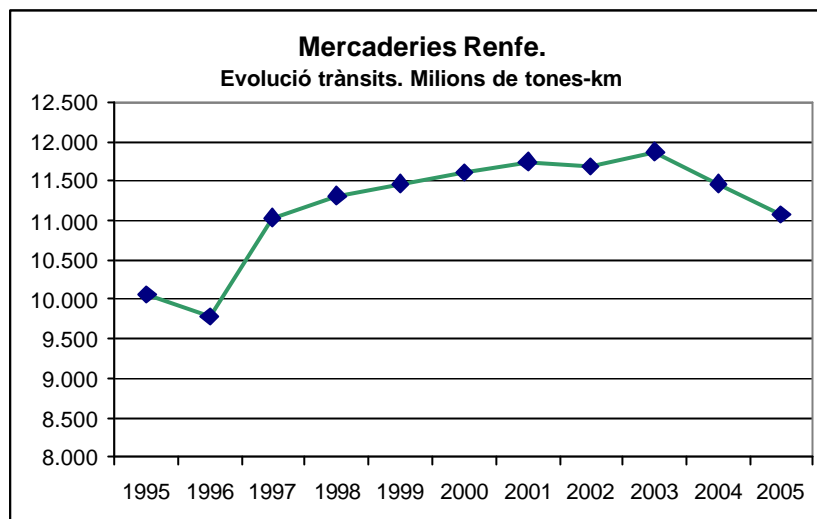
Alemania, Austria y Chequia, los tres países europeos que aplican la Euroviñeta en los términos establecidos por la Directiva 2006/38, han combatido también con una cierta eficacia algunos de los efectos indeseables del actual sistema de transporte, basado en la indiscutible preeminencia del camión, pero con resultados mucho menos brillantes que los de Suiza porque la señal que han enviado al mercado del transporte es aún demasiado débil. Eslovaquia ha anunciado su incorporación al club de países europeos "Euroviñeta" en enero de 2009 y Francia ha anunciado que lo hará de aquí a 2 años y 2 meses, el 2011. En los próximos meses es bastante probable que otros países europeos también hagan anuncios parecidos.

El gobierno español, a través de la hasta hace unos días Ministra de Fomento, Sra. Magdalena Álvarez, no parece haber podido resistir las presiones del lobby de la carretera, y de momento se ha dedicado a obstaculizar sistemáticamente el desarrollo legislativo comunitario en el Consejo de Ministros de Transportes, y a anunciar que España no tiene intención de aplicar la Euroviñeta, ni el marco de 2006, ni el que resulte este próximo año de 2009 de la revisión de la directiva en marcha, para la incorporación de los costes externos.

La Ministra Álvarez argumentaba que la tasación a los camiones incrementará los costos de las exportaciones españolas que se hacen por carretera, perjudicando así la economía española.

Quizás ha llegado el momento de que el nuevo ministro de Fomento, Sr. Pepe Blanco, explique por qué el ferrocarril español de mercancías continúa bajo mínimos, a pesar de estructuralmente se han producido progresos importantes que deberían favorecer los tráficos de mercancías en el ferrocarril español. Algunos de estas mejoras son:

1. La inauguración de los servicios de alta velocidad entre Madrid y Barcelona, Valladolid, Sevilla y Málaga ha dejado centenares de "surcos" libres para la circulación de trenes de mercancías en la red convencional de ancho ibérico. Nunca como hasta ahora los trenes de mercancías habían tenido tantas oportunidades para circular, al menos entre Madrid, Cataluña, Andalucía y el norte de España.
2. A parte de los cuatro operadores públicos que gestionan mercancías, RENFE, FEVE, FGC y ET, ya son nueve las compañías ferroviarias privadas que han conseguido la homologación para fletar trenes. Pero hasta ahora esta proliferación de operadores no ha producido ningún resultado positivo. El ministro debería explicar por qué la liberalización está funcionando bien en países como Alemania o el Reino Unido y no lo hace en España. Aunque es cierto que se han adjudicado obras sobre la infraestructura para que el ancho internacional llegue hasta Mollet o Papiol, desde Girona, nada se sabe sobre como se va a gestionar el tramo entre Barcelona y Papiol o cómo se va a operar esta línea.
3. Este año 2009 el ancho internacional ferroviario ha llegado a Figueras, consiguiendo superar así uno de los históricos cuellos de botella del ferrocarril español: el paso entre Portbou y Cerbère, donde se debía hacer el cambio de ancho y además en un espacio muy reducido para hacer las maniobras necesarias de recomposición de los trenes. Pero hasta la fecha no se ha hecho público plan alguno por parte del Ministerio de Fomento para aprovechar esta gran oportunidad. Se está desaprovechando todo este potencial para incrementar la carga en el ferrocarril. La prueba es que la cifra de toneladas transportadas en el ferrocarril español permanece alrededor de 24 millones de toneladas (Renfe ha perdido el 7% de sus cargas en cinco años) y menos de 11.000 millones de toneladas-km, con un descenso del 10% en los últimos cinco años, como se ve en el gráfico siguiente. En el gráfico que viene después se ve como los tráficos por ferrocarril (13 operadores sólo se mantienen a duras penas por el esfuerzo que hacen los otros 12 operadores) Entre los países grandes de Europa, España es el peor en cuanto a tráficos de mercancías por ferrocarril se refiere, a pesar de que nominalmente el potencial para mejorar se ha incrementado.



Fuente: Eurostat

El sistema de la Euroviñeta no obedece a fines recaudatorios. No es un impuesto. La idea que subyace en la legislación de la Euroviñeta es la de dar una clara señal al mercado del transporte de mercancías por carretera de que es necesario cambiar la forma de operar. Y esto se debe hacer necesariamente a través de una tasa.

Veamos algunos efectos que la Euroviñeta conseguirá corregir, como lo ha hecho en todos los países europeos donde se aplica.

1. Reducirá los viajes de vacío. No puede ser que un porcentaje muy importante de movimiento de camiones en España, entre el 30 y el 45% según corredores, sean viajes de vacío. Este dato es un muy buen indicador de la enorme ineficiencia del transporte de mercancías, tanto en términos de coste de producción como en gasto energético, que acarrea unas descomunales importaciones de petróleo que desequilibran nuestra balanza corriente y que nos empobrecen como país. El sistema del camión produce con demasiada frecuencia una congestión que es muy grave, y no sólo en los entornos metropolitanos de Madrid y Barcelona. Cada vez que un camión tiene un accidente o una avería en entornos metropolitanos el sistema viario se colapsa durante varias horas con unos gastos inmensos para la colectividad.
2. Disminuirá de una forma significativa los accidentes de tráfico y la gravedad de los mismos. Recientemente CE Delft, el consultor que ha desarrollado para la Comisión Europea el cálculo de las externalidades del transporte, ha hecho público un nuevo informe en el que se señala que la probabilidad de sufrir un accidente con resultado de muerte en la carretera es el doble para un camión en comparación con un coche.
3. Ahorrará la construcción de infraestructuras viarias. Para algunos la solución es continuar construyendo cinturones para aliviar la congestión, pero las leyes del tráfico indican claramente que esto es un atajo al precipicio. ¿por qué hemos de continuar construyendo nuevos cinturones con colosales inversiones que se acabaran colapsando? Porque la ineficiencia es intrínseca al transporte no colectivo y los vehículos a motor, coches o camiones. ¿O bien hemos de aprender a gestionar la red viaria, como se hace en Europa, premiando a quien es eficiente y penalizando a quien no lo es como debería pasar en todos los mercados según las enseñanzas?

España es el país europeo con la mayor red de autopistas tanto en términos absolutos como en km por habitante. Eso se ve en la tabla siguiente

Ràtios de dotació d'autonistes / habitant					
	Població (milions) 2005	Superfície (1000 km ²) 2005	Autopistes (km) 2003	Ràtios	
				Autopista per milió d'habitants	Rànkings d'autopista per habitant
Luxemburg	0,46	2,6	147	323	1
Catalunya amb PNI	7,0	32,1	1899	272	2
Espanya	43,04	506,0	10 296	239	3
Eslovènia	2,00	20,3	477	239	4
Àustria	8,21	83,9	1 670	203	5
Portugal	10,53	91,9	2 002	190	6
Dinamarca	5,41	43,1	1 027	190	7
Catalunya	7,0	32,1	1299	186	8
Suïssa	7,42	41,3	1 351	182	9
Suècia	9,01	450,0	1 591	177	10
França	60,56	544,0	10 379	171	11
Bèlgica	10,45	30,5	1 729	166	12
Holanda	16,31	41,5	2 541	156	13
Alemanya	82,50	357,0	12 044	146	14
Finlàndia	5,24	338,1	653	125	15
Lituània	3,43	65,2	417	122	16
Itàlia	58,46	301,3	6 487	111	17
Regne Unit	60,03	244,1	3 609	60	18
Eslovàquia	5,38	48,8	313	58	19
Hungria	10,10	93,0	542	54	20
Chèquia	10,22	78,9	518	51	21
Noruega	4,61	324,2	213	46	22
Irlanda	4,11	70,3	176	43	23
Polònia	38,17	312,7	405	11	24
EU25	431,44	3840,2	61 380	142	
EU15	198,79	2549,1	26 311	139	

Fuente: elaboración propia a partir de Eurostat

Pero a la vez, entre los grandes países europeos, es de los que tiene la dotación más baja de ferrocarriles por habitante, más o menos la mitad de la media europea. Esto también se ve claramente en la tabla siguiente.

Ràtios de dotació de ferrocarril / habitant					
	Població (milions) 2005	Superfície (1000 km ²) 2005	Ferrocarrils (km) 2003	Ràtios	
				Ferrocarril per milió d'habitants	Rànkings de ferrocarril per habitant
Suècia	9,01	450,0	11 037	1225	1
Finlàndia	5,24	338,1	5 851	1117	2
Lètonia	2,31	64,6	2 270	984	3
Chèquia	10,22	78,9	9 602	939	4
Noruega	4,61	324,2	4 077	884	5
Hungria	10,10	93,0	7 950	787	6
Estònia	1,35	45,2	959	712	7
Àustria	8,21	83,9	5 787	705	8
Eslovàquia	5,38	48,8	3 657	679	9
Eslovènia	2,00	20,3	1 229	615	10
Luxemburg	0,46	2,6	275	604	11
Polònia	38,17	312,7	19 900	521	12
Lituània	3,43	65,2	1 774	518	13
França	60,56	544,0	29 269	483	14
Irlanda	4,11	70,3	1 919	467	15
Alemanya	82,50	357,0	36 054	437	16
Suïssa	7,42	41,3	3 231	435	17
Dinamarca	5,41	43,1	2 273	420	18
Bèlgica	10,45	30,5	3 521	337	19
Espanya	43,04	506,0	14 387	334	20
Catalunya amb AVE	7,0	32,1	2002	286	21
Regne Unit	60,03	244,1	17 050	284	22
Itàlia	58,46	301,3	16 287	279	23
Portugal	10,53	91,9	2 818	268	24
Catalunya 2003	7,0	32,1	1682	241	25
Grècia	11,07	132,0	2 414	218	26
Holanda	16,31	41,5	2 811	172	27
EU25	387,97	3828,6	199 094	513	
EU15	218,03	1728,6	151 753	696	

Fuente: elaboración propia a partir de Eurostat

4. Incrementará el tamaño de las flotas de los operadores. No puede ser que el tamaño de la flota media en España sea inferior a 3 camiones por empresa. Con esta estructura no es posible gestionar eficazmente ni establecer una correcta negociación de precios con el cargador. El Ministerio de Fomento debería incentivar la agrupación de estos micro-operadores para tener un tamaño empresarial adecuado. La Euroviñeta favorecerá esta agrupación.
5. No va a encarecer las exportaciones de los productos españoles. El Ministerio argumenta que la Euroviñeta encarecerá los costes de transporte de los camiones españoles que van desde España al centro de Europa, cubriendo distancias entre 1.000 y 2.000 km, y a veces superiores. Quien afirma esto no parece tener en cuenta que la mayoría de estos camiones ya están pagando el peaje de las autopistas del norte de España, de Francia (un país en que la mitad de su red de autopistas es de peaje) y de Alemania, país en que desde 2004 se aplica ya la Euroviñeta. La mayoría de estos camiones ya pagan casi todos los costes de uso de la infraestructura y, por tanto, no pagarán más que una pequeña cantidad adicional por los costes externos, posiblemente no más de 100 euros en un viaje de 2.000 km. Para un camión que transporta 10 toneladas de carga neta puede que este sobre coste represente alrededor de un céntimo de euro por kg.
6. La Euroviñeta es el instrumento adecuado para reducir costes. El sentido de la Euroviñeta es el de situar la tarifa pública del transporte de mercancías por el uso de la infraestructura en el valor del coste social marginal de transporte, que es la función que define la eficiencia. Quien se aleje de este valor, tendrá que pagar la diferencia, quien se mueva sobre los valores de la curva de eficiencia, no tendrá que pagar. La Euroviñeta es pues un gran estímulo para mejorar la eficiencia y los espectaculares resultados de Suiza así lo testimonian.
7. El sector de la carretera argumenta que España es un país periférico, y la Euroviñeta nos perjudicará. Pero esta afirmación no parece tener en cuenta que el grueso del tráfico de camiones, más del 90%, es tráfico nacional. Por ejemplo, en el caso de Cataluña, el 70% de la carga que transporta por carretera se mueve dentro de Cataluña, el 23% se intercambia con España y sólo el 7% se dirige a Europa. Los tráficos de paso que cruzan Cataluña hacia Francia sólo son el 5% del total de tráficos. La imagen del esquema de movilidad que podríamos obtener a escala española sería exactamente la misma que la de Cataluña. Es necesario tener en cuenta, además, que con la efectiva integración económica y política de España a la Unión Europea, va perdiendo el sentido de hablar de territorios de paso. Comunidades autónomas como Cataluña, País Vasco, Castilla o el País Valenciano son tan territorio de paso como lo es Suiza, porque la realidad demuestra que todos los rincones de Europa han acabado siendo zonas de paso. Hoy, en España, el tráfico de camiones está constituido fundamentalmente por tráficos provinciales. Sólo un 30% de los tráficos salen de la comunidad autónoma y una cifra que no llega al 5% -a escala española- llega a atravesar la frontera. Pero estos que atraviesan la frontera ya están pagando la mayor parte de la tasa de la Euroviñeta por lo que carece de rigor argumentar que la Euroviñeta va a producir un encarecimiento de nuestras exportaciones.

PTP ha evaluado que los ingresos que podrían producir en toda España la aplicación de la Euroviñeta en los términos que se prevén en la revisión de 2009, es decir incluyendo los costes externos, tendría un techo de recaudación de 4.000 millones de euros. La cifra es compleja de calcular porque la dualidad autopista libre de peaje/autopista de peaje dificulta notablemente los cálculos. Pero aceptando este nivel de ingresos, la suma se podría distribuir, por ejemplo;

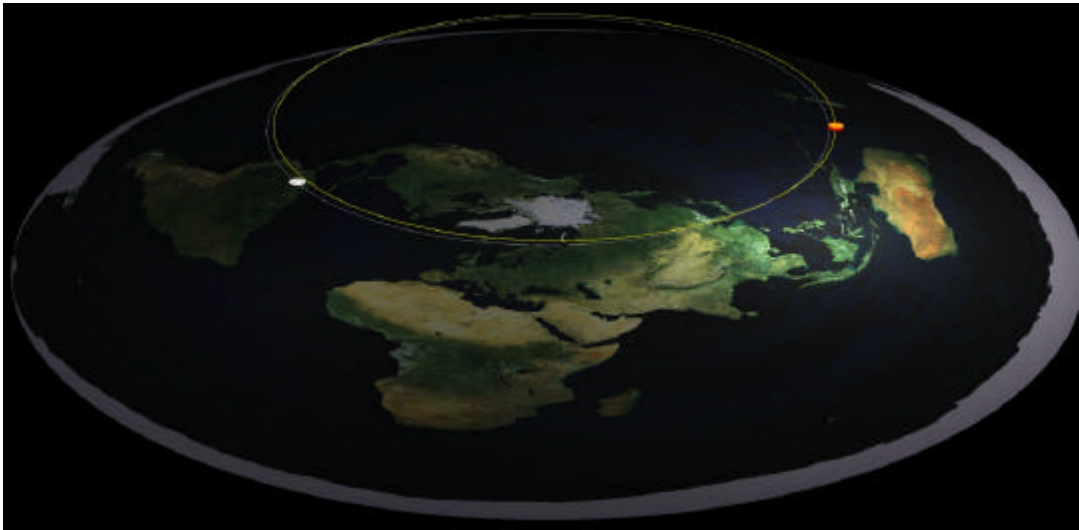
¿A qué se podrían dedicarse los ingresos, 4.000 M€ ?

- Construyendo nuevos ejes de transporte sostenible alternativo, en formato ferrocarril o de vías marítimas de short sea shipping;

- Ayudas a la renovación de flotas de camiones, substituyéndolos por otros dotados de motores Euro V, híbridos o que usasen combustibles más limpios;
- Promover la fusión de microoperadores para que las empresas que se dedican a esa actividad tengan un mínimo tamaño que les permita operar en condiciones de eficiencia y de dignidad en cuanto a la retribución que reciben;
- Creación de centros de carga para minimizar los viajes de vacío;
- Combatir el ruido en autopistas y ferrocarriles con paneles antisónicos;

Todos estos argumentos, más los buenos resultados conseguidos sobre la competitividad de la economía de los países donde se ha aplicado la Euroviñeta, particularmente los de Suiza, son los que me sirven de base para apoyar el desarrollo de la Euroviñeta en Cataluña y también en España. Otro tema interesante de debate sería ver si el gobierno vasco es competente ara establecer un sistema de Euroviñeta limitado a su territorio, que yo creo que sí.

Para acabar, una consideración de tipo económico general. Continúa existiendo un sector del pensamiento económico que sigue creyendo que la Tierra es plana, como si fuera infinita, ella y los recursos que la contienen.



La Tierra Plana

Pero hace ya mucho tiempo que sabemos que la Tierra es esférica, finita, como los son sus recursos. También sabemos que si todo el mundo tuviese el nivel de consumo de los habitantes de Estados Unidos, harían falta tres Planetas Tierra para sustentar la actividad. Debemos cambiar y para sobrevivir como especie la Euroviñeta es un excelente instrumento para hacerlo.

El gobierno francés ha anunciado que la Euroviñeta llegará de aquí a 181 meses a La Jonquera y a Irún. No podemos permanecer de brazos cruzados porque la mejora de la economía española precisa de la aplicación de la Euroviñeta.

Barcelona, julio de 2009

Pau Noy Serrano

Responsable de relaciones internacionales
de la Asociación para la Promoción del Transporte Público, PTP

www.transportpublic.org