

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
www.laptp.org

Estiu 2008

45



6-13

15 anys de Promoció
del Transport Públic

20-21

El Projecte GESMOPOLI

26-27

Soterrem Catalunya?

28-29

Congrés de la bici

33

Espai soci

36

Entrevista
Regidor Narváez



Necesitamos la Euroviñeta

El 24 y 25 de abril, la Federación T&E con el apoyo de los departamentos de Interior y Política Territorial y Obras Públicas del Gobierno Catalán y la PTP, organizó unas jornadas divulgativas y de debate sobre la directiva comunitaria conocida como "Euroviñeta", mediante la cual se pretende que el transporte por carretera asuma parte de los costes externos que genera a partir del pago por uso de las vías de alta capacidad.



El conseller de Interior de la Generalitat, Joan Saura, junto al vicepresidente de T&E, Michel Dubromel, en la apertura de las Jornadas sobre la Euroviñeta.

Reacción de T&E a la adopción por parte de la Comisión Europea del paquete sobre 'Un transporte más ecológico' (Greener Transport Package)

La Comisión Europea adoptó el 8 de julio el paquete de medidas titulado "Hacia un Transporte Más Ecológico" ("Towards Greener Transport") que incluye una estrategia largamente esperada que permitirá que el transporte pague por los costes que causa al medioambiente y a la sociedad. El paquete incluye una **Propuesta legislativa para revisar la Directiva de Euroviñeta de 2006/38** (modificando la 1999/62) que propone remover los obstáculos legales que prohíben establecer tasas a los camiones por los costes que éstos causan en términos de congestión y contaminación.

Comentando este desarrollo el director de la federación del Transporte y el Medio Ambiente, T&E, Jos Dings, ha dicho: *"Hacer que los usuarios de la carretera paguen por los impactos negativos de sus operaciones es vital para conseguir una política de transporte sostenible en Europa. La UE se ha tomado naturalmente su tiempo. Siete años después de que Suiza estableciese un esquema de tasas sobre los operadores de transporte por carretera por los impactos sobre el medio ambiente y la salud de sus viajes, la política de transporte de UE está abordando este problema".* *"Por desgracia, esta propuesta de transporte de la UE supone dos pasos adelante pero otro atrás. Aunque no se prohíbe a los estados miembros imponer tasas a los camiones por los impactos negativos sobre el medio ambiente y la salud de sus recorridos, las tasas se restringirán de tal modo que las áreas que sufren los peores*

impactos ambientales no podrán establecer un sistema de precios que reflejen los verdaderos costes. La decisión de fijar unos límites en las tasas no tiene ningún sentido, ni económica, ni ambientalmente, por lo que esos límites deberían descartarse."

Jos Dings concluyó su valoración diciendo que "El Parlamento y el Consejo tienen como deberes asegurarse que la propuesta que se adopta hoy conseguirá que el transporte sea realmente más ecológico."



Ueli Balmer, del Ministerio federal suizo de Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicaciones, explicando los éxitos del traspaso de mercancías de la carretera al ferrocarril en Suiza en las Jornadas sobre la Euroviñeta celebradas en Barcelona.

El éxito de la política de peajes a los camiones en Suiza

Suiza es el único país europeo donde se aplican las tasas sobre los usuarios de la carretera para internalizar todos los costes externos de transporte. Alemania, Austria y Chequia aplican también tasas según el marco legal vigente que excluye la recuperación de los costes externos. El esquema suizo supone una tasa por kilómetro para todos los vehículos pesados de mercancías sobre la totalidad de las carreteras suizas. Siete años después, los principales resultados de esta experiencia han sido francamente brillantes:

- Se ha incrementado la eficacia y la productividad en el sector de transporte por carreteras: entre 2001 y 2005 la

cantidad de kilómetros hechos por los vehículos pesados de transporte se redujo en un 6,4 %, mientras que las mercancías transportadas aumentaron en un 16,4 %.

- Se han señalado efectos positivos sobre el medioambiente. Ha habido una reducción de las emisiones contaminantes atmosféricas: en un 10 % en emisiones de partículas y en un 14 % en óxidos de nitrógeno. Las emisiones de CO₂ se redujeron en un 6 %.
- No se ha detectado ningún efecto negativo sobre el mercado laboral ya que el nivel empleo en el transporte por carretera ha permanecido estable.
- Los efectos sobre el incremento de precios para el consumidor son insignificantes. Según el gobierno suizo, el aumento de precios atribuible a la introducción del sistema impositivo para los camiones fue únicamente del 0,1 %
- Se han incrementado las ventas de camiones más eficientes y menos contaminantes.
- Los efectos sobre la competitividad han sido positivos: Suiza continúa ascendiendo en los rankings globales de competitividad. Según el Foro Económico Mundial, Suiza es la economía más competitiva del mundo en el período 2006-2007.

T&E ha solicitado a la Comisión una revisión del texto aprobado para su debate con el Parlamento para incorporar los elementos siguientes:

- Debería dejarse a los Estados Miembros la decisión de incluir los costes de cambio climático y accidentes. No hay razón alguna para prohibirles llevarlo a cabo;
- No debería haber ningún límite al sistema de tasas. Los estados miembros deberían ser libres para decidir cuál debe ser el nivel de tasas necesario para cubrir todos los impactos negativos de transporte por carreteras, en el marco de las pautas establecidas;
- Los estados miembros deberían ser capaces de decidir por ellos mismos qué tasas se aplican sobre la red nacional y las carreteras secundarias;
- Las antiguas viñetas basadas en el tiempo son ineficaces y pueden ser discriminatorias, por lo que deberían

reemplazarse por tasas basadas en la distancia.



El profesor Francesc Robusté, de la Universidad Politécnica de Cataluña, aportó fundamentos científicos sobre costes directos e indirectos del transporte durante las Jornadas de la Euroviñeta.

Clima y costes de accidente de circulación: hay que dejar a los Estados Miembros que decidan.

La propuesta de la Comisión solamente permite a los Estados Miembros establecer tasas por algunos costes externos, concretamente por la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión. Esto implica que la norma europea continuará prohibiendo a los Estados Miembros interiorizar los costes externos de accidentes de circulación, de cambio climático, de impactos de uso de la tierra, la biodiversidad y otros costes. Si esta propuesta se confirmase se perdería una para conseguir cumplir completamente con el principio fundacional de la UE, de “quien contamina, paga”. Esta restricción provocará que el sistema de tasas sea menos efectivo.

Este problema es especialmente importante en el caso de los costes de accidentes y de cambio climático. El estudio IMPACT para la CE proporcionaba una metodología para estimar su nivel de una manera precisa. La falta de datos científicos es, hoy, felizmente un problema superado. En cuanto a accidentes, el estudio IMPACT señala claramente que hay una componente externa en los costes de accidentes que no se interioriza a través de primas de seguros,

para los cuales la tasa basada en la distancia es una primera buena opción para conseguir su internalización. Como la contribución del transporte al cambio climático no para de crecer, con el transporte de mercancías por carretera liderando el crecimiento de emisiones de CO₂ en la UE, no tiene sentido que la UE restrinja a los Estados Miembros la posibilidad de internalizar esos costes de cambio climático, ya que antes que después se acabarán pagando.

No a los límites en las tasas

La Comisión propone también un límite a los costes externos gravables lo que en la práctica limitará la posibilidad que los Estados Miembros puedan establecer tasas para hacer pagar los costes externos. Reconocemos la necesidad que la Comisión se asegure de que no se permita a los países de paso establecer tasas desproporcionadamente altas. La Comisión propondrá una metodología transparente que Estados Miembros deberán seguir estrictamente, siguiendo las pautas del estudio IMPACT. Los problemas de ineficacia e injusticia son especialmente visibles en el caso de las regiones sensibles, por ejemplo, en las de montaña. El estudio IMPACT reconocía la existencia de regiones en las que los costes externos se tienen que determinar de otra manera. En el caso de la región alpina, por ejemplo, el daño que infringe el tráfico podría suponer, por término medio, el doble del que se causa en una región plana ‘normal’. Los pasos de montaña pueden estar menos poblados que, por ejemplo, los Países Bajos, pero en los valles la densidad de población es alta. Y además, los fenómenos naturales pueden agravar los problemas medioambientales en estas áreas; el eco generado causa una contaminación sonora mayor y la inversión de las capas de aire supone una contaminación que se traslada a las partes más bajas de los valles, causando serios impactos sobre el medio ambiente y en la salud de niños y personas mayores.

Para más información y para conocer anteriores notas de prensa puede consultarse el web de T&E: www.transportenvironment.org



Conclusiones de la conferencia de la directiva de la euroviñeta en Barcelona, 24 y 25 abril 2008

1. La Conferencia sobre la Directiva de la Euroviñeta ha despertado un gran interés. Más de 180 personas se han inscrito en la Conferencia y la organización tuvo que cerrar la inscripción varios días antes de su inicio.
2. En los debates se han clarificado los aspectos jurídicos relativos a la viabilidad de aplicar la Directiva de la Euroviñeta en España y Cataluña, donde ya existen desde hace muchos años los esquemas basados en el peaje.
3. Las experiencias que hemos escuchado de países como Alemania, Austria y Suiza muestran de forma bastante clara que la aplicación de la Euroviñeta ha producido una mejora general de la productividad del sistema de transporte por carretera y una renovación de las flotas de camiones. Los viajes de vacío también han disminuido y los pequeños operadores se han unido para competir en mejores condiciones. En líneas generales, se constata que se transporta la misma carga pero congelando los costes operativos y con una disminución de las emisiones y del consumo de energía.
4. Se anuncia, así mismo, que la Comisión Europea prepara una revisión de la Directiva para junio de este mismo año con el objeto de incorporar, al actual sistema de tasa basado en la distancia, los costes externos o externalidades, que en el caso del transporte por carretera son muy altos. Los principales costes externos son: cambio climático, contaminación, accidentes, ruido y congestión.
5. En el curso de la conferencia se ha puesto de relieve que la Euroviñeta es también una oportunidad para reordenar el sistema fiscal y de peajes en España y Cataluña.
6. Excepto en Suiza, en los países donde se ha aplicado la Euroviñeta no se observa en general un progreso claro del ferrocarril en los corredores concurrentes. Cuando el ferrocarril progresa parece que se debe más al hecho en sí la liberalización ferroviaria
6. En el curso de la Conferencia han sido presentados también los planes de Francia para implantar la Euroviñeta en su red nacional de carreteras, tanto en las de peaje como en las que no lo tienen. Alsacia será la primera región en dotarse de la Euroviñeta en 2010 y a partir del año 2011 se extenderá a todo el país.
7. En el campo tecnológico, la Conferencia ha sido informada de las diversas posibilidades de control de la aplicación de la Euroviñeta, a través de GPS o de balizas. En todas las situaciones la fiabilidad es completa. Los transportistas se sienten satisfechos con el funcionamiento del sistema.
8. En la Conferencia también ha tenido voz la comunidad científica. En su presentación se han establecido las bases teóricas del principio del road charging o road pricing. Su aplicación mejora en términos generales el sistema de transporte como lo pone de relieve las experiencias de la tasación sobre los camiones en los países de centro Europa o el sistema de tasas de acceso al centro de Londres y Estocolmo.
9. En la revisión de la Directiva de la Euroviñeta que se prepara para junio de este año, además de la introducción de los costes externos, se anuncia como bastante probable que se decida su extensión a toda la red de alta capacidad europea, no sólo sobre la red TEN-R.
10. A pesar que Cataluña no se encuentra en el centro de Europa, esta comunidad soporta un intenso tráfico de paso, unos 10.000 camiones día, sin recibir nada a cambio a modo de compensación. Por otra parte, la Directiva de la Euroviñeta permite establecer sistemas especiales de tasas en áreas congestionadas, como la de Barcelona, y en zonas de montaña, como en los Pirineos. Cataluña aparece, pues, como una comunidad autónoma que cumple con todos los requisitos para que se estudie la aplicación de todas las oportunidades presentes en la Directiva de la Euroviñeta en su territorio.

Más información disponible en:
www.eurovineta.es