

EUROPA 2050:

Retos, acciones y consecuencias del Libro Blanco del Transporte de la Comisión Europea.

A menudo, cuando miramos hacia el futuro, sobre todo a largo plazo, los horizontes que se nos abren están marcados por un grado de incertidumbre tan elevado que algún intento de planificación a veces sucumbe ante algo tan común como el "mañana será otro día". Eso depende de los caracteres, claro, y además, cuanto más difuso es lo que tiene que llegar, más esfuerzo hacemos para planificarlo de manera imposible o, al revés, para encorsetarlo dentro de unos esquemas de continuidad que, al fin y al cabo, son los que conocemos.

Ahora, la Comisión de la Unión Europea acaba de publicar lo que podemos llamar el Libro Blanco de la Movilidad para la primera mitad del siglo XXI, en concreto, el documento de referencia se titula exactamente: [La guía \(de carreteras\) por un área europea única de transporte. Hacia un sistema de transporte eficiente y competitivo.](#) Es fácil imaginar que este documento entra de lleno en cuestiones que, analizadas ahora, generan el vértigo del futuro incierto.

De hecho, el Libro Blanco, dentro de unas coordenadas consistentes en un ejercicio de prospectiva, no deja de dibujar un horizonte, por lo menos, difícil de imaginar en la actualidad. ¿Se imaginan un mundo en el que sólo el 3% de los vehículos privados serán como los actuales? ¿Es posible un parque automovilístico en el que sólo una parte residual funcione con los mecanismos de propulsión vinculados con los hidrocarburos? Eso es lo que prevé entre muchas otras cosas la Comisión Europea, al menos en cuanto al transporte particular por carretera se refiere, para el año 2050, con la finalidad de obtener una movilidad sostenible.

Sin duda es un osado dibujo del futuro des de la confortabilidad del sistema actual. Es también un documento que por su propia osadía puede generar dudas porque contempla un horizonte temporal tan lejano (o tan cercano) hacia delante, como los años setenta lo son hacia atrás. Lo cierto es que en temas de movilidad las cosas no han cambiado estructuralmente en los últimos cuarenta años, lo que no quiere decir que no puedan hacer durante los años venideros. Estamos, sin duda, ante un escenario de futuro que por su valentía supone una innovación tan rompedora en el ámbito de la automoción y del transporte, como ha sido la aparición de internet como medio de comunicación. Estamos, pues, ante un panorama que cambiará necesariamente nuestras vidas y el modelo de sociedad, y al que, como en el caso de las nuevas tecnologías de la información, nos tendremos que adaptar. Y tendremos que adaptarnos sin alternativa porque del mismo modo que la sociedad de principios del siglo XXI no entiende ni puede aceptar la falta de digitalización o el analfabetismo digital, la de la segunda mitad de siglo no podrá asumir tampoco una movilidad no sostenible ni, mucho menos, un déficit educativo en movilidad.

Los retos de la movilidad del siglo XXI

¿Cómo será este nuevo paradigma de mediados de siglo? ¿Cómo llegaremos? ¿Por qué tenemos que llegar si, de hecho, con el modelo de movilidad actual hemos ido tirando durante muchos años y, más o menos, gracias al progreso tecnológico el sistema funciona mejor que antes? El Libro Blanco intenta dar respuesta a estas cuestiones.

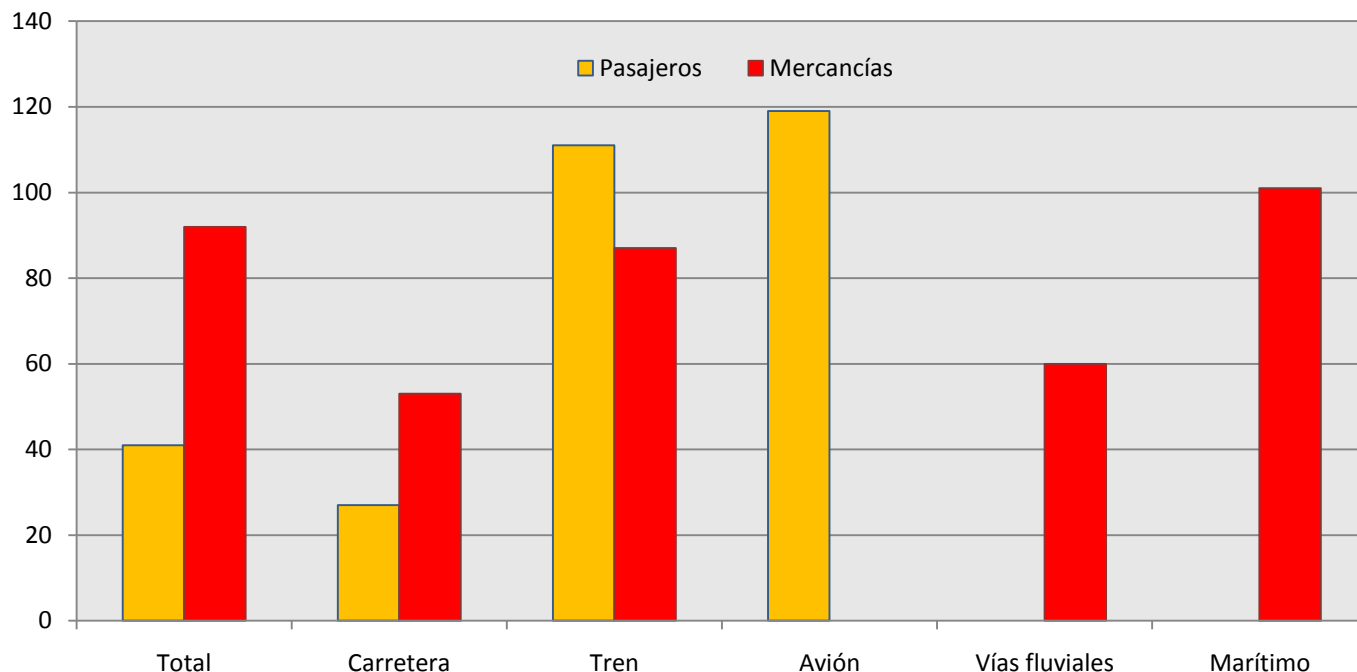
De entrada, el diagnóstico es contundente con la alternativa de seguir con un modelo de movilidad fundamentado en sus características actuales. Y es contundente porque, a pesar de ser verdad que nuestro sistema de transporte ha proporcionado a los ciudadanos europeos una movilidad mejor en cuanto a velocidad, confort, seguridad y conveniencia se refiere, también es cierto que, a pesar de las mejoras, la continuidad del sistema actual sin cambios estructurales nos lleva hacia una situación imposible de mantener. Y eso, por tres razones diferentes.

En primer lugar, por la necesidad de retardar el impacto de las emisiones de gases de efecto invernadero sobre el cambio climático. La Comisión no sólo evidencia la aceptación del cambio climático, sino que estima que para prevenir un aumento medio de la temperatura no superior a los 2°C en el horizonte de 2050, debemos reducir las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero del conjunto de la economía cerca de un 90% respecto a los niveles de 1990. En esta reducción el papel del sector del transporte es clave, pese a que las propias estimaciones oficiales le otorgan un papel menos decisivo que a otros sectores de la economía.

En segundo lugar, porque hay que evitar la persistente dependencia del petróleo. De continuar las tendencias actuales, los derivados del petróleo supondrían el 89% de las necesidades energéticas del sector transportes, circunstancia que le haría totalmente vulnerable en la coyuntura de los mercados, ya sea por cuestiones de escasez, ya sea, más probablemente, por unos precios con tendencia alcista a causa de la creciente demanda mundial.

En tercer lugar, para atenuar la carga creciente que sobre nuestra sociedad (y economía) impone el aumento incesante de la congestión en las grandes áreas metropolitanas. En este sentido, no se trata sólo de evitar el enorme coste de tiempo de la congestión, sino también sus consecuencias asociadas en términos de emisiones y de mayor consumo de petróleo.

ACTIVIDAD EN EL TRANSPORTE POR MODALIDADES
% variación acumulada 2050-2005 (*)



Nota (*) Bajo determinadas opciones de políticas públicas. Fuente: Unión Europea

Evitar el crecimiento de las emisiones, reducir la dependencia del petróleo y afrontar el problema de la congestión no significa para la propuesta europea una reducción del grado de movilidad ni de la eficiencia del sistema. Al contrario, son unos objetivos que se alcanzarán en un contexto de aumento sostenido de la movilidad. De hecho, la Comisión prevé que la actividad del transporte crecerá por encima del 40% en pasajeros y del 90% en mercancías respecto a las cifras de 2005 en el horizonte de 2050 y, sin embargo, el Libro Blanco asume como objetivo principal e irrenunciable de las nuevas políticas llegar a una reducción del 60% de las emisiones de gases de efecto invernadero en el sector del transporte respecto a los niveles de 1990. Este es un reto titánico y su consecución requiere acciones a muy distintos niveles. La Comisión propone tres grandes ejes de actuación.

Los ejes de actuación propuestos por la Unión Europea

La primera vía supone incidir de manera importante en el desarrollo y despliegue de nuevos combustibles y también de sistemas de propulsión innovadores. En este sentido, la Comisión abre la puerta a políticas de oferta que, más allá de resultados, pueden incidir sobre el nivel de investigación y desarrollo del sector energético y del transporte y, en consecuencia, puedan impulsar la competitividad de la economía europea en el ámbito que será clave en la economía del futuro.

La segunda vía pasa por mejorar la eficiencia de las cadenas de transporte multimodal y eso supone incentivar y promover cambios en la distribución modal. Estos cambios no se pueden acometer sin un esfuerzo inversor en infraestructuras que los faciliten, en particular, en el ámbito del despliegue del ferrocarril, especialmente la alta velocidad, y también en la mejora de la conectividad integrando las redes de puertos y aeropuertos de referencia con las correspondientes infraestructuras ferroviarias, ya sean de transporte de pasajeros como de mercancías. En este caso, la apuesta de la Comisión es doble desde el punto de vista de las políticas públicas. Por un lado, recae sobre la planificación del territorio y de las infraestructuras, con la particularidad de que el horizonte futuro se decide con las infraestructuras de hoy. Por el otro, afronta de manera clara el tema de la regulación y las barreras a la libre competencia que acaban determinando ineficiencias graves de mercado.

En último término, la Comisión confía en el papel de la gestión de la información y de las políticas de precios para mejorar la racionalidad y la eficiencia en el uso de los sistemas de transporte; con otras palabras, se definen políticas públicas en el campo de la gestión de la demanda. En este caso, más allá de las ventajas que acabarán proporcionando

las nuevas tecnologías en la gestión de la movilidad, el factor que aparece como revulsivo del sistema es la transferencia al usuario del coste íntegro del transporte, es decir, aquel que incluye no sólo el coste de mantenimiento de las infraestructuras, sino también los costes externos derivados de la congestión, la contaminación y la seguridad.

Sin embargo, hoy por hoy, ni el Libro Blanco ni los documentos asociados de valoración de impacto de las políticas precisan aún exactamente cuál será el camino a seguir en cada uno de estos tres grandes ejes, ni cuáles serán prioritarios desde una perspectiva política o de asignación de recursos presupuestarios. Las opciones, no obstante, parecen decantarse hacia políticas más decididamente orientadas a la gestión de las infraestructuras y de la demanda de transporte, que al fomento de políticas de oferta que, per se, serán adoptadas por el propio sector empresarial.

Las consecuencias para los ciudadanos

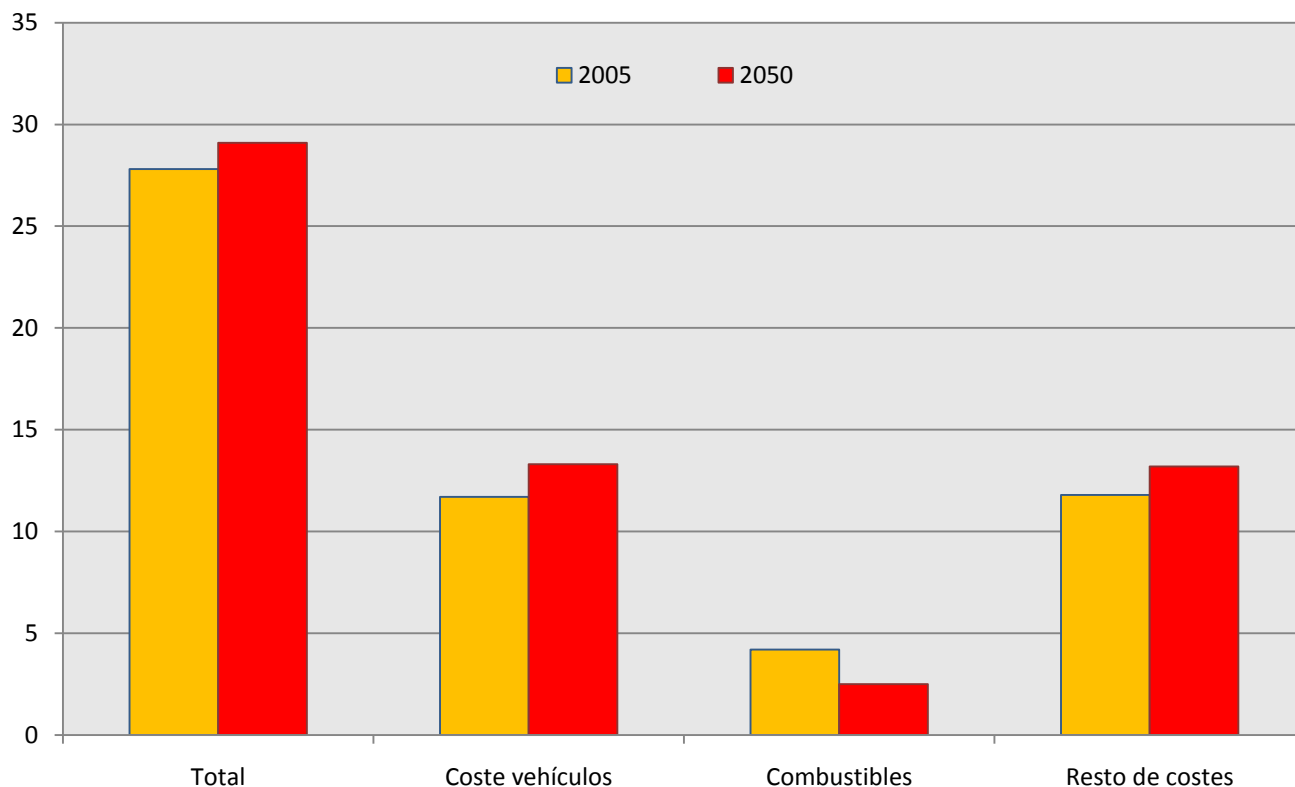
A pesar de todo, sea cual sea el “mix” de políticas que resulte de la progresiva aplicación de las ideas contenidas en el Libro Blanco, lo cierto es que la obtención del objetivo de reducción de emisiones se traducirá en efectos muy claros para la vida cotidiana de las personas.

Así, tener vehículos más eficientes y combustibles más limpios supondrá, según las previsiones, eliminar de las zonas urbanas la mitad de vehículos de “combustión tradicional” en el horizonte de 2030 como primera fase para continuar hasta su total erradicación de las ciudades en 2050. A la vez, emerge un mundo en el que la distribución urbana de mercancías se realiza con vehículos con cero emisiones o en el que el transporte público será capital para los desplazamientos en las grandes áreas urbanas que, en el horizonte previsto, concentrarán el 85% de la población europea.

La mejor gestión modal supondrá cambios relativos en la distribución del volumen de transporte según el medio, en particular en el ámbito de las mercancías. Las previsiones de la Comisión apuntan a una reducción del 50% de la cuota de transporte de mercancías por carretera en beneficio de otros medios de transporte, principalmente ferrocarril y marítimo. Una situación como esta supone una reconversión radical del sistema actual, en particular, si atendemos a la población ocupada en el sector y en los medios que utilizan.

Finalmente, la aplicación de políticas de gestión de demanda nos permitirá, con toda seguridad, movernos de manera más fácil, rápida, confortable y segura, especialmente por la incidencia de las tecnologías de la información. Pero la innovación no será sólo tecnológica. Los propios ciudadanos verán cómo cambia su comportamiento, ya sea por la necesaria adaptación al nuevo medio, ya sea por voluntades decididas por causas de auténtico compromiso con el nuevo modelo social. El factor educacional, en este campo, jugará un gran papel.

COSTE DEL TRANSPORTE PARA LOS HOGARES
% sobre la renta familiar(*)

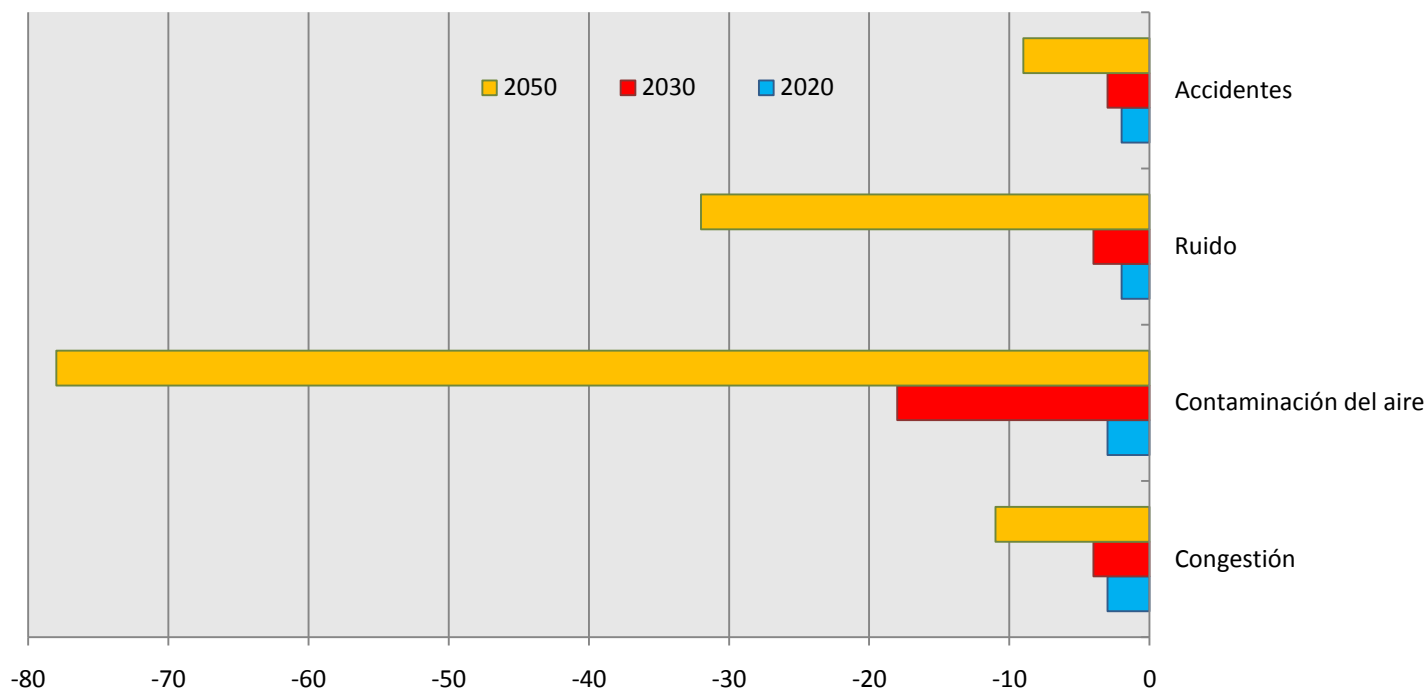


Nota (*) Bajo determinadas opciones de políticas públicas. Fuente: Unión Europea

Sin embargo, y con toda seguridad, moverse será más caro a mitad del siglo XXI que en la actualidad. Estimaciones de la misma Comisión nos dicen que, en determinadas circunstancias, los hogares tenderán a gastar un porcentaje de su renta superior al actual en gastos de transporte. De manera aproximativa, el transporte supondría un 29,1% de la renta media de un hogar europeo en el horizonte de 2050, 1,3 puntos más que la cifra correspondiente a la media de 2005. Este coste mayor relativo sería fundamentalmente imputable al mayor coste de los vehículos de nueva tecnología y también a otros gastos relacionados con la movilidad, principalmente asociados a impuestos y a otras cargas que se deriven de nuevas políticas de precios para internalizar los costes externos del sistema. En contrapartida, a pesar del plausible aumento de precio de los hidrocarburos, la “despetrolización” del parque jugaría un papel compensatorio relevante.

En cualquier caso, las previsiones de la Comisión Europea nos llevan a un panorama en el que los costes externos del transporte tendrán que reducirse sustancialmente en el horizonte de 2050. Los cálculos realizados según los resultados de un conjunto teórico de políticas son acaparadores en el ámbito de la contaminación del aire, importantes en el ruido y notables en la congestión y la accidentalidad.

COSTE DE LAS EXTERNALIDADES DEL TRANSPORTE
% variación imputable a las nuevas políticas el 2050 (*)



Nota (*) Respecto la opción de no actuar. Fuente: Unión Europea

De todos modos, el reto de una movilidad sostenible, después de este Libro Blanco, parece alejarse un poco más de aquel concepto que en sus inicios podía parecer etéreo ante buena parte de la ciudadanía. Hoy, la movilidad sostenible es un concepto mucho más cercano a las personas, como lo es la alimentación, el ocio o el sueño. La movilidad es cotidiana y nos afecta a todos. El reto, pues, de hacerla más eficiente y sostenible es común. Y así lo explica el nuevo Libro Blanco de la Comisión Europea.