

**EUROPA 2050:**

*Reptes, accions i conseqüències del Llibre Blanc del Transport de la Comissió Europea.*

Sovint, quan mirem al futur, sobretot a llarg termini, els horitzons que se'ns obren estan marcats per un grau d'incertesa tan elevat que algun intent de planificació de vegades sucumbeix davant allò tan comú del "qui dia passa, any empeny". Clar que això va a caràcters i també passa que, com més difús és el que ha de venir, més esforç es fa per planificar-ho de manera impossible o, a l'inrevés, per encotillar-ho dins uns esquemes de continuïtat que, a la fi, són els que coneixem.

Ara, la Comissió de la Unió Europea acaba de publicar el que podem anomenar Llibre Blanc de la Mobilitat per a la primera meitat del segle XXI. Concretament, el document de referència es titula exactament: [La guia \(de carreteres\) per una àrea europea única de transport. Cap a un sistema de transport eficient i competitiu.](#) És fàcil imaginar que aquest document entra de ple en qüestions que, analitzades ara, generen el vertigen del futur incert.

De fet, el Llibre Blanc, dintre d'unes coordenades consistents en un exercici de prospectiva, no deixa de dibuixar un horitzó, si més no, difícil d'imaginar en l'actualitat. S'imaginem un món en què només el 3% dels vehicles privats seran com els actuals? És possible un parc automobilístic en què només una part residual funcioni amb els mecanismes de propulsió vinculats als hidrocarburs? Això és el que preveu entre moltes altres coses la Comissió Europea, almenys pel que fa al transport particular per carretera, per a l'any 2050, amb la finalitat d'obtenir una mobilitat sostenible.

És, sens dubte, un dibuix del futur agosarat des de la confortabilitat del sistema actual. És també un document que per la seva gosadia pot generar dubtes perquè considera un horitzó temporal tan llunyà (o tan proper) cap endavant, com els anys setanta ho són cap enrere. I és ben cert que, en temes de mobilitat, les coses no han canviat estructuralment els darrers quaranta anys; però això no vol dir que no ho puguin fer en els anys que vindran. Estem, sens dubte, davant un escenari de futur que, per la seva valentia suposa una innovació tan trencadora en l'àmbit de l'automoció i del transport, com ha estat l'aparició d'internet com a mitjà de comunicació. Estem doncs davant un panorama que necessàriament canviarà les nostres vides i el model de societat, i al qual, com en el cas de les noves tecnologies de la informació, ens haurem d'adaptar. I ens hi haurem d'adaptar sense alternativa perquè de la mateixa manera que la societat de principis del segle XXI no entén ni pot acceptar la manca de digitalització o l'analfabetisme digital, la de la segona meitat de segle no podrà assumir tampoc una mobilitat no sostenible ni, encara menys, un dèficit educatiu en mobilitat.

**Els reptes de la mobilitat el segle XXI**

Com serà aquest nou paradigma de mitjan de segle? Com hi arribarem? Per què hi hem d'arribar si, de fet, amb el model de mobilitat actual hem anat fent durant molts anys i, més o menys, gràcies al progrés tecnològic el sistema funciona millor que abans? El Llibre Blanc intenta donar les respostes a aquestes qüestions.

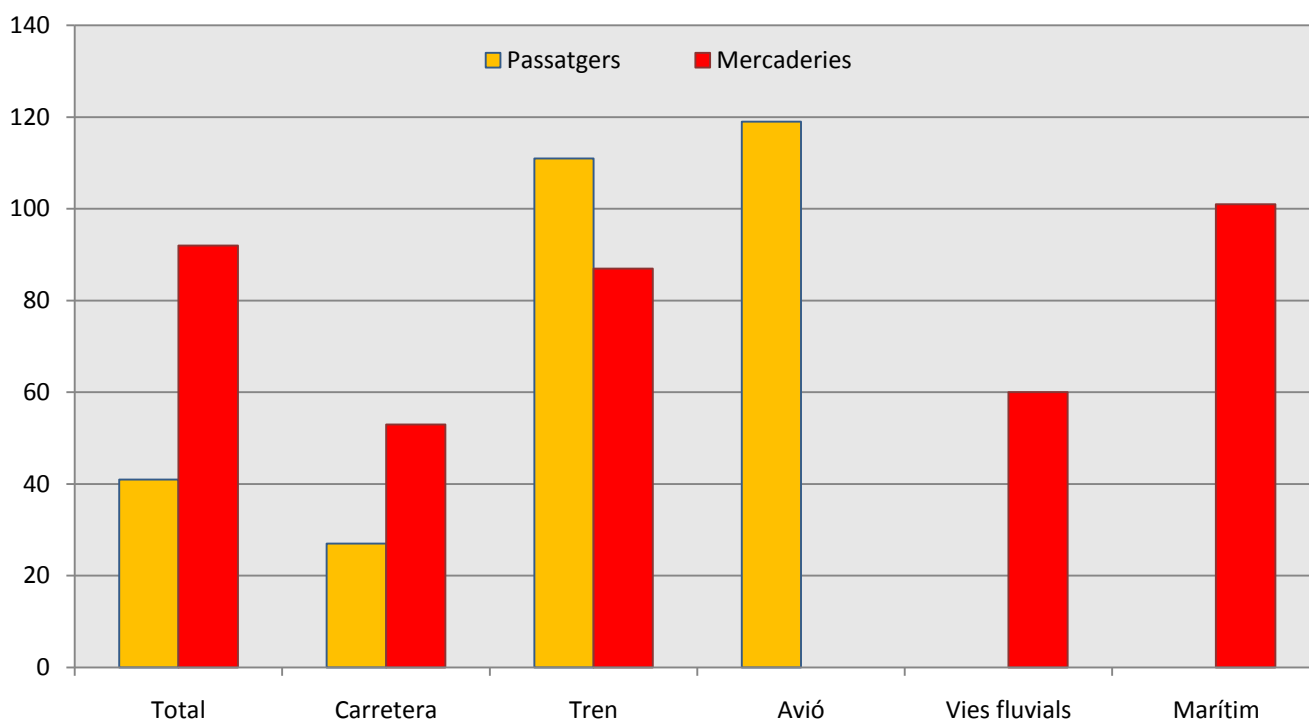
D'entrada, el diagnòstic és contundent amb l'alternativa de seguir amb un model de mobilitat fonamentat en les característiques actuals. I és contundent perquè, tot i ser veritat que el nostre sistema de transport ha proporcionat als ciutadans europeus una mobilitat millor en termes de velocitat, confort, seguretat i conveniència, també és cert que, malgrat les millores, la continuïtat del sistema actual sense fer-hi canvis estructurals ens porta cap una situació impossible de mantenir. I això, per tres raons diferents.

En primer lloc, per la necessitat d'alentir l'impacte de les emissions de gasos d'efecte hivernacle sobre el canvi climàtic. La Comissió no només evidencia l'acceptació del canvi climàtic, sinó que estima que per a prevenir un augment mitjà de la temperatura no superior als 2°C en l'horitzó del 2050 cal reduir les emissions de CO<sub>2</sub> i altres gasos d'efecte hivernacle del conjunt de l'economia al voltant d'un 90% respecte dels nivells del 1990. En aquesta reducció el paper del sector del transport és clau, tot i que les mateixes estimacions oficials li atorguen un paper menys decisiu que a d'altres sectors de l'economia.

En segon lloc, perquè cal evitar la dependència persistent del petroli. Si continuen les tendències actuals, els derivats del petroli suposarien el 89% de les necessitats energètiques del sector transport, circumstància que el faria totalment vulnerable a la conjuntura dels mercats, ja sigui per qüestions d'escassetat, ja sigui, més probablement, a causa d'uns preus amb tendència alcista per la creixent demanda mundial.

En tercer lloc, per amortir la càrrega creixent que l'augment incessant de la congestió en les grans àrees metropolitanes imposa sobre la nostra societat (i economia). En aquest sentit, no es tracta ja només d'evitar l'enorme cost en temps de la congestió, sinó també les conseqüències associades en termes d'emissions i de major consum de petroli.

**ACTIVITAT EN EL TRANSPORT PER MODALITATS**  
 % variació acumulada 2050-2005 (\*)



Nota (\*) Sota determinades opcions de polítiques públiques. Font: Unió Europea

Evitar el creixement de les emissions, reduir la dependència del petroli i afrontar el problema de la congestió no significa per a la proposta europea una reducció del grau de mobilitat ni de l'eficiència del sistema. Al contrari, són uns objectius que s'assoliran en un context d'augment sostingut de la mobilitat. De fet, la Comissió preveu que l'activitat del transport creixerà per sobre del 40% en passatgers i del 90% en mercaderies respecte de les xifres del 2005 en l'horitzó del 2050 i, malgrat això, el Llibre Blanc assumeix com a objectiu principal i irrenunciable de les noves polítiques arribar a una reducció del 60% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle en el sector del transport respecte dels graus d'emissió del 1990. Aquest és un repte titànic i aconseguir-ho requereix accions en àmbits molt diferents. La Comissió proposa tres grans eixos d'actuació.

### **Els eixos d'actuació proposats per la Unió Europea**

La primera via suposa incidir de manera important en el desenvolupament i desplegament de nous combustibles i també de sistemes de propulsió innovadors. En aquest sentit, la Comissió obre la porta a polítiques d'oferta que, més enllà dels resultats, poden incidir positivament en la recerca i el desenvolupament del sector energètic i del transport i, en conseqüència, poden impulsar la competitivitat de l'economia europea en un àmbit que serà clau en l'economia del futur.

La segona via passa per millorar l'eficiència de les cadenes de transport multimodal i això suposa incentivar i promoure canvis en la distribució modal. Aquest canvis no es poden emprendre, però, sense un esforç inversor en infraestructures que els facilitin, en particular, en l'àmbit del desplegament del ferrocarril, especialment l'alta velocitat, i també en la millora de la connectivitat integrant les xarxes de ports i aeroports de referència amb les infraestructures ferroviàries corresponents, ja siguin de transport de passatgers o de mercaderies. En aquest cas, l'aposta de la Comissió és doble des del punt de vista de les polítiques públiques. D'una banda, recau sobre la planificació del territori i de les infraestructures, amb la particularitat que l'horitzó del futur es decideix amb les infraestructures d'avui. D'altra banda, afronta de manera clara el tema de la regulació i les barreres a la lliure competència que acaben determinant ineficiències greus de mercat.

En darrer terme, la Comissió confia en el paper de la gestió de la informació i de les polítiques de preus per millorar la racionalitat i l'eficiència en l'ús dels sistema de transport, és a dir que es defineixen polítiques públiques en el camp de la gestió de la demanda. En aquest cas, més enllà dels avantatges que acabaran proporcionant les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat, el factor que apareix com revulsiu del sistema és la transferència a l'usuari del cost íntegre del transport, és a dir, aquell que inclou no tan sols el cost de manteniment de les infraestructures sinó també els costos externs derivats de la congestió, la contaminació i la seguretat.

Avui per a avui, però, ni el Llibre Blanc ni els documents associats de valoració d'impacte de les polítiques precisen encara amb exactitud quin serà el camí a seguir en cadascun d'aquests tres grans eixos, ni quins d'ells seran prioritaris des d'una perspectiva política o d'assignació de recursos pressupostaris. Les opcions, tanmateix, semblen decantar-se cap a polítiques decididament més orientades a la gestió de les infraestructures i de la demanda de transport que al foment de polítiques d'oferta que, per se, seran adoptades pel mateix sector empresarial.

## Les conseqüències per als ciutadans

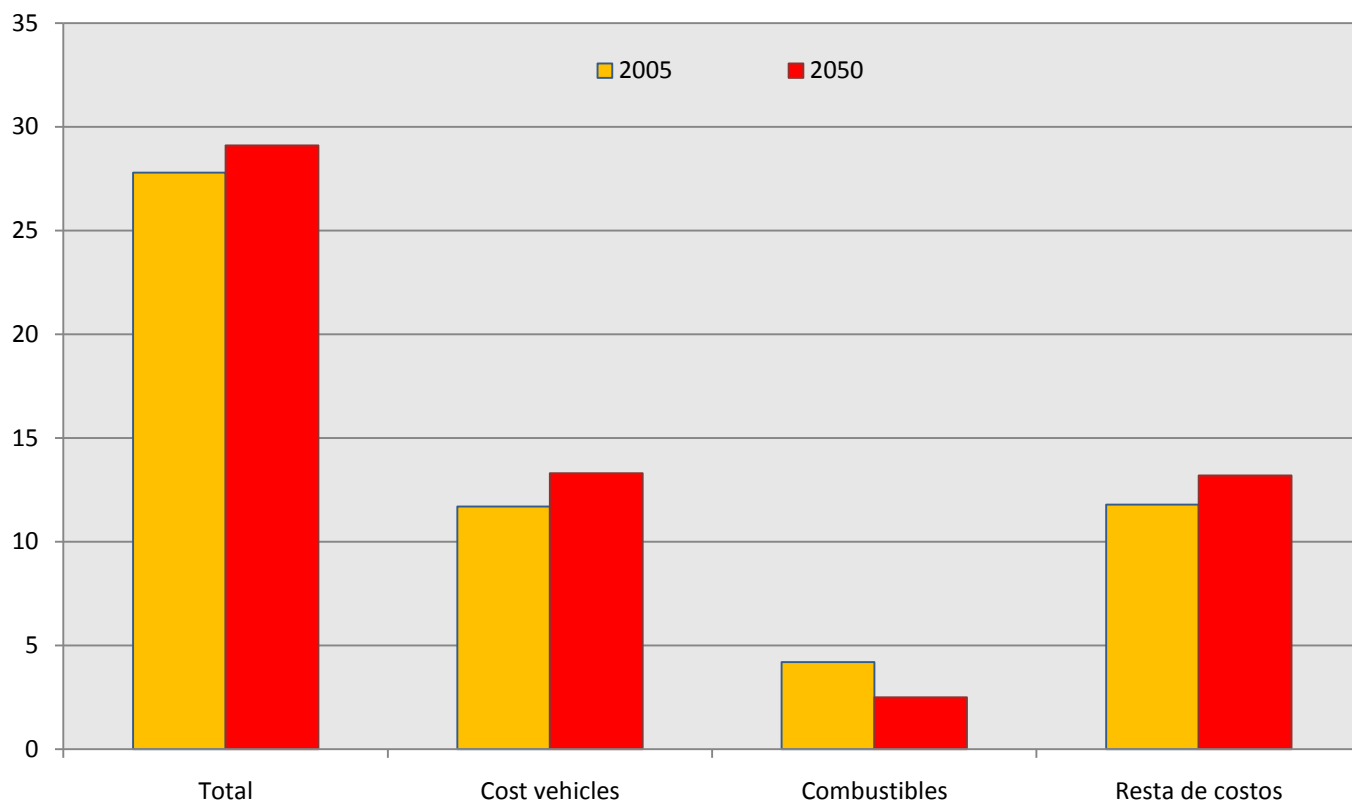
Amb tot, sigui quin sigui el "mix" de polítiques que resulti de l'aplicació progressiva de les idees contingudes en el Llibre Blanc, certament l'obtenció de l'objectiu de reducció d'emissions es traduirà en efectes molt clars per a la vida quotidiana de les persones.

Així, tenir vehicles més eficients i combustibles més nets suposarà, segons les previsions, eliminar de les zones urbanes la meitat del vehicles de "combustió tradicional" en l'horitzó del 2030 com a primera fase per a continuar fins a eradicar-los totalment de les ciutats el 2050. Al mateix temps, emergeix un món en què la distribució urbana de mercaderies es fa amb vehicles amb zero emissions o en què el transport públic serà capital per als desplaçaments a les grans àrees urbanes, les quals, en l'horitzó previst, aplegaran el 85% de la població europea.

Una gestió modal millor suposarà canvis relatius en la distribució del volum de transport segons el mitjà, en particular en l'àmbit de les mercaderies. Les previsions de la Comissió apunten a una reducció del 50% de la quota de transport de mercaderies per carretera en benefici d'altres mitjans de transport, principalment ferrocarril i marítim. Una situació com aquesta suposa una reconversió radical del sistema actual; en particular, si tenim en compte la població ocupada en el sector i als mitjans que utilitzen.

Finalment, l'aplicació de polítiques de gestió de demanda ens permetrà, amb tota seguretat, moure'ns de manera més fàcil, ràpida, confortable i segura, especialment per la incidència de les tecnologies de la informació. La innovació, però, no serà només tecnològica. Els mateixos ciutadans veuran com canvia el seu comportament, ja sigui per l'adaptació necessària al nou medi, o bé per la voluntat decidida per causes d'autèntic compromís amb el nou model social. El factor educatiu, en aquest camp, jugarà un gran paper.

COST DEL TRANSPORT PER LES LLARS  
% sobre la renda familiar(\*)

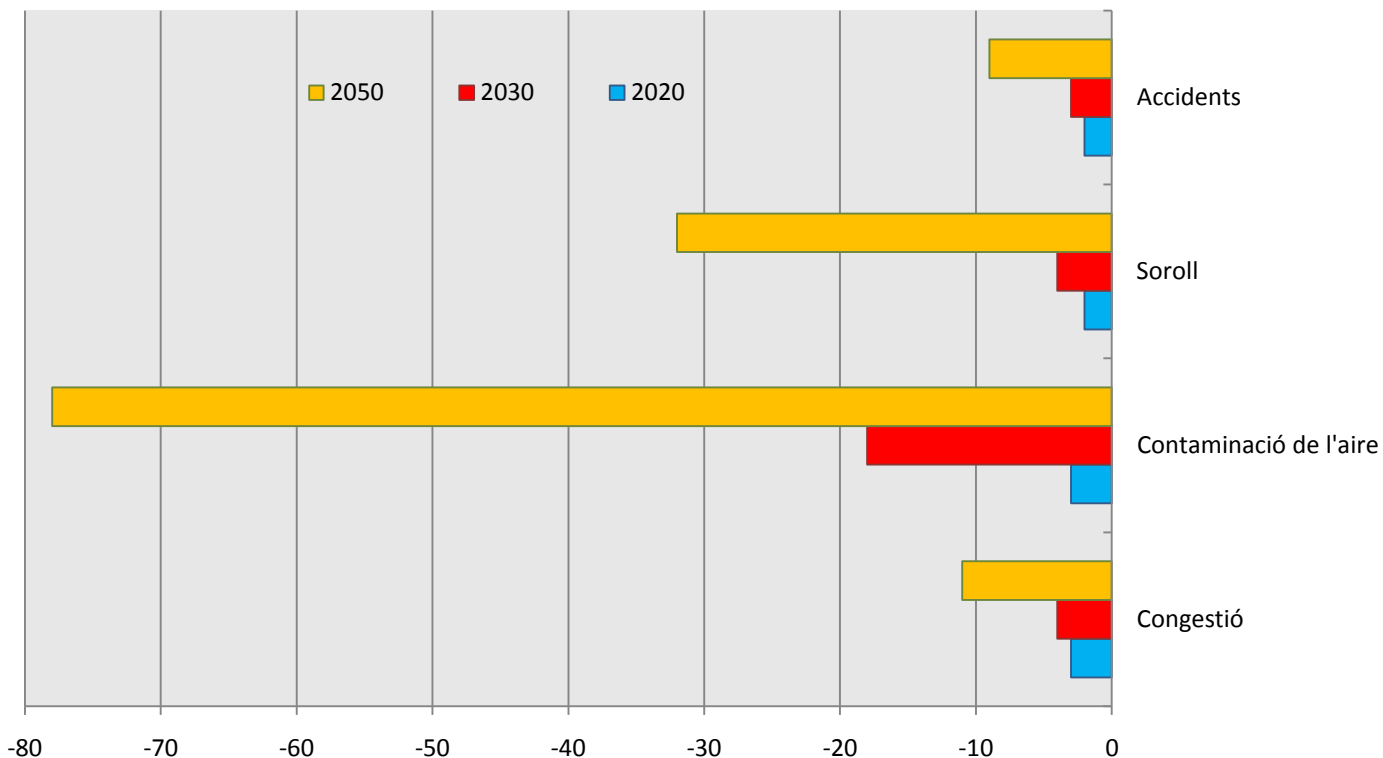


Nota (\*) Sota determinades opcions de polítiques públiques. Font: Unió Europea

Amb tot, i també amb tota seguretat, moure's serà més car a meitat del segle XXI que en l'actualitat. Estimacions de la mateixa Comissió ens diuen que, en determinades circumstàncies, les llars tendiran a gastar un percentatge de la seva renda superior a l'actual en despeses de transport. De manera aproximativa, el transport suposarà un 29,1% de la renda mitjana d'una llar europea en l'horitzó del 2050, 1,3 punts més que la xifra corresponent a la mitjana del 2005. Aquest cost relatiu major seria fonamentalment imputable al major cost dels vehicles de nova tecnologia i també a altres despeses relacionades amb la mobilitat, principalment associades a impostos i altres càrregues que derivin de noves polítiques de preus per a internalitzar els costos externs del sistema. En contrapartida, malgrat l'augment plausible de preu dels hidrocarburs, la "despetrolització" del parc jugaria un paper compensatori rellevant.

En qualsevol cas, les previsions de la Comissió Europea ens porten a un panorama en què els costos externs del transport s'hauran reduït substancialment en l'horitzó del 2050. Els càlculs realitzats segons els resultats d'un conjunt teòric de polítiques són abassegadors en l'àmbit de la contaminació de l'aire, importants en el soroll i notables en congestió i accidentalitat.

**COST DE LES EXTERNALITATS DEL TRANSPORT**  
**% variació imputable a les noves polítiques el 2050 (\*)**



Nota (\*) Respecte la opció d no actuar. Font: Unió Europea

Sigui com vulgui, el repte d'una mobilitat sostenible, després d'aquest llibre blanc, sembla allunyar-se una mica més d'aquell concepte que en els seus inicis podia semblar eteri a bona part de la ciutadania. Avui, la mobilitat sostenible és un concepte molt més proper a les persones, com ho és l'alimentació, el lleure o el son. La mobilitat és quotidiana i ens afecta a tots. El repte, doncs, de fer-la més eficient i sostenible és comú. I així ho explica el nou Llibre Blanc de la Comissió Europea.