



Josep Maria Fortuny

Exsubdirector general de Ordenación del Transporte de la Generalitat

Juan Miguel Sánchez

Exdirector general de Transporte Terrestre del Ministerio de Fomento

Miembros del 'Think Tank' de Movilidad de la Fundación Corell

Prioridades para la movilidad sobre ruedas

Los compromisos para reforzar la rueda de la movilidad, y el transporte deberían ir dirigidos a los siguientes cinco radios que, sin jerarquización en el orden de exposición, son:

Multimodalidad en el transporte y distribución de las mercancías

La intermodalidad requiere especialmente un importante desarrollo y coordinación de todos los modos de transporte. Desde hace más de un siglo, el apoyo público al transporte ferroviario es inmensamente mayor, en tiempo, dedicación, recursos y presupuestos, respecto al transporte público por carretera para viajeros. Una política de igualdad en la elección de los modos, y de neutralidad técnica por parte de los poderes públicos, requeriría también una igualdad para afrontar los derechos de los viajeros-usuarios de un modo y de otro. El apoyo financiero al transporte de viajeros en autobús se hace imprescindible para abordar una política que promueva la intermodalidad como eje de la movilidad de los ciudadanos.

Aplicación de fondos europeos y nuevas líneas de financiación

Los Fondos Europeos han representado una vía de financiación sin parangón en su volumen y ha sido un ejemplo ágil y útil con previsión de sostenibilidad en el tiempo. Una parte significativa de los fondos se ha dirigido al ámbito del transporte de personas y mercancías; sin embargo, determinadas líneas de financiación derivadas no han podido alcanzar plena aplicación al carecer de disponibilidad efectiva de tales elementos en el mercado. La fragmentación y tamaño de empresas del transporte de viajeros en autobús han limitado su capacidad para presentar proyectos elegibles. Intentar llegar a todo el sector es un reto de la política actual, principalmente a través de su aplicación a infraestructuras, instalaciones y equipamientos.

Transición energética

Es cada vez más patente el desacoplamiento entre los calendarios marcados en las agendas europeas y el progreso de la tecnología y las infraestructuras. La transición energética en el sector de la movilidad y el transporte debe conducirse con decisión, pero a su vez con la necesaria capacidad de adaptación a cada situación. Solo desde un planteamiento, que permita compatibilizar la profunda transformación en el sistema de propulsión y suministro energético de los vehículos y la viabilidad de las cuantiosas inversiones necesarias para acometerlo, será posible culminar con éxito el proceso.



Movilidad y Transporte

elEconomista.es

Se deben acometer programas de financiación del cambio energético, teniendo en cuenta la atomización del sector del transporte, así como actuar mediante planes de establecimiento de estaciones de carga (electrolineras). Sin duda, para conseguir los objetivos de descarbonización, hay que continuar con la neutralidad tecnológica de la administración, y recurrir a los combustibles ecológicos -biocombustibles- en el periodo de transición. Sería recomendable abrir al máximo el aprovechamiento de algunas fuentes de energía, como son los derivados de los combustibles fósiles, en plazo mayor que los actuales calendarios apuntan, dadas las circunstancias de tensión geoestratégica que estamos viviendo, a ello favorece la evolución de los vehículos de motor Euro7 de cara al objetivo de emisiones cero en 2035.

Legislación sobre movilidad sostenible

La Fundación Corell, y su TTM, elaboró unas "Bases para la Ley general de movilidad sostenible", que fue presentado ante las autoridades ministeriales. Coincían los objetivos del texto ministerial con los del TTM, aunque las soluciones no fueran siempre idénticas. Cabría destacar tres principales objetivos:

En primer lugar, debería aportar una visión objetiva, amplia y participativa respecto al tratamiento de los servicios de transporte a los que se les impone unas obligaciones de servicio público (OSP). La importancia del movimiento de pasajeros en autobús no iba acompañada desgraciadamente de un análisis y de una propuesta de financiación. Se ignora por qué se eludía un asunto tan significativo, cuando, a la vez, se mostraba una buena consciencia de querer hacer frente a los retos de la España vaciada. Este aspecto merece ser revaluado y reconsiderado en el próximo texto de anteproyecto de ley de movilidad.



■

La Fundación Corell plantea cinco ejes para configurar la movilidad y el transporte durante esta nueva legislatura

■

Por otro lado, es necesario abordar una preocupación, desde el Estado, de la movilidad urbana y metropolitana, a la luz de los grandes desafíos de servicios y tecnologías, plataformas y vehículos, que hoy tienen los municipios ante sí, y el acceso físico y financiero de los ciudadanos a dichos servicios.

Además, hay que dar un nuevo impulso a aspectos cruciales en la logística y el transporte, principalmente a lo que intermodalidad se refiere; a la vez que tratar de aportar aspectos de coordinación en la estratégica y compleja distribución urbana.

Nuevos aspectos de fiscalidad

La colaboración de la Fundación Corell y la Escuela de Ingenieros de Caminos de Madrid permitió estudiar la fiscalidad general y especial del sector del transporte por carretera, y conocer, entre otros asuntos, su contribución real para soportar las externalidades de la actividad. Las conclusiones desvelaban que la aportación vía tributos (fiscalidad específica) y la hipotética aportación vía peaje se encontraban en el mismo orden de magnitud, por lo que se daba por cumplido ya en España el principio de quien usa paga.

Con motivo del desarrollo del plan REPowerEU, -introducido en mayo de 2022 como respuesta de la UE a la crisis energética mundial-, la Comisión Europea autorizó 2023 modificar su Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia español, para eliminar el compromiso para el estudio de la introducción de peajes en autopistas, sustituyéndolo por medidas que promocionan el uso del transporte ferroviario de mercancías, como manera igualmente eficiente de abordar la reducción de emisiones.

Una de las razones de ese cambio de opinión de la Comisión Europea se basa en que las emisiones GEI del transporte por carretera quedarán incluidas en el sistema de comercio de emisiones a partir de 2027. El nuevo régimen de comercio de derechos de emisión independiente producirá unos ingresos que a su vez financiarán el nuevo Fondo Social para el Clima. Sin embargo, se apuntan ya a ciertas dificultades futuras como la posible escasez de derechos de emisión. Ello requiere una aproximación minuciosa a su impacto en el sector.