

EL PEIT: UN ANÁLISIS CRÍTICO

Mesa redonda: LOS DISTINTOS MODOS DE TRANSPORTE EN EL PEIT

LA CARRETERA EN EL PEIT

**Jornadas organizadas por ECOLOGISTAS EN ACCIÓN
Madrid, 19-20 de Noviembre de 2005
Ateneo de Madrid, c/ Prado, 21**

**Ponencia presentada por Elena Díaz
Ecologistas en Acción**

LAS INFRAESTRUCTURAS

RED DE CARRETERAS DEL ESTADO	24.797 Km
Autopistas y Autovías.....	8.700 Km
De peaje.....	1.951 Km
VÍAS RÁPIDAS DE LAS CC AA	2.450 Km
TOTAL KM DE VÍAS RÁPIDAS	11.250 Km

INFRAESTRUCTURAS DE ALTA CAPACIDAD: COMPARACIÓN CON LA U.E.

DOTACIÓN MUY SUPERIOR A LA MEDIA EUROPEA

2º País europeo en términos absolutos (1º Alemania)

•2º País europeo con mayor **densidad de red** (1º Luxemburgo): Hay 18 km de vías rápidas/ 1000 km². Media europea: 15,9 km/1000 km²

•1º País europeo en km de vías rápidas **en relación a la población y al número de vehículos.**

•1º País europeo en longitud de vías rápidas en relación a los **km recorridos por viajero**: 23,7 km/millones de viajeros-km, casi el doble de la media europea (12,2 km/millones de viajeros-km)

3º País europeo en longitud de vías rápidas en relación al **tonelaje transportado**: 84,6 km/millones de ton.-km (media UE: 52,5 km/millones ton.-km)

INVERSIONES EN INFRAESTRUCTURAS

1985 ----- 0,5% - 0,6% del PIB

2003 ----- 1,7% - 1,8% del PIB

Es el máximo inversor en infraestructuras de transporte de la UE.

Duplica la media de la UE

Los Fondos Europeos han aportado el 20 – 30% de la inversión de Fomento en Infraestructuras. Más de la mitad de esta inversión ha sido en carreteras.

VOLUMEN DE TRÁFICO

LA CARRETERA ES EL MODO DE TRANSPORTE DOMINANTE:

Por carretera se transportan:

MERCANCÍAS – 86 %

VIAJEROS – 88 %

- EN AUTOMÓVIL: 78 %

- EN AUTOBÚS: 10 %

ÁREAS URBANAS:

El AUTOMÓVIL PRIVADO es dominante sobre el TRANSPORTE PÚBLICO

TENDENCIAS

TASAS DE CRECIMIENTO DEL TRANSPORTE POR CARRETERA MUY ALTAS, SUPERIORES A LAS DE LA UE Y AL CRECIMIENTO DEL PIB

VIAJEROS - + 3 - 6 % anual

MERCANCÍAS - + 4,5 - 6% anual

mercancías internacionales (2002) - + 87 millones de ton. (+ 6 % anual)

ÁREAS URBANAS:

El uso del AUTOMÓVIL crece en términos de:

- km recorridos/ vehículo

- reparto modal

MOTORIZACIÓN

PARQUE DE VEHÍCULOS:

1985 - VEHÍCULOS.....	11.716.339	TURISMOS.....	9.273.710
2002 - VEHÍCULOS.....	25.065.732	TURISMOS.....	18.731.632

CRECIMIENTO ANUAL MEDIO ----- +4 %

VENTAS ----- + 1.500.000 TURISMOS/AÑO. Cada año ha supuesto un récord sobre los anteriores.

VENTA DE VEHÍCULOS DE GRAN CILINDRADA:

AÑOS 90: Vehículos de 1.600 a 1.999 cc----- + 182%

Vehículos de más de 2.000 cc ----- + 52%

INDICADORES AMBIENTALES

CONSUMO ENERGÉTICO: 36% de la energía final

Mayor dependencia frente a la UE-15 – 77% frente al 50%

Supone el 2,1% del PIB frente al 1% de la UE-15

EMISIONES DE CO2 : 22,6% del total (carretera – 90%)

2010 - +100% sobre niveles de 1990

2020 - +155% sobre niveles de 1990

CALIDAD DEL AIRE: Todas las ciudades grandes presentan episodios de superación de los límites de calidad del aire establecidos por la normativa europea.

RUIDO: El 74% de la población europea está sometido a niveles de ruido altos

SEGURIDAD: 14 muertos por millardo de viajeros-km en relación al parque automovilístico y nº de viajes.

CONCLUSIONES

NO HAY DÉFICIT DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE. ESTAMOS MUY POR ENCIMA DE LA MEDIA DE LA UE EN DOTACIÓN DE VIAS DE GRAN CAPACIDAD.

ESPAÑA TIENE UNA ECONOMÍA ESPECIALMENTE INTENSIVA EN CONSUMO DE TRANSPORTE.

EL PESO DE LA CARRETERA EN EL CONJUNTO DEL SISTEMA ES EXCESIVO Y NO DEJA DE AUMENTAR.

EL TRANSPORTE EN ESPAÑA SE ALEJA DE LA SOSTENIBILIDAD LO QUE LE IMPEDIRÁ CUMPLIR CON LOS COMPROMISOS INTERNACIONALES Y LAS DIRECTIVAS Y RECOMENDACIONES EUROPEAS EN MATERIA DE CALIDAD DEL AIRE, RUIDO, ACCIDENTABILIDAD.

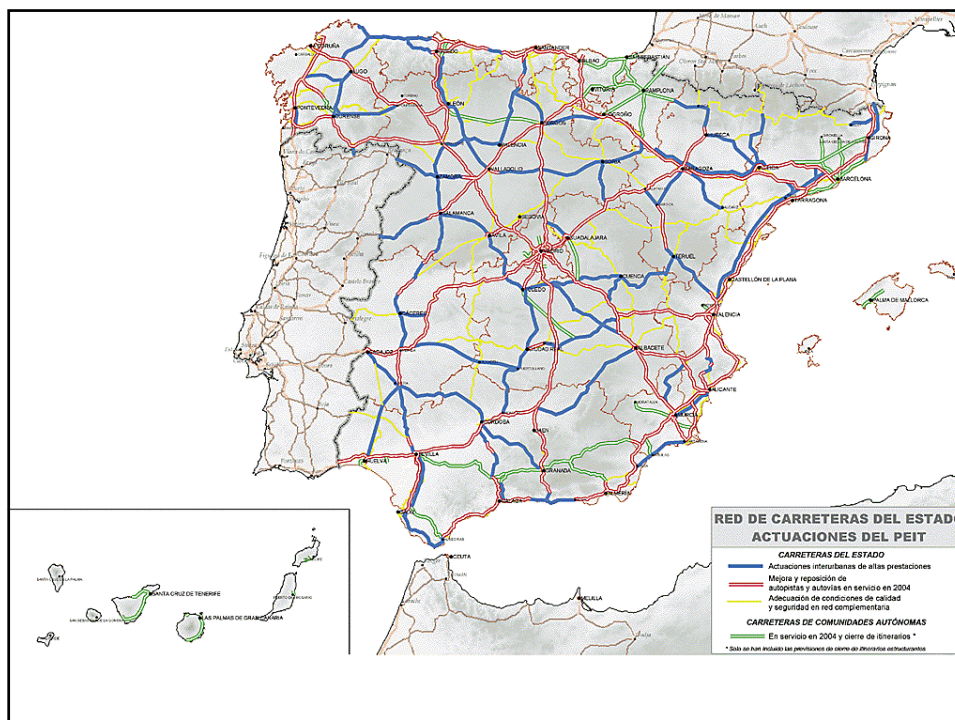
PROPUESTAS DEL PEIT EN CARRETERAS

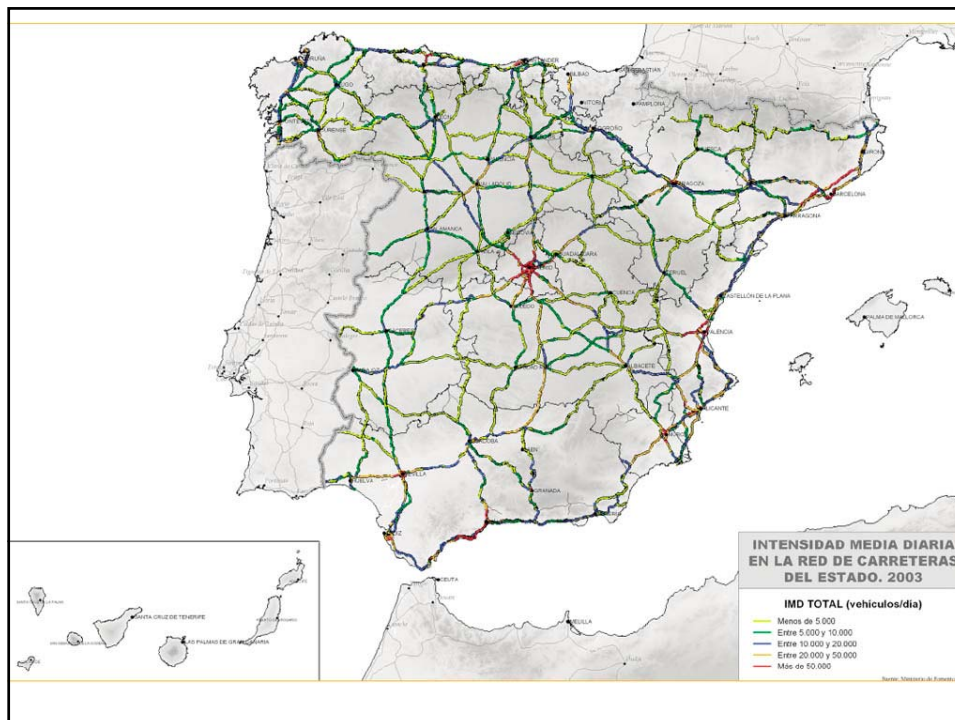
Consecución de una RED BÁSICA DE ALTAS PRESTACIONES de 15.000 Km con la construcción de 6.000 Km nuevos de autovías:

- El 94% de la población vivirá a menos de 30 Km de una vía de alta capacidad.
- Todas las capitales estarán conectadas por autovía.
- La red estatal de altas prestaciones será el 60% del total de la red.
- Se consolidará una red mallada
- La inversión supondrá el 25% del total

PRIORIDADES DEL PEIT EN CARRETERAS PERIODO 2005-2008

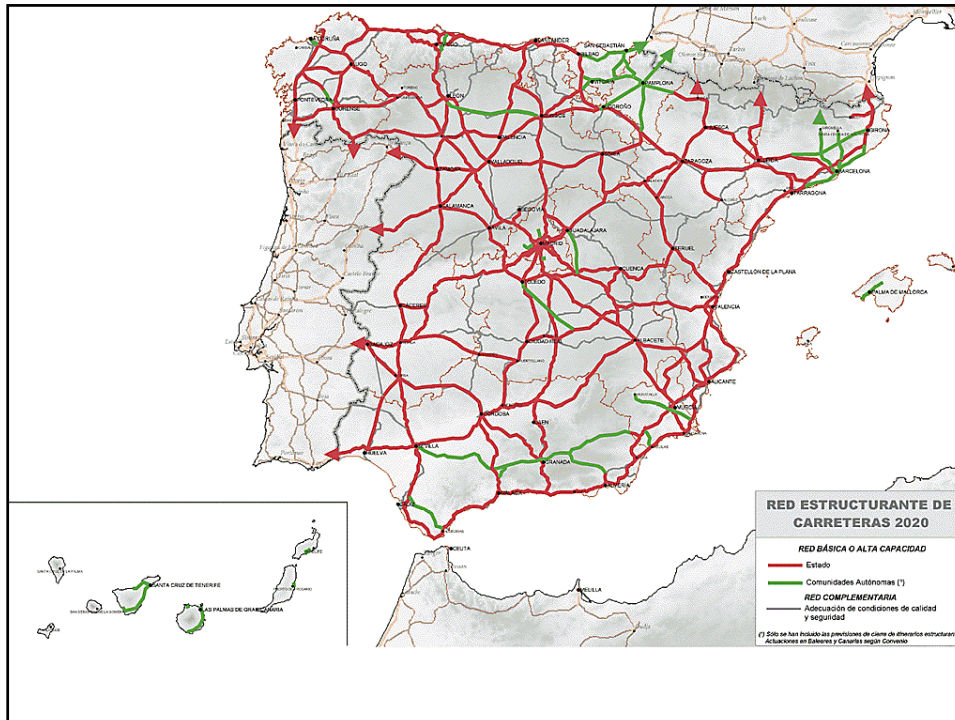
- Consegir una Red de Carreteras de Altas Prestaciones
- Acabar itinerarios en construcción y con demanda alta.
- Actuar en itinerarios de largo recorrido con desdoblamientos
- Construcción de variantes en travesías con IMD superior a 4.000 vehículos/día.
- Reducción del número de accidentes a la mitad para 2010 y de nuevo a la mitad para 2020.
- Actuar en los Tramos de Concentración de Accidentes (TCA), mejorando la infraestructura
- Invertir en conservación el 2% del valor patrimonial de la infraestructura.





PRIORIDADES DEL PEIT EN CARRETERAS PERIODO 2009 - 2020

- **“Mejorar la calidad de la Red Básica de Altas Prestaciones, mediante....actuaciones en tramos congestionados de la Red Básica desde una perspectiva multimodal, analizando sistemáticamente alternativas a la ampliación de capacidad”.**
- **“Iniciar la revisión de la fiscalidad en el transporte por carretera y desarrollo del marco legal para un sistema alternativo que posibilite la introducción de sistemas de tarificación ligados a la utilización real de la red por el usuario”.**



OBJETIVOS DEL PEIT

REPARTO MODAL:

2010 – Estabilización en el reparto modal de viajeros y mercancías a niveles de 1998

2020 – Aumento de 5 puntos porcentuales en el reparto modal del transporte público y el marítimo.

ACCIDENTABILIDAD:

2010 – Reducción a la mitad del número de muertos respecto a 1998

2020 – Reducción de nuevo a la mitad del número de muertos respecto a 2010.

GESTIÓN DE LA DEMANDA:

2012 – Estabilizar la demanda de transporte per cápita en vehículo privado (vehículos-km/hab) en valores similares a los de 2005

OBJETIVOS DEL PEIT (2)

CONTRIBUIR A LA SOSTENIBILIDAD:

2005-2007 – Estabilización de las emisiones de CO2

2012 – Disminución de las emisiones de CO2 al nivel de 1998

CALIDAD DEL AIRE:

2010 – Disminución en un 50% de las superaciones actuales de los niveles límites de calidad del aire en las ciudades, en los contaminantes donde el transporte constituye la principal fuente.

2015 – Cumplimiento de las Directivas Europeas de calidad del aire para el 90% de la población.

EFICACIA ENERGÉTICA:

2012 – Disminuir al menos un 20% el consumo energético específico por viajero/km y tonelada/km en relación a 1990.

2020 – Reducción del 40% del consumo energético específico por viajero/km y tonelada/km en relación a 1990.

CONCLUSIONES

LAS ACTUACIONES DEL PEIT ALEJAN AL SISTEMA DE TRANSPORTE DE LA SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL. SUS PROPIOS OBJETIVOS SON INALCANZABLES Y CONTRADICTORIOS CON LAS ACTUACIONES PROPUESTAS.

EL CRITERIO BÁSICO PARA LA CONSECUCCIÓN DE UNA MOVILIDAD SOSTENIBLE PASA POR:

REDUCIR EL NÚMERO Y LONGITUD DE LOS VIAJES EN AUTOMÓVIL.

REDUCIR LA CAPACIDAD DE LAS INFRAESTRUCTURAS PARA EL MISMO.

LA ACCESIBILIDAD DEBE BASARSE EN LA MEJORA DE LOS SERVICIOS DE TRANSPORTE PÚBLICO.