



Congreso **Nacional del Medio Ambiente**
CUMBRE DEL DESARROLLO SOSTENIBLE

Juan Luis Martín Cuesta

Director de Calidad y Desarrollo
Sostenible.

Renfe Operadora



El debate de la internalización de los costes externos de la movilidad

renfe

Dirección General Económico-Financiera
y de Planificación
Dirección de Calidad
y Desarrollo Sostenible

Juan Luis Martín Cuesta
Director de Calidad y Desarrollo Sostenible

8º Congreso Nacional de Medio Ambiente.CONAMA8
Madrid, 28 de noviembre de 2006

Evolución de las emisiones GEI en España

En 2005, y en relación a 1990, han crecido un 52'88%



- Año base (100%)
- Máximo permitido Kioto (115%)
- Emisiones brutas CO₂ eq. (1990-2005) (152'88%)



**Costes externos: un indicador
integrado de sostenibilidad**

- ✓ **Transporte: un mercado muy imperfecto**
- ✓ **Cambio climático, contaminación atmosférica, accidentalidad, contaminación acústica, otras afecciones ambientales, congestión: el transporte como industria de las externalidades**
- ✓ **Costes Externos: Indicador Integrado de Movilidad Sostenible:**
 - *Impacto Económico* • *Impacto Social* • *Impacto Ambiental*
- ✓ **Referencias recientes:**
 - UE: Libro Blanco del Transporte COM (2001) 370
 - España: Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT)
 - Marzo '06. Aprobación de la modificación de la Directiva sobre la "euroviñeta": un hito para la internalización de costes externos



Los costes externos del transporte

Costes externos del transporte

Estudio de actualización 2004

Costes externos totales,
medios y marginales



Base de datos mejorada:

Datos del año 2000

Para Europa 17 (EU17= UE15 +
Suiza + Noruega)

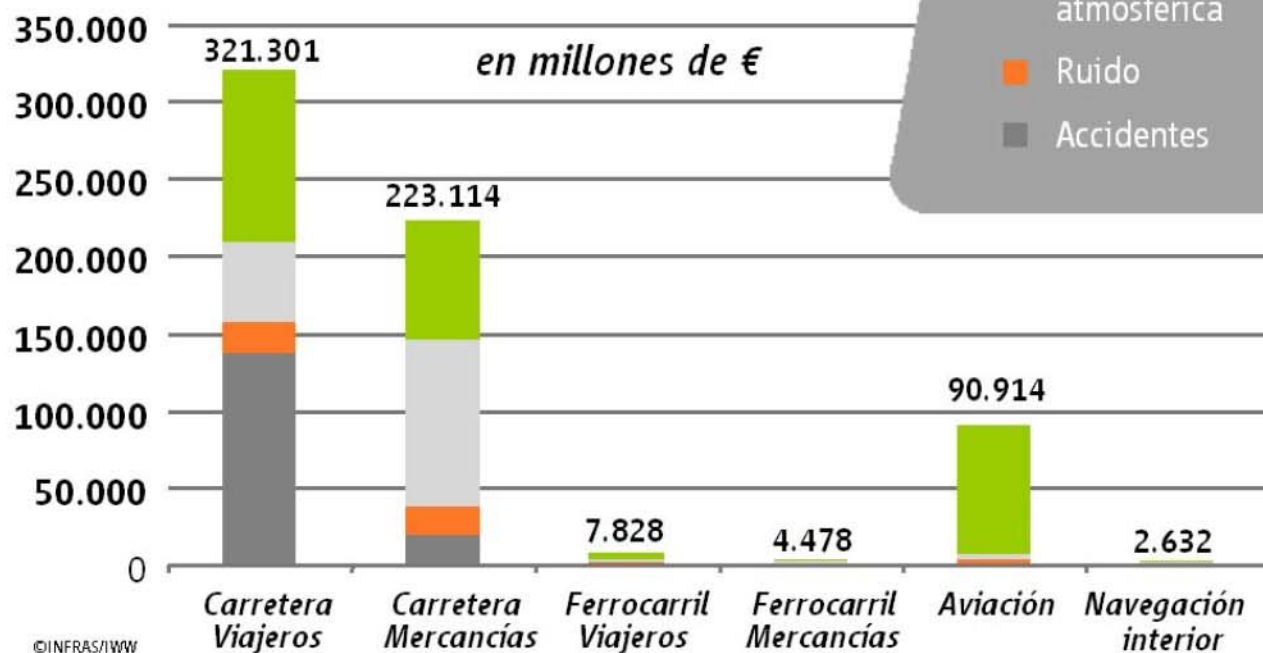
Metodología:

Enfoque similar al estudio del año
2000 para asegurar la coherencia
de los datos

Incorporación de las últimas
herramientas metodológicas y
referencia a otros proyectos de
investigación europeos (UNITE,
ExternE)

Costes externos del transporte

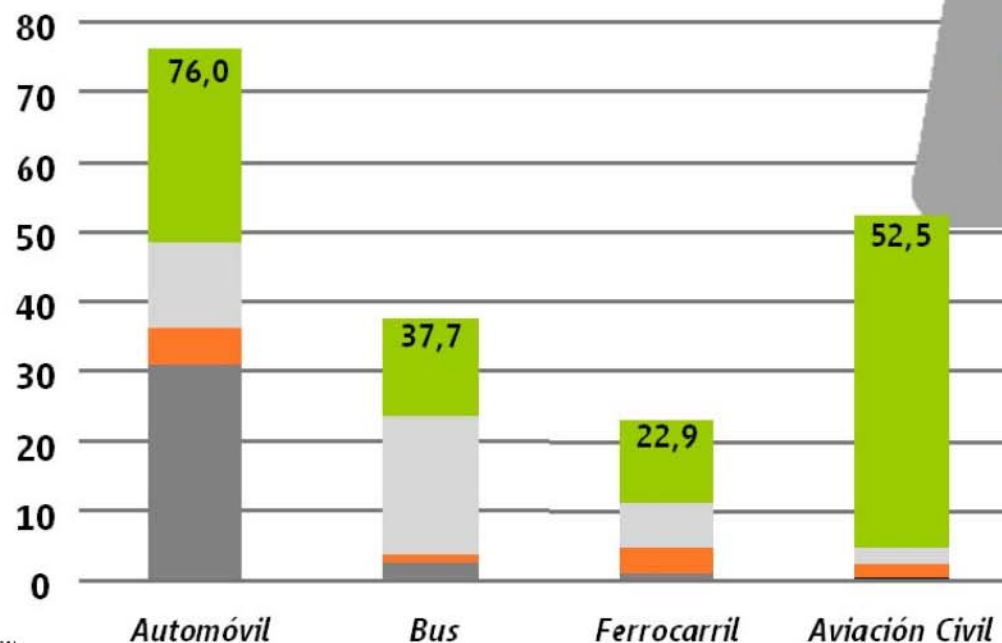
Eu 17 año 2000: 0,650 billones de € (7.3% pib)



Automóviles:43%; Camiones:34%; Aviación Civil:14%; Ferrocarril:1,9%;
C.climático:30%; Cont. Atmosférica:27%; Accidentes:24%; Ruido: 7%

Costes externos unitarios medios: Viajeros

€/1.000 PKM

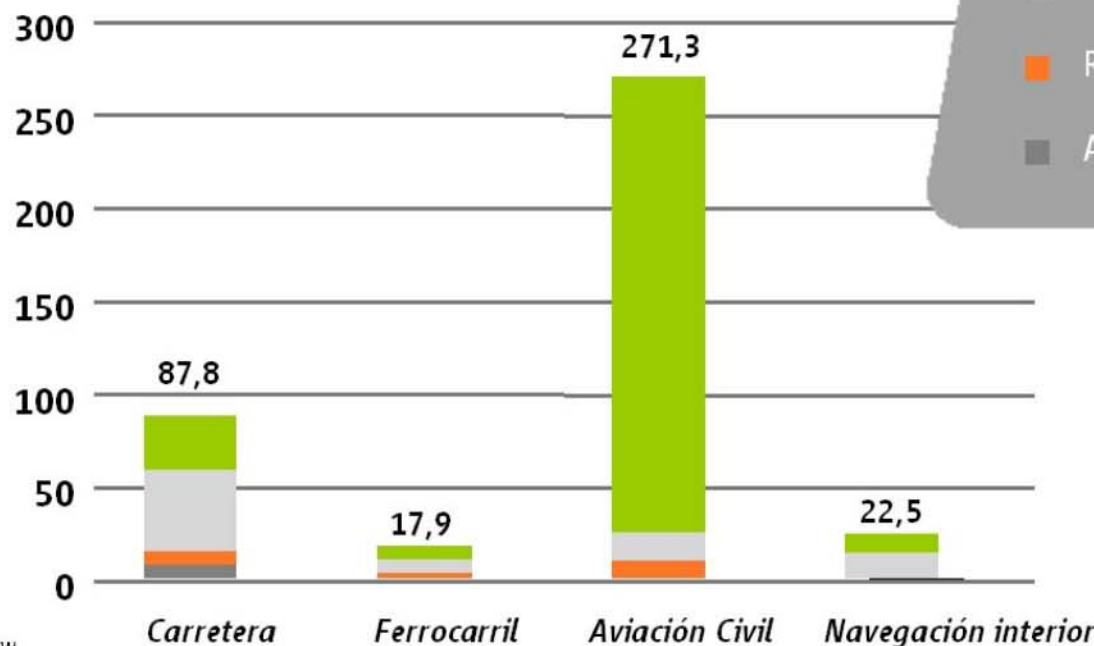


© INFRAS/IWW

Relación Costes Otros Modos/Ferrocarril
Automóviles: 3,3; Bus: 1,7; Aviación Civil: 2,3

Costes externos unitarios medios: Mercancías

€/1.000 PKM



© INFRAS/IWW

Relación Costes Otros Modos/Ferrocarril
Carretera: 4,9; Aviación Civil: 15,2; Navegación Interior: 1,3

Costes Externos del transporte en España (1)

País	Costes externos sin congestión (millones de €)	% Costes externos sobre PIB
Austria	16.573	8,09
Bélgica	22.293	8,98
Dinamarca	11.084	6,28
Finlandia	7.257	5,51
Francia	87.495	6,23
Alemania	149.054	7,36
Grecia	13.528	11,00
Irlanda	6.831	6,60
Italia	95.238	8,17
Luxemburgo	1.566	7,48
Holanda	30.468	7,60
Noruega	7.860	4,48
Portugal	12.717	11,03
España	58.161	9,56
Suecia	13.686	5,55
Suiza	13.845	5,33
Reino Unido	102.619	6,63
Eu 17	650.275	7,26

Fuente:

Infras AG- IWW Karlsruhe (2000)

Costes Externos del transporte en España (II)



Comparando con la media europea:

- **1. Mayor Coste Externo Total en términos de PIB**
 - » España= 9,56% PIB **(+32%)**
 - » EU17 = 7,26% PIB
- **2. Estructura modal de costes externos diferente**
 - Mayor peso relativo de los Camiones y de la Aviación Civil
 - Menor peso relativo de los Automóviles

Costes Externos del transporte en España (y III)



• 4. Distinta estructura por tipo de coste externo

- | | |
|-----------------------------------|---|
| – Cambio climático, | España: 36% del total
media EU17: 30% |
| – Cont. atmosférica, | España: 22% del total,
media EU17: 27% |
| – Accidentalidad, | España: 23% del total,
media EU17: 24% |
| – Contaminación acústica, España: | 6% del total,
media EU17: 7% |

- 5. A tener en cuenta: los condicionantes geográficos (perifricidad, tamaño de país, modelo poblacional).

Renfe: menos costes externos para la sociedad

El ahorro neto por costes externos derivado por la prestación de servicios de transporte por parte de RENFE supera los 2.124 millones de € anuales, según el estudio realizado en 2005 por la Universidad de Karlsruhe y la consultora suiza Infras

Hacia la internalización de costes externos

Aprobación de la
modificación de la Directiva
sobre la "euroviñeta": un
hito para la internalización
de los costes externos del
transporte.

En el sector del Transporte, ¿quien contamina paga?

Los ministros de Transporte aprobaron el
pasado 27 de Marzo de 2006 la Directiva
que armonizará en toda la UE los peajes
para vehículos de transporte de
mercancías, que permitirá una tasa mayor
en determinados tramos de carreteras y
que gravará más a los camiones que
generen una mayor contaminación.

Hacia la internalización de costes externos

Finalmente se ha aceptado, a petición del Parlamento Europeo, reflejar más costes de los propuestos en un principio, de forma que ***se podrán repercutir los relacionados con el medioambiente, la congestión de las carreteras o la promoción de la seguridad vial.***

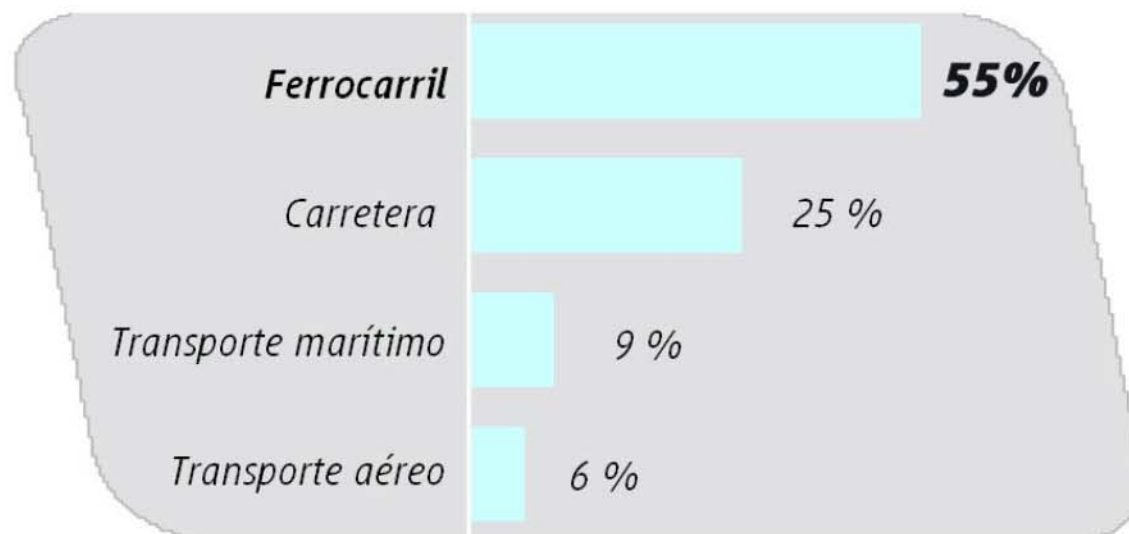
La Comisión Europea deberá ahora desarrollar un “modelo para calcular los costes externos” que se pueden repercutir en el precio del peaje.

Pero estos costes no se incluirán hasta que la Comisión presente su informe, lo que hará en un plazo máximo de dos años.

Los camiones que más contaminen pagarán hasta cuatro veces más que los menos contaminantes.

PEIT: Una gran apuesta por el ferrocarril

*Distribución de la
inversión prevista
en el PEIT 2005-2020:
250.000 millones €*



**16.600 Millones
de Euros al año**

Fases temporales del escenario PEIT 2020: internalización de costes

El escenario PEIT 2020 se plantea en tres fases temporales que permiten avanzar progresivamente en la compatibilidad del sistema de transporte con los principios del desarrollo sostenible.

- **2005-2008:**
 - Definición de las **externalidades** del transporte y las alternativas de internalización.
 - Puesta en marcha de **experiencias piloto** en gestión de la demanda.
- **2009-2012:**
 - **Utilización práctica** de medidas de gestión de la demanda.
 - Comienzo de la aplicación de instrumentos de internalización.
- **2013-2020:**
 - **Integración** plena de los objetivos medioambientales y de **desarrollo sostenible** en el transporte.
 - **Consolidación** de los instrumentos de gestión e internalización precisos con el **cambio modal** y la **reducción de externalidades**.

*Internalización de costes externos:
el primer reto de la movilidad sostenible*