

La Comisión RACC sobre Automóvil y Medio Ambiente aborda el papel del vehículo en el actual contexto de cambio climático

España necesitaría 7 veces más bosques para reabsorber el CO₂ que actualmente genera

- *En España el vehículo produce un 11% de las emisiones de CO₂, tantas como la ganadería, por debajo de sectores como la industria y la energía*
- *El RACC propone crear un grupo de trabajo en el Parlamento para potenciar la movilidad sostenible*
- *Se estima que en el 2025 las mejoras tecnológicas han de permitir que los vehículos gasten un 50% menos de combustible sin que ello suponga un coste añadido para el consumidor*
- *El RACC impulsa la modificación del impuesto de circulación como una de las medidas para una mejorar el impacto del automóvil*
- *Actualmente hay 900 millones de vehículos circulando por el mundo. El despertar de la India y la China –en sólo 30 años- supondrá pasar a 1800 millones de coches*

Madrid, 2 de junio de 2009.- A iniciativa del RACC se creó hace un año la **Comisión RACC de expertos en Automóvil y Medio Ambiente** compuesta por profesionales y académicos nacionales y extranjeros vinculados a la movilidad y el medio ambiente.

Este grupo de trabajo nació con el objetivo de analizar en profundidad todos aquellos aspectos vinculados al papel que ocupa el automóvil en un contexto de movilidad sostenible. Un año después la Comisión RACC presenta a la sociedad el informe **“Automóvil y Medio Ambiente. Cuando lo verde sale a cuenta”** con las conclusiones y recomendaciones entorno a esta problemática con el objetivo último de promover un grupo de trabajo en el Parlamento sobre este tema y detectar campos de actuación tanto por parte de la Administración, como de los fabricantes y de los usuarios.

Externalidades positivas y negativas del coche

El automóvil es uno de los inventos que ha cambiado con más intensidad la vida cotidiana de las sociedades modernas. Su expansión ha sido tan profunda y acelerada que, en algunos países, entre los que se incluye a España, la industria automovilística ha constituido en unos de los pilares de la economía, de la ocupación y de la exportación. Sin embargo, la motorización progresiva

de la sociedad y la fuerte dependencia hacia el vehículo privado son la base de algunos de los problemas que plantea el actual modelo de movilidad.

El uso del automóvil tiene fundamentalmente dos efectos sobre el medio ambiente: el derivado de las emisiones de CO₂ que repercuten directamente en el calentamiento global y el cambio climático, y los derivados de las emisiones de gases (NO_x, CO, entre otros) y partículas que empeoran la calidad del aire y que provocan la contaminación local.

Cambio climático

Las emisiones de CO₂ provenientes del automóvil han crecido en España de una forma muy destacada: cerca de un 80% entre 1990 y 2006 a un ritmo superior a la media del 50%, y muy por encima del 15% que el Protocolo de Kyoto marcaba para España en el horizonte del 2010.

En España el vehículo produce un 11% del total de emisiones de CO₂, tantas como la ganadería, pero por debajo de sectores como el de la energía o la industria. Según cálculos estimativos, para compensar todo el CO₂ que se emite en España durante un año harían falta 7 veces más bosques de los que actualmente tenemos.

Calidad del aire

La combustión de gasolina y gasóleo genera gran parte de los gases y partículas que empeoran la calidad del aire en las ciudades. Estas emisiones afectan a la salud únicamente de las personas que viven o pasan cerca del lugar donde se producen. En general las emisiones de gases nocivos para la salud y las partículas provenientes de los automóviles han caído de manera muy significativa en los últimos años en gran medida por las mejoras tecnológicas realizadas por los fabricantes y al hecho de que un coche nuevo contamina 30 veces menos que uno viejo. Entre 1990 y 2005, las emisiones de NO_x cayeron un 20% y las de CO casi un 60%, en gran medida por las mejoras tecnológicas realizadas por los fabricantes. Las emisiones de partículas no han seguido una evolución tan positiva.

Aunque es difícil hacer aproximaciones en este campo, según la Agencia Europea del Medio Ambiente, en el año 2000 se produjeron en Europa aproximadamente 370.000 muertes prematuras por estos contaminantes, 7 veces más que los muertos por accidentes de tráfico.

Objetivo: la descarbonización

Queda claro que existe una relación muy estrecha entre automóvil y petróleo. La previsión de los expertos, es que en los próximos años la demanda de petróleo crecerá de forma significativa y ello, junto con una mayor dependencia energética del combustible fósil y la necesidad de diversificación de las fuentes alternativas, redundará en una necesidad de actuar para promover el cambio. Un cambio que pasa por reducir drásticamente las emisiones contaminantes del transporte en general y del automóvil en particular. Ello exige la descarbonización, es decir una reducción del consumo de carburante por parte del coche.

La forma de promover la descarbonización del vehículo se centra en:

1. Incidir en la oferta.

- a) Las **mejoras tecnológicas** han de permitir que en el 2025 los vehículos gasten un 50% menos de combustible sin que ello suponga un coste añadido para el consumidor
- b) Promoción de nuevas alternativas al motor de combustión interna. El **vehículo eléctrico** se perfila como una solución eficiente, ya que produce un 70% menos de emisiones que un vehículo tradicional

2. Incidir en la demanda

- a) No todas las maneras de conducir contaminan igual. Las **promoción de las técnicas de conducción más ecológicas** (*ecodriving*) son de fácil difusión y tienen como resultado un ahorro de hasta el 20% de combustible

3. Fiscalidad del automóvil

Hay un margen importante para modificar la fiscalidad asociada al automóvil y asociarla a criterios medioambientales. Como medida más importante, se propone **una equiparación progresiva de la tributación específica del gasoil y de gasolina**, así como una **modificación del impuesto de circulación**, así como poner en marcha un ambicioso **programa de bonificaciones** (aplicable a la compra de coches nuevos y de segunda mano y, posiblemente, la introducción de filtros de partículas).

4. Actuación de los conductores

Fomentar la responsabilidad de los usuarios se centra en tres modelos claves:

- a) **Elección del modo de transporte**: promover un uso racional del automóvil sobre todo en zonas urbanas.
- b) **Compra del automóvil**: no todos los coches contaminan igual. La información es clave: a través del EcoTest (www.ecotest.eu) que ofrece una clasificación de los principales modelos disponibles en el mercado en función de las emisiones CO₂, gases y partículas.

Cuando lo verde sale a cuenta

La importancia de los agentes económicos: consumidores, fabricantes y Administración

En este escenario, tanto los consumidores como los fabricantes cobran una relevancia especial. En primer lugar, los consumidores deberán tener un papel más activo. Los fabricantes, por su parte, tendrán que comprender la necesidad y la urgencia del cambio y tendrán que ver el desarrollo de tecnologías verdes no como un coste sino como una oportunidad de mercado. Estos cambios de comportamiento deben verse facilitados por un adecuado procedimiento de las políticas públicas.

Recomendaciones de la Comisión RACC

Mejorar el impacto del automóvil sobre el medio ambiente, requiere de un enfoque integrado, que incluya múltiples actuaciones desde perspectivas diversas.

Las actuaciones destinadas a la Administración pasan por la regulación de estándares de consumo para los coches nuevos disponibles en el mercado, así como la gestión de la fiscalidad del automóvil y la medidas de gestión de la demanda de la movilidad.

	MEDIDAS RACC	
Medidas de tipo fiscal	Modificación del impuesto de circulación	Que el diseño del impuesto de circulación se module en función de las emisiones de CO ₂ de cada vehículo. Con el objetivo de conseguir la máxima simplificación se propone seguir para ello un esquema parecido al fijado para el nuevo impuesto de matriculación vigente desde el 1 de enero de 2008.
	Igualación del impuesto de hidrocarburos para la gasolina y el diesel	Una equiparación progresiva del tipo impositivo del impuesto de hidrocarburos para la gasolina y el diesel. El objetivo debe ser que la carga fiscal por unidad de CO ₂ emitida por ambos tipos de carburante sea la misma.
	Incentivos a la demanda de coches.	La puesta en marcha de un programa ambicioso de bonificaciones que incentive la renovación de la flota de coches en España (incluyendo las compras de 2ª mano), primando aquellos que tengan un impacto medioambiental menor (y que incorporen mayores prestaciones de seguridad activa y pasiva)
	Incentivos a la introducción de filtros de partículas	Poner en marcha un programa que incentive la instalación de filtros de partículas en coches nuevos y, especialmente, en coches antiguos. Estudiar el exitoso caso de Alemania para determinar la cuantía de la subvención
	Fijación de un precio por las emisiones de carbono	Tomar las medidas necesarias para que la carga fiscal que soporta cada unidad de carbono emitida a la atmósfera sea la misma, con independencia del sector donde se origine. Ello exigirá, seguramente, un prolongado periodo de convergencia
Medidas de tipo regulatorio	Ley de Movilidad sostenible	Elaboración de una Ley de Movilidad Sostenible que dé cobertura a todas las actuaciones que se realicen en este ámbito. Dicha Ley deberá contemplar un mecanismo adecuado de coordinación entre las distintas administraciones implicadas
	Estándares de consumo y de emisión de Co2	En línea con la posición de la Comisión Europea, se propone fijar un estándar de emisiones en 130 gr. de CO₂ por kilómetro en el año 2015, y de 95 gr. de CO₂ por kilómetro en el año 2020. Se propone que en este último caso este límite no sea modulado en función del peso del vehículo.
	Aprendizaje de técnicas Ecodriving	Incorporar el aprendizaje de las técnicas Ecodriving dentro del proceso de formación de nuevos conductores.
	Medidas de gestión de la demanda	Poner en marcha medidas de gestión de la demanda de movilidad como la generalización de carriles BUS-VAO, la regulación del aparcamiento en destino o la implantación de sistemas de velocidad variable, sobre todo en los entornos de las áreas metropolitanas. Estas medidas deben perseguir siempre la máxima eficiencia, aplicarse de forma progresiva, y adaptarse a las peculiaridades de cada territorio
	Compras públicas	Que todos los programas que ponga en marcha la administración que supongan la adquisición de parque móvil evalúen previamente su impacto medioambiental

Otras medidas	Modos de transporte alternativos	Poner en marcha, sobre todo en entornos locales, iniciativas que faciliten la utilización de la motocicleta, la bicicleta o los desplazamientos a pie. Para ello es esencial dotarse de la infraestructura adecuada, que permita una buena convivencia entre los distintos modos de transporte.
	Fomento de la I+D	Poner en marcha de programas de I+D dirigidos específicamente a reforzar las capacidades de la industria del automóvil en España por lo que hace referencia a tecnologías vinculadas a la mejora del impacto medioambiental de los automóviles.
	Campañas	Realizar campañas de sensibilización que corrijan los déficits de información y de formación que se detecta entre los conductores en relación al impacto medioambiental de los automóviles.

El futuro: la hora del consumidor y la tecnología

En este contexto de cambio y incertidumbre, el RACC asume su papel en su esfuerzo por promover una movilidad más sostenible y respetuosa con el medio ambiente a partir de actuaciones a corto plazo.

1. Lanzamiento de la **campana Econducción** con consejos para los usuarios entorno a una movilidad más sostenible
2. Presentación del Informe **Automóvil y Medio Ambiente. Cuando lo verde sale a cuenta**” en el Parlamento y impulsar la creación de una comisión de trabajo en el Congreso sobre los efectos del automóvil en el medio ambiente.
3. Difusión del vídeo inspirado en el informe con una marcada finalidad divulgativa y elaboración de un programa educativo sobre movilidad sostenible.

RACC Automóvil Club

El **RACC**, con más de un millón de socios, es el mayor automóvil club de España; líder en el ámbito de la movilidad. Presta asistencia personal, familiar, mecánica y sanitaria urgente y es la primera correduría de seguros de España en el sector de autos. El **RACC** también está presente en el sector de los viajes, con una de las agencias con mayor crecimiento en España. A través de su Fundación, y como entidad con vocación de servicio a la sociedad, se preocupa, moviliza y crea estados de opinión para mejorar la movilidad y la seguridad vial de todas las personas.

Más información: www.fundacionracc.es/