

TRANSPORTE Y CAMBIO GLOBAL

1. EL TRANSPORTE PERMITE ACCEDER A LOS DISTINTOS TERRITORIOS, POR LO QUE ES UN FACTOR BÁSICO DE COMPETITIVIDAD DE ESTOS.
2. CONTRIBUYE A LA GLOBALIZACIÓN ECONÓMICA A TRAVÉS DE LA INTERCONEXIÓN DE TERRITORIOS Y DEL DESARROLLO DEL COMERCIO DE PRODUCTOS.
3. EL FUNCIONAMIENTO DEL PROPIO SECTOR Y LA CONSTRUCCIÓN DE INFRAESTRUCTURAS Y DE VEHÍCULOS LIGADOS AL SECTOR TRANSPORTES SON IMPORTANTES RAMAS DE ACTIVIDAD PRODUCTIVA, GRANDES CONSUMIDORAS DE ENERGÍA Y MATERIALES, PERO ACTUALMENTE GENERADORAS DE GRAN PARTE DEL EMPLEO Y DE LA RENTA PRODUCTIVA.
4. EL TRANSPORTE, Y EN PARTICULAR EL TRANSPORTE EN VEHÍCULOS AUTOMÓVILES, HA CONTRIBUIDO Y SIGUE CONTRIBUYENDO DE UNA FORMA MUY SIGNIFICATIVA A LA INSOSTENIBILIDAD DEL SISTEMA, NO APRECIÁNDOSE SIGNOS DE QUE LA DINÁMICA ACTUAL PUEDA REVERTIR EL PROCESO DE MANERA SIGNIFICATIVA, CON LAS POLÍTICAS Y MEDIDAS PUESTAS EFECTIVAMENTE EN MARCHA.

ESTRUCTURA DEL INFORME

1. DIAGNÓSTICO

1. LA RELACIÓN ENTRE EL TRANSPORTE Y LA SOSTENIBILIDAD DEL MODELO DE DESARROLLO EN LOS ÚLTIMOS DECENIOS.
 - a) **HUELLA ECOLÓGICA.** EL TRANSPORTE REPRESENTA DEL ORDEN DEL **16%** DE LA HUELLA ECOLÓGICA EN ESPAÑA (2005).
 - b) **EMISIONES DE G.E.I.** EL TRANSPORTE REPRESENTA DEL ORDEN DEL **25%** DE LAS EMISIONES DE CO₂equiv. EN ESPAÑA (2006)
 - c) **CONSUMO DE ENERGÍA.** EL TRANSPORTE REPRESENTA DEL ORDEN DEL **42%** DE LA ENERGÍA FINAL CONSUMIDA EN ESPAÑA (2006)
 - d) **EFFECTOS EXTERNOS**

ESTRUCTURA DEL INFORME

1. DIAGNÓSTICO

2. LA EVOLUCIÓN Y TENDENCIAS DE LA DEMANDA DE TRANSPORTE.

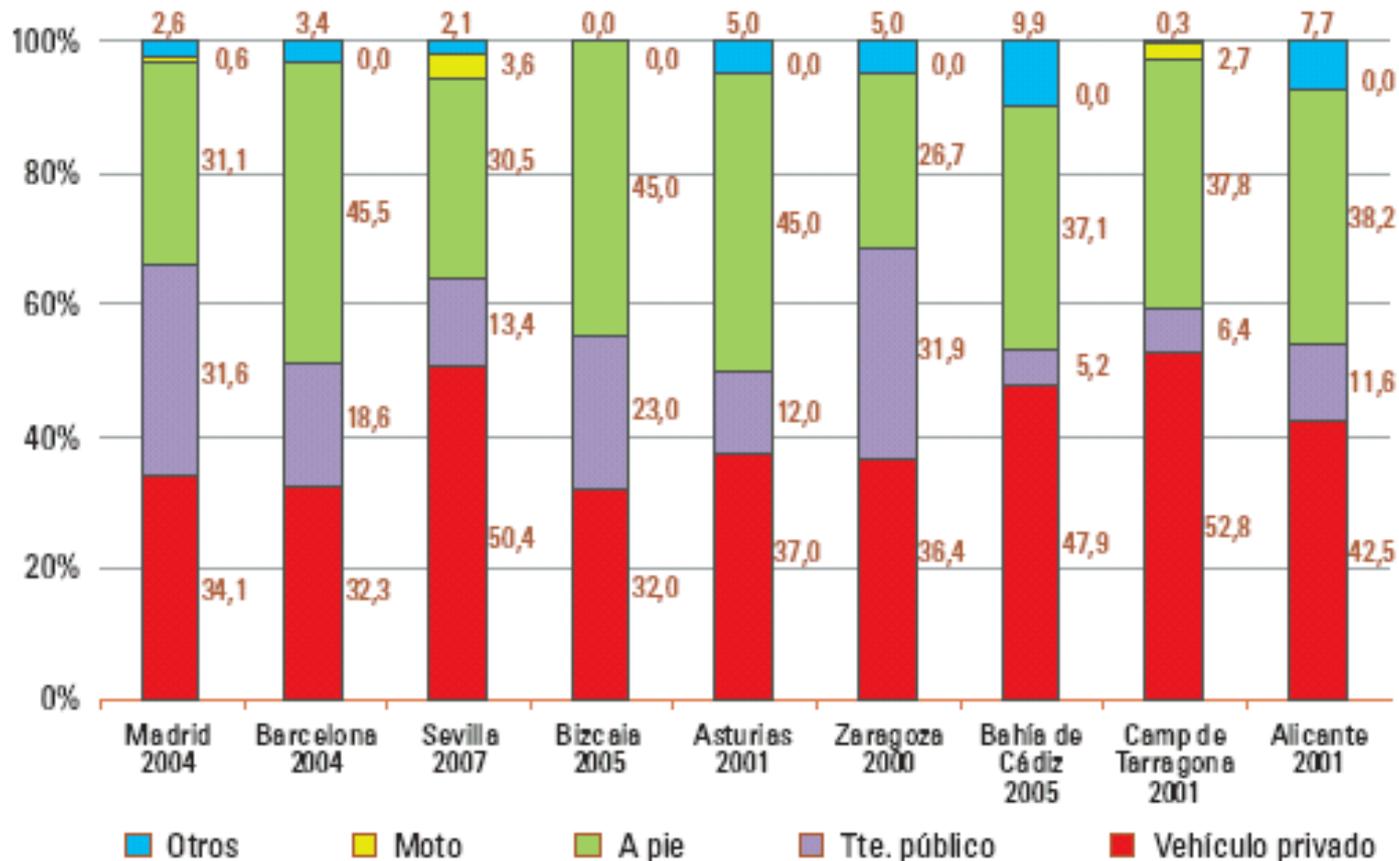
- a) LA CRECIENTE DEMANDA DE TRANSPORTE DE MERCANCÍAS Y SU INADECUADA DISTRIBUCIÓN MODAL.
 - a) EL TTE DE MERCANCÍAS EN ESPAÑA SE MULTIPLICA POR 2,6 ENTRE 1990 Y 2007 (CASI EL DOBLE QUE EN LA UE26)
 - b) LA CARRETERA REPRESENTA DEL ORDEN DEL 93% DEL TOTAL DE TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCÍAS (73% EN LA UE26).
 - c) EL FERROCARRIL REPRESENTA DEL ORDEN DEL 4% DEL TOTAL DE TRANSPORTE INTERIOR DE MERCANCÍAS (17% EN LA UE26)
- b) LA PREOCUPANTE EVOLUCIÓN Y TENDENCIAS EN LA DEMANDA DE PASAJEROS EN ESPAÑA.
 - a) MOTORIZACIÓN E INCREMENTO DE LOS RECORRIDOS POR CARRETERA. DUPLICACIÓN DE RECORRIDOS ENTRE 1993 Y 2008.
 - b) INCREMENTO DE LOS RECORRIDOS AÉREOS. LA INCIDENCIA DEL "LOW COST". DEL 3,1% DE LOS PASAJEROS*KM EN 1990 AL 5,9% EN 2006.
 - c) LA POSITIVA INCIDENCIA DEL AVE EN LAS RELACIONES SOLVENTES AL DESVIAR TRÁFICO DEL AVIÓN AL FERROCARRIL. PERO GENERA NUEVA DEMANDA INDUCIDA. EL PELIGRO DE LA DESMESURA CON LÍNEAS NO RENTABLES.

ESTRUCTURA DEL INFORME

1. DIAGNÓSTICO

3. TRANSPORTES, URBANISMO Y TERRITORIO.

b) LA PROBLEMÁTICA CRECIENTE DEL TRANSPORTE URBANO Y METROPOLITANO DE VIAJEROS.

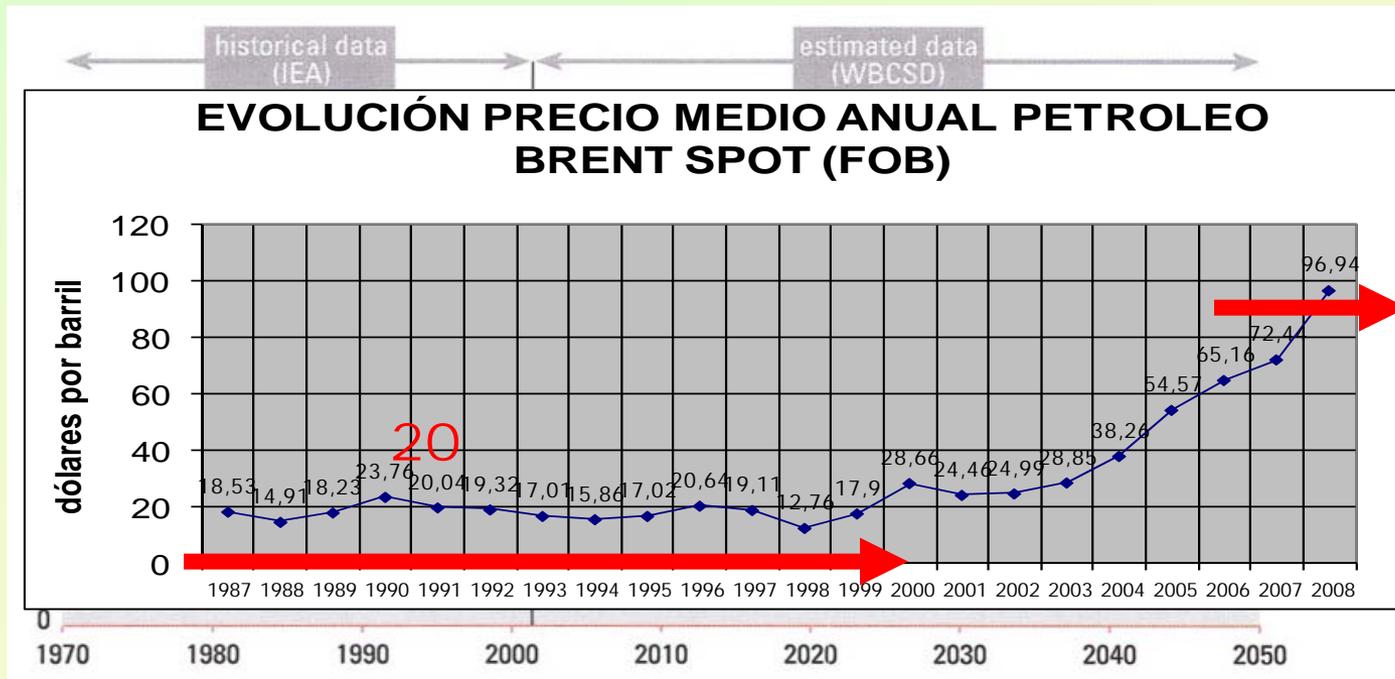


ESTRUCTURA DEL INFORME

2. PROSPECTIVA Y ESCENARIOS PREVISIBLES

INCREMENTO DEL CONSUMO DE ENERGÍA Y DE LAS EMISIONES DE GASES DE GENERACIÓN DE EFECTO INVERNADERO POR EL TRANSPORTE.

¿LO TENDRÁ QUE FRENAR CON SUCESIVAS CRISIS EL INCREMENTO DE LOS PRECIOS DEL PETRÓLEO, O SEREMOS CAPACES DE PLANIFICAR UNA EVOLUCIÓN SOSTENIBLE?



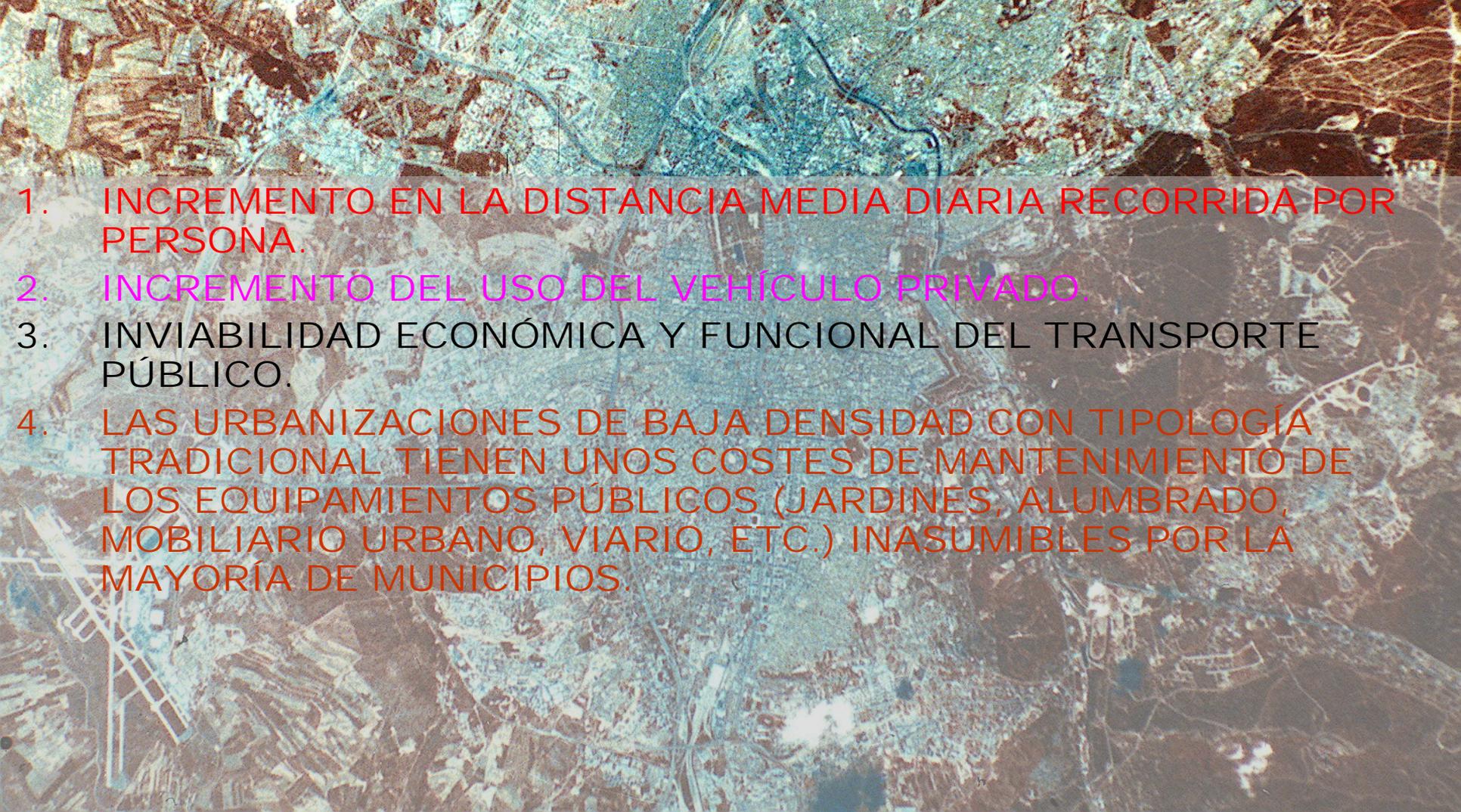
80

ESTRUCTURA DEL INFORME

3. CONCLUSIONES

1. LOS PROBLEMAS SE CONOCEN PERO LAS ACCIONES QUE SE ADOPTAN NO AVANZAN DE MANERA SUFICIENTE EN SU RESOLUCIÓN, NI EN LOS PLAZOS NI EN LA INTENSIDAD NECESARIA. LA CONSECUCCIÓN DE CAMBIOS SIGNIFICATIVOS EXIGE POLÍTICAS MÁS ENÉRGICAS.
2. EXISTE UN ELEVADO RIESGO DE AGRAVAMIENTO DE LOS PROBLEMAS AMBIENTALES Y DE LA INSOSTENIBILIDAD DEL MODELO DE DESARROLLO.
3. LAS POLÍTICAS DE MEJORA EN EL CAMPO DEL TRANSPORTE SON INSUFICIENTES.

EFECTOS BÁSICOS DE LAS REGIONES FUNCIONALES URBANAS EN RELACIÓN AL TRANSPORTE QUE CONTRIBUYEN A SU INSOSTENIBILIDAD AMBIENTAL

- 
1. INCREMENTO EN LA DISTANCIA MEDIA DIARIA RECORRIDA POR PERSONA.
 2. INCREMENTO DEL USO DEL VEHÍCULO PRIVADO.
 3. INVIABILIDAD ECONÓMICA Y FUNCIONAL DEL TRANSPORTE PÚBLICO.
 4. LAS URBANIZACIONES DE BAJA DENSIDAD CON TIPOLOGÍA TRADICIONAL TIENEN UNOS COSTES DE MANTENIMIENTO DE LOS EQUIPAMIENTOS PÚBLICOS (JARDINES, ALUMBRADO, MOBILIARIO URBANO, VIARIO, ETC.) INASUMIBLES POR LA MAYORÍA DE MUNICIPIOS.

ESTRUCTURA DEL INFORME

3. QUÉ HACER

1. LA URGENTE NECESIDAD DE OTRAS PRIORIDADES EN LOS OBJETIVOS, PLANES E INVERSIONES EN EL SECTOR DE TRANSPORTES INTERURBANOS.
2. LA PRIORIDAD DE UNA NUEVA PLANIFICACIÓN Y GESTIÓN TERRITORIAL, UEBANÍSTICA Y DEL TRANSPORTE EN LAS RFU. ÁREAS METROPOLITANAS Y ÁREAS URBANAS.
3. PROPICIAR LA REDUCCIÓN DE LOS EFECTOS EXTERNOS DE LOS VEHÍCULOS.
4. LA OPCIÓN POR EL VEHÍCULO ELÉCTRICO.
5. LA IMPRESCINDIBLE CONCERTACIÓN, COOPERACIÓN Y COLABORACIÓN INTERADMINISTRATIVA Y CON LA SOCIEDAD CIVIL.
6. LA NECESIDAD DE UN FORO INTEGRADO DE INFORMACIÓN Y PARTICIPACIÓN GUIADO POR LA TRANSPARENCIA DE TODAS LAS ADMINISTRACIONES PÚBLICAS.
7. LA NECESIDAD DE ESTABILIDAD EN LAS POLÍTICAS Y COMPORTAMIENTOS EN EL SISTEMA DE TRANSPORTE.

C A M B I O
G L O B A L
E S P A Ñ A
2 0 2 0

PROGRAMA TRANSPORTE

LA URGENTE NECESIDAD
DE OTRAS PRIORIDADES
EN LOS OBJETIVOS,
PLANES E INVERSIONES

DICIEMBRE DE 2009

LA PROSPECTIVA EXPLORA
FUTUROS POSIBLES.
CUAL SEA EL REAL DEPENDE
DE LO QUE HAGAMOS PARA
CONSEGUIRLO.

EL FUTURO SE CONSTRUYE
CADA DÍA.

MUCHAS GRACIAS POR
SU ATENCIÓN.

Antonio Serrano Rodríguez.
4 de noviembre de 2010