

La Comissió RACC sobre Automòbil i Medi Ambient aborda el paper del vehicle a l'actual context de canvi climàtic

Espanya necessitaria 7 vegades més boscos per tal de reabsorbir el CO₂ que actualment genera

- *A Espanya el vehicle produeix un 11% de les emissions de CO₂, tantes com la ramaderia, per sota de sectors com la indústria i l'energia*
- *El RACC proposa crear un grup de treball al parlament per potenciar la mobilitat sostenible*
- *S'estima que en el 2025 les millores tecnològiques han de permetre que els vehicles gastin un 50% menys de combustible sense que això suposi un cost afegit per al consumidor*
- *El RACC proposa la modificació de l'impost de circulació i l'equiparació de la fiscalitat de la benzina i el gasoil com a mesures per a millorar l'impacte de l'automòbil*
- *Actualment hi ha 900 milions de vehicles circulant pel món. El despertar de l'Índia i la Xina –en només 30 anys- suposarà passar a 1800 milions de cotxes*

Madrid, 2 de juny de 2009.- A iniciativa del RACC es va crear fa un any la Comissió RACC d'experts en Automòbil i Medi Ambient composta per professionals i acadèmics nacionals i estrangers vinculats a la mobilitat i el medi ambient.

Aquest grup de treball naixia amb l'objectiu d'analitzar en profunditat tots aquells aspectes vinculats al paper que ocupa l'automòbil en un context de mobilitat sostenible. Un any després la Comissió RACC presenta a la societat l'informe "**Automòbil i Medi Ambient. Quan el verd surt a compte**" amb les conclusions i recomanacions entorn a aquesta problemàtica amb l'objectiu últim de promoure un grup de treball al parlament sobre aquest tema i detectar camps d'actuació tant per part de l'Administració, com dels fabricants i dels usuaris.

1. Externalitats positives i negatives del cotxe

L'automòbil és un dels invents que ha canviat amb més intensitat la vida quotidiana de les societats modernes. La seva expansió ha estat tan profunda i accelerada que, en alguns països, entre els quals s'inclou a Espanya, la indústria automobilística ha constituït en uns dels pilars de l'economia, de l'ocupació i de l'exportació. No obstant això, la motorització progressiva de la societat i la forta dependència cap al vehicle privat són la base d'alguns dels problemes que planteja l'actual model de mobilitat.

L'ús de l'automòbil té fonamentalment dos efectes sobre el medi ambient: el derivat de les emissions de CO₂ que repercuteixen directament en l'escalfament global i el canvi climàtic, i els derivats de les emissions de gasos (NOX, CO, entre d'altres) i partícules que empitjoren la qualitat de l'aire i que provoquen la contaminació local.

1.a Canvi climàtic

Les emissions de CO2 provinents de l'automòbil han crescut a Espanya d'una forma molt destacada: prop d'un 80% entre 1990 i 2006 a un ritme superior a la mitjana del 50%, i molt per sobre del 15% que el Protocol de Kyoto marcava per a Espanya a l'horitzó del 2010.

A Espanya el vehicle produeix un 11% del total d'emissions de CO2, tantes com la ramaderia, però per sota de sectors com el de l'energia o la indústria. Segons càlculs estimatius, per compensar tot el CO2 que s'emet a Espanya durant un any farien falta 7 vegades més boscos dels quals actualment tenim.

1. b Qualitat de l'aire

La combustió de gasolina i gasoil genera gran part dels gasos i partícules que empitjoren la qualitat de l'aire en les ciutats. Aquestes emissions afecten a la salut únicament de les persones que viuen o passen prop del lloc on es produeixen. En general les emissions de gasos nocius per a la salut i les partícules provinents dels automòbils han caigut de manera molt significativa els últims anys en gran mesura per les millores tecnològiques realitzades pels fabricants i al fet que un cotxe nou contamina 30 vegades menys que un vell. Entre 1990 i 2005, les emissions de NOX van caure un 20% i les de CO gairebé un 60%, en gran mesura per les millores tecnològiques realitzades pels fabricants. Les emissions de partícules no han seguit una evolució tan positiva.

Encara que és difícil fer aproximacions en aquest camp, segons l'Agència Europea del Medi Ambient, en l'any 2000 es van produir a Europa aproximadament 370.000 morts prematures per aquests contaminants, 7 vegades més que els morts per accidents de trànsit.

2. Automòbil i petroli

Queda clar que existeix una relació molt estreta entre automòbil i petroli. La previsió dels experts, és que els anys vinents la demanda de petroli creixerà de manera significativa, a mesura que, sobre tot a la Xina i a l'Índia, augmenti el nivell de motorització: es calcula que en només 30 anys el parc mundial de cotxes passarà dels 900 milions d'unitats actuals a 1800 milions.

L'oferta de petroli, però, veurà limitat el seu creixement. Aquesta evolució divergent entre la demanda i l'oferta es traduirà previsiblement en augment de preus, sobre tot en la mesura que l'economia mundial es recuperi. A mig termini, el preu del petroli es calcula que es pot situar en una franja d'entre 80-100 dòlars el barril.

3. Objectiu : la descarbonització

Amb tot això, és urgent proporcionar una estratègia de descarbonització de l'automòbil, és a dir, una reducció de les emissions de CO2 per quilòmetre recorregut.

La forma de promoure la descarbonització del vehicle se centra en:

1. Incidir en l'oferta.

Millora de l'eficiència dels vehicles

- a) Les millores tecnològiques en el motor de combustió interna i el desenvolupament de vehicles híbrids han de permetre que en el 2025 els

vehicles gastin un 50% menys de combustible sense que això suposi un cost afegit per al consumidor

- b) L'aposta per les energies alternatives també ajudaria a reduir el consum de petroli. El vehicle elèctric es perfila com una solució eficient, ja que produeix un 70% menys d'emissions que un vehicle tradicional

2. Incidir en la demanda

Són necessàries mesures de gestió de la demanda de mobilitat, com la generalització dels carrils BUS-VAO, la regularització de l'aparcament a la destinació o la implantació de sistemes de velocitat variable. Aquestes mesures han de tenir sempre en compte el context local on s'insereixen.

3. Fiscalitat de l'automòbil

Hi ha un marge important per modificar la fiscalitat associada a l'automòbil i associar-la a criteris medi ambientals. Això no ha de suposar un augment de la fiscalitat, que ja és molt elevada, sinó un redisseny d'aquesta. Com a mesura més important, es proposa modificació de l'impost de circulació o una equiparació progressiva de la tributació específica del gasoil i de benzina.

4. Actuació dels conductors

Fomentar la responsabilitat dels usuaris se centra en tres models claus:

- a) Elecció de la manera de transport: no tots els models de transport contaminen igual. És fonamental promoure l'ús del transport públic, la moto i la bicicleta o anar a peu.
- b) Compra de l'automòbil: no tots els cotxes contaminen igual. La informació és clau: a través del **EcoTest (www.ecotest.eu)** que ofereix una classificació dels principals models disponibles al mercat en funció de les emissions CO₂, gasos i partícules.
- c) Conducció eficient: no totes les formes de conduir contaminen el mateix. A través de les anomenades tècniques de conducció eficient es pot estalviar fins un 20% de combustible.

4. Propostes d'actuació

L'articulació pràctica d'aquestes actuacions es concreta en les següents propostes, que sorgeixen a partir dels treballs de la Comissió RACC.

Recomanacions de la Comissió RACC

RELACIÓ DE MESURES PROPOSADES PER REDUIR L'IMPACTE MEDIAMBIENTAL DE L'AUTOMÒBIL		
	Mesures	Propostes
Mesures de tipus fiscal	Modificació de l'impost de circulació	Modular el disseny de l'impost de circulació en funció de les emissions de CO ₂ de cada vehicle. Amb l'objectiu d'aconseguir la màxima simplificació, es proposa seguir per a això un esquema semblant al fixat per al nou impost de matriculació vigent des de l'1 de gener de 2008.
	Igualació de l'impost d'hidrocarburs per a la gasolina i el dièsel	Equiparar progressivament el tipus impositiu de l'impost d'hidrocarburs per a la gasolina i el dièsel. L'objectiu ha de ser que la càrrega fiscal per unitat de CO ₂ emesa per tots dos tipus de carburant sigui la mateixa.
	Incentius a la demanda de cotxes	Portar a terme un programa ambiciós de bonificacions que incentivi la renovació de la flota de cotxes a Espanya (incloent-hi les compres de 2a mà), afavorint aquells que tinguin menys impacte mediambiental (i que incorporin més prestacions de seguretat activa i passiva).
	Incentius a la introducció de filtres de partícules	Impulsar un programa que incentivi la instal·lació de filtres de partícules en cotxes nous i, especialment, en cotxes antics. Estudiar el reeixit cas d'Alemanya per determinar la quantia de la subvenció.
	Fixació d'un preu per les emissions de carboni	Prendre les mesures necessàries perquè la càrrega fiscal que suporta cada unitat de carboni emesa a l'atmosfera sigui la mateixa, amb independència del sector on s'origini. Això exigirà, segurament, un prolongat període de convergència.

Mesures de tipus regulador	Llei de mobilitat sostenible	Reforç del marc normatiu que, de manera integrada, doni cobertura a les diferents mesures que puguin propiciar una mobilitat sostenible.
	Estàndards de consum i d'emissió de CO ₂	En línia amb la posició de la Comissió Europea, fixar un estàndard d'emissions en 130 g de CO ₂ per quilòmetre l'any 2015, i de 95 g de CO ₂ per quilòmetre l'any 2020. En aquest últim cas, es proposa que aquest límit no sigui modulad en funció del pes del vehicle.
	Aprenentatge de tècniques <i>Ecodriving</i>	Incorporar l'aprenentatge de les tècniques <i>ecodriving</i> dins del procés de formació de nous conductors.
	Mesures de gestió de la demanda	Posar en marxa mesures de gestió de la demanda de mobilitat com la generalització de carrils BUS-VAO, la regulació de l'aparcament en destinació o la implantació de sistemes de velocitat variable, sobretot en els entorns de les àrees metropolitanes. Aquestes mesures han de perseguir sempre la màxima eficiència, aplicar-se de manera progressiva i adaptar-se a les peculiaritats de cada territori.
Altres mesures	Compres públiques	Avaluar prèviament l'impacte mediambiental de tots els programes que posi en marxa l'administració que impliquin l'adquisició de parc mòbil.
	Mitjans de transport alternatius	Promoure, sobretot en entorns locals, iniciatives que faciliten la utilització de la motocicleta, la bicicleta o els desplaçaments a peu. Per a això és essencial dotar-se de la infraestructura adequada, que permeti una bona convivència entre els diferents mitjans de transport.
	Foment de l'R+D	Implementar programes d'R+D dirigits específicament a reforçar les capacitats de la indústria de l'automòbil a Espanya pel que fa a tecnologies vinculades a la millora de l'impacte mediambiental dels automòbils.

5. Quan ser verd surt a compte

En aquest escenari, tant els consumidors com els fabricants cobren una rellevància especial. En primer lloc, els consumidors hauran de tenir un paper més actiu. Els fabricants, per la seva part, hauran de comprendre la necessitat i la urgència del canvi i hauran de veure el desenvolupament de tecnologies verds no com un cost sinó com una oportunitat de mercat. Aquests canvis de comportament deuen veure's facilitats per un adequat procediment de les polítiques públiques.

6. Seguiment parlamentari

El RACC proposa que els continguts del present informe serveixin de base per l'articulació, a nivell parlamentari, d'un debat que permeti la discussió i, eventualment, posada en marxa de les actuacions proposades.

RACC

El RACC, amb més d'un milió de socis, és el més gran automòbil club d'Espanya; líder en l'àmbit de la mobilitat. Presta assistència personal, familiar, mecànica i sanitària urgent i és la primera corredoria d'assegurances d'Espanya en el sector d'actes. El



RACC

RACC també és present en el sector dels viatges, amb una de les agències amb major creixement a Espanya. A través de la seva Fundació, i com a entitat amb vocació de servei a la societat, es preocupa, mobilitza i crea estats d'opinió per millorar la mobilitat i la seguretat viària de totes les persones.

Més informació: www.fundacioracc.cat