

José Luis Ordóñez

Del ahorro de 200.000 millones de pesetas, corresponde un ahorro de 149.980 millones a los trenes de viajeros y de 49.562 millones a los trenes que transportan mercancías. "Estos ahorros", afirma **Rafael Almodóvar**, director de Planificación, Calidad y Control de Gestión de Renfe, "se miden por los gastos externos que generarían otros modos de transporte si no existiera el ferrocarril".

La Gerencia de Medio Ambiente de Renfe ha realizado el estudio teórico sobre los costes externos del transporte en España basándose en el trabajo desarrollado en 1994 por el Instituto del Transporte (IWW) de la Universidad alemana de Karlsruhe y la empresa consultora suiza Infrac, de Zúrich. El estudio sobre los costes externos del transporte en Europa, redactado por IWW e Infrac, que fue encargado por la Unión Internacional de Ferrocarriles (UIC), ha sido asumido y publicado oficialmente por la propia UIC (Ver VIA LIBRE, nº 383, enero de 1996).

En el análisis realizado por Renfe se han aplicado los ratios definidos por la UIC para el cálculo de los costes externos generados por los diferentes modos de transporte. La Gerencia de Medio Ambiente ha incorporado los ratios de la UIC al volumen de transporte realizado por Renfe. Al utilizar los parámetros del estudio europeo en el sistema de transporte español del año 1995, las cifras avalan la actividad de Renfe como servicio público. En conjunto, Renfe aporta a la sociedad unos ahorros en costes externos que prácticamente equilibran las compensaciones recibidas por las consignaciones establecidas en el Contrato Programa, incluido el mantenimiento de la infraestructura ferroviaria.

El ahorro aportado por los trenes de cercanías suma 76.200 millones cada año. El cálculo se ha realizado basándose en los costes externos que generaría la sustitución de los viajes realizados en tren de cercanías por desplazamientos que se realizaran en automóvil o en autobús. Se ha supuesto que el 50 por

ESTUDIO SOBRE EL TRANSPORTE EN ESPAÑA

Renfe aporta 200.000 millones a la sociedad española por ahorro en los costes externos

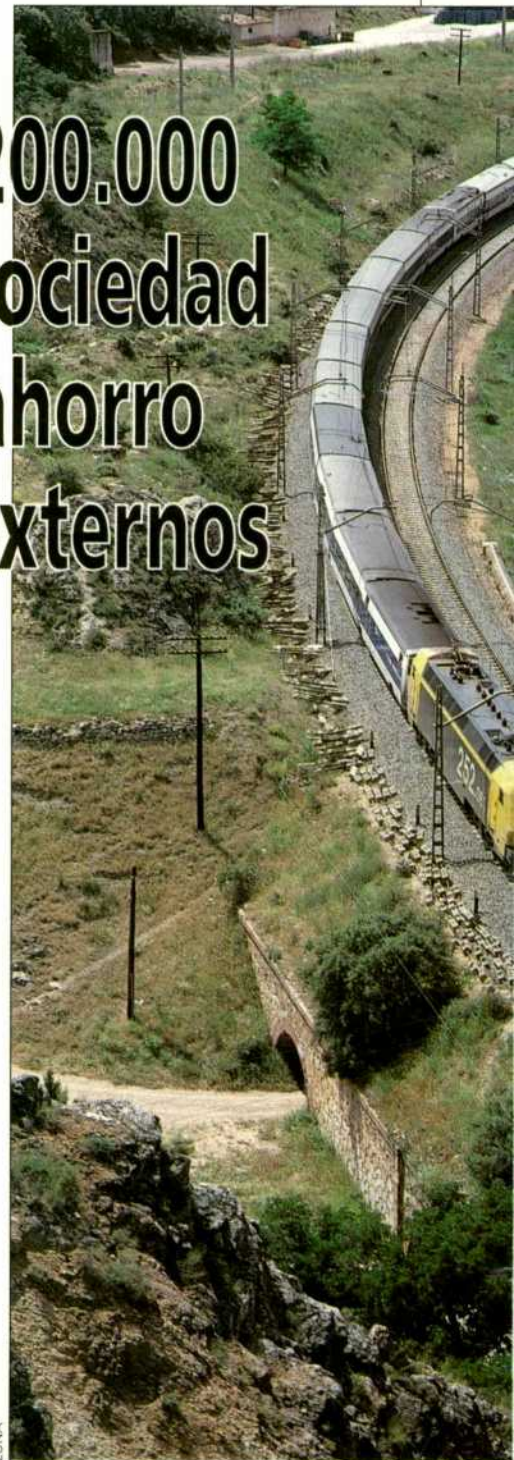
La aportación de Renfe a la sociedad española en ahorro de costes externos es de 199.542 millones anuales, según los datos de 1995. Las aportaciones más elevadas se refieren a los tráficos realizados por las unidades de negocio de Cercanías, Largo Recorrido y Cargas. El ahorro generado por Renfe equilibra las compensaciones del Estado acordadas en el Contrato Programa.

ciento de los viajes de tren son sustituidos por viajes en automóvil y que el otro 50 por ciento se cubre con desplazamientos en autobús.

Los 76.200 millones ahorrados por los trenes de cercanías se desglosan, según los diversos factores ambientales generadores de los costes externos, en 34.001 millones ahorrados en congestión interurbana, 37.845 millones ahorrados en accidentes, 1.093 millones ahorrados en ruido, 2.714 millones ahorrados en contaminación atmosférica y 547 millones ahorrados en cambio climático.

El valor añadido generado por los servicios de transporte prestados por Renfe, que reflejan los datos anteriormente señalados, será un elemento básico para la obtención de las certificaciones medioambientales que Renfe pretende alcanzar para ciertos productos o servicios más sobresalientes.

"El trasvase a los modos de



LUNA

transporte menos contaminantes, ferrocarril y autobús, del 10 por ciento del transporte que se realiza en automóvil, camión o avión, en España, permitiría reducir la emisión de dióxido de carbono a la atmósfera en 2,5 millones de toneladas cada año", según **Pedro Pérez del Campo**, gerente de Medio Ambiente de Renfe. La citada disminución de

Cambiar los hábitos

La Comisión Europea cifra en 39 billones de pesetas los costes externos del transporte en la Unión Europea. La Comisión opina en el Libro Verde titulado "Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte", publicado en diciembre de 1995, que los altos costes ecológicos del transporte están obstaculizando la financiación de nuevas infraestructuras.

La Comisión Europea destaca entre los costes externos más significativos los correspondientes a los accidentes de tráfico, la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión por saturación de las carreteras. De los 39,15 billones anuales de costes externos, se cifra en 19 billones, la mitad del total, el despilfarro en recursos escasos provocado por la congestión. El 98 por ciento de la otra mitad está provocado, según la Comisión, por el transporte realizado en camiones y automóviles. El transporte fluvial y ferroviario generan muy pocos costes ecológicos. Las estadísticas del transporte aéreo no permiten una evaluación clara de los costes externos de la aviación. El 90 por ciento del total de los costes ecológicos es imputable al transporte por carretera.

Las cifras admitidas por la Comisión Europea no coinciden con la evaluación realizada por la UIC. El trabajo de la Universidad de Karlsruhe e Infrasar valoró los costes externos anuales del transporte europeo en 43 billones, sin sumar los gastos atribuidos a la congestión.

De las cifras mencionadas se desprende que la Comisión Europea sólo admite el 50 por ciento de los costes ecológicos encontrados por los expertos de transporte que realizaron el trabajo publicado por la UIC.

A pesar de reducir a la mitad la abultada cifra de los costes externos generados por el transporte europeo, la Unión Europea señala en el resumen del libro referenciado que "sin un cambio substancial en los hábitos y en las inversiones existentes en el sector del transporte, habrá que contar con mayor congestión y mayores costes externos en el futuro". □

automóvil, en un porcentaje del 80 por ciento, y por el autobús, en un 20 por ciento. El ahorro en costes ecológicos generado por Renfe en este caso es de 53.258 millones.

La cifra global de lo ahorrado por los trenes de largo recorrido, los 53.260 millones, se desglosa en 47.835 millones de ahorro en accidentes, 1.035 millones en ruido, 3.146 millones en contaminación atmosférica, y 1.242 millones en cambio climático.

Para el transporte de mercancías realizado por la unidad de negocio de Renfe denominada Cargas, la cifra de ahorro total en el año 1995, en costes externos, es de 35.564 mi-

llones. En este caso la hipótesis se basa en que todo lo transportado por Renfe pasaría a ser transportado por camión. Los 35,56 millardos se desglosan en 3.927 millones de ahorro en congestión interurbana, 24.770 millones de ahorro en accidentes, 5.558 millones de ahorro en contaminación atmosférica, 2.819 millones de ahorro en cambio climá-



El tren proporciona un importante ahorro en costes ecológicos.



contaminación supone una reducción del 9 por ciento respecto al total de dióxido de carbono emitido anualmente por España a la atmósfera.

En el caso de los trenes de largo recorrido, el estudio de Renfe ha considerado la hipótesis de que el transporte realizado por la empresa ferroviaria fuera sustituido por el

Asumir los costes externos

La Unión Internacional de Transporte por Carretera, IRU, rechaza la política de asunción de los costes externos que preconiza el Libro Verde de la Comisión Europea editado en diciembre de 1995. Esta asociación mundial presentó una declaración sobre el citado Libro Verde en el XXV Congreso mundial que celebró en Budapest (Hungria) los días 22 a 25 de mayo de 1996.

Miguel Angel Ochoa, presidente de la Asociación Española de Transporte Internacional por Carretera (Astic) fue el encargado de presentar la declaración contraria a los criterios establecidos por el Libro Verde de la Comisión Europea sobre la asunción de los costes ecológicos generados por el sistema de transporte.

Las empresas de transporte por carretera asociadas en IRU pretenden que todos los modos de transporte se vean afectados de la misma forma por la internalización de costes externos, haciendo abstracción de la diferente participación de cada modo de transporte en la generación de los costes externos ligados a contaminación, accidentes y congestión.

Los argumentos esenciales de IRU se basan en los criterios contables generalmente admitidos que confieren al ferrocarril el carácter intrínseco de modo de transporte deficitario, además de resaltar la flexibilidad del transporte por carretera, la complejidad del transporte combinado ferrocarril-carretera, y las dificultades infraestructurales que existen en Europa para trasvasar transporte de la carretera al ferrocarril. □

tico y 1.510 millones de incremento de los costes externos en ruido.

Los ahorros generados, en costes externos, en las restantes unidades de negocio de Renfe dedicadas al transporte, como Regionales, AVE o Transporte Combinado, aunque tienen también aportaciones positivas, alcanzan cifras menos significativas. Cifras que van desde los 15.878 millones de Regionales a los 4.644 millones de AVE.

En Regionales se ha considerado la hipótesis de que el transporte realizado por Renfe es sustituido en el 60 por ciento por el automóvil, y en el 40 por ciento por el autobús. El ahorro principal se genera por la ausencia de accidentes, que suma 14.248 millones.

Transporte Combinado aporta un ahorro de 13.998 millones anuales, que se refieren principalmente al ahorro en accidentes (9.750 millones) y al ahorro en contaminación atmosférica (2.188 millones). La unidad de negocio que explota la línea de alta velocidad y ancho internacional Madrid-Sevilla, más los trenes Talgo Pendular 200 que alcanzan Málaga, Cádiz y Huelva, la conocida como AVE, realiza un ahorro anual de 4.644 millones. Este cálculo se basa en la hipótesis de que el 30 por ciento de los viajeros de AVE se trasladen al automóvil, y el 70 por



Los precios del transporte no reflejan sus costes sociales.

ciento restante pase a viajar en avión.

Desde hace más de una década diversas instituciones europeas de los ámbitos académicos, políticos y ecologistas han venido elaborando análisis sobre la generación de costes externos por el sistema de transporte. Estos costes ecológicos resultan de hallar la diferencia entre los

costes totales de producción del servicio de transporte, o costes sociales del transporte, y los precios que son abonados por aquellos que se benefician directamente del transporte.

La falta de armonía entre los diferentes modos de transporte y la existencia de modos de transporte menos contaminantes ha suscitado la necesidad de establecer un nuevo reparto modal que permita alcanzar una accesibilidad y movilidad económica y ecológicamente fundada. La actual concurrencia de los modos de transporte se encuentra distorsionada y los precios no reflejan los costes sociales atribuibles a cada modo.

La sociedad está tratando de encontrar los mecanismos de armonización entre los diferentes modos de transporte sin subir los precios. Un intento de subida de precios en el transporte realizado por los modos más contaminantes, y más favorecidos por el desequilibrio actual, presentaría un rechazo inmediato de los fabricantes de mercancías, cargadores y usuarios del sistema global de transporte.

El trabajo de aplicación a España, realizado por la Gerencia de Medio Ambiente de Renfe, de los métodos, criterios y ratios del estudio europeo de la UIC, ha constituido un ejercicio teórico aplaudido por las demás empresas ferroviarias europeas. Tras la publicación del trabajo de Renfe, otras empresas ferroviarias ligadas a los sistemas de transporte estudiados por IWW e Infrans (los quince Estados de la Unión Europea más Noruega y Suiza), han tomado interés en realizar análisis equivalentes al ejecutado por la empresa española. La empresa ferroviaria sueca (SJ), será la segunda compañía del ferrocarril europea que aplicará los criterios de la UIC para el cálculo de los costes externos del sistema de transporte.

Es curioso que la cifra de 200.000 millones, que ahorra Renfe anualmente en costes ecológicos, sea equivalente a la aportación realizada por el Estado según lo acordado en el Contrato Programa, y sea la cuantía de la inversión en infraestructura ferroviaria realizada durante 1995 por el conjunto de administraciones públicas con responsabilidad en el transporte ferroviario. □