



RESPUESTA DEL GOBIERNO

(184) PREGUNTA ESCRITA CONGRESO

184/469

21/06/2019

1920

AUTOR/A: GARCÍA SEMPERE, Eva (GCUP-EC-GC)

RESPUESTA:

El Ministerio de Fomento está trabajando en la elaboración de una Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, que estará alineada con los objetivos establecidos a nivel internacional relacionados con la movilidad y que, por supuesto, incluirá como objetivo alcanzar una movilidad de bajas emisiones.

El Gobierno entiende que el sector aéreo, como el resto de sectores, debe contribuir a la reducción de emisiones y no poner en dificultad el cumplimiento de los objetivos del Acuerdo de París. Desde esta perspectiva, ve con preocupación la tendencia al alza de las emisiones en los últimos años.

Para revertir esta tendencia, de aumento sostenido de las emisiones, deben valorarse distintas medidas. Por ello, el Gobierno entiende que deben priorizarse las que se apliquen de manera armonizada en toda la Unión Europea (UE), y apoya aquellas que tienen por objeto establecer un coste a las emisiones de carbono en este sector, un precio carbono más significativo que esté en línea con el objetivo 1.5°C del Acuerdo de París. A este respecto, se debe comenzar por reafirmar y reforzar los instrumentos que ya existen, como son el Régimen de Comercio de Derechos de Emisión de la Unión para los vuelos intraeuropeos, y trabajar por una implementación rápida y ambiciosa del mecanismo de compensación de las emisiones para la aviación internacional de CORSIA, para el resto de vuelos internacionales. Todo ello, sin descartar la necesidad de abordar medidas fiscales para el sector en el ámbito de la UE.

El análisis de la fiscalidad del transporte, así como los posibles mecanismos para la internalización de los costes externos de los distintos modos de transporte, va a ser objeto de análisis específico dentro del marco de la Estrategia de Movilidad Segura, Sostenible y Conectada, pues constituyen instrumentos importantes para alcanzar este objetivo de reducción de las emisiones del transporte.



Por ello, una posible tasa a los vuelos de salida de los aeropuertos españoles, debe ser analizada en el contexto anterior, y no puede valorarse de manera aislada, sin tener en cuenta el papel del transporte aéreo en España tanto en la cohesión territorial como en un sector tan relevante para España como es el turismo.

El pasado mes de diciembre de 2018 se firmó un contrato entre la Administración General del Estado (AGE) y Renfe para la prestación de los servicios ferroviarios sujetos a Obligación de Servicio Público (OSP), que en el ámbito de competencia estatal dan servicio a más de 322 millones de viajeros al año en los trenes de Cercanías, Media Distancia, Ancho Métrico y AVANT.

El contrato se ha adjudicado para los próximos 10 años, ampliables cinco años más, de manera que queda garantizada la prestación de estos servicios esenciales para la cohesión territorial y la movilidad de los ciudadanos para la próxima década, asegurando contractualmente la financiación de su déficit de explotación.

Con dicho contrato se refuerza, por tanto, el compromiso para mantener e impulsar el ferrocarril como servicio público.

Asimismo, cabe indicar que España ha sido ejemplo con el despliegue de la infraestructura de alta velocidad en ferrocarril en los últimos años. Conforme a los datos de la Observatorio de Movilidad Metropolitana, desde 2007 a 2017 en el transporte nacional de pasajeros el avión ha disminuido un 13% en términos de pasajero-km debido al transase modal que se ha producido al tren de alta velocidad. El Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) prevé una dotación de 61.000 millones de euros para mejorar las infraestructuras ferroviarias, tanto las destinadas al transporte de pasajeros como de mercancías.

Hay que promover, igualmente, medidas para mejorar el transvase modal en pasajeros del vehículo privado al transporte público, ya sea en autobús o los modos ferroviarios (tren, tranvía o metro), sobre todo en el ámbito metropolitano. A este respecto, cabe destacar el ambicioso objetivo recogido en el Borrador del Plan Integrado de Clima y Energías, que plantea un objetivo de reducción del 35% de desplazamientos de pasajeros realizados en vehículo privado a 2030. Para conseguir este objetivo es fundamental desarrollar medidas de gestión de movilidad que tiene bajo coste, como la recogida en el Anteproyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética, que obliga a los ayuntamientos de más de 50.000 habitantes, en 2023, a declarar zonas de bajas emisiones y, en el caso de ferrocarril, igualmente, a realizar inversiones para mejorar la red de cercanías. Asimismo, se ha de mejorar igualmente la situación del transporte de mercancías por ferrocarril, que en España sólo supone el 5% del transporte nacional de mercancías, mejorando la infraestructura existente, así como, desarrollando medidas de gestión y de mejora de la competitividad del transporte ferroviario frente a



la carretera. A este respecto, el Borrador de Plan Integrado de Clima y Energía recoge un objetivo de aumento de la cuota del ferrocarril en pasajero-km a 2030 del 7,5%.

Madrid, 30 de agosto de 2019