CAR CITY Y COSTES ECONÓMICOS

El uso desmesurado del coche trae consigo unos altísimos costes económicos que el usuario en muchos casos no paga. En este apartado, intentaremos cuantificar algunos de los costes más significativos del uso del coche, para después intentar calcular la parte que la sociedad en general tienen que pagar (externalidades negativas). Una nota de precaución: no hay consenso científico sobre cómo hacer estos cálculos, y por tanto estas cifras deben tomarse como orientativas.

La congestión

La congestión es una de las maneras más visible de escenificar la ineficacia del modelo de movilidad urbana basada en el coche.

En las grandes ciudades del mundo, la gente pierde hasta 100 horas al año parada en atascos. Y esto tiene consecuencias económicas en términos de horas productivas perdidas y precios más altos de transporte.

En Asia, se calcula que se pierde entre 3 y 5% del PIB de la región.

En 2010, la congestión en las ciudades de EEUU costó $101 mil millones en concepto de horas perdidas y combustible malgastado.

El coste para el usuario medio fue de unos $713.

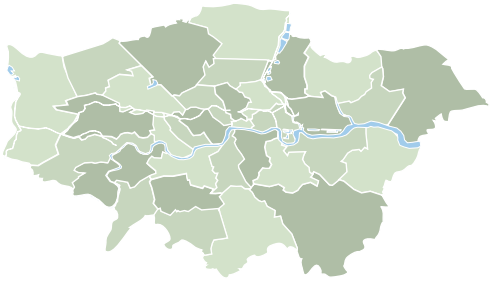
Se malgastaron 7,2 mil millones de litros de combustible.

La congestión causó en total 4,8 mil millones de horas de retrasos.

Fuente: Eltis

En la Unión Europea, la congestión causa pérdidas económicas de 1% del PIB europeo, eso es, 145 mil millones de euros anuales. El equivalente a todo el presupuesto anual de la UE.

Fuente: Comisión Europea



En Londres, el conductor medio pasa 74 h/año en atascos.

A un coste de €2.800. Y un coste total para la ciudad de €10 mil millones.

Fuente: INRIX

La contaminación atmosférica

Para los países de la OECD, se calcula que las emisiones contaminantes del transporte por carretera suponen unos costes anuales de unos $1.000.000.000.000 anuales.

Y esta cifra sólo refiere a las partículas en suspensión (PM_{10}, $PM_{2,5}$) y el Ozono (O_3).

En España, la cifra alcanzaría más de €45 mil millones anuales.

Si añadimos las emisiones de dióxido de nitrógeno (NO_2), que afecta los entornos urbanos, especialmente, las cifras globales podrían incluso doblarse.

La contaminación acústica

Se calcula que en la Unión Europea el coste social del ruido del transporte por carretera asciende a entre €40 mil millones y €63 mil millones anuales, aunque ambas estimaciones se tienen que considerarse como conservadoras.

En Barcelona, el coste de las enfermedades coronarias isquémicas provocadas por el ruido del tráfico rodado rondan los €35 millones al año, y el coste de las alteraciones de sueño sería de más de €400 millones anuales.

Los accidentes de tráfico

Según la Organización Mundial de la Salud, “Los datos apuntan a que las lesionas y muertes de accidentes de tráfico en países de bajos y medianos ingresos provocan pérdidas para el PIB de hasta 5%.

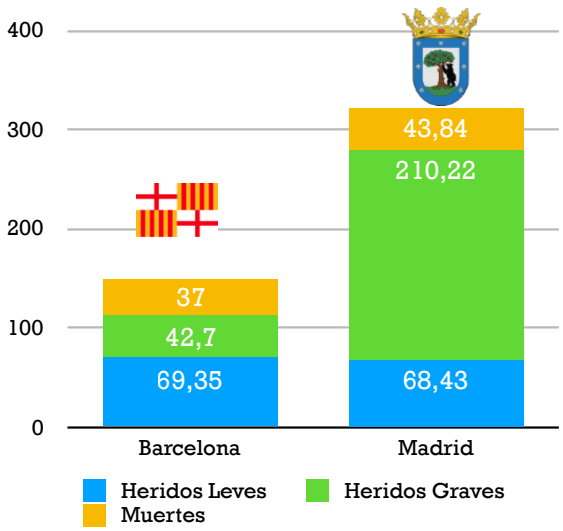
Globalmente, las pérdida que suponen las muertes y lesiones producidas por accidentes de tráfico sería equivalentes a un 3% del PIB mundial”.

En EEUU, los accidentes de tráfico costaron 1,6% del PIB, casi $300 mil millones al año.

En la Unión Europea, las cifras van desde 100 mil millones hasta 200 mil millones, según la metodología empleada.

En Barcelona, se estima que los costos totales de los accidentes de tráfico serían entre €150 millones y €367 millones al año.

En Madrid, los accidentes costarían al menos €300 millones al año.

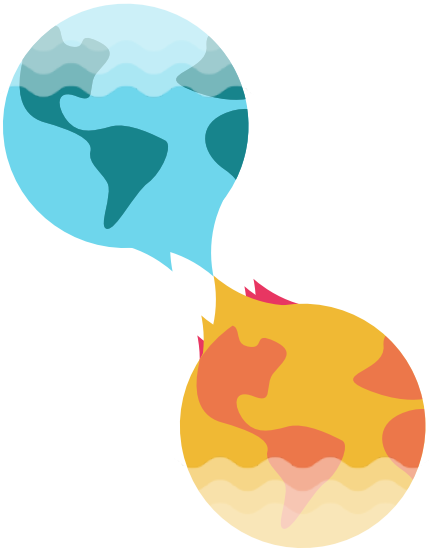


COSTES DE LOS ACCIDENTES DE TRÁFICO EN MADRID Y BARCELONA, MILLONRES DE EUROS (2015)

Fuente propia a partir de datos de la OECD y la DGT

El cambio climático

Calcular los costes reales de los daños del cambio climático -pasados y futuros- es muy complicado, aunque en un informe oficial de científicos de EEUU, se calculó que estos costes llegan a **un billón de dólares** desde 1980.



Utilizando otra metodología -los costes que implica reducir las emisiones de gases de efecto invernadero a los niveles fijados por la Comisión Europea- se calcula que la cifra atribuible a los vehículos privados estaría entre €39.486 millones y €137.969 millones al año.

En España, por ejemplo, el uso de coche implica costes relacionados con el cambio climático de entre €3.868 millones y €13.509 millones al año.

En Barcelona, la cifra estaría entre €50,4 y €176,4 millones.

Las externalidades

Aunque los usuarios del coche pagan un precio alto por el uso de su vehículo comparado con otros modos de transporte, estos usuarios no cubren una parte importante de los costes derivados de su uso. Esta parte de los costes están externalizados al resto de la sociedad, que acaba subvencionando a los usuarios del coche.

Por ejemplo: en estos momentos, no se paga nada para paliar los efectos del cambio climático; el seguro del coche sólo cubre una parte de los costes reales de los accidentes; no se contribuye nada a los costes de la contaminación (atmosférica y acústica), la congestión etc.

La cuestión es cuánto son esas externalidades negativas asociadas con el uso del coche?

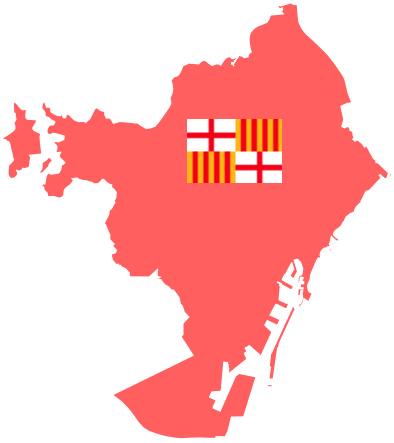
Ha habido varios intentos de cuantificar las externalidades en los últimos años, todos con resultados distintos. Quizás el estudio más completo en el ámbito de la UE llegó a los siguientes resultados:

- Las externalidades totales -a precios actuales- del uso del coche suman aproximadamente €418.465.460.000, cifra equivalente al 2,6% del PIB de la Unión Europea.
- Es como si cada europeo pagara €817 a los usuarios del coche.

- En España, la cifra total sería de unos €29.130.556.000, equivalente al 2,6% del PIB.
- Es como si cada español pagara cada año €630 a los usuarios del coche.

Extrapolando, utilizando la cifra del 2,6% del PIB:

- En Barcelona, las externalidades del coche llegarían a casi €2 mil millones anuales.
- Es como si cada persona en Barcelona pagara €1.200 a los usuarios del coche.



Fuente propia a partir de datos del Ajuntament de Barcelona.

RECURSOS Y REFERENCIAS

Congestión

- INRIX es una consultora en temas de movilidad que ofrece una serie de productos para la industria del transporte y también para actores. Sobre el tema concreto de la congestión, cada año publica su Scorecard, donde recoge datos relevantes sobre muchas ciudades alrededor del mundo.
- Eltis es un observatorio de movilidad urbana a nivel europeo financiado por la UE. Tiene muchos recursos sobre casi todos los aspectos relacionados con la movilidad urbana.

Contaminación Atmosférica

- La OECD publicó el informe en 2014 The Cost of Air Pollution Health Impacts of Road Transport. Es una excelente guía a los avances científicos en el campo de la cuantificación de costes de este tipo de contaminación.

Contaminación Acústica

- La oficina para Europa de la OMS publicó en 2011 un informe donde cuantifica los efectos de la contaminación acústica. Si combinamos los cálculos presentados en el informe con los mapas de ruido que publica la UE - NOISE - podemos calcular la carga que supone la contaminación acústica para los habitantes de una ciudad y su coste correspondiente.
- Por directiva europea, todas las ciudades con población superior a los 250.000 habitantes deben producir un mapa del ruido.

Accidentes de Tráfico

- A nivel mundial, la OMS publica un informe anual muy completo *The Global Status Report on Road Safety* (inglés). También existe un resumen en español. El informe ofrece algunos datos sobre los costos de los accidentes.
- Cada año el International Transport Forum publica el IRTAD Road Safety Annual Report, que contiene datos y análisis sobre muchos temas relacionados con la seguridad vial, incluyendo estimaciones de los costes de accidentes. Se presenta la información tanto a nivel global como a nivel de países individuales (38 en total). Se puede consultar aquí.

- En general, hay pocos estudios sobre los costes de accidentes de tráfico en el contexto urbano. Este estudio dice ser el primero en hacerlo para una ciudad - Barcelona - en un país desarrollado.

Cambio Climático

- Hay muchas dificultades asociadas con calcular los costes de un fenómeno que tiene manifestaciones tan numerosas y complejas.
- En EEUU, un informe científico reciente (2017) oficial ha intentado calcular los costes de los daños materiales y humanos producidos desde 1980 por fenómenos meteorológicos y climáticos asociados con el cambio climático.
- No obstante, esta manera de cuantificar los costes del cambio climático es difícil de aplicar en muchos contextos. Como resultado, en el contexto europeo, se ha intentado cuantificar los costes de la adaptación a los objetivos de reducción de las emisiones de GEI, que, además se puede hacer por sectores, como por ejemplo, el transporte por carretera. Este estudio, por ejemplo, para la UE intenta cuantificar estos costes.
- También tenemos este estudio, realizado en 2008, que trata de hacer estimaciones sobre estos costes dentro de un estudio más amplio de las externalidades globales del uso del coche en la UE (ver más abajo).

Externalidades

- El cálculo de las externalidades del uso masivo del coche también es una tarea compleja, y una vez más, no existe consenso científico sobre metodologías y, por tanto, sobre las cifras.
- En la UE, el estudio más actualizado, encargado por la propia Comisión Europea, se puede consultar aquí.
- Otro estudio, mencionado en el apartado anterior, da cifras muy diferentes (más altas) sobre el coste real que supone para la sociedad que supone el uso de coche.