NOTA RELATIVA A LA CELEBRACIO DE LA 3ª SESSIO DEL CICLE SOBRE TRANSPORT PÙBLIC.

CERCLE D'INFRAESTRUCTURES

El dia 12 de novembre de 2024 s'ha celebrat la tercera sessió del cicle sobre transport públic promogut pel Cercle d'Infraestructures, que ha estat dedicada a la descarbonització de les flotes de transport públic: aspectes econòmics i financers

El procés de descarbonització de les flotes de vehicles destinats a la prestació de serveis de transport de persones és un dels reptes més importants per a les empreses operadores.

Es tracta d'una exigència que deriva de les polítiques de reducció d'emissions desplegades des de les diferents instàncies polítiques i administratives (europees, estatals, autonòmiques i locals) amb uns objectius molt ambiciosos, en el curt i mig termini, que només es poden abordar des de la seguretat jurídica i la corresponsabilització dels àmbits públic i privat.

Les implicacions econòmiques i financeres d'aquesta exigència afecta, de forma particular, les empreses privades que operen en règim contractual, ja que de forma general, el procés de renovació només es pot plantejar des del sobrefinançament i la inversió de recursos fixats, més enllà de les pròpies obligacions contractuals. Aquesta circumstància ens obliga a preguntar-nos sobre quins són els mecanismes que, en la relació derivada dels contractes subscrits, cal incorporar, per tal de respectar el principi d'equilibri econòmic, no comprometre el compliment dels objectius fixats i, fins i tot, la continuïtat del servei públic en les condicions d'ambientalització imposades.

Per tal de plantejar respostes a aquests interrogants i facilitar un espai de reflexió i proposta sobre una qüestió tan rellevant, hem comptat amb la presència del professor Oriol Amat Salas, economista i catedràtic d'Economia financera i comptabilitat de la Universitat Pompeu Fabra, així com autor de nombrosos articles i publicacions sobre els àmbits econòmics de la governança pública i les empreses. També ha participat el Sr. Andrei

Boar, director del Departament d'Empresa i Estratègia Empresarial del UPF Barcelona School of Management.

La intervenció dels Srs. Amat i Boar s´ha centrat en la validació de l'impacte econòmic que, la progressiva adaptació i els objectius de transformació energètica, suposen per a les empreses operadores. A l'exposició s'han referit, en primer lloc, als escenaris temporals establerts als diferents instruments a escala europea per a la disminució progressiva de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle i específicament dels formulats a la iniciativa FIT for 55: Reducció mínima del 55% d'emissions el 2030, en comparació amb els nivells de 1990, per assolir la neutralitat climàtica el 2050.

Així, la Llei 7/2021 de 20 de maig, sobre el canvi climàtic i transició energètica preveu un conjunt d'objectius temporals

1) Reduir en el 2030 les emissions GEI en un 23% respecte el 1990

2) Al 2030, utilitzar una energia final renovable del 42%

3) Arribar a la neutralitat climàtica abans del 2050, amb totalitat d'energies d'origen renovable.

El transport públic de persones en autobús es troba al capdavant dels esforços de renovació de les flotes de vehicles i comporta per a les empreses privades concessionàries un esforç econòmic que pot alterar l'equilibri econòmic dels contractes.

Tenint en compte un model creat a partir d'una mostra anònima d'empreses concessionàries, que representen el 25% dels vehicles i el 12% dels passatgers transportats a Catalunya, s'han realitzat previsions per avaluar l'impacte econòmic de la descarbonització, a partir de les dades històriques anteriors i actualitzades segons les noves tendències del sector i considerant diferents hipòtesis:

- Impacte de la Covid-19
- Descarbonització entre els anys 2024 i 2028
- Descarbonització del 50 i del 100% de la flota entre els anys 2025 a 2030 amb ampliació de la flota per increment de la demanda.

El resultat final de l'estudi, extrapolant l'observació al conjunt d'empreses operadores de transport regular interurbà, permet preveure unes inversions

necessàries d'entre 320M€ i 581M€, així com un dèficit operatiu acumulat d'entre 35M€ i 63M€, segons sigui l'escenari de la descarbonització pel qual s'optés (50% ó 100% de la flota per a l'any 2030). Aquests escenaris confirmen la necessitat d'abordar mecanismes compensatoris que poden revestir formes diverses a la situació plantejada.

Finalment, i com a conclusions, cal destacar les següents :

• La descarbonització no afecta la demanda. Les inversions a realitzar generen costos addicionals però no milloren els ingressos, generant alt dèficit en el sector.

• És necessària la col·laboració publico-privada per ampliar els terminis de descarbonització i concessions minimitzant els riscos de la inversió.

• Cal disposar d'ajudes públiques que incentivin la compra dels vehicles descarbonitzats front de la motorització dièsel tradicional.

En el transcurs del debat obert entre els assistents s'han plantejat, entre d'altres, una sèrie de qüestions entre les que cal destacar:

- Fòrmula jurídica per assegurar el manteniment de l'equilibri econòmic de les concessions davant les detectades necessitats d'inversió derivades de la demanda de descarbonització.
- Elevat cost dels vehicles elèctrics al que cal afegir dificultats per les tasques de manteniment derivades de la manca de tècnics formats en aquesta tecnologia.
- Les dificultats tècniques, d'infraestructures i de cabal elèctric per assegurar la electrificació de la flota en els terminis previstos.
- La incertesa pel que fa al subministrament de mateix mòbil electrificat, per la imposició d'aranzels als vehicles importats d'Àsia.
- La necessitat per a les empreses operadores de disposar d'un marc estable de treball durant els propers deu anys per escometre amb garanties les inversions necessàries.
- La situació especial del transport en l'àmbit no metropolità, pel que fa la disposició de cotxeres i instal·lacions dotades de subministrament elèctric

- La necessitat de recolzar el procés amb el recurs als denominat combustibles renovables, específicament el biogàs, amb impossibilitat de fer front a les inversions necessàries del sector de cara a la descarbonització al 100% en el 2030.

Barcelona, 12 de novembre de 2024