

Los costes de la movilidad.

El transporte, el tercer gasto de los hogares, motor de la economía y gigante ineficiente.

1. Un gasto que no se cuestiona.

El transporte es, por volumen económico, el tercer capítulo de gasto de los hogares españoles, detrás de la vivienda y la alimentación. En 2025, el gasto medio por hogar ascendió a 35.101 euros y el transporte mantuvo su peso en el 11,5%.

Es una cifra que no se cuestiona, que se da por sentada, como si el modelo de movilidad que la sostiene fuera el único posible. Rara vez nos preguntamos si ese modelo es eficiente, justo o sostenible. Rara vez nos preguntamos si la forma en que nos movemos es la mejor o simplemente es la que hemos heredado.

2. Una pregunta incómoda.

¿Para qué sirve la movilidad? En teoría, para acercarnos a lo que necesitamos: el trabajo, el médico, el supermercado o un restaurante. Pero también para mover objetos como los productos que compramos, los alimentos que consumimos o los materiales con los que se construyen las ciudades en las que vivimos.

En la práctica, sin embargo, la movilidad suele servir para compensar los defectos de un modelo urbano que ha separado la vivienda del trabajo, los servicios del hogar y el ocio del barrio.

Así: ¿cuántos de nuestros desplazamientos son realmente necesarios? ¿Y cuántos son el resultado de una planificación que nos obliga a movernos más de lo que deberíamos?

3. El coche, un gigante dormido.

El coche privado es en el ideario colectivo el símbolo de la libertad y la autonomía, pero también es un ejemplo de inmovilidad, porque entre el 90 y el 95% de su vida está aparcado. Es un activo que consume espacio y recursos sin apenas generar valor.

El disparate se agrava cuando se pone en marcha. En hora punta, entre el 80 y el 85% de los vehículos circulan con un único ocupante. Mover una tonelada de acero para trasladar a una persona de 70 kilos no es movilidad, es despilfarro. Como resumió el director de la DGT, Pere Navarro: "Mover 1.000 kilos para trasladar a una persona es un disparate".

Y, sin embargo, el 71% de los españoles posee un vehículo propio. Es una dependencia cultural que se mantiene pese a lo evidente que resulta su ineficiencia. Además, el parque móvil español está envejecido. La edad media de los turismos alcanzó los 14,6 años en 2025 y un coche viejo es más ineficiente, contaminante e inseguro.

4. La columna vertebral invisible.

El transporte por carretera mueve la inmensa mayoría de las mercancías en España y Europa. Es un pilar económico a la vez que un enorme generador de contaminación. Representa el 30,7% de las emisiones de gases de efecto invernadero en España.

El ferrocarril de mercancías, en cambio, tiene un peso testimonial. Apenas alcanza el 4% del total de mercancías transportadas, pese a su eficiencia energética y su menor contaminación. La red ferroviaria está diseñada para viajeros, no para carga. Los corredores ferroviarios para mercancías son escasos y la falta de interoperabilidad entre las diferentes redes dificulta cualquier cambio de modelo.

Hay una pregunta que rara vez se formula: ¿es justo que todos los ciudadanos paguemos la construcción y el mantenimiento de una red viaria que sirve, en gran medida, para que unas empresas privadas transporten sus mercancías? Las carreteras se financian con fondos públicos, pero su

uso intensivo beneficia especialmente a unas cuantas empresas, mientras los costes ambientales y de mantenimiento los asumimos todos.

5. El gigante intocable.

El sector de la automoción es uno de los pilares de la economía española. Aporta el 10% del PIB y emplea directamente a más de medio millón de personas. Y si se cuentan los empleos indirectos (proveedores, concesionarios, talleres, etc.), la cifra supera ampliamente el millón. La industria del automóvil es demasiado grande para ignorarla y demasiado contaminante para mantenerla como está.

El dilema es evidente. Cualquier cambio en el modelo de movilidad que reduzca el uso del coche privado impactará sobre el empleo. Pero también resulta evidente que este sector es uno de los principales responsables de las emisiones y de la dependencia energética de los combustibles fósiles.

El reto es descarbonizar sin desindustrializar. Una transición justa exige anticiparse, formar y reconvertir. Requiere planificar el cambio, no esperar a que el mercado lo imponga. Y necesita reconocer que los puestos de trabajo del futuro no dependerán de la fabricación de coches de combustión, sino de la movilidad eléctrica, la logística sostenible y los sistemas de transporte inteligentes.

6. El sector que contamina sin pagar.

La aviación es el sector que más crece y menos se regula. En 2025, la aviación europea emitió 195 millones de toneladas de CO₂, superando los niveles prepandemia. Y, sin embargo, el queroseno de los vuelos internacionales no paga impuestos en la mayoría de los países. Es un subsidio encubierto al sector más contaminante del transporte.

La paradoja es evidente. Mientras se grava el combustible de los coches y se incentiva el transporte público, la aviación mantiene un régimen fiscal privilegiado. En muchas rutas europeas, volar es más barato que viajar en tren, porque el precio del billete no refleja el coste ambiental.

7. El gran ausente del debate.

El transporte marítimo es la espina dorsal del comercio global. Más del 80% del comercio mundial de mercancías se transporta por vía marítima. Cada año se mueven miles de millones de toneladas de carga. El sector marítimo representa el 14,2% de las emisiones de CO₂ del transporte en la UE y, a escala planetaria, es responsable del 3% de las emisiones globales de gases de efecto invernadero.

El transporte marítimo de pasajeros también crece sin control. Los puertos españoles registraron 42,5 millones de movimientos de pasajeros en 2025, un 4% más que el año anterior. La industria de los cruceros genera emisiones significativas y plantea problemas adicionales de contaminación de aguas y masificación en los puertos.

Al igual que la aviación, el transporte marítimo se beneficia de un régimen fiscal laxo. En la mayoría de los países el combustible marino está menos gravado que los combustibles para el transporte por carretera. La Organización Marítima Internacional ha aprobado un acuerdo para avanzar hacia cero emisiones netas, pero el camino es largo. Solo el 8% del tonelaje de la flota mundial está equipado para utilizar combustibles alternativos.

El transporte marítimo es, en cierto modo, el gran ausente del debate sobre la movilidad. Nadie habla de él, nadie lo regula, nadie lo cuestiona. Y, sin embargo, su impacto ambiental es muy importante.

8. La cultura de la ineficiencia.

Muchos de nuestros desplazamientos no son necesarios. Son el resultado de la costumbre, la mala planificación y la falta de alternativas. El modelo urbanístico de baja densidad ha generado ciudades donde todo está lejos de todo: el trabajo, la escuela, el ocio o los servicios. La distancia obliga a usar el coche.

Y una vez que el coche se convierte en la opción por defecto, el transporte público pierde eficiencia, las bicicletas parecen peligrosas y caminar se vuelve incómodo. Es un círculo vicioso que se refuerza a sí mismo.

La cultura de la ineficiencia se manifiesta en desplazamientos absurdos: ir a comprar el pan en coche, llevar a los niños al colegio en vehículo privado cuando la escuela está a 500 metros o usar el coche para ir al gimnasio. Son desplazamientos que se podrían realizar a pie o en bicicleta, pero se usa el coche por comodidad, costumbre o falta de alternativas.

9. Un gigante de acero poco racional.

España es el primer país de Europa y el segundo del mundo en kilómetros de líneas de alta velocidad, con 3.974 kilómetros de infraestructura. Es un logro técnico indudable, pero también es una paradoja económica y social evidente.

A pesar de ser la segunda red más extensa del planeta, España ocupa el séptimo lugar mundial en número de pasajeros transportados. La infraestructura es gigantesca para un número relativamente bajo de usuarios. El coste de mantenimiento de la red de alta velocidad ha crecido un 95% en la última década. El gasto por kilómetro y año se sitúa entre 100.000 y 110.000 euros. La inversión total en alta velocidad desde sus inicios se acerca a los 70.000 millones de euros.

La pregunta es inevitable: ¿esos recursos no se habrían podido emplear de forma más eficiente en mejorar la red de cercanías, la de media distancia o los corredores ferroviarios para mercancías? La alta velocidad es un ejemplo de un modelo de transporte que prioriza el despliegue de grandes infraestructuras sobre la eficiencia, la demanda real y la sostenibilidad. Es digna de una foto, pero no de un premio a la racionalidad.

10. Lo que funciona en otros lugares.

El modelo español, afortunadamente, no es el único. Hay alternativas que funcionan mucho mejor y que demuestran que se puede mover a más personas y mercancías con menos recursos y menos contaminación.

China ha apostado por la Movilidad como Servicio (MaaS). Pekín lanzó en 2019 la primera plataforma MaaS de China, integrando transporte público, bicicletas compartidas y vehículos a demanda en una sola aplicación. Shenzhen, la "ciudad del futuro", prioriza los vehículos eléctricos, las bicicletas y los sistemas de transporte autónomos sobre los coches tradicionales.

Países Bajos ha hecho de la bicicleta su reina. Más del 60% de los desplazamientos en algunas ciudades se realizan en bicicleta. Las rotondas holandesas están diseñadas para dar prioridad a las bicicletas. Países Bajos encabeza Europa en la adopción de vehículos eléctricos de carga: el 78,4% de las furgonetas nuevas son eléctricas.

Japón ha desarrollado un sistema ferroviario de una eficiencia y puntualidad extraordinarias, combinando trenes de alta velocidad, cercanías y metros con una planificación urbana que concentra la población en torno a los nodos de transporte.

Singapur ha implantado peajes urbanos y restricciones al coche privado.

Curitiba, en Brasil, desarrolló el sistema de autobuses de tránsito rápido que ha servido de modelo para medio mundo.

El éxito de estos modelos no radica solo en contar con buenos medios de transporte, sino en que están concebidos para funcionar de manera combinada. La interoperabilidad (la capacidad de utilizar distintos modos de transporte de forma fluida) es la clave que permite que un viajero pase del tren a la bicicleta compartida y del autobús al coche de alquiler sin fricciones ni pérdidas de tiempo.

11. El despilfarro energético.

El transporte es el sector que más energía consume en España, por delante de la industria. Representa el 36,2% del consumo final de energía. Y la inmensa mayoría de esa energía proviene de combustibles fósiles; solo el 3,7% tiene su origen en fuentes renovables.

La ineficiencia del vehículo individual es abismal. Los coches de combustión solo convierten en movimiento útil alrededor del 20-30% de la energía del combustible. El resto se pierde en calor e ineficiencias mecánicas. Mantener la red de carreteras también consume energía y recursos, aunque su coste rara vez se contabiliza en los análisis de eficiencia.

El modelo de movilidad actual es energéticamente insostenible. Consume más de lo que debería y lo hace de la peor manera posible.

12. Cuando el trabajo ya no nos obligue a desplazarnos.

La automatización, la robotización y la inteligencia artificial están transformando la producción. Cuando la mayoría de las actividades productivas estén resueltas, la necesidad de desplazarse diariamente al trabajo (el principal objetivo de la movilidad actual) se reducirá drásticamente.

Si se puede trabajar desde cualquier lugar, la concentración en las grandes ciudades perderá su razón de ser. La movilidad de larga distancia podrá reducirse, mientras la movilidad local (para el ocio, la cultura o el cuidado de las personas) ganará peso. Los nuevos modelos de propiedad también transformarán la movilidad. Los coches autónomos y los vehículos compartidos sustituirán la actual propiedad privada generalizada para convertir un producto, el coche, en un servicio.

13. Propuestas para una movilidad más racional.

Hay muchas medidas que se podrían implementar para mejorar la situación de la que partimos:

a) Repensar la ciudad. Reducir la dependencia del coche no es un capricho ecologista, sino un objetivo al servicio de la eficiencia y la calidad de vida. Ciudades con menos coches son más habitables, silenciosas y saludables.

b) Fomentar el coche compartido y la movilidad como servicio (MaaS). Integrar todos los modos de transporte en una única plataforma digital que permita planificar, reservar y pagar viajes multimodales.

c) Invertir en transporte público eficiente. El autobús y el tren son mucho más eficientes por pasajero que el coche privado. Mejorar su frecuencia, cobertura y calidad es la mejor inversión en movilidad sostenible.

d) Repensar la logística urbana. Promover la distribución de mercancías en vehículos eléctricos o de cero emisiones y establecer zonas de bajas emisiones para el transporte pesado.

e) Poner precio a la contaminación. Gravar el queroseno, el fueloil marino, establecer peajes urbanos y eliminar subvenciones al coche privado. El mercado no refleja el coste real de la movilidad y eso distorsiona las decisiones.

f) Reconocer el valor de la infraestructura. Que el transporte de mercancías por carretera y marítimo asuma una parte justa de los costes de mantenimiento de la red viaria y portuaria.

g) Gestionar la transición industrial. El cambio hacia una movilidad más sostenible no puede ignorar los miles de empleos que dependen del automóvil.

h) Recuperar el ferrocarril de mercancías. Invertir en corredores ferroviarios para carga y aumentar su cuota de mercado, hoy testimonial.

i) Priorizar el tren de cercanías y media distancia. Antes de seguir inaugurando kilómetros de AVE, se ha de mejorar la red que usa la mayoría de la población.

j) Apostar por la interoperabilidad como principio rector. Una estación de tren no es un punto final, es un nodo que debe conectarse con autobuses, bicicletas, vehículos compartidos y peatones.

k) Regular el transporte marítimo de pasajeros. Establecer límites a la proliferación de cruceros en zonas congestionadas y gravar sus emisiones.

El modelo actual no es sostenible. Condena a los ciudadanos a un gasto creciente, contamina el aire que respiramos, consume la energía que no tenemos y nos hace dependientes de un sistema que no controlamos.

Cambiarlo es técnicamente viable por lo que la pregunta que deberíamos formularnos es si podemos permitirnos no hacerlo.