

La sostenibilidad según la UE

Roberto Bermejo

A finales de enero la Comisión Europea aprobó su propuesta de VI Programa de Acción Ambiental y a finales de mayo la Estrategia de Desarrollo Sostenible (EDS). Ambos documentos han sido estudiados en el Consejo de Gotemburgo. La EDS define un marco de actuación más general (introduce las dimensiones ambientales, sociales y económicas) y a más largo plazo (hasta 2020) que el VI Programa, que tiene en cuenta exclusivamente la dimensión ambiental y se desarrollará en el período 2001-2010.

La EDS constituye una propuesta de importancia extraordinaria para el bienestar sostenible. El presidente de la Comisión ha liderado su elaboración y la presentó personalmente al Parlamento Europeo el mismo día en que la Comisión la aprobó, mostrando así la relevancia que le merece. Aborda “un número reducido de problemas (6) que suponen severas e irreversibles amenazas al futuro bienestar de la sociedad europea”. De ellas analizaré las cuatro que tienen claras dimensiones ambientales y que son, además, las únicas que la EDS desarrolla. Las define así: 1) “Las emisiones de gases de efecto invernadero debidas a la actividad humana están causando el calentamiento global. El cambio climático es susceptible de causar sucesos climáticos extremos (huracanes, inundaciones) con severas implicaciones sobre las infraestructuras, la propiedad, salud y naturaleza”. 2) “Las nuevas cepas bacterianas resistentes a los antibióticos de algunas enfermedades y, potencialmente, los efectos a largo plazo de muchas sustancias químicas peligrosas de uso corriente plantean severas amenazas a la salud pública”. 3) “La pérdida de biodiversidad en Europa se ha acelerado dramáticamente en recientes décadas [...]. El volumen de residuos ha venido creciendo más rápidamente que el producto económico. La pérdida de suelo y la fertilidad menguantes están erosionando la viabilidad de la tierra agrícola”. 4) “La congestión del transporte ha venido creciendo rápidamente y se aproxima al colapso”.

Nunca la Unión Europea ha elaborado un diagnóstico tan dramático. Analizando este texto sintético a la luz de otros documentos más extensos, se puede decir que reconoce que ha sido incapaz de frenar el cambio climático; de garantizar unos alimentos sanos; de garantizar la salud humana porque no sabe casi nada acerca de la toxicidad del 99% en peso de las sustancias químicas que se venden en el mercado; de parar la pérdida acelerada de biodiversidad; y de frenar la escalada del transporte por carretera que nos lleva inexorablemente al colapso circulatorio.

Para poder abordar estos problemas la EDS plantea las siguientes necesidades: “una actuación urgente”; “un liderazgo político comprometido y con visión de futuro”; “una nueva forma de hacer política”, ya que hasta ahora se ha caracterizado por un “enfoque sobre los costes a corto plazo” y por la descoordinación entre los estados y entre las administraciones

sectoriales y territoriales; “una amplia participación”; “responsabilidad internacional”, pero poniendo antes “su propia casa en orden”. A continuación resumo los objetivos y actuaciones más importantes.

En primer lugar, se pretende reducir en un 1% anual las emisiones de CO₂ en el período 1990-2020. El objetivo para 2010 es cumplir el compromiso de Kioto (8% de reducción en el período 1990-2010), por medio de una serie de actuaciones. En 2002 se aprobará una directiva que aumentará la fiscalidad sobre los combustibles fósiles, y en 2004 otra mucho más ambiciosa: elevación de la fiscalidad de los combustibles fósiles como mínimo según la inflación en los países que los tienen más baratos, y eliminación de todos los subsidios sobre la producción y consumo de combustibles fósiles para 2010. La elevación de la fiscalidad ambiental será compensada con reducciones en otros campos.

La EDS plantea asimismo garantizar la seguridad de la cadena alimenticia y que para 2020 los productos químicos no supongan amenaza para la salud. Para ello, pretende primar la producción de alimentos de calidad frente a la cantidad, al contrario de lo que ha sido habitual hasta ahora, y poner en marcha para 2004 toda la nueva política química.

Otro de los objetivos es proteger y restaurar hábitats y sistemas naturales y parar la pérdida de biodiversidad para 2010, así como gestionar los recursos naturales de forma más responsable para romper los lazos que ligan el crecimiento económico y el uso de recursos y la generación de residuos. Para el año 2003 se plantea la aprobación de una legislación estricta sobre responsabilidad ambiental.

Por último, la EDS pretende desacoplar el crecimiento económico y las necesidades de transporte. En concreto, se propone trasvasar pasajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril, de forma que la carretera no tenga más cuota en 2010 que en 1998. Los mecanismos principales son que para 2005 los precios reflejen, además de los costes directos, los indirectos (que son estimados por la Unión Europea en más del 8% del producto económico comunitario), y que a medio plazo se reduzcan significativamente los fondos estructurales dedicados a la carretera.

Así que a partir de ahora no habrá que partir de cero al diseñar nuevos programas, sino seguir persiguiendo los objetivos estratégicos (“objetivos a largo plazo, claros y estables”).

El Consejo ha aceptado de forma general, sin entrar a discutir los objetivos propuestos, tanto la EDS como el VI Programa (pero conviene subrayar que la aceptación general incluye el diagnóstico), y ha decidido que las estrategias sectoriales “deberán tener en cuenta los objetivos pertinentes enunciados en el próximo VI Programa de Acción en materia de Medio Ambiente y la estrategia de desarrollo sostenible”. También, y como es lógico, “invita” a los Estados miembros a que elaboren sus propias estrategias nacionales de desarrollo sostenible”. Es indudable que va a haber presiones (especialmente del Gobierno español, como es habitual) para rebajar el alcance de la reforma, pero la Unión Europea no tiene margen de juego, si pretende afrontar con urgencia y seriedad las “severas amenazas” detectadas.

La aplicación de la EDS va a obligar a cambiar radicalmente y de forma especial las ‘políticas’ energéticas y de transporte que se están aplicando en España. En este momento es uno de los países más dependientes del petróleo y con peor comportamiento en relación con el compromiso de Kioto (sus emisiones se han incrementado en torno al 30% con relación a 1990 y el compromiso para 2010 es de aumentar sólo el 15%). La supresión de los subsidios y la alta fiscalidad sobre los combustibles fósiles va a obligar a cambiar a un modelo de alta eficiencia y basado en el uso de fuentes de energía renovable. En relación con el transporte nos encontramos con uno de los índices más bajos de uso del ferrocarril y, por el contrario, con una red de autovías/autopistas de las más extensas de Europa (tras Alemania y Francia). Y el

Gobierno pretende que para 2010 sea el Estado europeo con más kilómetros de autovías/autopistas y de líneas de alta velocidad (13.000 y 7.000 kilómetros respectivamente). Si tenemos en cuenta que el ferrocarril de alta velocidad y la carretera se encuentran entre los medios de transporte más energéticamente ineficientes, que van a elevarse mucho los precios de la energía de origen fósil y que las tarifas del transporte van a integrar los costes externos, resulta evidente la necesidad de un trasvase masivo de pasajeros y mercancías hacia el ferrocarril convencional (hasta velocidades de 180/200 km/h).

Roberto Bermejo es profesor de la UPV/EHU e investigador de Bakeaz.

© Roberto Bermejo, 2001; © Bakeaz, 2001.
Publicado en *El Correo*, 9 de julio de 2001.

bakeaz