

## El transporte en el País Vasco

Gabriel Ibarra

Recientemente el Departamento de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, a través de uno de sus organismos (IHOBE), ha hecho público el diagnóstico ambiental de nuestra comunidad correspondiente al año 2001, donde se señalan los problemas a los que más atención debemos conceder si queremos propiciar un desarrollo sostenible. Junto a aspectos que han experimentado una notable mejoría, se apuntan otros en los que se debe hacer especial hincapié. Entre estos últimos destaca la actividad del transporte como una de las más preocupantes debido al peso que tiene el transporte por carretera. Su continuo aumento lleva aparejados niveles crecientes de contaminación atmosférica, ruido y ocupación del territorio por la construcción de nuevas carreteras. En un territorio pequeño como el nuestro, el informe de IHOBE estima que entre un 20% y un 40% de la presión sobre la biodiversidad se debe al transporte. En dicho informe se bosqueja un panorama similar al de estudios anteriores, pudiéndose apreciar que nuestro país tiene graves problemas de congestión debido al tráfico por carretera.

En la misma línea, una de las seis amenazas principales identificadas por la Estrategia de Desarrollo Sostenible de la Unión Europea (UE) es precisamente la congestión del transporte, llegando a afirmar la propia UE que ésta “ha aumentado rápidamente y está llegando a la paralización total”. Lamentablemente, la situación aquí es incluso más problemática, con un porcentaje del tráfico total de mercancías por carretera que IHOBE sitúa en el 67%, frente al 44% de la Unión Europea. Estimaciones del Gobierno Vasco elevan esa cifra del 67% hasta el 88% del total, a lo que hay que añadir un ratio de vehículos de transporte por cada mil habitantes un 30% superior a la media europea. Además, en los últimos años los puntos negros de congestión siguen siendo los mismos, con el agravante de que éstos han aumentado su extensión en un 75%. Por ello, se puede afirmar que si no se toman las medidas adecuadas, al igual que en la UE, en breve llegaremos a la paralización total.

En el marco de las actuaciones contra el cambio climático, la UE firmó el protocolo de Kioto, por el cual pretende reducir en un 8% para el año 2010 sus emisiones de gases invernadero (CO<sub>2</sub>) con respecto a los niveles de 1990. Actualmente el 35% de las emisiones europeas de CO<sub>2</sub> son originadas por el transporte, y se espera que aumenten en un 50% para el año 2010. Con el doble propósito de cumplir los objetivos del protocolo de Kioto y además evitar el colapso del transporte, Europa ha diseñado una política sustentada sobre dos pilares. Por una parte, se trata de calmar el tráfico y por otra, se propone lograr un trasvase masivo de pasajeros y mercancías a otros modos como el ferrocarril y marítimo. A tal fin desde la UE se anuncia una batería de directivas sobre tarifas y tasas que gravarán el transporte por carretera de pasajeros y mercancías. El caso de Suiza, donde se ha implantado un impuesto para las

mercancías que atraviesan el país por carretera para financiar una red ferroviaria convencional, es considerado por la propia UE como “un ejemplo de libro”.

En el País Vasco la dispersión competencial existente hace más difícil actuar sobre el problema, ya que las Diputaciones gestionan las carreteras, mientras que las responsabilidades ferroviarias se reparten entre el Gobierno vasco y el central.

En este sentido, junto con algunas propuestas positivas por parte del Gobierno vasco en el ámbito ferroviario, como el plan de mejora de Euskotren, el futuro tren de alta velocidad o ‘Y’ vasca es una opción que –impulsada por los Gobiernos vasco y central–, aparte de sus inasumibles impactos ambientales, no está capacitada para dar una solución al problema de las mercancías que es del todo prioritario trasvasar de la carretera al ferrocarril. La razón es que la alta velocidad es una opción ferroviaria destinada a trasladar pasajeros y no mercancías, y no responde a las necesidades del país.

Por otra parte, habiéndose aprobado hace menos de tres años el Plan de Carreteras de Bizkaia, la Diputación de Bizkaia –en contra del criterio del Gobierno vasco, que, en buena lógica, da por finalizado el Plan de Carreteras– ha anunciado su decisión de crear una nueva autopista llamada Supersur, supuestamente para dar salida a las mercancías del superpuerto. Con ello, no se conseguirá más que trasladar unos kilómetros el problema hacia la A-8, en lugar de buscar un trasvase de flujos al ferrocarril convencional que permita dar una salida hacia la meseta a las mercancías que llegan al superpuerto. Esta decisión va en contra de cualquier lógica y de las orientaciones europeas, ya que la Comisión Europea, refiriéndose al transporte por carretera en el conjunto de la UE afirma que “las posibilidades de lograr nuevas capacidades ampliando la red de carreteras son limitadas y constituyen una respuesta provisional que sólo retrasa la saturación de la red”. Desde la perspectiva europea –y también utilizando el sentido común–, la llamada Supersur constituye un claro ejemplo de lo que no hay que hacer.

La magnitud del problema hace necesario que nuestro país dé un golpe de timón en la forma de abordar y resolver los graves problemas de tráfico y congestión que hoy tenemos planteados. No se trata de construir más carreteras en un país con una trama ya de por sí densa, que lo único que hacen es retrasar el horizonte de colapso unos pocos años. Las soluciones pasan por incorporar la gestión de la demanda en las políticas de transporte –en lugar de tan sólo intentar responder a su perpetuo crecimiento entendido como inevitable–, trasvasar las mercancías al ferrocarril convencional y lograr una mejor y más eficiente coordinación institucional. Si es que queremos dejar un país habitable a las generaciones futuras.

**Gabriel Ibarra** es profesor de la UPV/EHU y colaborador de Bakeaz.

© Gabriel Ibarra, 2002; © Bakeaz, 2002.  
Publicado en *El Correo*, 21 de febrero de 2002.