

## Cambio climático y transporte

Roberto Bermejo

El cambio climático es el problema ambiental que más preocupa a la humanidad. Ya se está produciendo una agudización de las pérdidas humanas y materiales debido a inundaciones, ciclones, sequías, etc. A la Unión Europea (UE) le preocupa el problema por su gravedad intrínseca y porque se está mostrando incapaz de cumplir sus compromisos, a pesar de que está asumiendo el liderazgo mundial en este tema y de que el acuerdo de Kioto le obliga a reducir sus emisiones de *gases invernadero* para el año 2010 un 8% en relación con las de 1990, cuando la propuesta era del 15%.

La causa principal de esta situación es el transporte. Es responsable del 26% de las emisiones de dióxido de carbono (CO<sub>2</sub>), el principal *gas invernadero*, y el transporte por carretera lo es de tres cuartos de este porcentaje. De seguir la tendencia actual, las emisiones del transporte se incrementarán en un 40% para el 2010. Esta dinámica se debe a la escalada del tráfico por carretera y aéreo (que son los medios más ineficientes), a la pérdida creciente de eficiencia del transporte (debido a la saturación, a la utilización de vehículos de carretera cada vez más pesados y potentes, a la pérdida de cuota de pasajeros y mercancías del ferrocarril...), etc. Otro problema que le preocupa a la UE es el de la seguridad: "las carreteras llevarán cada vez más tráfico, incluido el de mercancías altamente peligrosas, que sería mejor mantener lejos de la gente". También tiene una idea muy clara respecto a que no se evita la saturación del tráfico multiplicando las carreteras: "Frecuentemente se sostiene que el mejor modo de poner remedio a la saturación consiste simplemente en multiplicar las infraestructuras [...] por lo general esta afirmación es falsa [...] existe siempre una demanda "latente" que se desencadena cuando la capacidad se extiende. A largo plazo la saturación seguirá existiendo. Numerosos estudios y numerosos casos concretos lo demuestran".

La conciencia del problema se está traduciendo en docenas de documentos e iniciativas comunitarias, entre las que se encuentran un buen número de directivas, en los que se define una estrategia que consiste en disminuir la movilidad y potenciar el uso general del ferrocarril ("El objetivo de la movilidad sostenible está estrechamente ligado a la revitalización del ferrocarril") y en especial para el transporte de mercancías ("Hacer realidad el potencial del ferrocarril para transportar una gran parte de las mercancías es uno de los elementos principales de la política común de transportes"). Y, por último, promover una revolución tecnológica de los medios de transporte.

Para ello pretende utilizar varios instrumentos: a) elevación drástica de la fiscalidad sobre los combustibles y vehículos, en función de las emisiones generadas por los primeros y de la eficiencia energética de los segundos (según la UE, la carga fiscal de los vehículos de carretera es el 2% del producto económico, pero los costes directos e indirectos superan el

5%); b) creación de redes intermodales de “superpistas ferroviarias transeuropeas de transporte de mercancías”; c) presionar a los fabricantes de vehículos para que mejoren de forma rápida y continua su eficiencia energética; etc. Las *superpistas* son corredores europeos rápidos, porque contarán con un sistema de gestión integrado (ventanilla única). En este momento, varios países europeos y empresarios afectados están estudiando diversas *superpistas* y la UE está revisando tres directivas para hacerlas posibles.

Ni la preocupación ni la estrategia comunitaria son compartidas por los gobiernos central y vasco. Predomina la idea de que el progreso en el transporte es viajar más, a más largas distancias y más rápido. Por ello, las comunidades autónomas reivindican que todas sus capitales de provincia estén conectadas por autopistas y trenes de alta velocidad (TAV). El ministro Arias Salgado declara orgulloso que España va a tener en el 2003 la misma longitud de autovías que Alemania, a pesar de que ésta tiene más del doble de población, un desarrollo industrial mucho mayor y es paso del transporte continental. Así, resulta evidente que no se pretende respetar el acuerdo de Kioto. España ha rebasado ya el techo de emisiones de CO<sub>2</sub> acordado: aumento del 17% en el 2010 en relación con 1990.

A la hora de analizar la política de transporte de las instituciones vascas conviene tener en cuenta la realidad de la Comunidad, que se puede resumir en los siguientes rasgos: muy alta densidad de población; orografía montañosa; tejido industrial basado en industria pesada, lo que determina una gran necesidad de transporte de mercancías; el puerto de Bilbao (con un tráfico de 26 millones de toneladas en 1998, de las que sólo un millón fue transportado por ferrocarril); alto consumo energético y en crecimiento explosivo (en 1998 aumentó la demanda de energía en un 11%); poco suelo agrario y en rápido proceso de destrucción; etc.

Esta realidad determina la urgencia de adoptar la estrategia comunitaria. Una política de transportes vasca que tienda hacia la sostenibilidad pasa por dar prioridad al ferrocarril (especialmente en el tráfico de mercancías), pero minimizando sus impactos ambientales y sociales. La nueva política de carreteras sólo contemplaría la construcción de desviaciones del tráfico de tránsito de las poblaciones, de accesos directos de camiones a zonas industriales, peatonalización intensiva de las ciudades, aparcamientos en la periferia de las mismas, etc.

A primera vista, parece que el TAV encaja con la estrategia comunitaria, ya que la UE está promoviendo redes de alta velocidad. Aparte de que esta política es bastante inconsistente con la reducción del consumo de energía del transporte (por ejemplo, los TGV París-Bruselas consumen 2,5 veces más energía por kilómetro y pasajero que los trenes rápidos alemanes) y de que es promovida como forma de frenar la escalada del tráfico aéreo (lo cual se podría conseguir con velocidad alta y una adecuada fiscalidad energética), las particularidades vascas lo hacen desaconsejable: a) un TAV es incompatible con el transporte de mercancías, por lo que no resuelve el problema principal; b) no tendrá conexión con la red europea de alta velocidad (Francia sólo contempla la conexión por Barcelona); c) será muy caro debido a la orografía y porque no cuenta con financiación comunitaria (se esperaba el 55%) ni estatal (no se considera entre las prioridades para los próximos seis años); d) fuertes impactos ambientales; etc.

La alternativa ferroviaria debe contemplar, en primer lugar, la construcción de un enlace directo entre Bilbao y Vitoria aprovechando el primer tramo de la línea existente, y la modernización de la línea Vitoria-Irún. Estas propuestas permitirían un acceso rápido de las mercancías a la meseta y al resto de Europa, y la conexión ferroviaria rápida de las capitales vascas. Además, habría que procurar que esta línea fuera parte de la futura red de superpistas ferroviarias de mercancías. En segundo lugar, es necesario estudiar un plan complementario de fortalecimiento del ferrocarril, modernizando los existentes y recuperando líneas que han dejado de funcionar, para el transporte de pasajeros y mercancías (como ha ocurrido parcialmente con el tren del Urola), buscando la conexión directa, si es razonable, con las

líneas anteriores, etc. Tal como dice la UE, “Las medidas propuestas implican un cambio de los hábitos y de las pautas de movilidad [...] el cambio no será fácil, pero las alternativas [...] implicarían costes más elevados y no generarían los mismos beneficios para el transporte y la economía que el plan propuesto”.

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

© Roberto Bermejo, 1999; © Bakeaz, 1999.  
Publicado en *El Correo*, 12 de noviembre de 1999.

bakeaz