

## Política del hormigón en el transporte

Roberto Bermejo

Nuestros gestores públicos incentivan el crecimiento ilimitado del transporte y pretenden evitar los atascos circulatorios que tal política genera mediante la construcción de infraestructuras. Es lo que llamo 'la política del hormigón'. Unas declaraciones recientes de Álvaro Amann, consejero de Transportes y Obras Públicas, a la revista 'Información', de la Cámara de Comercio de Bilbao (octubre de 2000), muestran que comparte plenamente esta política. En dicha revista se informaba de que "el sector vasco del transporte está experimentando un elevado crecimiento en los últimos años", superior al español y "excepcionalmente alto dentro del marco de la Unión Europea", con unos desplazamientos diarios en Euskadi de 600.000 personas y 380.000 toneladas (el 97% por carretera). Para atender a esta escalada las Diputaciones se están endeudando fuertemente por sus enormes inversiones en infraestructuras. Y la Consejería va en su ayuda, aparte de recabar fondos en Madrid y Bruselas, con los 120.000 millones de pesetas del Plan Extraordinario 2000-2003 aprobados en marzo.

Sin embargo, el crecimiento del transporte por carretera causa onda preocupación a las autoridades comunitarias porque, según la Comisión Europea, "sugiere un grave aumento del tráfico, de la contaminación y, posiblemente, de los accidentes; también sugiere que las carreteras llevarán cada vez más tráfico, incluido el de mercancías altamente peligrosas, que sería mejor mantener lejos de la gente". Porque se sabe, también, que la construcción de infraestructuras no resuelve el problema de la congestión, ya que "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".

Otro de los efectos que más les preocupa es la incidencia del transporte en el cambio climático. Era responsable del 26% de las emisiones de CO<sub>2</sub> en 1995 (el transporte vasco es el sector que más emite, el 40%). De no tomar medidas, en el periodo 1990-2010 el transporte aumentará en un 39% sus emisiones de CO<sub>2</sub>. Y el cambio climático está provocando una escalada de muertes y daños económicos. En la UE las pérdidas económicas derivadas de 'catástrofes naturales' en el periodo 1990-1996 se incrementaron un 400% en relación con la década anterior. Además, es éticamente intolerable que el cambio climático –que estamos provocando los países desarrollados– esté causando cuantiosos costes económicos y pérdida de vidas humanas en los países menos desarrollados. Por ello, y a pesar del fracaso de la Conferencia de La Haya, la UE va a seguir manteniendo el compromiso que alcanzó en Kioto de reducir las emisiones equivalentes de CO<sub>2</sub>. La Comisión viene reiterando que este compromiso es obligatorio por ley y sigue impulsando numerosas medidas, entre ellas, la aprobación de dos directivas que encarecerán los combustibles fósiles.

Es preciso mejorar la eficiencia energética del transporte, por lo que la UE considera que “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”. Tiene la misma estrategia para el transporte de pasajeros. Sin embargo, el consejero Amann afirma que “en el País Vasco no sobra ni un camión”, y siguiendo su lógica habría que decir que faltan muchos más. Pero, aparte de los problemas mencionados, le debería preocupar la seguridad. Un reciente informe de la Consejería de Interior informa de que el año pasado 175.000 camiones transportaron 3,5 millones de toneladas de mercancías peligrosas. Y en los diez primeros meses de este año han provocado 155 incidentes (accidentes y averías), con cinco derrames de carga. Además, sólo 150 de las 4.000 empresas de transporte tienen los obligatorios consejeros de seguridad.

Por último, Amann declara que “si aceptamos que [el transporte] es un servicio público, se debe plantear la existencia de un combustible profesional para determinadas actividades. Lo demás son parches. Un sector estratégico no puede estar sometido a la fuerte presión impositiva del petróleo”. Por el contrario, uno de los pilares de la política de transporte comunitaria es la “inclusión de los ‘costes reales’ de las infraestructuras y del medio ambiente en las políticas y decisiones de inversión y en los costes e impuestos que recaen sobre el usuario”. Antes del encarecimiento del precio del gasóleo, el transporte de mercancías por carretera sólo pagaba en la UE el 60% de los costes directos y nada de los indirectos. La Comunidad de Ferrocarriles Europeos, organización que reúne a las 35 principales empresas ferroviarias de Europa (entre ellas Renfe), ha propuesto recientemente en Bruselas diez medidas para desarrollar un transporte de calidad y sostenible. Entre ellas están la aprobación de las dos directivas citadas. Una de ellas, la llamada Directiva Monti, pretende que todos los países tengan una fiscalidad mínima sobre los combustibles (lo que obligará a aumentarla en España) y que ésta crezca con el tiempo. La otra propuesta pretende gravar de forma creciente las emisiones de CO<sub>2</sub>. Hasta ahora España ha impedido la aprobación de ambas, amparándose en el requisito de unanimidad existente en política fiscal. Pero la Comisión está trabajando para eliminarlo porque paraliza las iniciativas comunitarias.

La escalada del transporte por carretera nos lleva al colapso, estamos entrando en una fase de petróleo caro y, además, las citadas propuestas de directivas serán finalmente aprobadas. Estos factores van a hacer que el transporte por carretera sea cada vez menos competitivo en relación con el ferrocarril, lo que obligará a asumir la política de transporte comunitaria. Pero este cambio generará importantes costes sociales (toda reestructuración es dolorosa) y económicos, por haber invertido de forma errónea.

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

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