

24,74% para el 2010 respecto a 1990. Entre 1990 y el 2010 las proyecciones del gobierno, por sectores y para el CO₂ de origen energético, son los siguientes: disminuirán un 3% en la industria, crecerán un 73% en los transportes, aumentarán un 42% en servicios y usos domésticos y sólo un 5% en el sector transformador (por la sustitución del carbón por gas natural). Las emisiones de origen no energético en principio no se espera que aumenten.

El último borrador proyecta para el conjunto de los gases de invernadero (CO₂, CH₄, N₂O) un aumento del 11,78 para el 2000, y del 20,1% para el 2010, en equivalente de dióxido de carbono, según los potenciales de calentamiento global a 100 años. La diferencia entre el 20,1% para el 2010 y el 17% de incremento -en el marco del acuerdo del Consejo de Ministros de la UE de marzo de 1997- significa el esfuerzo adicional que está dispuesto a hacer el gobierno español. Dadas las previsibles consecuencias del cambio climático en España, cabría una política beligerante por parte de la Administración. Y sin embargo, ésta deja traslucir la mayor de la indiferencias, cuando no el más trasnochado desarrollismo, reclamando el derecho a contaminar más. Si todos los países asumiesen los argumentos defendidos por el gobierno español, las emisiones mundiales de gases de invernadero habrían de crecer en un 50% para el año 2000.

Es preciso un cambio de rumbo en las políticas energéticas, forestales, de residuos y transportes en el Estado español. Hay que seguir luchando por el ahorro y la eficiencia energética, promoviendo las energías renovables, la producción limpia y la repoblación forestal con especies autóctonas, defendiendo el ferrocarril, los transportes colectivos y la bicicleta, y la proximidad frente a la movilidad motorizada.

El transporte y el CO₂.

Numerosos estudios auspiciados por la Unión Europea diagnostican, que desde hace tiempo el incremento de la movilidad motorizada está originando más problemas que beneficios, en los ámbitos sociales, económicos y ambientales.

A pesar de las evidencias, las conclusiones europeas están lejos de ser asumidas por las Administraciones del Estado Español. El gobierno central cuenta con un Plan Director de Infraestructuras (PDI, 1993-2007) que en su mayor parte es un catálogo de grandes infraestructuras para el transporte. Las Comunidades Autónomas reclaman infraestructuras

más potentes y asumen algunas con sus propios presupuestos; en el ámbito local, cinturones de circunvalación (M-50 en Madrid, Tercer Cinturón en Valencia, Cuarto Cinturón en Barcelona, S-40 en Sevilla...), aparcamientos, etc... están a la orden del día y son bien recibidos por la ciudadanía como respuesta a la gran demanda de transporte. Existe un amplio consenso entre las fuerzas políticas, sindicales y sociales -plasmado en numerosas "plataformas y mesas", pro-autovías y pro-infraestructuras de transporte de agua (los trasvases y embalses).

La construcción de grandes infraestructuras para el transporte (embalses, trasvases, autovías, líneas ferroviarias de Alta Velocidad, etc...) agravan doblemente la contribución española al cambio climático: por un lado, se destruyen y arrancan millones de árboles que son grandes sumideros de CO₂ y por otro, el uso de estas infraestructuras en su mayor parte suponen un aumento del consumo energético y de las emisiones de gases de invernadero.

Siendo consecuentes con los planes de aumento de las infraestructuras para el transporte, el gobierno español en los Presupuestos Generales del Estado (PGE) para 1998 propone una inversión de 335.000 millones de pesetas para carreteras, mientras que destina a RENFE sólo 36.419 millones de pesetas. Si le añadimos las inversiones previstas para carreteras en los presupuestos de las Comunidades Autónomas, Diputaciones y Mancomunidades de Municipios, la relación entre las inversiones de carretera y el ferrocarril es de 10 a 1 (al margen quedan las inversiones para la construcción de AVEs, que no se reflejan en los PGE).

Si el transporte representó el 28% de las emisiones de CO₂ de origen energético en 1990 (58.260 Kt de CO₂ sobre un total de 208.005 Kt), en el año 2010, el transporte supondrá el 38% de todas las emisiones de origen energético. Este 10% del total de las emisiones significa que este sector será el de mayor crecimiento, llegando a un 73% el incremento de las emisiones de CO₂. Pero además estas cifras sólo tienen en cuenta las emisiones del combustible usado en el transporte, y no toda la energía consumida en la fabricación de vehículos, construcción de carreteras y autovías, etc. Considerando todos los "eslabones" de la cadena del transporte, el porcentaje de las emisiones debidas al mismo aumentaría aún más.

El ideal de la hipermovilidad, la identi-

ficación de bienestar con la máxima facilidad para la realización del desplazamiento motorizado a la mayor velocidad posible es incompatible con la estabilización del clima, con la sostenibilidad, la seguridad y la calidad de vida. Este ideal que tienen como máximo benefactor a las empresas transnacionales del petróleo y el automóvil, ha de ser desterrado. El trabajo y la lucha contra la hipermovilidad motorizada, en defensa de la accesibilidad por la proximidad, contra el cambio climático forman parte de una de las principales batallas de la Humanidad contra el Neoliberalismo.

El esfuerzo en las sociedades industrializadas no se está dirigiendo a reducir al mínimo los movimientos de materiales y personas que permitirían reducir significativamente las emisiones de CO₂: al contrario, se apoya cada vez más en los intercambios y desplazamientos a grandes distancias de crecientes masas de personas y mercancías para satisfacer cualquier necesidad o deseo. El proceso de globalización de la economía incrementa aún más esta tendencia; en lugar de originar cercanía o proximidad, se crea lejanía en el ejercicio de cualquier actividad, por lo que cada vez se hacen más necesarios los desplazamientos.

Una cosa son los estudios promovidos por la UE y otra muy diferente la política de transporte que se impulsa desde el Tratado de Maastricht. En 1990, en un informe encargado por la Comisión Europea se apuntaba lo siguiente: "desde hace algunos años, Europa parece haber sobrepasado el punto más allá del cual cualquier incremento del tráfico es contraproducente. La suma de los efectos negativos parece cancelar los incrementos de riqueza, eficiencia, confort y facilidad de transportarse que deberían resultar del crecimiento del volumen de tráfico" (GT 2000 Plus: "Transport in A Changing Europe Fast"). En el informe se señalaba que, en la actualidad, el crecimiento de las necesidades de transporte motorizado duplica prácticamente la evolución del crecimiento del PIB. Y se pronosticaban unos crecimientos del tráfico de mercancías de más del 40% en el conjunto de la UE para el año 2010, en relación a 1990, y de nada menos que el 300% en el sur de Europa. Sin embargo, ante este estado de cosas, la UE, lejos de empezar a acometer políticas para reconducir el incremento de la movilidad motorizada, no ha hecho sino echar más leña al fuego. El pronóstico va convirtiéndose en realidad, como corresponde a la lógica de la globalización económica