

del "proyecto europeo", y pone en entredicho la propuesta de la UE de reducir el 15% de las emisiones de CO<sub>2</sub> para el año 2010.

Los principales grupos económicos de presión europeos han forzado este camino. En 1984, la European Roundtable of Industrialists (ERT) advierte en su informe "Missing Links" que para que el Mercado Único alcanzase toda su potencialidad era preciso acometer las obras de los siguientes enlaces: Túnel bajo el Canal de La Mancha, el Scanlink (conexión Dinamarca-Suecia), el túnel de Somport-Valle de Aspe y nuevos túneles para atravesar los Alpes. Más tarde, previo a la cumbre de Maastricht, la ERT va más allá y en su informe de 1991 demanda la urgente construcción de las llamadas "Missing Networks", en donde, entre otras actuaciones se contemplaban la ejecución de 12.000 nuevos km. de autopistas y autovías de dimensión comunitaria. Esto supone un tercio de la red viaria actual de gran capacidad.

El tratado de Maastricht recoge esta exigencia contemplando la creación de las llamadas TENs (Trans European Networks). Estas infraestructuras se concretan en un documento posterior de la UE, en donde interviene además de la ERT, el "Motorway Working Group", donde está especialmente representada la industria del automóvil y de la carretera. Son los mismos lobbys que actualmente se oponen desde los EE.UU., Japón o la propia UE, a la reducción de las emisiones de gases de invernadero en los países industrializados.

El consenso alcanzado en defensa del Tratado de Maastricht por la mayor parte de las fuerzas políticas y sindicales de los países de la UE es todo un aval para que se incrementen las emisiones de CO<sub>2</sub>; todo sea por la construcción del "proyecto europeo". La Comisión Europea manipula ideológica y semánticamente los objetivos de las TENs: las presenta como una contribución para la consecución de los objetivos medioambientales comunitarios, ayudando a alcanzar el tan deseado "desarrollo sostenible", y afirma que "jugarán un papel importante en la solución del desempleo estructural".

El mensaje de que las TENs estimularán la creación de empleo le sirve a la Comisión para tener el apoyo de la CES (Confederación Europea de Sindicatos), en un momento en el que la principal preocupación de la población de la UE es el paro. En las últimas cumbres europeas la urgencia de construir las TENs se justifica pomposamente como la necesidad de

suscribir un "Pacto de confianza por el Empleo". Y así se presenta en la Cumbre por el Empleo de Luxemburgo (noviembre 1997). De esta forma, el incremento del transporte motorizado que contribuirá -con el crecimiento de las emisiones de gases invernadero- a destruir millones de puestos de trabajo en el próximo siglo es justificado por la UE como parte de la solución milagrosa al paro.

La construcción de las TENs implica que más de 1300 km<sup>2</sup> de superficie quedarán cubiertos por cemento y alquitrán. Su coste asciende a la friolera de más de 400.000 millones de euros. Financiación pública, comunitaria y estatal a través de los fondos estructurales y de cohesión que pagaremos todos por medio de impuestos para beneficio del capital transnacional y en perjuicio del futuro de la Humanidad, que se verá ensombrecido por el cambio climático.

#### Más ferrocarril, menos CO<sub>2</sub>.

El ferrocarril (no el de alta velocidad) es uno de los medios de transporte menos contaminantes y su contribución a las emisiones de CO<sub>2</sub> es muy pequeña, por lo que la equiparación presupuestaria de las inversiones públicas en relación a las infraestructuras de carretera -al tiempo que éstas se reducen- es la reivindicación básica para salvar el ferrocarril convencional, al mismo tiempo que se ejecutan políticas activas para frenar el cambio climático.

Siguiendo los dictados de la OMC (Organización Mundial de Comercio), el Libro Blanco de la Comisión Europea sobre el Ferrocarril recomienda la privatización del transporte ferroviario, apoya la prioridad de las inversiones en los grandes corredores transeuropeos y la construcción de líneas de Alta Velocidad, la flexibilización laboral y la segregación de la gestión de las infraestructuras.

En todos los países de la UE se están aplicando las "recomendaciones" del Libro Blanco. En el Estado español la red ferroviaria sufre un deterioro progresivo debido a la falta de presupuesto para su mantenimiento. Anualmente sólo se renueva el 0,3% de la red (frente al 4% necesario) y la aportación del Estado a RENFE disminuye en cada presupuesto. Para 1998 está prevista una inversión de 36.419 millones de pesetas, un 2,5% menos que en 1997. El dinero que necesita el ferrocarril convencional se destina a la construcción de la línea del AVE Madrid-Barcelona-Frontera (con un coste previsto superior al billón de pesetas), con una inversión para 1998 de 186.000 millones de pesetas.

Las consecuencias son el cierre de líneas y la disminución de plantillas. En 1992 había 14.985 km de vía, de los que sólo 6.000 tenían una calidad aceptable; en 1995 quedaban 12.280 km. En los próximos años está prevista una reducción de 5000 km. de vía. Con el proceso de privatización puesto en marcha sólo quedarán las cercanías y los corredores rentables para las empresas privadas. En los últimos 9 años la plantilla de RENFE ha pasado de 70.000 a 35.000 trabajadores y las previsiones son las de reducir la plantilla en al menos 9.800 trabajadores (Plan Estratégico de RENFE 1994-1998).

La disminución de los servicios regionales de RENFE, el cierre de paquetería, y de las estaciones de muchos pueblos y pequeñas ciudades, expulsa a los pasajeros y a las mercancías a la carretera.

Mientras que la carretera representó en 1995 el 90,16% del tráfico interior de viajeros y el 77,24% de las mercancías, el ferrocarril alcanzaba a duras penas el 4% del tráfico de mercancías y en torno al 8% del de pasajeros.

El ferrocarril, al contrario de lo que propugna el Plan Director de Infraestructura del gobierno, debería elevar su participación, hasta alcanzar el 30% del tráfico de mercancías y el 25% de viajeros antes del año 2007. Tal participación puede alcanzarse sin grandes dificultades pero falta voluntad política y sobran las presiones de los lobbys de la carretera. Estos objetivos son alcanzables si el ferrocarril sigue siendo un servicio público ferroviario cuya finalidad social y ambiental es innegable. Reivindicar más ferrocarril, es demandar menos CO<sub>2</sub>.

Kioto es la próxima cita, una de las últimas oportunidades para que los gobiernos afronten con resolución, medidas conjuntas de reducción de las emisiones de gases de invernadero para frenar el cambio climático. Presionar para acabar con los obstáculos que impiden los acuerdos es un deber de toda la ciudadanía y de las organizaciones sociales. ¡Hay que moverse!

Y así acaba este impresionante documento, que pone en nuestro conocimiento los impactos tan catastróficos que podemos causar en nuestro Planeta si en esta Cumbre del Clima no se llega a ningún acuerdo sustancial en esta materia. Esperemos que los países integrantes en esta Cumbre de Kioto se den cuenta que la Tierra es el único planeta que tenemos y así pueda contaros buenas noticias en el próximo artículo.