

DÍA SIN COCHE: 364 +1

Posted on 21/09/2003 by Naider



Wout van Neuren, director de gestión de RTT, lo tiene claro: "Si queremos permanecer en el negocio como un suministrador logístico debemos invertir en el futuro aunque no conozcamos los retornos específicos. La discusión debe centrarse en el futuro que queremos y en el futuro que el mercado quiere. Y estamos seguros de que el mercado va a estar cada vez más influido por los factores ambientales." RTT es la principal empresa europea de transporte de productos voluminosos: unos 4.000 contenedores y 1.000 camiones cisternas al año. Tiene su base en Róterdam (Holanda) y pertenece al grupo empresarial alemán Hoyer.

Holanda está en el epicentro del sistema de transporte por carretera europeo, lo que sin duda le ha reportado importantes beneficios económicos. Pero el impacto ambiental de millones de camiones cruzando sus carreteras y autopistas todo el año es excesivo. En consecuencia, el Gobierno holandés ha hecho una fuerte apuesta por desplazar una parte significativa del transporte de mercancías de la carretera al ferrocarril. RTT se ha preparado para ese futuro y ha adoptado dos decisiones estratégicas. Ha apostado por el ferrocarril para el transporte de mercancías a larga distancia y ha puesto en marcha un sistema de rastreo permanente de sus vehículos, vía satélite, para reducir al máximo el número de viajes vacíos.

En la Unión Europea, al igual que en Holanda, se está gestando un cambio sustancial en la política de transportes. La Agencia Europea del Medio Ambiente ha cuantificado los costes externos del transporte en un astronómico 8,3% del Producto Interior Bruto de la UE - 5,5% debido a los costes ambientales, 2,3% debido a los accidentes y 0,5% debido a la congestión del tráfico -, lo que significa un coste social del orden de 800.000 millones de euros al año. Como consecuencia, la UE ha considerado que el modelo de transporte era absolutamente insostenible y, en consecuencia, está desplegando una nueva política.

El cambio ha cristalizado en el Libro Blanco del Transporte aprobado por la Comisión Europea el 12 de septiembre de 2001. Su piedra angular es el reequilibrio entre los distintos modos del transporte en beneficio del ferrocarril y del transporte marítimo y fluvial, a expensas del tráfico por carretera. Es una operación de largo alcance que persigue cambiar radicalmente el transporte europeo en una generación.

Uno de los instrumentos que van a contribuir a ese reequilibrio entre los distintos modos, así como entre el transporte público y el privado, son los incentivos y desincentivos fiscales. Londres, ha puesto en marcha el cobro de una tarifa a los vehículos que accedan al centro de la ciudad. "Nuestros estudios nos muestran que el grado de congestión del tráfico ha llegado a tal punto que los vehículos pasan la mitad del tiempo parados", explican las autoridades londinenses al justificar la medida.

Alemania, por su parte, ha anunciado la implantación en noviembre de 2003, de una tasa a los camiones de más de doce toneladas que circulen por alguno de sus 12.000 kilómetros de autovías. Mediante esa tasa, el Gobierno alemán prevé recaudar 3.400 millones de euros anuales con los que, además de financiar la renovación de las infraestructuras viarias, contribuir a la modernización y ampliación de su sistema ferroviario. Francia está madurando la decisión de seguir los pasos de Alemania. Suiza, por su parte, hace ya tiempo que viene cobrando una tasa a los camiones que recorren el país, con la intención expresa de que las mercancías se transporten por ferrocarril y no por carretera.

La reacción del Gobierno vasco ante los cambios en la política del transporte que vienen de la Unión Europea ha sido muy insuficiente. El Plan Director de Transporte Sostenible aprobado por el Consejo de Gobierno el 19 de noviembre de 2002 a propuesta del Departamento de Transporte y

Obras Públicas, carece de metas ambientales concretas, de fechas y de partidas presupuestarias, es decir, de compromisos reales de cambio. Se ha perdido, así, una ocasión de oro para introducir modificaciones sustanciales en el sector que, en la actualidad, tiene el comportamiento ambiental más negativo dentro de la economía vasca.

Porque hay que decirlo, la política vasca de transporte no pasa la "ITV ambiental". El reciente informe de la sociedad pública de gestión ambiental Ihobe "Eco-eficiencia 2003. El Medio Ambiente en la Comunidad Autónoma del País Vasco" señala que el incremento en el consumo de energía del sector del transporte en la CAPV entre 1990 y 2000 ha sido del 68% - la economía ha crecido en ese mismo período el 37% . Como resultado de ese incremento en el consumo energético, la emisión de gases de efecto invernadero debidos al transporte ha crecido a lo largo de la pasada década un 70%. El transporte de mercancía por carretera ha crecido un 85%. La superficie de suelo ocupado por autovías y autopistas se ha incrementado en un 36%.

En el País Vasco la supremacía de la carretera sobre otros modos de transporte es absoluta. El 80% del transporte de viajeros se realiza por carretera, frente al 19% por ferrocarril (incluye el metro de Bilbao) y el 1% en otros modos. Respecto al transporte de mercancías, el 67% se realiza por carretera - cuando la media de la UE es del 44%. El transporte de mercancías por ferrocarril es apenas del 2%. Señalar, también, que cada día, más de 600.000 personas se desplazan de un municipio a otro, la mayoría utilizando el coche -1,66 personas por vehículo de media.

Diversos estudios afirman que dos de cada tres personas están dispuestos a no utilizar su vehículo privado en la vida diaria si encuentran alternativas de transporte público eficientes. La experiencia del metro de Bilbao confirma claramente que cuando se facilita un transporte público de calidad la gente responde - más del 60% de los desplazamientos dentro de la capital vizcaína se hacen por ese medio. Sin embargo, las Diputaciones, en lugar de apostar de manera definitiva por el transporte público, siguen gastando ingentes recursos en una política de carreteras carente de visión de futuro.

El hecho de que las Diputaciones carezcan de competencias en otros ámbitos del transporte que no sean las carreteras y de que dispongan de enormes recursos económicos para construirlas, ha generado un bucle perverso que acaba pagando toda la sociedad. Como el dinero del presupuesto *hay que gastarlo*, se hace en lo único que se puede y que se sabe: carreteras, pistas y autopistas, corredores, túneles kilométricos, variantes y autovías, Supersur y Meganorte, dobles circunvalaciones y triples carriles...Todo al servicio de la tiranía del coche, 364 días al año. El día 22 de septiembre es la excepción.

There are no comments yet.