



# TRANSPORTE SOSTENIBLE Y CAMBIO CLIMÁTICO

# E

l actual consumo energético de los países industrializados tiene múltiples consecuencias. Junto con las de índole económica, destacan las climáticas. Así es; la comunidad científica nos viene alertando sobre los peligros del cambio climático, provocado, de manera principal por el desordenado uso de los combustibles fósiles. En este sentido, las afirmaciones del reputado científico británico James Lovelock nos sitúan en un horizonte de cincuenta años para que el cambio climático se manifieste con toda su crudeza. El hombre, sobre todo el occidental, está haciendo caso omiso de esas advertencias apocalípticas, a pesar de que no estemos hablando de un espacio temporal lejano e impredecible; estamos hablando de este mismo siglo, y este cambio provocará, a su vez, notabilísimos efectos en nuestra desarrollada vida.

Algún avance percibimos, el Protocolo de Kioto y el Mercado de Emisiones, plantean el reto de la reducción de gases de efecto invernadero para frenar el cambio climático, aunque la aplicación de este mecanismo de flexibilidad exige el esfuerzo sólo a una parte de las industrias.

Otros campos, también sensibles, quedan al margen de este Mercado de Emisiones, como el residencial, el de servicios y muy especialmente el transporte, puesto que en nuestro país, es el sector más consumidor de energía, alcanzando el 40% del total nacional.

El transporte tanto de personas como de mercancías, se configura como el "núcleo duro" de la crisis ecológica. No cabe duda que los transportes son esenciales para el desarrollo económico, pero sin duda son generadores de desequilibrios ecológicos: las infraestructuras generan impactos ambientales, los transportes consumen gran cantidad de recursos naturales y emiten toneladas de CO<sub>2</sub>.

La solución no es sencilla. Por citar un ejemplo, en Castilla-La Mancha la proporción de desplazamientos que se realizan en automóvil alcanza el 90%, porcentaje superior a la media nacional (77%) y al resto de Comunidades Autónomas, sólo superado por la Rioja (93%).

Este hecho es consecuencia, de la gran extensión del territorio regional, la dispersión de núcleos poblacionales, congregación de actividad económica en poblaciones muy concretas, además de la insuficiente e inadecuada red de servicios públicos no consecuente con las necesidades de la población, con la existencia de zonas y pueblos que quedan prácticamente aislados en lo referente a conexión por medio de transporte público.

Por otro lado, también se debe a una escasa sensibilización de la población. Pero aunque la sensibilización individual es imprescindible, la mayor responsabilidad, sin duda, es de los gobiernos. A ellos corresponde, la toma de decisiones, la puesta en marcha de medidas que pongan a disposición de los ciudadanos alternativas de consumo más sostenibles y la emisión de mensajes claros en

cuanto a la movilidad motorizada. El aumento de autovías y autopistas no es el mejor mensaje disuasorio para reducir el uso indiscriminado del vehículo privado.

En este sentido, las Administraciones Públicas deben primar un planeamiento urbanístico más compacto que reduzca la necesidad del transporte, impulsando sistemas económicos más autocentrados (justo lo contrario que genera la globalización económica), reconstruyendo las economías locales y regionales que reducen la necesidad de transporte a larga distancia. Consideramos esencial la elaboración de Planes de Desarrollo Rural, que permitan realizar actuaciones para evitar la despoblación de estas zonas, así como, estructuras territoriales y urbanas que posibiliten la disminución de la movilidad forzada (a los centros de trabajo, por ejemplo), fomentando la implantación de Planes de Movilidad integrados en una planificación urbanística general que contemple criterios de ordenación territorial.

Por supuesto, también se deben impulsar políticas de transporte orientadas a la estabilización y posterior reducción de la movilidad motorizada, promoviendo en este sentido los medios de transporte de menor consumo energético, así como, el fomento de los desplazamientos a pie y en bicicleta en los entornos urbanos.

Actuar sobre el transporte público significa mejorar la calidad para todos. Autobús, tren de alta velocidad y cercanías tienen papeles complementarios que desempeñar. No tiene sentido mejorar uno de sus componentes, sin atender el resto, porque los usuarios precisan del servicio que ofrece toda la cadena de transporte.

Por último, no debemos olvidar que el transporte depende en un 98% del petróleo, con las repercusiones que sobre nuestra economía puede tener la incertidumbre y los incrementos en el precio del mismo, por no hablar de las cuestiones políticas en torno al control de este limitado recurso. Es, pues, inaplazable, el fomento de combustibles y vehículos alternativos, de los que ya existen algunos modelos y sólo resta voluntad política para su entrada masiva en el mercado.

De todas las cuestiones planteadas se pueden extraer conclusiones. En primer lugar, la necesidad de actuar de inmediato, mañana es tarde; y, en segundo lugar, que se trata de una cuestión que nos afecta a todos: a los Poderes Públicos como responsables de desarrollar políticas que conjuguen desarrollo económico con criterios ecológicos y a los ciudadanos a través de una actitud más proactiva en el uso racional del transporte. Manos a la obra. 

**Pedro Jesús de la Cruz Solano**  
Secretario de Acción Sindical  
UGT Castilla-La Mancha