



## **Accesibilidad, transporte y cambio climático**

**Documento aprobado por el Pleno del Área Federal de Ecología y Medio Ambiente de Izquierda Unida celebrado el 20 de junio de 2009.**

Accesibilidad es la facilidad de alcanzar los bienes, servicios y contactos por parte de todas las personas. La accesibilidad es la cualidad de tener las cosas a mano, es decir la accesibilidad se sitúa en el ámbito de la proximidad. Por eso, si identificamos accesibilidad con proximidad, la consecución de una necesidad es tanto más accesible, en el ámbito territorial, cuanto menor y más autónomo pueda ser el desplazamiento que se ha de realizar para alcanzarla. Este enfoque de la accesibilidad es el que corresponde a la visión ecológica de la ordenación del territorio y del sistema de transporte.

La accesibilidad es, por tanto, un concepto vinculado al territorio. La accesibilidad señala la facilidad con la que se puede superar el espacio existente entre el lugar donde estamos en un momento dado y aquel donde se hallan los medios para satisfacer nuestras necesidades, donde se hallan los bienes, los servicios o los contactos buscados.

La creación de proximidad o de cercanía es, por tanto, un objetivo primordial en cualquier política de transporte con orientación ecológica, ya que reduce la movilidad, y por tanto la presión del transporte sobre el medio ambiente, a la vez que mantiene o mejora la accesibilidad.

La función del transporte es crear accesibilidad, sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria.

El concepto de cercanía va más allá de las implicaciones obvias respecto a la localización de las actividades humanas en el territorio (vivienda, fábrica, centro de investigación, centro de estudios, hospital, centro comercial,...), ya que es también aplicable a la organización de la producción y del consumo, a las formas de satisfacción de las necesidades y deseos, a la forma general de vida en común.

Frente a la accesibilidad definida en los párrafos anteriores existe una propuesta a favor de incrementar la cantidad de transporte, la movilidad, que defiende la accesibilidad como facilidad de viajar.

Si se identifica accesibilidad con la facilidad de desplazamiento, diremos que un lugar es más accesible cuanto más eficiente sea el sistema de transporte que permite llegar a él. Este enfoque, que es el propio de la visión convencional del transporte, conduce al reforzamiento continuo de las infraestructuras, de los vehículos y del propio sistema de transporte, provocando el incremento de la movilidad, desequilibrando el territorio e incrementando el consumo energético. En este caso, el transporte, y la consecuente generación de gran cantidad de transporte, de movilidad, no aportan o tienen valor alguno, más bien al contrario ya que son elementos negativos para la calidad de vida, y pasan a convertirse en tributos que la naturaleza y la propia sociedad han de pagar para satisfacer las necesidades y los deseos de las personas.

Por otro lado, la movilidad, que en numerosos documentos de la Unión Europea y de numerosas administraciones públicas españolas, se utiliza como equivalente a transporte, unas veces, y como equivalente a cantidad de transporte, otras, es la cualidad de movable, y según el diccionario movilidad significa actividad, agilidad o inestabilidad, como primeras acepciones.

En el transporte, la movilidad se utiliza o como medida de los desplazamientos realizados (número de viajes realizados diariamente por una persona, número de kilómetros recorridos, suma del total de kilómetros realizados por los habitantes de un territorio durante un año, toneladas/km,...).

Decía la exministra de Fomento, Magdalena Álvarez, en el Parlamento Español, en 2008: “Señoría, cuando definimos la movilidad estamos hablando de flujos de personas y de mercancías”.

En el camino hacia la sostenibilidad, y partiendo de la situación actual, se deben promover los modos y medios transporte que faciliten los desplazamientos con un menor impacto ambiental, social y económico. En las primeras etapas son imprescindibles, en dosis equilibradas, esfuerzos dirigidos tanto hacia la creación de alternativas de menor daño ambiental en el marco del sistema de transporte existente como hacia la mejora o incremento de la accesibilidad sin el concurso del transporte motorizado, sobre todo sin el uso abusivo del automóvil, camión y avión.

En todas estas realizaciones y proyectos subyace la intención de paliar los inconvenientes del tráfico de los automóviles en la ciudad y en las áreas metropolitanas por medio de sustituir unos medios de transporte motorizado por otros de mayor eficiencia ambiental y social, en particular, potenciando el transporte público colectivo como alternativa al automóvil privado. En algunos casos, incluso se trata de reducir las consecuencias ambientales y sociales negativas del automóvil mediante la disminución de los desplazamientos motorizados, tanto en lo que se refiere al número como a la longitud de dichos desplazamientos. Los cambios se orientan a facilitar las conexiones peatonales y ciclistas o la propia reducción de la necesidad de transporte en vehículos a motor.

Racionalizar el sistema urbano parece el término más cercano a prácticas como la de incrementar la oferta del transporte público colectivo. Prácticas a las que se podría atribuir intenciones de sostenibilidad únicamente cuando estuvieran vinculadas a la modificación de las tendencias expansivas del sistema de transporte, como incrementos en el número, la velocidad y la distancia de los desplazamientos motorizados.

De la misma forma, los proyectos que han tenido especial cuidado en evitar los impactos ambientales o sociales de la obra pública, con el fin de reducir las incomodidades, el ruido y la intrusión visual que genera el tráfico, pero que no han puesto en cuestión el crecimiento de éste, no pueden alcanzar la categoría de buena práctica para la sostenibilidad, aunque indudablemente tengan repercusiones positivas para la habitabilidad.

Desde ese punto de vista, la mayoría de las prácticas presentadas como "sostenibles" responden más a intenciones de racionalización y mejora de la habitabilidad que a motivaciones de sostenibilidad. Estas últimas exigen un mayor compromiso con la transformación de las tendencias dominantes en la ordenación del territorio, generación de grandes aglomeraciones urbanas y crecimiento de la cantidad de transporte o movilidad.

La defensa de la denominada "movilidad sostenible", tratando de alcanzar un transporte de personas y mercancías a costes sociales y ambientales menores que los actuales, reduciendo la cuota del automóvil como medio de transporte y del petróleo como fuente de energía se argumenta como elemento imprescindible de esas primeras fases de transición hacia la sostenibilidad en el transporte. Pero cuando la "movilidad sostenible" implica un cambio positivo en el modelo de transporte, que pasa a basarse en el lema de a pie, en bicicleta y en tren, y en una ordenación del territorio capaz de lograr la accesibilidad con la mínima movilidad, estamos hablando de transporte sostenible.

Por otro lado, y en general, sostenibilidad es la satisfacción globalmente equitativa de las necesidades humanas. La sostenibilidad compromete a que el modo de vida, el sistema económico, social y ambiental ha de ser reproducible, a medio y largo plazo, sin deterioro de los ecosistemas sobre los que se apoya. La sostenibilidad es viabilidad ecológica.

Los sistemas socioeconómicos que funcionan destruyendo su base biofísica son insostenibles.

La sostenibilidad es hacer más con menos, conseguir una mayor calidad de vida con un menor uso de recursos naturales y una menor degradación ambiental, es decir con un menor flujo de materiales y de energía.

Es sostenible aquello que es universalizable, aquello que se puede extender a todas las personas y a todos los territorios.

El crecimiento económico sostenido es un imposible, los recursos naturales se agotan cuando son sobreexplotados, los sumideros se saturan cuando reciben más vertidos líquidos, gaseosos y sólidos de lo que pueden procesar.

No podemos seguir comportándonos como si fuéramos la última generación que va a vivir sobre la Península Ibérica, Europa y el planeta.

Podríamos comenzar a hablar de sociedades sostenibles cuando éstas cumpliesen al menos dos condiciones básicas: la no utilización de recursos naturales por encima de su potencial de renovación y la no generación de residuos más allá de la capacidad de su absorción por los ecosistemas.

Estas dos condiciones nos introducen de lleno en el más reciente concepto de huella ecológica, indicador definido como “el área de territorio ecológicamente productivo, necesaria para generar los recursos utilizados y para asimilar los residuos provocados por una población dada, con un modo de vida específico, de forma indefinida”.

El objetivo de este indicador consiste en evaluar el impacto sobre el planeta de un determinado modo de vida y, por lo tanto, su grado de sostenibilidad.

La sostenibilidad es un principio de carácter antropocéntrico, que expresa fundamentalmente nuestro respeto por las generaciones humanas futuras, pero que como tal no compromete a la defensa o la preservación del resto de la naturaleza, por no hablar de otros objetivos socialmente deseables, como la eliminación de la pobreza o de la subordinación de las mujeres. Por tanto no elimina preocupaciones más profundas por la justicia ecológica o la justicia social, que pueden hallar acomodo en un concepto más amplio y complejo, como es el de “desarrollo sostenible”.

Desenvolvemos nuestra actividad en un planeta con recursos finitos. Esta realidad está en profunda contradicción con el modelo productivo actual, que se basa en el crecimiento económico infinito.

El concepto de desarrollo sostenible se configura sobre tres elementos, que han de mantenerse en equilibrio, la faceta económica dedicada a satisfacer las necesidades, la faceta social dedicada a lograr que esa satisfacción sea universal, y la faceta ambiental dedicada a lograr que la actividad humana se efectúe respetando el entorno del que dependemos.

El desarrollo sostenible define las características del estado ambiental, social y económico de una sociedad, y su territorio, que permiten asegurar la continuidad de la vida a largo plazo. Los problemas ambientales, son por tanto problemas socioecológicos, y la sociedad no conseguirá resolverlos buscando soluciones que meramente conserven y mejoren el entorno sin tomar en consideración, y a la vez, las implicaciones sociales, económicas y ambientales de la actividad humana.

Para la consecución de la sostenibilidad resulta clave entender que el aumento de la calidad de vida no está directamente ligado al continuo incremento del consumo de recursos naturales.

Los indicadores de sostenibilidad son magnitudes físicas, biológicas, geológicas, sociales o económicas que caracterizan diversos aspectos del estado ambiental, social y económico de la sociedad humana que ocupa un territorio, con vistas a evaluar el mayor o menor grado en que dicha sociedad y dicho territorio se acerca o aleja de la sostenibilidad.

La elección de los indicadores y su valoración es arbitraria, pero existe acuerdo en la elección de muchos de ellos.

La UE ha elegido 6 indicadores ambientales esenciales:

- + emisión de gases con efecto invernadero (por ser causa del cambio climático)
- + intensidad energética de la economía (que informa sobre la eficiencia de la economía con relación a la energía consumida)
- + volumen de transporte con relación al PIB
- + reparto modal del transporte (relacionado con el impacto ambiental del transporte)
- + calidad del aire urbano
- + residuos sólidos urbanos

Dentro de la Unión Europea, un paso substancial se produjo cuando el Consejo Europeo de Gotemburgo, en junio de 2001, aprobó la Estrategia de la UE para el Desarrollo Sostenible, documento denominado "Desarrollo sostenible en Europa para un mundo mejor".

Si se toma como objetivo del transporte y del tráfico, o circulación de vehículos, el facilitar el movimiento de personas y mercancías con un cierto respeto a la naturaleza, se han de promover los modos y medios de transporte que faciliten los desplazamientos con un menor impacto ambiental y social. Pero si el objetivo del transporte es facilitar el acceso a bienes, servicios y contactos, la sostenibilidad ha de repensarse a partir de la reducción de las necesidades de desplazamiento motorizado y del aprovechamiento máximo de la capacidad autónoma de trasladarse que tiene el ser humano, andando o en bicicleta.

La sociedad ecológica emula los principios de la Naturaleza y se adapta a ellos en vez de violentarlos, de forma que se vale de todo aquello que es accesible en su entorno inmediato, y reserva los viajes y desplazamientos a grandes distancias, que conllevan un alto consumo energético, para atender aquellas necesidades que no pueden ser satisfechas con los recursos más próximos.

Para la consecución del objetivo de reducción del impacto ambiental y social de la cantidad de transporte motorizado, movilidad motorizada, existente, es decir, la búsqueda de la mejora en la eficacia ambiental y social de los desplazamientos

motorizados que se realizan en las ciudades, la estrategia más directa es la sustitución de desplazamientos realizados en los medios de transporte de mayor impacto - singularmente el automóvil-, por desplazamientos en transporte colectivo.

Entre las políticas que conforman una estrategia de sustitución de desplazamientos en automóvil privado por desplazamientos en transporte colectivo destacan:

- + Mejora y coordinación de las redes de transporte colectivo.
- + Liberación de espacio viario para su uso por los vehículos del transporte colectivo.
- + Mejora de las estaciones y terminales del transporte colectivo para aumentar su atractivo.
- + Mejora de la imagen pública del transporte colectivo y de sus cualidades sociales y ambientales.
- + Reducción del consumo energético, de las emisiones contaminantes y del ruido producido por los vehículos del transporte colectivo.
- + Relación del transporte público colectivo y el empleo local, tomando conciencia sobre la titularidad y propiedad del servicio de transporte.

Por su parte, en el campo del transporte sostenible se formula como objetivo principal la reducción de la demanda de desplazamientos motorizados. Para ello se recurre a dos estrategias simultáneas e interrelacionadas. La primera es la reducción de los desplazamientos urbanos de larga distancia que requieren el concurso del motor para su realización. Y la segunda es la creación de unas condiciones favorables para que se desarrollen los desplazamientos no motorizados, andando o en bicicleta.

La primera estrategia se sintetiza en lo que podrían denominarse políticas de creación de proximidad, de las que pueden ser ejemplos las siguientes:

- + Acercamiento/descentralización de las grandes unidades de servicios y equipamientos hasta el radio de acción de las personas andando o de la bicicleta.
- + Recuperación de la habitabilidad integral del conjunto o de partes del tejido urbano, con el fin de evitar la especialización en alguno de los usos y la expulsión del resto.
- + Rehabilitación/creación de alguna de las funciones urbanas (empleo, comercio, zonas verdes y de esparcimiento) en piezas concretas de la ciudad, con el fin de eludir su satisfacción a través de desplazamientos lejanos.

Otra variante de las políticas de creación de proximidad consiste en la regulación de los usos del suelo con el fin de evitar la creación de nuevos grandes polígonos monofuncionales que incentivan el uso del vehículo privado. Así como instalar los equipamientos públicos, hospitales, auditorios, museos,..., en zonas que gocen del mejor transporte colectivo, y no instalando el equipamiento en un lugar alejado para dotarlo más tarde del transporte público colectivo correspondiente.

En cuanto a la segunda estrategia, la que facilita o incrementa la accesibilidad peatonal y ciclista se nutre de distintas líneas de actuación:

- + Promoción e incentivos para los desplazamientos andando y en bicicleta.
- + Creación de redes de itinerarios peatonales y ciclistas.
- +Supresión de barreras para peatones y ciclistas.
- + Rehabilitación cultural de los desplazamientos peatonales y ciclistas.

Las dos estrategias resumidas en los párrafos anteriores no parecen suficientes para afrontar con vigor y urgencia el cambio de tendencias en la accesibilidad y reclaman aplicación de una tercera: la moderación del tráfico en su doble faceta de reducción del número y reducción de la velocidad de los vehículos.

La reducción del número de vehículos en la ciudad se muestra como una condición necesaria para la mejora de la accesibilidad peatonal y ciclista. Sin ella, la mera competencia por el espacio escaso acaba con la ocupación de éste por los modos motorizados de transporte en detrimento del que da vida a los no motorizados.

Hace falta, por tanto, una discriminación positiva hacia dichos modos alternativos, es decir, la penalización del uso del automóvil tanto desde el campo económico como desde la propia regulación de la circulación y el aparcamiento. Se trata entonces de suprimir los privilegios y posiciones dominantes existentes a favor de la movilidad motorizada en la administración del espacio como aparcamiento o en las regulaciones, normas y ordenaciones de la circulación favorables a los vehículos a motor y penalizadoras de los peatones y ciclistas.

Por último, al repensar la accesibilidad desde los medios de transporte no motorizados surge otro requisito del transporte sostenible como es el del control de la velocidad de la circulación motorizada. Se reconoce cada vez con más fuerza que la velocidad es un parámetro clave para la habitabilidad de las calles y para la gravedad de los impactos ambientales del tráfico.

El establecimiento de nuevas jerarquías del viario urbano fundamentadas en velocidades de diseño inferiores a los 50 km/h. es una estrategia básica de recuperación de la habitabilidad urbana pero, además, en la medida en que reduce la peligrosidad de las calles, facilita la circulación peatonal y ciclista y reduce el dominio de los vehículos motorizados, es también una estrategia ligada al transporte sostenible.

## **Transporte**

La función del transporte es crear accesibilidad para facilitar el alcance de los bienes, servicios y contactos por parte de todas las personas. Crear accesibilidad sin generar otra movilidad que la estrictamente necesaria.

Las actuales formas de vida y las grandes aglomeraciones urbanas provocan una gran cantidad de transporte, movilidad, de personas y mercancías.

El transporte se encuentra íntimamente relacionado con las formas de producción, distribución y consumo, con lo que habitualmente se denomina economía. Es más, puede afirmarse que el transporte es parte de la actividad productiva.

Las principales causas generadoras del transporte de personas son:

- + Los desplazamientos entre la vivienda al lugar de trabajo o estudio. Son viajes de alta frecuencia y relativamente cortos
- + Las actividades autónomas, profesionales y comerciales. Son viajes variables en cuanto a frecuencia y longitud
- + Las compras, el acceso a los servicios y otros desplazamientos derivados de la vida doméstica. Son viajes variables en cuanto a frecuencia y longitud
- + Los contactos y relaciones entre personas. Son viajes de baja frecuencia y variables en cuanto a longitud
- + Los viajes por ocio y turismo. Su cantidad y frecuencia dependen de la capacidad de compra de las personas. Se concentran en ciertos corredores y son fuertemente estacionales

Las principales causas generadoras del transporte de mercancías son:

- + El acceso a los recursos naturales y a las tierras de cultivo
- + El acceso a los bienes producidos en el contexto de fuerte división del trabajo o especialización productiva
- + El aprovechamiento de las economías de escala en el movimiento de mercancías
- + La concentración del capital que genera grandes aglomeraciones urbanas en torno a centros financieros, comerciales e industriales

El propósito de los desplazamientos no es la realización del viaje en sí mismo sino la de acceder a los bienes, servicios y contactos.

El transporte sostenible debe presentar cuatro características esenciales:

- + Crear accesibilidad
- + Alcanzar la máxima accesibilidad con la mínima movilidad
- + Ser un sistema multimodal e integral
- + Ser universal y público

El derecho social y ecológicamente justo es el derecho a la accesibilidad.

En el ámbito del transporte, accesibilidad y movilidad, nos desenvolvemos entre dos concepciones básicas:

- + Accesibilidad. Máxima accesibilidad con mínima movilidad. Derecho a la accesibilidad. A pie, en bicicleta y en tren. Desarrollo sostenible



+ Movilidad. Máximo flujo de personas y de mercancías. Confusión de accesibilidad con facilidad de viajar. Intento de instaurar el supuesto derecho a la movilidad. En automóvil, camión, avión y tren de alta velocidad. Desarrollo sostenido

La demanda de transporte es compleja, diferenciando entre los desplazamientos de personas y de mercancías; motivos; modos y medios deseados; ámbito urbano, metropolitano o interurbano; distancias cortas, medias o grandes; horas, días y meses; calidad de transporte deseada; tiempo de viaje adecuado; etc.

La gestión de la demanda, propia de una política de transporte sostenible, ha de basarse en:

- + reducir las necesidades de desplazamiento
- + estabilizar, y posteriormente disminuir, el volumen de tráfico motorizado actual
- + aplicar peajes a todas las vías de alta capacidad, con tarifas que hagan asumir a la carretera todos los costes que genera (excluyendo del peaje los desplazamientos al puesto de trabajo mientras se implanta el transporte público colectivo correspondiente);
- + establecer una moratoria en la creación de nuevas infraestructuras para el transporte (autopistas, autovías, aeropuertos, líneas de alta velocidad, etc);
- + y lograr trasvasar de modo significativo usuarios y cargadores del automóvil y el camión hacia el transporte público eficiente y eficaz, que tenga como columna vertebral el ferrocarril, junto a los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Según la Unión Europea (Eurostat), la densidad de ferrocarriles (incluidas todas las líneas ferroviarias) es en España de 3,3 km por cada 100 km<sup>2</sup> y la densidad de autopistas (sin contar el amplio conjunto de autovías y carreteras de alta capacidad) es de 2,0 km por cada 100 km<sup>2</sup>, cifras que en Alemania son de 11,9 y 3,2, respectivamente, en Francia de 5,8 y 1,9, en Reino Unido de 7,1 y 1,5, y en Italia de 5,4 y 2,2.

Según Eurostat el transporte ferroviario de personas registra en España una cuota del 6% y el de mercancías baja al 5%, respecto al transporte total respectivo en ambos casos, mientras que en Alemania es del 7% en personas y del 19% en mercancías, en Francia del 9% y del 17%, respectivamente, en Reino Unido del 6% y del 12%, y en Italia del 6% y del 11%.

Existe, como se ve, un enorme desequilibrio en el papel del ferrocarril español dentro del sistema de transporte respecto a la carretera.

El ferrocarril en Japón tiene una cuota del 30%, y la nueva línea Tokaido Shinkansen, Tokio-Osaka, la del "tren bala", con 515 km, 18 estaciones (una estación cada 30 km) y un tren cada 5 minutos, registra 900.000 viajes cada día (301 millones de viajes/año), mientras que la nueva línea Madrid-Sevilla, con 471 km, sólo 5 estaciones (una estación cada 94 km) y trenes cada media hora, se queda en 13.000 viajes/día (4,7 millones de viajes/año).

Los 621 km de la nueva línea Madrid-Barcelona, finalizados en febrero de 2008, han requerido una inversión de 7.083 millones de euros, es decir 11,41 millones cada km (cuando en 1992 la línea Madrid-Sevilla registró un coste de 4,45 millones cada km). Se ha multiplicado por 3,37 el gasto por kilómetro en 16 años, lo que representa un 14,9 por ciento de tasa anual de incremento en el precio.

## **Cambio climático**

La humanidad tiene diez años para construir un nuevo futuro. Ese es el plazo que dan los científicos para evitar que la concentración de Gases de Efecto Invernadero en la atmósfera comience a disminuir. De no ser así, la temperatura media del planeta subirá más de 2°C por encima de los niveles preindustriales, y los efectos del cambio climático serán mucho más graves

El cambio climático se debe a las emisiones de gases de efecto invernadero a la atmósfera ocasionadas por el empleo de combustibles fósiles y la deforestación, donde no hay fronteras estatales. Hoy las concentraciones atmosféricas de dióxido de carbono son las mayores de los últimos 650.000 años. Las actividades humanas (de unas sociedades más que de otras) han cambiado la composición química de la atmósfera. Durante decenas de miles de años las concentraciones atmosféricas de dióxido de carbono nunca superaron las 300 partes por millón, pero en 2007 llegamos a 382 partes por millón y a 430 equivalentes, si incluimos el impacto de otros gases con efecto invernadero. Cuando se superen las 550 partes por millón, el cambio climático puede adquirir proporciones catastróficas, un límite que muchos científicos sitúan en las 450 partes por millón. Subsisten, por supuesto, muchas incertidumbres, pero el más elemental principio de precaución indica que ya sabemos lo suficiente para actuar, reduciendo las emisiones y adaptándonos a lo inevitable.

Para IU las cuestiones sociales y las medioambientales están ligadas. El cambio climático es uno de los mayores fracasos del sistema productivo actual. Es necesario reorientar nuestras formas de vida, de producción, distribución y consumo. Proponemos un nuevo tratado mundial sobre la reducción de las emisiones de gases con efecto invernadero consecuente con el Cuarto Informe del Panel Internacional sobre el Cambio Climático. Exigimos acuerdos máximos en las normas ambientales de la UE así como la garantía de contribuir a salvar la biodiversidad para las generaciones venideras. Proponemos la reforma ecológica de la contabilidad bajo el principio de que "quien contamina paga" y de tomar en consideración tanto el coste de extracción como el coste de reposición de los recursos naturales utilizados, además de incluir la medida de la "huella ecológica", o huella de deterioro ecológico, para facilitar el control de la evolución positiva o negativa de la sostenibilidad.

La Estrategia de Lisboa, pactada en la capital portuguesa, pretendió convertirse en el modelo determinante para el desarrollo económico de la UE y en el fundamento de su política industrial hasta 2010. Aunque su objetivo oficial proclamado fue hacer de la

Unión Europea la economía del conocimiento más competitiva y dinámica del mundo, con un desarrollo económico sostenido y durable, un empleo mejorado tanto cualitativa como cuantitativamente y una mayor cohesión social, la realidad dista mucho – a poco más de un año del cumplimiento de su objetivo temporal- de ese objetivo idílico. Una realidad que ha mostrado que sobre fundamentos neoliberales es imposible construir desarrollo sostenible, empleo de calidad y cohesión social.

Además, la Estrategia de Lisboa, basada en la llamada “competitividad”, es la fuente de inspiración de todas las políticas antisociales que han desarrollado los Gobiernos de la UE en estos años.

Frente a la Estrategia de Lisboa, IU propone una auténtica Estrategia de Solidaridad y Desarrollo Sostenible para la UE, generadora de empleos dignos y de calidad, respetuosa con el medio ambiente, basada en la mejora de la formación y en el desarrollo de la investigación, capaz de propiciar el equipamiento productivo equilibrado de todos los territorios de la UE.

Una parte significativa de esta estrategia afecta al sector del automóvil. En Europa se fabrican el 34% de los automóviles del mundo. En España, la industria del automóvil y de los componentes de automoción representa el primer renglón del comercio exterior (tanto de las exportaciones como de las importaciones).

La patronal del automóvil está utilizando las deslocalizaciones efectivas y las amenazas de deslocalización como un chantaje para hacer bajar los salarios y conseguir el retroceso en los derechos de los trabajadores. El caso de Delphi en Cádiz y el de Volkswagen en Barcelona son un claro ejemplo de ello. Junto al descenso del poder adquisitivo de los salarios, una de las causas fundamentales de la crisis de la industria automovilística es la estrategia de las empresas que está priorizando los intereses de sus accionistas, a través de la conquista de los mercados emergentes, frente a las exigencias ecológicas y de mayor seguridad, al cambio en los modos de vida y en la estructura familiar.

Por tanto, la solución sólo puede venir de fuertes inversiones para producir los medios de transporte público colectivo y familiar de mañana, atendiendo a las nuevas necesidades que ya están planteadas en nuestras sociedades. Inversiones tanto en la industria básica como en la de componentes. Pero estas inversiones, como las restantes inversiones en la industria que son necesarias, están hoy fuertemente limitadas por las estrategias especulativas de los grandes capitales. La inversión especulativa sigue siendo el azote de cualquier modelo de desarrollo basado en la I+D y en el logro de empleos de calidad.

La solución no vendrá de invertir ingentes cantidades de dinero público en la fabricación de coches eléctricos, ya que provocan los mismos problemas que los alimentados con combustibles fósiles.

La actual crisis financiera y económica no puede separar las amenazas del cambio climático de una reorientación de nuestras formas de producción y consumo. Estamos a favor de un desarrollo inmediato y consistente de un nuevo Tratado Mundial Kioto 2 y a cumplir el plan de acción de la UE para el periodo 2007-2009.

Tabla sobre matriculación de autobuses, obtenida en la Memoria ANFAC 2007

	2004	2005	2006	2007
Producción interior	761	792	751	574
Importación	2.874	3.331	3.063	3.528
Total matriculados	3.635	4.123	3.814	4.102

Exigimos el total cumplimiento de todos los compromisos firmados y aceptados por la UE en todos los ámbitos del cambio climático y de las políticas energéticas. Los compromisos siguientes son lo mínimo para el desarrollo de los acuerdos sobre el clima ya firmados:

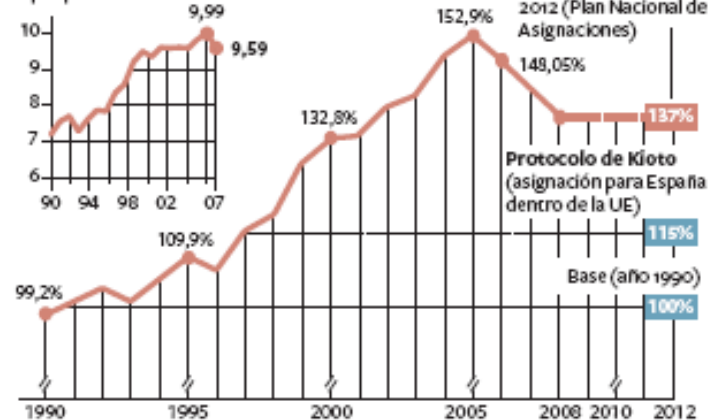
- + Reducir las emisiones globales un 30% para el 2020 y al menos un 80% para el 2050
- + Aumentar el uso de energías renovables al menos un 25% para el 2020
- + Reducir el consumo de energía primaria un 25% para el 2020 y aumentar la eficiencia energética en un 2% por año, incluyendo una limitación de consumo per cápita
- + La industria y los productores intensivos de energía deben tener obligaciones de eficiencia
- + El marco europeo de subsidios debe limitarse, por tanto, al sector de la energía eficiente y de las energías renovables

Nos oponemos a la reducción del Protocolo de Kioto a un sistema de mercado de cuota de emisiones. Para que pueda llevar a buen término el Tratado de Kioto 2, es necesario tener una nueva estrategia que permita que la reducción de emisiones favorezca un desarrollo más justo. Es necesario un nuevo paradigma que esté basado en la cooperación en vez de la competencia, empezando por la transferencia de tecnología a los países en desarrollo, la financiación preferente para las tecnologías limpias y políticas de ajuste al cambio climático.

## Gases de efecto invernadero en España

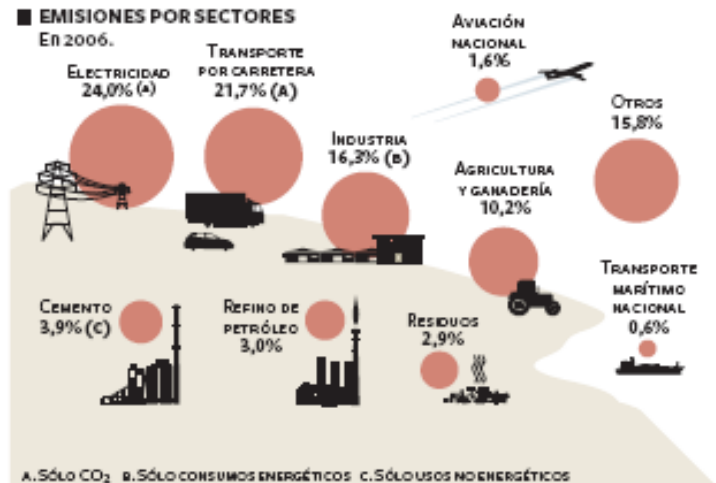
### EMISIONES 'PER CÁPITA'

Toneladas de CO<sub>2</sub> equivalente por persona al año



### EMISIONES POR SECTORES

En 2006.



Fuentes: M<sup>o</sup> de Medio Ambiente, M<sup>o</sup> de Industria, CCOy World Watch Institute.

EL PAÍS

## Previsión de emisiones de CO<sub>2</sub> en 2010

País	Año base 1990	Objetivo de Kioto	Diferencia que falta para cumplir el objetivo de Kioto
	Millones de toneladas equivalentes de CO <sub>2</sub>	2008-2012	
España	288,4	15,0	14,2
Dinamarca	69,3	-21,0	2,0
Italia	519,5	-6,5	0,5
Luxemburgo	12,7	-28,0	0,0
Grecia	111,7	25,0	-0,1
Austria	78,9	-13,0	-0,4
Irlanda	55,8	13,0	-0,7
Bélgica	146,9	-7,5	-0,9
Finlandia	71,1	0,0	-2,0
Francia	564,0	0,0	-3,4
EU-15	4.271,4	-8,0	-3,4
Portugal	60,9	27,0	-3,9
Holanda	213,2	-6,0	-4,1
Alemania	1.231,5	-21,0	-4,7
Eslovenia	20,2	-8,0	-4,7
Suecia	72,3	4,0	-10,4
Reino Unido	775,2	-12,5	-11,2
Eslovaquia	73,0	-8,0	-15,3
Rep. Checa	196,3	-8,0	-20,8
Lituania	48,0	-8,0	-22,2
Polonia	586,9	-6,0	-22,4
Hungría	122,2	-6,0	-22,7
Rumania	282,5	-8,0	-27,8
Bulgaria	138,3	-8,0	-33,7
Letonia	25,3	-8,0	-40,6
Estonia	43,5	-8,0	-51,9
Chipre	6,0	ND	
Malta	1,0	ND	

ND (no disponible)

Fuente: Comisión Europea

EL PAÍS

## Plan de la UE contra el cambio climático

### EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO

