

EL FERROCARRIL ENFRÍA EL CLIMA

Federico Velázquez de Castro González

Granada a 9 de marzo de 2022

Tanto en la última Cumbre de Glasgow como en las anteriores, se observa, con pesar, la falta de acuerdos vinculantes en relación al cambio climático, lo que ensombrece las expectativas que estas reuniones suscitan. Sin embargo, se continúa hablando de mantener la subida de la temperatura por debajo de 1,5°C, lo que mantiene un halo de esperanza, aunque para lograrlo hay que ponerse ya manos a la obra; y aquí están obligados todos los actores políticos y sociales, cada cual con sus responsabilidades diferenciadas.

El término clave hoy es descarbonizar. Y, efectivamente, parece que sin el abandono de las fuentes fósiles será difícil conseguir el objetivo marcado. Mas, al intentar aplicarlo encontramos uno de los problemas principales que presenta el cambio climático: la multitud de fuentes que emiten gases de efecto invernadero. Si todos los impactos procedieran de una sola, todo sería más sencillo, pero se deben abordar las emisiones desde la industria, las centrales eléctricas, la agricultura, la ganadería, la vivienda, el transporte..., y dentro de él todas las modalidades.

El transporte es una actividad creciente, consecuencia de la globalización, estrechamente relacionada con la economía o el ocio. Es responsable de una proporción considerable de estos gases, que puede situarse entre el 20 y el 30% del total. De ellos, el 76% corresponde a la carretera, el 12% al tráfico aéreo, el 10% al marítimo y solo el 0,3% al ferrocarril. En cuanto al transporte por carretera, incluidos los núcleos urbanos, se ha puesto gran esperanza en el vehículo eléctrico y, ciertamente, su implantación (hoy se sitúa alrededor del 1% del tráfico global) reducirá la contaminación atmosférica y acústica; ahora bien, si no se cambia el modelo de movilidad que prescindan, en lo posible, del vehículo privado poco conseguiremos, pues la presión de los recursos continuará al alza (sobre el litio y otros metales) y los coches seguirán siendo los dueños de las urbes.

Las ciudades necesitan planes de movilidad valientes que introduzcan zonas de bajas emisiones (contempladas en la Ley de cambio climático para municipios con población superior a 50.000 habitantes), apoyo al vehículo no motorizado, transporte público electrificado, intermodalidad sencilla..., en aras a colocar a las personas (especialmente las más vulnerables) en el centro. Y para las medias y largas distancias el ferrocarril se convierte en la mejor opción.

El ferrocarril es la gran alternativa frente al transporte por carretera, tanto de pasajeros como de mercancías, en el que resulta más eficiente y económico. Y también para el avión, sobre todo en el ámbito doméstico: países como Francia o Alemania han suprimido líneas aéreas allá donde existía una buena conexión ferroviaria. No hay que olvidar que el número de vuelos diarios en todo el mundo ha llegado a alcanzar los 200.000, lo que puede dar una idea de la cantidad de energía consumida y el número de contaminantes –y no solo CO₂- emitidos.

Las emisiones procedentes del ferrocarril se han reducido un 25% en los últimos 40 años, y aun así no se reconoce plenamente su valor. En la Estrategia acordada por la Unión europea en 2018 titulada “Un planeta limpio para todos”, no adquiere aún el protagonismo que le corresponde, y que pasa no sólo por promover proyectos de alta velocidad, sino por el apoyo y la recuperación de las líneas convencionales, comenzando por las cercanías, que vertebran el territorio y unen las poblaciones, vitalizándolas y evitando la despoblación. En Estados Unidos, Francia o Alemania se han rescatado líneas olvidadas, y en España esperamos proyectos similares, además de avanzar hacia la conexión del corredor mediterráneo, una reivindicación histórica.

El ferrocarril genera más puestos de trabajo que la carretera, y su utilidad social es incuestionable. Promoverlo debería constituir un proyecto transversal a todos los programas político-sociales, que merece reunir el más amplio consenso. Quizás fuera conveniente crear un observatorio específico que siga los pasos de su desarrollo y en el que la sociedad civil pueda participar e intervenir. Además de todas sus ventajas, hoy es un instrumento clave para “enfriar el clima” y acercarnos así al cumplimiento de los compromisos internacionales. Por ello, deben abrirse todas las vías, en sentido literal y figurado: ganará el clima, las personas y los territorios.