

Race2Paris

RESUMEN EJECUTIVO

Mientras el tiempo sigue pasando en su carrera por alcanzar los objetivos del Acuerdo de París, el sector del transporte de los países europeos destaca por su incapacidad para alcanzar reducciones significativas en las emisiones de gases de efecto invernadero. Gracias a los grupos de presión fósiles y sus aliados, relevantes políticos, representantes de los espacios corporativos, y sus correspondientes lobbies y grupos de defensa han conseguido resistirse a tomar las medidas necesarias en muchas áreas del sistema de transporte. A pesar de la escalada de la crisis climática, las actividades de obstrucción de estos sectores están creciendo a lo largo y ancho de toda la Unión Europea. Sin embargo, tanto olas de calor sin precedentes, y sus consecuencias en forma de sequías e incendios, como inundaciones están afectando ya a distintas regiones de toda Europa al igual que al resto del mundo.

Con el informe Race2Paris, examinamos algunas de las principales características del desarrollo del sector del transporte en la Unión Europea y en siete países europeos: Austria, Bélgica, la República Checa, Alemania, Italia, Holanda y España. A pesar de los compromisos globales, se ha encontrado una desconcertante realidad – el sector del transporte de estos países se sitúa muy por detrás de las aspiraciones del Acuerdo de París, especialmente en lo que se refiere a la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero.

El capítulo sobre las políticas de protección del clima en el transporte a nivel europeo revela cómo las fuerzas políticas aliadas con la industria de la automoción, la aviación y los combustibles fósiles han impedido la mitigación del colapso climático. Distintos actores de los sectores del petróleo y el gas, así como fabricantes de coches ejercen una influencia política sustancial y, por ejemplo, obstruyen la implementación de normas más estrictas sobre la emisión de gases de efecto invernadero a nivel europeo.

Esta investigación revela tanto las diferencias como los parecidos en el sector transporte de cada país. Bélgica y Austria, por ejemplo, tienen que lidiar con un sistema de coches de empresa que obstaculiza el progreso hacia un sistema de movilidad sostenible. Holanda destaca con una cultura de la bicicleta generalizada, ejemplo de compromiso por una movilidad urbana más sostenible. Sin embargo, la venta de vehículos ambientalmente dañinos como los SUV se ha incrementado allí también. Del mismo modo, la posesión de coches privados sigue creciendo en la República Checa, con los SUV como tipo dominante en la matriculación de nuevos vehículos. El corazón automovilístico de Europa, Alemania, ha mostrado su persistencia en el bloqueo de políticas de protección climática en los últimos años, así como en impedir la introducción de un límite de velocidad en las autovías y autopistas alemanas. En España y en Italia se ha incrementado fuertemente la construcción de líneas de tren de alta velocidad. Pero esto se ha hecho para conectar principalmente grandes centros urbanos, de tal modo que las ciudades tamaño medio y, especialmente, las áreas rurales y de interior han experimentado una disminución de su conectividad a través del transporte colectivo.

Sin embargo, los grupos de la sociedad civil, activos a nivel nacional y local, con sus numerosas iniciativas y sugerencias de políticas específicas sobre cómo abordar los problemas climáticos, despiertan la esperanza de que la transformación del sector del transporte sea realmente posible. Al mismo tiempo, las políticas nacionales y locales de protección climática, junto con las iniciativas de la sociedad civil, proporcionan unas bases prometedoras para llevar a cabo la tarea urgente de revolucionar el sector del transporte en los próximos años. Tanto en Alemania

como en Austria, se han establecido ciertas iniciativas nacionales alrededor de los billetes de transporte con el objetivo de promover el transporte público como una alternativa viable y asequible frente al transporte motorizado. En Bélgica, se ha puesto en marcha un sistema de copago del billete de transporte público, donde si el trabajador accede a pagar el 80 por ciento el gobierno federal cubre el 20 por ciento restante. Estas iniciativas han sido un paso en la buena dirección a través de una reducción considerable del coste del transporte público. La ciudad italiana de Génova ha demostrado cómo el coste del billete es un punto clave a la hora de incrementar el uso del transporte público. Desde que la ciudad introdujo el transporte público gratuito, su uso se ha incrementado en cerca de una tercera parte. Otro ejemplo positivo es el de las organizaciones de la sociedad civil en Praga, que han iniciado protestas para reclamar la implementación de un límite de velocidad de 30 kilómetros por hora en la capital. A su vez, la ciudad española de Pontevedra se ha convertido uno de los primeros ejemplos que muestran los muchos beneficios de una ciudad en la que el centro está completamente peatonalizado, libre de coches.

Sin embargo, las actividades e iniciativas locales no serán suficientes para darle la velocidad necesaria a la carrera por cumplir con los acuerdos de París. Lo que se necesita es un compromiso mucho mayor con la expansión de los servicios de transporte público junto con un fondo para la inversión pública europea que permita enlazar mejor las redes de transporte nacionales entre los distintos estados miembros de la Unión Europea. El propósito de todo esto debería ser el de establecer un sistema de transporte público gratuito para todos, de tal modo que se reduzca significativamente la dependencia de un sistema de transporte individualizado basado en coches y camiones con motores de combustión. Esto tiene que estar combinado con la implementación de medidas que desincentiven claramente todas aquellas formas de transporte que dañen el medio ambiente.