

La Voz del COLEGIADO

n° 320 | Noviembre 2008

Esta publicación es el órgano de expresión de las opiniones y comentarios personales sobre temas colegiales y profesionales y brevemente sobre cualquier aspecto colegial. Los autores son los responsables únicos de las opiniones emitidas en sus escritos.

Condiciones técnicas de las comunicaciones remitidas a 'La Voz del Colegiado'

- Su extensión no debe exceder de dos folios DIN A4 escritos a simple espacio en letra del cuerpo 12.
- El idioma empleado será el español.
- Serán publicadas según el orden de recepción en el Colegio y ajustándose a las disponibilidades de espacio establecido de la publicación, con criterio de oportunidad en la misma.
- Se evitará la publicación de más de tres opiniones de un mismo colegiado dentro del mismo año natural, con el objeto de propiciar el máximo número de aportaciones.
- Las comunicaciones vendrán obligatoriamente suscritas por colegiados, en plenitud de derechos y atribuciones, con su nombre, apellidos y números de colegiación.
- El cumplimiento de estas condiciones será apreciado por el Comité de Redacción.

Opiniones

Cambio de paradigma

SEGUNDA PARTE

FRANCISCO ALTEMIR RUIZ-OCAÑA

Colegiado n° 1.833

Eficiencia energética

Como ha puesto de relieve Fernando Martínez en *Cinco Días*, España obtiene un suspenso en eficiencia energética. De acuerdo con los cánones de la Economía ortodoxa, consumimos 41.000 barriles de petróleo por cada 100 millones de dólares de PIB. Por contra, países de nuestro entorno de la UE consumen mucho menos: Reino Unido (22.000); Alemania (26.000); Francia (27.000), e Italia (30.000).

Está claro que España, que depende del mercado exterior para abastecerse de petróleo, debería haber tomado medidas de ahorro energético de productos derivados del petróleo hace muchos años. No lo ha hecho y esta crisis (financiera, energética, alimentaria y medioambiental) que padecemos puede ser la ocasión para cambiar de modelo. Lo dice el refrán: *no hay mal que por bien no venga*.



Transporte por ferrocarril frente a transporte por carretera

Como he comentado unas líneas más arriba, hemos cometido el error estratégico de olvidar el ferrocarril en beneficio de la carretera. Disimulamos muy bien que no tenemos petróleo, al utilizar un medio de transporte más

ineficiente, menos limpio, con mayores costes sociales (no se contabilizan los costes sociales debidos a los accidentes, a las muertes y enfermedades producidas por la contaminación) y con mayores costes medioambientales. Se destina al transporte el 70% de las importaciones del petróleo, mucho más que para la industria. Esto es una anomalía dentro de la UE, tenemos que dejar de ser diferentes para integrarnos de verdad. Hay que tener en cuenta, además, que el transporte origina un tercio de las emisiones de CO₂. Hay 5.100.000 camiones y 60.000 autobuses.

En el año 2005 el reparto modal de transporte de mercancías era:

Transporte por carretera:	44,5%
Transporte por ferrocarril:	10%
Transporte marítimo:	39,2%
Otros:	resto

En 1970 el transporte por FFCC tenía una cuota de mercado del 11,8% frente al 59% del transporte por carretera. En 2004 esas cifras han pasado a ser del 2,6% y del 86,1% respectivamente.

Seguimos una tendencia contraria a la que siguen los demás países de la UE. El tráfico de mercancías por FFCC tiene las siguientes cuotas de participación en tanto por ciento de toneladas/kilómetro (2002):

Suecia:	37,4%
Alemania:	14,5%
Francia:	14,0%
Reino Unido:	10,0%
Italia:	9,6%
España:	6,4%
UE-15:	12,9%
UE-25:	16,3%

Emisiones de CO₂

El transporte por FFCC es, descartado el marítimo, el que menos emisiones de CO₂ produce.

Un estudio del ingeniero de la Fundación de los Ferrocarriles Españoles, Alberto García Álvarez, nos muestra las emisiones de CO₂ según los modos de transporte en el trayecto Madrid-Barcelona:

- En AVE: 13,8 kg
- En coche: 63 kg
- En avión: 71 kg

El PEIT

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transportes (PEIT) define las directrices básicas en infraestructuras y transportes de competencia estatal. Las Comunidades Autónomas tienen también capacidad normativa en materia de transportes, siendo exclusiva cuando transcurren totalmente en su territorio. Esto supone una complicación para tener una política común.

Como no podía ser menos, el PEIT habla elogiosamente del ferrocarril, siguiendo la moda imperante en la UE. Promete la “alta” velocidad para todos, de forma que no haya ningún español que no cuente con una estación del AVE a tiro de piedra. Promueve las cercanías para las grandes ciudades, mejorar el servicio ferroviario a los puertos, etc.

Las obras que tienen un mayor impacto mediático son las del AVE. Hemos conocido las peripecias del AVE a Barcelona. Ahora conocemos las de los AVES gallego y vasco (este último por ser objeto de atentados terroristas). El primero acarrea retrasos, ¡ay, la complicada orografía española, eres objeto de obuses políticos!

Me preocupa carecer de datos sobre la red convencional. No debe desaparecer, debe servir de soporte para un transporte de viajeros más económico (la velocidad es siempre cara) y para el transporte de mercancías, con las adaptaciones y mejoras pertinentes. Noticias recientes aseguran que cuando llegue el AVE, dos o tres veces más caro que los otros trenes, Galicia no podrá tener ferrocarriles convencionales de largo o mediano recorrido y de cercanías al aprovechar el trazado del AVE la plataforma antigua. ¡Qué gran error!

Espero que nuestros compañeros en activo enmienden tamaño desatino y sean capaces de convencer a los políticos

de turno. La supresión del tren expreso Madrid-Puigcerdá, más barato que el AVE, ha levantado muchas protestas, protestas que aumentarán a causa del empobrecimiento general que se avecina. No debemos dilapidar el patrimonio que hemos recibido, pues el tren convencional resucitará.

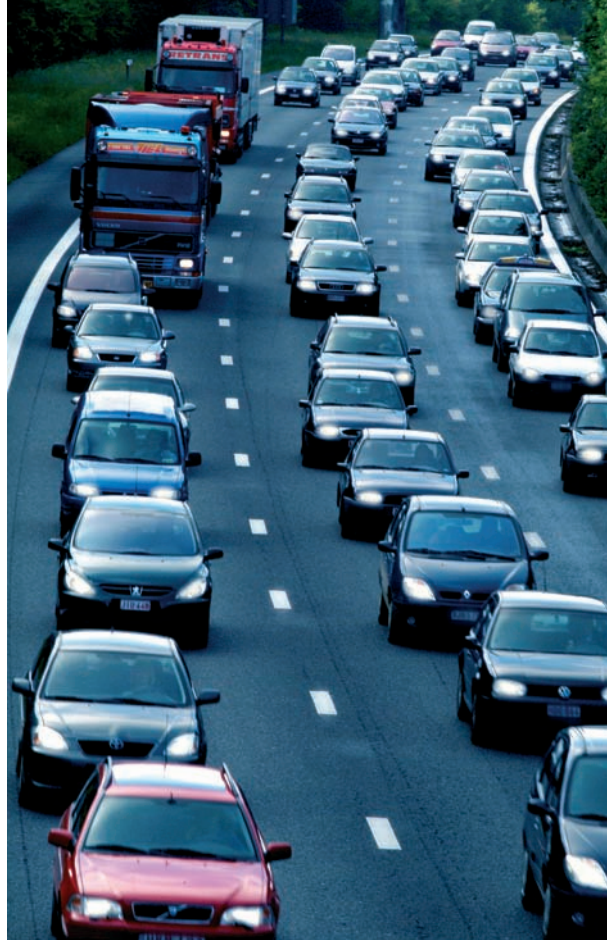
Cambio cultural

No puede haber un cambio de paradigma si es impuesto mediante disposiciones publicadas en los diferentes boletines oficiales. Hace falta consumir menos. Mucho se habla en contra del consumismo pero todos, en menor o mayor medida, somos consumistas. Es la burbuja en que estamos inmersos, la cosmovisión occidental consagra el principio de que cuanto más tienes, más eres. La moral del tener, del éxito ha desbancado a la moral del ser.

Las antiguas virtudes clásicas de la austeridad, reciedumbre o perseverancia sólo son apreciadas si conducen al triunfo. Únicamente se valora a los virtuosos de la raqueta, la natación, el violín o el piano, porque han triunfado. Los virtuosos que no triunfan, que no hacen dinero, son unos pobres infelices, por utilizar un calificativo suave.

Es preciso un cambio de hábitos; en caso contrario son proféticas las palabras del escritor uruguayo, Eduardo Galeano: “Vamos directos al desastre, pero, joder, ¡en qué coches!”.

Tenemos que empezar por nosotros mismos. Podemos vivir bien con menos. Importa incorporar valores intangibles que dan sentido a la vida y a la convivencia, como el cuidado mutuo, la compasión con los que sufren, la cooperación para que todos tengan lo



necesario, la lentitud, la belleza, la alegría. No deben tener prisa ni nuestros pensamientos ni nuestros coches. La ética del cuidado debe sustituir a la de la dominación en nuestras relaciones con el planeta Tierra, único que tenemos.

No faltan ejemplos en nuestra historia de esa especie de “vida ascendente” que llevaban poetas como Juan de la Cruz o Teresa de Jesús. El mensaje habría que adaptarlo a las nuevas mentalidades con frases como: “Lo lento es bello”, “La prisa mata” o la ya antigua de los años sesenta: “Haz el amor y no la guerra”. ■