



Camiones parados durante una huelga del sector del transporte. EFE

LA TRIBUNA

¿Calentamiento global o invierno laboral?

El impacto de nuestro país en las emisiones globales de CO2 es ínfimo y los camiones no llegan ni al 5% de las toneladas de CO2 emitidas por España.

 por [Ramón Valdivia](#) • 

5 abril, 2023 - 02:56

 GUARDAR

"Si no te permiten dudar, es que el relato es falso".

Este sencillo pensamiento cartesiano nos alerta sobre lo que le sucede a quien muestra duda o discrepancia u osa desacatar un determinado relato, mayoritariamente aceptado tal como viene servido. Se le aparta, se le ataca o incluso su libertad de expresión queda prohibida o tipificada como delito.

Si esto sucede, especialmente si el relator es el poder político, lo más probable es que ese relato sea falso o que, al menos, contenga gran cantidad de información falaz.



Camioneros durante un paro del transporte. EFE

Para no pecar de exceso de candidez, dejaré orillado el asunto central sobre la naturaleza real o sobre las posibles causas del antes llamado calentamiento global, luego transmutado en cambio climático.

Demos por sentado, más allá de las dudas o discrepancias que a duras penas llegamos a escuchar en algunos ámbitos científicos, que la actividad humana, desde mediados del siglo pasado, está provocando, a través de un exceso de emisiones de dióxido de carbono a la atmósfera, un incremento de la temperatura media del planeta por causa del llamado efecto invernadero.

"Un sencillo análisis numérico bastaría para relativizar de qué clase de 'emergencia nos deberíamos preocupar más en función de los recursos invertidos para solucionarla"

Consideremos acertado también que ese proceso está ganando tanta velocidad y que, si no se revierte, estamos abocados a una catástrofe global inminente que puede acabar con la humanidad y con todo rastro de vida en el planeta al final de este mismo siglo.

Más allá de lo acusado del acento que unos u otros pongan sobre los efectos apocalípticos, y una vez sentado lo anterior, prácticamente no encontraremos en ningún ámbito de poder (político, social, mediático o económico) a quien no acepte y proclame que estamos en "emergencia climática" y que debemos volcarnos, casi a cualquier precio, en combatirla.

Nuestro propio Gobierno ha declarado formalmente que, en efecto, esa emergencia nos incumbe como país. Un sencillo análisis numérico bastaría para relativizar de qué clase de "emergencia" nos deberíamos preocupar más, en función no sólo de sus efectos sino, y esto es muy relevante, del verdadero impacto que tendrán las medidas que se puedan adoptar a la hora de medir resultados en función de los recursos empleados.

El hecho de que todas las emisiones de CO₂ y otros gases de efecto invernadero producidos por la actividad humana en España no lleguen ni a sumar un 0,8% del total mundial debería hacernos reflexionar sobre cuántos medios y esfuerzos estamos destinando como sociedad a "luchar contra el cambio climático". Máxime cuando la tasa de desempleo española dobla la media de los países de la OCDE y, en lo tocante al desempleo juvenil, encabezamos el ranking de la vergüenza con casi un tercio de los jóvenes menores de 25 años desempleados (y ello sin entrar a escudriñar la calidad de los empleos de buena parte de los otros dos tercios).

En mi opinión, esto sí que es una verdadera emergencia social y económica que necesitaría concentrar tantos empeños y recursos como sean necesarios para combatirla. Aunque sólo sea porque la pobreza que ya evidencia y la enorme pobreza futura que nos anuncia harán aún más problemática la capacidad de España para sumar alguna contribución eficaz en el proceso de transición energética.

Más allá de que el impacto de nuestro país en las emisiones de CO2 a nivel global es bastante despreciable (solamente la India emite el equivalente a once Españas, por no hablar de China y de Estados Unidos), si nos circunscribimos al transporte de mercancías por carretera, nos percataremos de que los camiones no llegan ni al 5% de las toneladas de CO2 emitidas por España.

"Antes de que finalice esta década, nuestras flotas de transporte pesado pueden haber perdido un tercio de su capacidad de servicio por falta de conductores"

Incluso si súbitamente todos estos vehículos pesados se convirtiesen en "cero emisiones", el planeta ni se enteraría y la repercusión sería mínima.

Pongo en duda, pues, la idoneidad de cualquier esfuerzo inversor enfocado en ello.

Conviene recordar que, antes de que finalice esta década, nuestras flotas de transporte pesado de media y larga distancia pueden haber perdido un tercio de su capacidad de servicio por falta de conductores. Hoy, sólo uno de cada cuatro transportistas tiene menos de 50 años.

No hace falta que me extienda **sobre los efectos negativos que este déficit de profesionales de la carretera tendrá sobre nuestra economía doméstica e internacional** (en las exportaciones e importaciones de bienes en intercambio con nuestros socios de la UE y otros países cercanos).

Sin embargo, hace enrojecer a cualquiera (de ira o de vergüenza) la comparación entre los cuantiosos recursos destinados a la "descarbonización" del transporte frente a las migajas destinadas a que este sector, generador de empleo y riqueza, pueda incorporar nuevos profesionales a sus plantillas, contribuyendo así al principal desequilibrio de nuestro país: el desempleo.

Hagamos un ejercicio de imaginación. Si tenemos en cuenta que en los últimos quince años hemos superado todos los récords negativos de desempleo registrados hasta la fecha, seguramente no andaremos errados al afirmar que dentro de otros tres lustros continuaremos en esta misma tendencia. El 70% de nuestros transportistas se habrá jubilado y la falta de relevo generacional **provocará una carestía de profesionales del volante que impactará de lleno en nuestra economía.**

Eso sí, los pocos camiones que circularán por España serán cero emisiones después de haber "tragado" millones de euros en incentivos, subvenciones y exenciones tributarias. El planeta ni se enterará. Pero nuestra industria, nuestro comercio, nuestro turismo y nuestros exportadores sufrirán muy directamente el significado de la palabra "emergencia".

**** Ramón Valdivia es vicepresidente ejecutivo de ASTIC (Asociación del Transporte Internacional por Carretera).*