

Adolfo Menéndez Menéndez

Abogado en ONTIER

Co-autor de las Bases para un nueva Ley de Movilidad de la Fundación Corell

El transporte, haciendo posibles nuestros encuentros, el intercambio de las mercancías y la prestación de los servicios, es el aparato circulatorio de la economía. El comercio, la distribución o la producción competitivos son imposibles sin una buena logística que los oxigene. La vida misma es imposible sin el transporte que da acceso a la sanidad, a la educación, al trabajo o al ocio. La movilidad eficiente es decisiva, tanto para la vida como para la competitividad.

El transporte ha estado siempre, por vocación, a la vanguardia de la innovación. Desde las calzadas romanas a las presentes autopistas hay un asombroso recorrido, como lo hay desde la diligencia a los más confortables autobuses de línea modernos. O desde los carros con tracción animal a los más sofisticados camiones actuales y sus prodigiosas mecánicas. O como también lo hay desde el coche de San Fernando, un ratito a pie y otro andando, a los actuales vehículos que además de escuchar también hablan.

La movilidad siempre ha estado cerca de la defensa del medio ambiente y del uso racional de los recursos naturales, así como atenta a las novedades técnicas más avanzadas, sea en el terreno de la seguridad, de los combustibles, de la digitalización, etc. La movilidad se ha caracterizado además no solo por la innovación, sino por la disponibilidad.

Buena prueba de ello es el papel jugado por el transporte durante la actual pandemia, facilitando la vida social, incluso en los peores momentos, haciendo llegar toda clase de productos a la puerta de nuestras casas, o llevándonos a nosotros mismos hasta las puertas de los hospitales, de los colegios, de los centros de trabajo, de los centros de investigación, etc. Todo en medio de enormes dificultades económicas para sobrevivir, cuya evidencia excusa mayor detalle, y arriesgando serena, generosa y calladamente la comodidad y la propia salud de los transportistas.

La necesidad de defender el medio ambiente y de hacer un uso racional de los recursos naturales, en los términos que recoge nuestra Constitución en su artículo 45, es hoy una convicción generalizada y un objetivo incuestionable. Las razones son claras y no es necesario enumerarlas, citemos por ejemplo el calentamiento global. Lo que afecta de modo singular al sector energético, en el contexto de los acuerdos europeos e internacionales que tienen como objetivo la progresiva descarbonización de la economía global. El proyectado Fondo Nacional del Sistema Eléctrico o el Proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética son dos ejemplos concretos.

Los objetivos son compartidos por el sector del transporte, que se ve tan preocupado como afectado por ellos. Ahora bien, si de verdad se desea una transición energética y no un colapso económico, conviene considerar todas las variables de la ecuación, incluidos los efectos que dicha transición producirán en la movilidad y la logística. En este sentido es obvio que son tres los elementos a valorar: a) un período transitorio suficiente para la adaptación de las empresas de transporte, b) un reparto equitativo de dichos costes, que no pueden recaer de forma incontrolada solo sobre los transportes terrestres y c) que no se pretenda, alegando dudosos motivos medioambientales, provocar cambios en el reparto de la actividad de los diferentes modos que desarrollan la actividad del transporte.

El texto del proyecto de Ley de Cambio Climático y Transición Energética recoge como instrumentos de planificación para abordar la transición energética los Planes Nacionales Integrados de Energía y Clima (PNIEC) y la Estrategia de Descarbonización a 2050 que el Gobierno deberá aprobar mediante Real Decreto para establecer una hoja de ruta de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) y de incremento de las absorciones por los sumideros del conjunto de la economía española hasta 2050. Lo que acredita que el legislador es consciente de la envergadura del envite y sus consecuencias, buenas y malas.

Sin embargo, el enfoque regulatorio es hasta la fecha claramente energético, valga la expresión para indicar que no parece, al menos de momento, que se hayan tenido en cuenta los efectos sobre nuestro sistema logístico. La buena noticia es que aún estamos a tiempo de adoptar las medidas adecuadas para evitar efectos perniciosos que el legislador, sin duda, no desea. En el plazo transitorio, en la escucha atenta al sector de la movilidad, en el reparto equitativo de las cargas que el proceso suponga y en la correcta aplicación de los recursos obtenidos a la consecución de los fines perseguidos, estará la clave de su éxito o su fracaso.

El sector de la movilidad y la logística, como se dijo antes, se han caracterizado siempre por su disponibilidad. En consecuencia, parece justo que a cambio se le preste la debida atención y no se le sacrifique, más allá de lo estrictamente inevitable en asuntos de esta naturaleza, condenándolo arbitrariamente a desaparecer por pérdida de competitividad o por razones financieras.

Hay un consenso, por otra parte, en afirmar que un modelo de movilidad de responsabilidad compartida y de colaboración público-privada ha resultado ser el más eficiente. Entre otras cosas porque el Estado no tiene, por sí solo, capacidad financiera ni técnica para satisfacer las necesidades de estos servicios con la dimensión, la calidad y la competitividad que son hoy exigibles, mientras que si la tiene en su papel de regulador para incitar a los avances en el sentido que se considere adecuado.

Nos gustaría añadir, para completar la perspectiva, que desde el punto de vista regulatorio se ha anunciado el establecimiento de un pago por uso en las autovías, cuando todavía colean las consecuencias de las decisiones jurisprudenciales en relación con el llamado "*céntimo sanitario*" y seguimos teniendo una fiscalidad de los carburantes, siempre pendiente de un hilo regulatorio, pero que constituye un factor esencial de competitividad global para nuestro transporte.

Así pues, para conseguir lo deseable en este terreno conviene empezar por hacer lo posible, sin trampear en el solitario y sin renunciar, por supuesto, a lo deseable, que es además un objetivo compartido por todos. Tenemos en nuestras manos el futuro de las generaciones que van a protagonizar los próximos 25 años cuyo modelo energético se está definiendo ahora.

Es nuestra responsabilidad no defraudarles.