

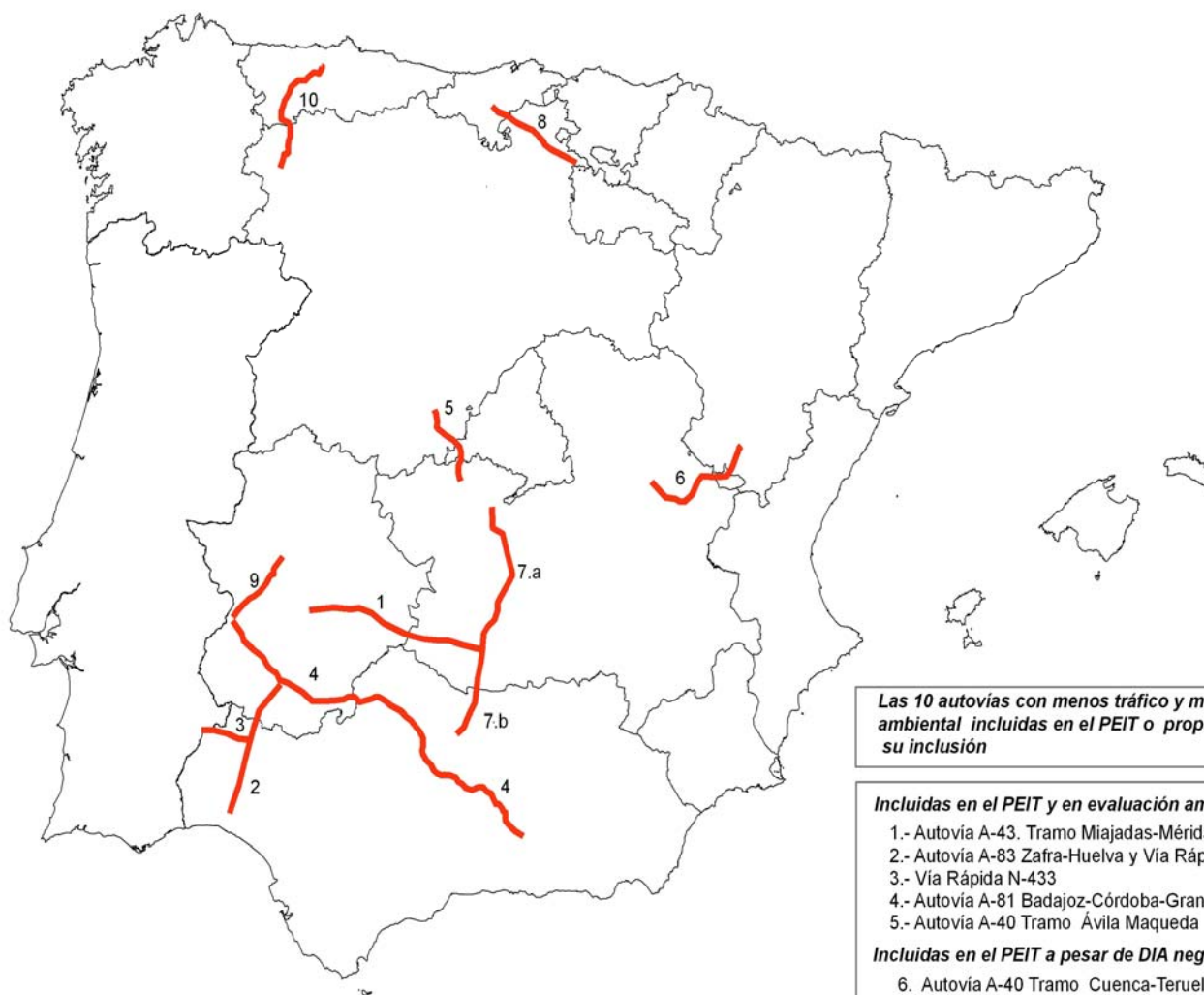


ECOLOGISTAS
en acción

GREENPEACE



Las 10 autovías con menos tráfico y más impacto ambiental Incluidas en el PEIT o propuestas para su inclusión



Las 10 autovías con menos tráfico y más impacto ambiental incluidas en el PEIT o propuestas para su inclusión

Incluidas en el PEIT y en evaluación ambiental

- 1.- Autovía A-43. Tramo Miajadas-Mérida Puertollano
- 2.- Autovía A-83 Zafra-Huelva y Vía Rápida N-433
- 3.- Vía Rápida N-433
- 4.- Autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada
- 5.- Autovía A-40 Tramo Ávila Maqueda

Incluidas en el PEIT a pesar de DIA negativa

6. Autovía A-40 Tramo Cuenca-Teruel
- 7.a Autopista AP-41 Toledo-Ciudad Real
- 7.b Autopista AP-41 Ciudad Real-Córdoba

Propuestas para su inclusión en la revisión del PEIT

8. Autopista AP-69 Dos Mares
9. Autovía Cáceres-Badajoz
10. Autovía Espina Ponferrada



ECOLOGISTAS
en acción

GREENPEACE



1 Autovía A-43 Miajadas-Mérida-Puertollano. Entre las especies afectadas debe destacarse el águila imperial ibérica, el buitre negro, la cigüeña negra, el águila-azor perdicera y el lince ibérico. Producirá un efecto barrera entre Montes de Toledo y Sierra Morena al Sur de Cabañeros, en una zona incluida en numerosos planes de recuperación de especies amenazadas. Una de las alternativas afectará gravemente a la Serena, una de las ZEPA de mayor valor ambiental de España.

2 y 3 Autovía A-83 Zafra-Huelva y la Vía Rápida N-433 Afectarían gravemente a la Sierra de Aracena y Picos de Aroche, un espacio declarado como LIC, ZEPA, Parque Natural y Reserva de la Biosfera con numerosas especies amenazadas entre las que destaca el lince ibérico. Sobre este mismo espacio protegido recientemente se ha inaugurado otra autovía (la A-66 tramo Zafra-Sevilla) y se ha propuesto la construcción del oleoducto de la Refinería Balboa y otra autovía autonómica. Estas infraestructuras supondrán una grave fragmentación de Sierra Morena.

4 Autovía A-81 Badajoz-Córdoba-Granada. Esta infraestructura está siendo evaluada en dos tramos: Badajoz-Espiel y Espiel-Granada. Atraviesa y fragmenta el corredor Natural de Sierra Morena por un espacio protegido donde se ha reintroducido por primera vez ejemplares de lince ibérico en diciembre de 2009.

5 Autovía A-40 Tramo Ávila-Maqueda. Afectará a 12 espacios de la red Natura 2000, alguno de ellos de forma grave como los encinares del río Alberche y Cofio cuando este mismo espacio ha sido gravemente afectado por la M-501, una obra realizada de forma ilegal al no haber evaluado justamente su afección sobre la red Natura 2000. Esta zona está protegida por tener especies muy amenazadas como el águila imperial, la cigüeña negra o el lince ibérico.

6 Autovía A-40 Tramo Cuenca Teruel. Atraviesa por medio de los Montes Universales. Se trata de un área de gran valor natural con un relieve muy quebrado. Afectaría a la LIC-ZEPA de la Serranía de Cuenca (águila real y alimoche). A pesar de tener recientemente una Declaración de Impacto Ambiental negativa por su inviabilidad ambiental, el Ministerio de Fomento ha vuelto a licitar el Estudio Informativo en mayo de 2009 por, entre otros motivos, ser un compromiso adquirido en el PEIT.

7 AP-41 Toledo-Ciudad Real y Ciudad Real-Córdoba. Afectan a espacios protegidos en las LIC y ZEPA de Montes de Toledo y Sierra Morena (con presencia importante de especies como lince, águila imperial, buitre negro, cigüeña negra). A pesar de tener una declaración de impacto ambiental negativa por su alto impacto ambiental, Castilla La Mancha pretende realizar el tramo Toledo-Ciudad Real con un alto impacto sobre los Montes de Toledo y que el Ministerio lo financie. En Mayo de 2009 José Blanco se ha comprometido a agilizar los trámites de la Ciudad Real Córdoba a través de Almadén

8 Autopista AP-69 Dos mares. Atraviesa una zona de alto valor ambiental afectando a 25 espacios protegidos: 17 LIC y 8 ZEPA. Es sin duda alguna una de las infraestructuras más caras, innecesarias y con mayor impacto ambiental de todas. Está en evaluación ambiental a pesar de no estar incluida en el PEIT

9 Autovía Cáceres-Badajoz. Afectará gravemente a la Sierra de San Pedro, un espacio LIC y ZEPA de alto valor ambiental pues cuenta con poblaciones bien conservadas de águila imperial y buitre negro. A pesar de que este espacio también ha sido declarado para la protección del lince ibérico se verá afectado por el AVE a Extremadura y posiblemente por el Aeropuerto de Cáceres. Se trata de una autovía inviable ambientalmente promovida, evaluada y ejecutada por la Junta de Extremadura. Sin embargo, el Ministerio de Fomento se ha comprometido a su financiación y a la inclusión en el PEIT.

10 Espina Ponferrada. Este eje se encuentra entre las Comunidades Autónomas de Asturias y Castilla y León. La evaluación ambiental de la parte asturiana bajo el nombre de "Vía Rápida Suroccidental" no ha permitido su desdoblamiento en el Espacio Protegido de Fuentes de Narcea, Degaña e Ibias, y es que la Espina Ponferrada, atraviesa la mejor zona de oso pardo y urogallo cantábrico de toda España, una zona protegida bajo las figuras de Parque Natural, LIC, ZEPA y Reserva de la Biosfera. Ambas Comunidades Autónomas están pidiendo al Ministerio de Fomento su inclusión en la revisión del PEIT. Castilla y León ya ha realizado el tramo Ponferrada-Toreno y está evaluando el tramo Toreno-Villablino.

Las 10 autovías con menos tráfico y más impacto ambiental Coste, Afección ambiental y tráfico

	Proyecto	Provincias	Longitud (km)	Coste (millones euros) ¹	Tráfico (IMD) mínimo ²	Ejemplos de espacios afectados	Ejemplos de Especies protegidas afectadas
1	A-43 Miajadas Mérida Puertollano	Badajoz Ciudad Real	234- 286	967-1016 ³	773-1161	La Serena	Lince ibérico, buitre negro, cigüeña Negra aguililla imperial aguililla azor-perdicera
2	A-83 Zafra Huelva	Badajoz Huelva	175	1040-1158 ⁴	1.516	Sierra de Aracena y Picos de Aroche	Lince ibérico
3	Vía Rápida N-433	Huelva	120	379 ⁵	518	Sierra de Aracena y Picos de Aroche	Lince ibérico
4	A-81 Badajoz-Córdoba Granada	Badajoz Córdoba Granada	423	2321=1639 ⁶ + 682 ⁷	3.000	Guadalmellato	Aves esteparias (Avutarda, Sisón, Ortega, etc) y lince ibérico
5	A-40 Avila Maqueda	Ávila Toledo	85.9-99.2	354 ⁸	3.313	Cuencas del río Alberche y Cofio	Águila imperial, lince ibérico
6	A-40 Cuenca Teruel	Cuenca Valencia Teruel	129	502-680 ⁹	3.500	Serranía de Cuenca, Hoces del Cabriel	Águila Real, Alimoche
7.a	AP-41 Toledo Ciudad Real	Toledo Ciudad Real	70.9	212 ¹⁰	Sin Datos	Montes de Toledo	Águila Imperial Ibérica Cigüeña Negra Buitre negro
7.b	AP-41 Ciudad Real-Córdoba	Ciudad Real Córdoba	125 ¹¹	492	Sin Datos	Valle de Alcudia	Águila Imperial, Lince ibérico
8	AP-69 Dos Mares	Santander Burgos	107	741 ¹²	¿?	Sierra del Escudo, Embalse del Ebro, Montes Obarenes	
9	Caceres Badajoz	Cáceres Badajoz	95	350	3.249	Sierra de San Pedro	Lince ibérico Buitre negro Cigüeña Negra aguililla imperial aguililla azor-perdicera
10	Espina Ponferrada	Oviedo León	120	480-720	1000	Fuentes del Narcea, Degaña e Ibias	Oso pardo Urogallo Cantábrico
TOTAL:				8.423 millones de euros			

¹ El presupuesto de estas infraestructuras es aproximado y mínimo, al faltar en la mayoría partidas de expropiaciones, dirección de obra y redacción del proyecto, y Patrimonio Histórico

² Para que se justifique la conversión de una carretera en autovía su tráfico debe ser al menos de 10.000- 15.000 vehículos diarios (IMD). Todos estos proyectos, aunque puedan en algún caso alcanzar dicha cifra en los alrededores de las ciudades de origen y destino, tienen un tráfico muy pequeño a lo largo de la mayor parte del recorrido. Por ese motivo, desde un punto de vista del tráfico, basta con ampliar la capacidad de las vías en los primeros kilómetros cerca las ciudades de origen y destino, estando totalmente injustificado su desdoblamiento a lo largo de todo su recorrido, máxime cuando en los lugares más alejados de las ciudades, donde hay menos tráfico, se localizan como en el caso de estas autovías, algunos de nuestros espacios protegidos más valiosos.

³ Este coste incluye Presupuesto Base de Licitación+Patrimonio Histórico+ Dirección de Obra + Expropiaciones. Obtenido de Anejo 9 Valoración Alternativas, Estudio Informativo. Autovía de conexión entre las Autovías Puertollano-Ciudad Real y de Extremadura en su tramo Miajadas Mérida.

⁴ Presupuesto Base de Licitación. Obtenido de Tomo 15. ESTUDIO INFORMATIVO. AUTOVÍA RUTA DE LA PLATA (A-66) – HUELVA. CARRETERA EX-101, PK. 0 AL 45, Y -435, PK. 92,5 AL 222,2. FASE B.

⁵ Presupuesto Base de Licitación + Expropiaciones. Obtenido de. Tomo 15. Estudio Informativo ACONDICIONAMIENTO N-433 SEVILLA-FRONTERA PORTUGUESA. TRAMO: VENTA EL ALTO-ROSAL DE LA FRONTERA. FASE B.

⁶ Presupuesto de Ejecución Material 1333 (se le ha sumado un 17% de gastos generales y un 6% de Beneficio industrial obteniendo el Presupuesto Base de Licitación de 1639 del tramo Espiel-Granada). Obtenido de Anejo 6. CONCEPCIÓN GLOBAL DE LA OPCIÓN SELECCIONADA. ESTUDIO INFORMATIVO. AUTOVÍA BADAJOZ – CÓRDOBA – GRANADA TRAMO ESPIEL - GRANADA.

⁷ Presupuesto Base de Licitación del tramo Badajoz-Espiel. Obtenido de Memoria ESTUDIO INFORMATIVO. AUTOVÍA BADAJOZ – CÓRDOBA – GRANADA TRAMO BADAJOZ-ESPIEL

⁸ Dato estimado aproximado. Obtenido de la media de las tres infraestructuras que incluyen el costo de las expropiaciones: A-43, N-433 y A-40 (3.93 Millones/km) multiplicado por el número de km

⁹ Presupuesto para el conocimiento de la Administración. Obtenido de Memoria. Estudio Informativo Autovía Cuenca Teruel Fase B.

¹⁰ Presupuesto Base de Licitación+ Expropiaciones. Obtenido de ANEJO N° 6. ANALISIS COSTES/BENEFICIOS Y DE RENTABILIDAD. ESTUDIO INFORMATIVO Conexión en alta capacidad de Toledo y Ciudad Real por la Autovía de los Viñedos

¹¹ Dato aproximado por carecer de Estudio Informativo. Obtenido de la media de las tres infraestructuras que incluyen el costo de las expropiaciones: A-43, N-433 y A-40 (3.93 Millones/km) multiplicado por el número de km Se ha considerado la longitud de la actual carretera entre Almadén Córdoba

¹² Presupuesto Base de Licitación + IBA. Obtenido de la página 5. Anejo nº 11.- Valoración de alternativas. Estudio Informativo Corredor de conexión del Eje Cantábrico con el valle del Ebro y Mediterráneo Dirección General de Carreteras Autopista Dos Mares. Tramo A-67 - Miranda de Ebro



ECOLOGISTAS
en acción

GREENPEACE



10 razones ambientales y económicas para parar la construcción de nuevas autovías en España

1. El impacto devastador de algunas infraestructuras proyectadas

A pesar de que haya quedado patente el conflicto entre infraestructuras de transporte y conservación de especies y espacios protegidos, el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) sigue sin incorporar entre sus prioridades la conservación de una de las mayores riquezas de España: la biodiversidad.

Esto se debe a que el Ministerio de Medio Ambiente y Medio Rural y Marino todavía aún no ha realizado la obligatoria evaluación de los efectos del PEIT sobre los espacios protegidos red Natura 2000, motivo por el cual la Comisión Europea mantiene una queja abierta sobre el Reino de España.

De hecho, el PEIT está causando serios problemas ambientales a algunos espacios protegidos, como la "Sierra de Aracena y Picos de Aroche", un espacio protegido con numerosas figuras de protección (LIC, ZEPA, Parque Natural y Reserva de la Biosfera) donde los proyectos de construcción de 3 autovías y 1 vía rápida en su interior y dos autovías en sus proximidades imposibilitaría el mantenimiento de sus valores ambientales.

El PEIT también está causando y va a causar un grave afección sobre especies protegidas. Así el Eje Espina-Ponferrada cuya inclusión en la revisión del PEIT ha sido recientemente pedida al Ministro de Fomento, causaría un impacto severo sobre las mejores poblaciones de oso pardo y urogallo cantábrico de España. O la autovía Cáceres Badajoz, que atraviesa una de las colonias más importantes de buitre negro de todo el paleártico¹³ y una de las mejores zonas de águila imperial de España. A causa del PEIT el lince ibérico, a pesar de ser el felino más amenazado del mundo se puede ver afectado por 14 proyectos de autovías y trenes de alta velocidad del PEIT con grave afección para esta especie.

Y es que, según estimaciones de SEO/BirdLife, la magnitud de la afección del PEIT sobre la biodiversidad es muy alarmante: 1.802 km de infraestructuras lineales (autovías y líneas de alta velocidad) del PEIT afectarán a 327 espacios de la red Natura 2000.

2. La lucha contra el cambio climático exige cambios en nuestro modelo de transporte

La energía consumida por el sector del transporte se basa en casi totalidad en un recurso escaso, no renovable y contaminante como el petróleo. Este sector representa un 42% del gasto energético total nacional siendo uno de los principales responsables del crecimiento de las emisiones de gases de efecto invernadero en España. En 2007 este sector ya era el que más gases de efecto invernadero arrojaba a la atmósfera con más de una cuarta parte del total. Además, en España las emisiones de CO₂ del transporte se han casi duplicado desde 1990 a 2007 (+95,3%)¹⁴. Esto se debe fundamentalmente a la fuerte apuesta de la economía española por el desarrollo del transporte por carretera que es responsable de un 90% de las emisiones de este sector.

El desequilibrio modal existente a favor de la carretera y su elevada dependencia de los derivados del petróleo convierten al transporte en una de las mayores amenazas para el clima.

¹³ La región paleártica es una de las ocho ecozonas que dividen la superficie terrestre. Incluye Europa, Asia al norte del Himalaya, África septentrional y las zonas norte y central de la Península Arábiga.

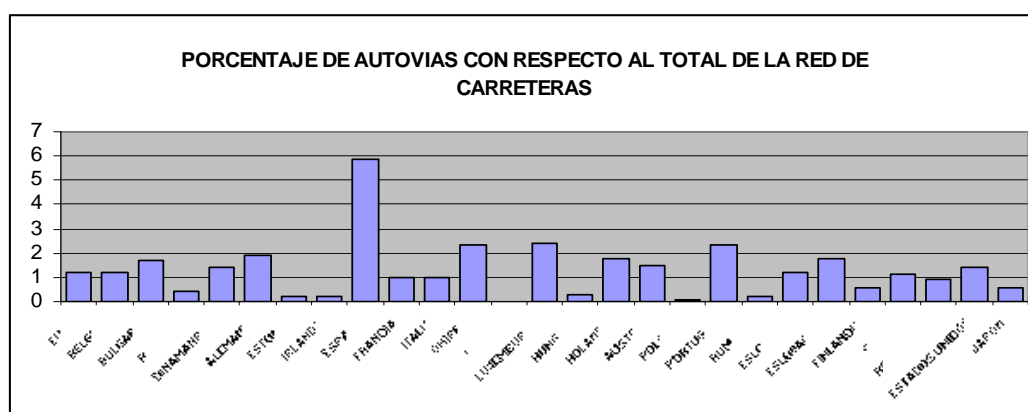
¹⁴ AEMA, *Greenhouse gas data viewer*, <http://dataservice.eea.europa.eu/PivotApp/pivot.aspx?pivotid=475>

Todo ello a pesar de las mejoras de eficiencia energética incorporadas en los vehículos en los últimos años, ya que se han visto superadas por el incremento en el peso y la potencia de los mismos vehículos, así como por el aumento del número de coches por habitantes (69% desde 1990 a 2007)¹⁵. Del mismo modo, la construcción de nuevas autovías y autopistas ha incentivado la movilidad por carretera que se ha disparado: entre 1990 y 2007 los españoles han duplicado la demanda de desplazamientos y casi triplicado la de transporte de mercancías cuya la mayoría se mueve por carretera¹⁶.

A pesar de que los últimos datos indicarían que la crisis económica haya frenado las emisiones de CO₂ del sector, todos los análisis¹⁷ apuntan a que si no se apuesta fuertemente por implantar cambios profundos hacia una mejor gestión de la movilidad, un cambio modal hacia el transporte colectivo para pasajeros y el ferrocarril para mercancías, en cuanto la economía se recupere las emisiones volverán a subir de forma importante.

3. España es el país europeos con más kilómetros de autovías

A pesar de la creencia popular de que España está poco desarrollada en grandes infraestructuras de transporte, actualmente es el país europeo con un mayor número de kilómetros de autovías (en 2010 tenemos más de 13.500 km de estas infraestructuras). Y es que en España, tal y como muestra la gráfica siguiente¹⁸ un 5,9 % de nuestra red viaria es autovía, dato que contrasta por ejemplo con el 1,2% de media de la Unión Europea, el 1,4% de Estados Unidos o el 0,6% de Japón.



4. El transporte tiene unos altos costes externos

El sector del transporte genera unos gastos adicionales a los que ya pagamos los usuarios a través de los impuestos o de los precios de servicio como: pérdidas de competitividad debida a las congestiones de tráfico, efectos del cambio climático, efectos sobre la salud de las emisiones de contaminantes, accidentes, contaminación acústica, etc. Estos se llaman costes externos.

Según el estudio "Costes externos de los transportes de Europa" realizado por la universidad Karlsruhe de Alemania y el instituto INFRAS, los costes externos del transporte en España representan el 9,6% del PIB. Este dato contrasta con la aportación que el mismo sector aporta al PIB Español, cuantificada en un 6%¹⁹. El Observatorio de la Sostenibilidad en España también muestra su preocupación por el problema que supone esta circunstancia, señalando

¹⁵ AEMA, *TERM 2009. Towards a resource-efficient transport system*. 2010

¹⁶ AEMA, *TERM 2009. Towards a resource-efficient transport system*. 2010

¹⁷ Por ejemplo, AEMA, *TERM 2009. Toward a resource-efficient transport system*. 2010 o CCOO, *Evolución de las emisiones de gases de efecto invernadero en España (1990-2009)*. 2010

¹⁸ Datos obtenidos de EUROSTAT, Estadísticas nacionales, DG Energía y Transporte de la C.E. y la base de datos de estadísticas de Norte América, OCDE (COMISION EUROPEA. 2007. Panorama of Transport. EUROSTAT. Statistical books. Luxemburgo)

¹⁹ Atisreal, *El mercado logístico en España 2008*. 2009

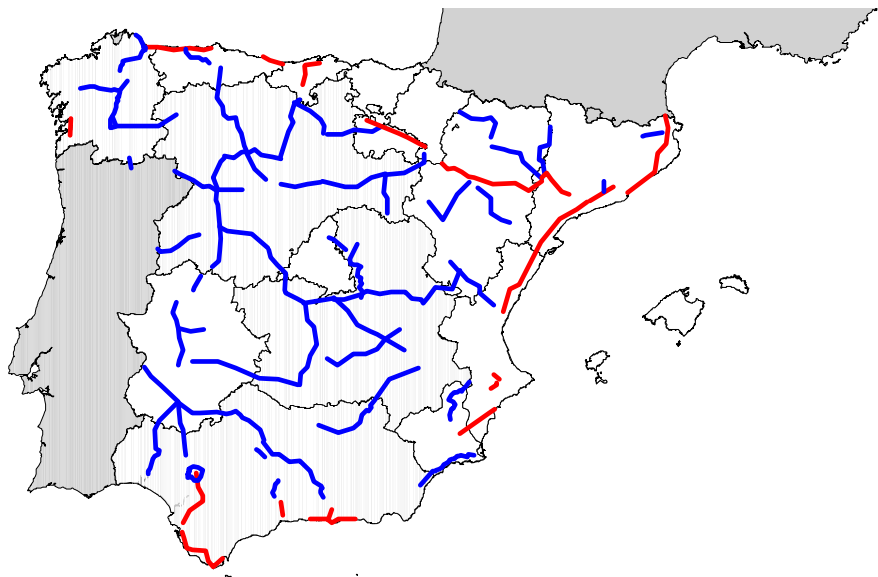
que estos costes alcanzaron los 60.114 millones de € en 2005, siendo la contaminación atmosférica, el cambio climático y los accidentes las partidas más importantes de los mismos – 15.591 M€, 14.724 M€ y 13.068 M€, respectivamente–, los cuales abarcan en conjunto en torno al 72% de los costes externos totales del transporte en nuestro país. El transporte por carretera (tanto de viajeros como de mercancías) es el que más contribuye a estos costes externos, fundamentalmente a través de los contaminantes atmosféricos generados que perjudican considerablemente a la salud humana.

Esto pone de manifiesto que el transporte español no sólo es insostenible ambientalmente sino también económicamente. Las razones están en que en España la carretera y la aviación son los medios con mayor peso. A pesar de ello, más de la mitad de las inversiones en infraestructuras en España en 2007 se dedicaban al transporte por carretera²⁰.

5. Se están realizando autovías que no se justifican por su tráfico

Las autovías o vías de gran capacidad, son como su nombre indica, unas infraestructuras de grandes dimensiones que pueden resultar razonables cuando pasan tantos vehículos que el tráfico de la carretera convencional se hace lento o dificultoso. El Ministerio de Fomento, en el propio PEIT, considera que el tráfico (Intensidad Media Diaria o IMD) requerido para desdoblar o construir una nueva autovía debe ser de al menos 10.000 vehículos diarios, aunque los manuales que se utilizan en la Escuela Técnica Superior de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos incrementan esta cifra a 15 o 20.000 vehículos.

Sin embargo, el propio Ministerio de Fomento, en el PEIT propone la realización de una serie de autovías, cuando la mayoría no llega al tráfico mínimo tal y como se muestra en la figura siguiente. En estos casos es mucho más rentable invertir en la mejora de las carreteras existentes, haciéndolas más seguras, cómodas y conservándolas bien, antes que en grandes autovías infrautilizadas.



Mapa 1: Proyectos de nuevas autovías del PEIT. En azul aquellas carreteras cuyo tráfico (IMD) no llega a los 10.000 vehículos diarios que justifican su desdoblamiento. En rojo aquellas que lo superan y por lo tanto en las que la construcción de una autovía está justificada a tenor del tráfico.

²⁰

AEMA, *TERM 2009. Towards a resource-efficient transport system*. 2010. Incluye fondos europeos y nacionales.

6. La gran inversión económica en infraestructuras no sale rentable

El último presupuesto de infraestructuras del Ministerio de Fomento fue de 17.200 millones de euros, una cifra enorme pues por ejemplo, fue el triple que Alemania en relación al PIB (1,79% del PIB frente a 0,69%),

Actualmente el PEIT mantiene la realización de autovías en paralelo a autopistas de peaje. Tal es el caso de la A-66 o Ruta de la Plata, la A-7 o autovía del Mediterráneo o la A-68 por el valle del Ebro. La realización de una gran y costosa autovía para que los usuarios no paguen el peaje no se justifica desde un punto de vista económico. Asimismo se están realizando autopistas de peaje en paralelo a autovías existentes, tal es el caso de las Radiales en Madrid o la AP-41 Madrid Toledo. Es en estos casos, debido a su gestión privada, donde se está viendo la falta de viabilidad económica de realizar una gran infraestructura en paralelo otra, han pedido ayudas a la administración pública.

Por otro lado, la mayor parte de los estudios sobre el desarrollo económico y las infraestructuras concluyen que, a partir de un determinado umbral, que en España hemos superado de largo, la construcción de nuevas infraestructuras de transporte puede resultar un lastre para la economía²¹.

7. La creación de empleo se puede fomentar cambiando el modelo de transporte

Ante la ausencia de estudios similares para el caso español, merece la pena mencionar los resultados de un trabajo publicado en 1998 por el Club Alemán de Transporte y el Öko-Institut, titulado "Nuevos puestos de trabajo a través de un transporte sostenible". Este estudio cuantificaba la creación de empleo en el país germano si llegara a aplicarse una política favorable a la ecomovilidad, basada en la congelación de las inversiones en autovías y en ampliaciones de los aeropuertos, la apuesta por el ferrocarril de larga distancia, la promoción del transporte público en el ámbito urbano y metropolitano y potenciación de modos de transporte no mecanizados (caminar y bicicleta). El estudio cuantificaba en 207.000 la creación neta de empleos en el sector de transporte en Alemania, lo que pone claramente en entredicho los tópicos tan extendidos y arraigados de que la única manera de generar riqueza y salir de la crisis es apostando por la inversión en grandes obras de infraestructura.

Estudios similares en Francia llegan a esta misma conclusión, así como otro, actualmente en fase avanzada de elaboración, para el caso español: el transporte público genera más empleos y de más calidad que el sistema actual, basado en el fomento del automóvil privado.

8. La necesidad de conservación de las infraestructuras de transporte

El Banco Mundial y el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) recomiendan dedicar a la conservación de las infraestructuras de transporte un 2% del valor patrimonial de la red. En España, y tras duplicar el esfuerzo en los últimos cuatro años, Fomento dedicó en 2009 un 1,56%. Las comunidades autónomas –titulares de muchas infraestructuras– se quedan en el 1%.

Por eso, en 2009 la Asociación de Empresas de Conservación y Explotación de Infraestructuras (ACEX) alertó que había un déficit en la conservación de las infraestructuras en España. En el caso de las carreteras, esa carencia asciende a 7.295 millones, de los que 2.759 devienen de

²¹ En este sentido, uno de los estudios más relevantes es el informe del grupo de asesores creado por el primer ministro John Major en los años 90 para evaluar un plan de construir 500 nuevas carreteras en Reino Unido. Este grupo, conocido por sus siglas en inglés, SACTRA, publicó en 1999 *Transport and the Economy*, donde analizaba la relación entre el crecimiento de la economía y las grandes infraestructuras de transporte en todos los países desarrollados. ¿El resultado? Gran parte de los tópicos sobre estas obras –que generan riqueza y empleo, por ejemplo– por los suelos. El plan de 500 carreteras se quedó en sólo 37.

las vías de titularidad estatal y el resto de aquellas en manos de autonomías y diputaciones. El resto hasta los casi 19.000 millones se reparte entre aeropuertos (2.514 millones), ferrocarriles (4.060), puertos (3.110) y presas y conducciones de agua (2.000). Según esta asociación la conservación de estas infraestructuras supondría la creación de 120.000 empleos, de los que 90.000 corresponderían a labores de rehabilitación inicial y otros 30.000 servirían para la conservación.

9. La necesidad de apoyar el transporte de mercancías por ferrocarril

El transporte de mercancías por carretera está aumentando, lo cual es ineficiente no sólo desde el punto de vista económico y energético, sino también porque las carreteras se llenan de vehículos pesados que dificultan el tráfico de los ligeros y justifican la construcción de autovías, lo cual es un desgaste económico.

En la Unión Europea, según un documento de FEDEA (Fundación de Estudios de Economía Aplicada) el transporte por ferrocarril movía un 18% de las mercancías, mientras que en España es menor del 4 %.

Es necesario mejorar el transporte por ferrocarril de mercancías, no sólo invirtiendo en ferrocarriles sino también en centros intermodales para poder facilitar la integración del ferrocarril en la cadena de transporte de las mercancías. Del mismo modo, son necesarias medidas que reduzcan el tránsito de mercancías y que potencien el consumo de productos locales.

10. Incertidumbre en la disponibilidad de petróleo

La propia Agencia Internacional de la Energía advierte del futuro y muy próximo escenario en el que la demanda de petróleo superará a la oferta²², con el consecuente aumento del precio del crudo cuya importación cuesta cada año unos 28 mil millones de euros. Esta situación incrementará mucho los precios y la viabilidad económica de la extracción de crudos cada vez más pesados, en zonas cada vez más recónditas o de arenas bituminosas cuya extracción y quema multiplican los impactos ambientales actuales.. Si además tenemos en cuenta que más del 97% del transporte en España depende del petróleo, y que por encima del 75% del petróleo que consumimos acaba quemado en nuestros vehículos, seguir alentando el uso de los medios de transporte más derrochadores de petróleo (automóvil, avión) con más infraestructuras, es irracional y contraproducente ya que aumenta la dependencia energética Española.

²²

A través de una entrevista concedida por su director a *The Guardian* y publicada por *El País* 04/08/2009:
<http://tinyurl.com/articulo-1-elpais>