

Andalucía: Parque San Jerónimo, s/n, 41015 Sevilla
Tel./Fax: 954903984 andalucia@ecologistasenaccion.org

Aragón: C/ La Torre nº 1, bajo, 50002 Zaragoza
Tel: 629139609, 629139680 aragon@ecologistasenaccion.org

Asturies: Apartado de Correos 5015, 33209 Xixón
Tel: 985337618 asturias@ecologistasenaccion.org

Canarias: C/ Eusebio Navarro 16, 35003 Las Palmas de Gran Canaria
Tel: 928362233 - 922315475 canarias@ecologistasenaccion.org

Cantabria: Apartado nº 2, 39080 Santander
Tel: 942240217 cantabria@ecologistasenaccion.org

Castilla y León: Apartado nº 533, 47080 Valladolid
Tel: 983210970 castillayleon@ecologistasenaccion.org

Castilla-La Mancha: Apartado nº 20, 45080 Toledo
Tel: 608823110 castillalamancha@ecologistasenaccion.org

Catalunya: Can Basté - Passeig. Fabra i Puig 274, 08031 Barcelona
Tel: 648761199 catalunya@ecologistesenaccio.org

Ceuta: C/ Isabel Cabral nº 2, ático, 51001 Ceuta
ceuta@ecologistasenaccion.org

Comunidad de Madrid: C/ Marqués de Leganés 12, 28004 Madrid
Tel: 915312389 Fax: 915312611 comunidaddemadrid@ecologistasenaccion.org

Euskal Herria: C/ Pelota 5, 48005 Bilbao Tel: 944790119
euskalherria@ekologistakmartxan.org C/San Agustín 24, 31001 Pamplona.
Tel. 948229262. nafarroa@ekologistakmartxan.org

Extremadura: C/ de la Morería 2, 06800 Mérida
Tel: 927577541, 622128691, 622193807 extremadura@ecologistasenaccion.org

La Rioja: Apartado nº 363, 26080 Logroño
Tel: 941245114- 616387156 larioja@ecologistasenaccion.org

Melilla: C/ Colombia 17, 52002 Melilla
Tel: 630198380 melilla@ecologistasenaccion.org

Navarra: C/ San Marcial 25, 31500 Tudela
Tel: 626679191 navarra@ecologistasenaccion.org

País Valencià: C/ Tabarca 12 entresòl, 03012 Alacant
Tel: 965255270 paisvalencia@ecologistesenaccio.org

Región Murciana: C/ José García Martínez 2, 30005 Murcia
Tel: 968281532 - 629850658 murcia@ecologistasenaccion.org

Infraestructuras de transporte y crisis. Mitos y realidades



Infraestructuras de transporte y crisis

Mitos y realidades



**Área de Transporte
de Ecologistas en Acción**





Índice

Autores: Área de Transporte de Ecologistas en Acción
transporte@ecologistasenaccion.org

Edita: Ecologistas en Acción
Marqués de Leganés 12, 28004 Madrid
Tel. 915312739 Fax: 915312611
www.ecologistasenaccion.org

Edición: Diciembre 2011

ISBN: 978-84-939415-1-2

Depósito legal: M-45868-2011

Impreso en papel 100% reciclado, blanqueado sin cloro

Ecologistas en Acción agradece la reproducción y divulgación de los contenidos de este cuaderno siempre que se cite la fuente.



Este cuaderno está bajo una licencia Reconocimiento-No comercial-Compartir bajo la misma licencia 3.0 España de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/es/>

Presentación 5

Política de infraestructuras en el Estado español 6

El PEIT: "AVE y autovía para todos" 7

El papel de las Comunidades Autónomas 7

Las TEN-t y la política europea 8

Mitos y realidades 9

Déficit de infraestructuras 9

Infraestructuras y desarrollo económico 11

Empleo 13

El mito de la seguridad 14

La solución a los atascos es ampliar carriles 14

Situación actual de las infraestructuras de transporte 15

Carreteras 15

Aeropuertos 18

Puertos 19

Ferrocarriles 19

¿Cuánto nos cuesta tanta infraestructura? 22

Coste ambiental 22

Impacto territorial 23

Una ruina económica 25

El impacto social 26

Cambio de discurso, ¿cambio de políticas? 29

Alternativas desde el ecologismo social 30



Presentación

En nuestra sociedad las grandes infraestructuras de transporte disfrutan de un enorme grado de aceptación. Sin embargo, esta valoración se basa en un buen número de tópicos y mitos que asignan a las infraestructuras un papel clave en el desarrollo económico, en la creación de empleo y en el reequilibrio territorial, algo que, a menudo, no tiene correspondencia con la realidad.

Por otro lado, el transporte es un sector muy propicio para los megaproyectos, que casi siempre se acometen con tanta cantidad de fondos públicos como escasa justificación y participación ciudadana, abriendo muchas posibilidades de comisiones y otras irregularidades.

Ambos factores mencionados, unidos a los réditos políticos y mediáticos que conlleva su construcción, han hecho que en el Estado español hayamos llegado a una situación de desmesura en la dotación de infraestructuras de transporte muy difícil de entender desde una óptica racional.



Política de infraestructuras en el Estado español

En las tres últimas décadas no hemos tenido políticas de transporte, sino de infraestructuras. Las grandes obras públicas (pocas veces privadas) son las que han mandado sobre el territorio y la movilidad. Los proyectos y la cuantía de las inversiones han sido las principales variables que luego han condicionado la política de transporte.

Sin embargo, el transporte es un sector fundamental para abordar muchos de los problemas y cuestiones a los que se enfrenta nuestra sociedad. Es determinante, por ejemplo, en cuanto a los retos ambientales: cambio climático –el transporte en España es el principal emisor de gases de efecto invernadero–, calidad del aire, ruido, biodiversidad, etc. Pero también ante los desafíos que se nos plantean frente al llamado pico del petróleo, la necesidad de afrontar una transición económica con parámetros de sostenibilidad, equidad y respeto al territorio.

Entre los planes estatales de infraestructuras más importantes que hemos tenido en los últimos años cabe señalar:

- ▶ **Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), PDI**, promovido por el Gobierno del PSOE, que presupuestaba más de 18 billones de pesetas en obras.
- ▶ **Plan de Infraestructuras (2000-2007), PIT**, diseñado por el PP, con una inversión de 19 billones de pesetas.
- ▶ **Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020), PEIT**, impulsado por el PSOE, que prevé gastar 248.892 millones de euros (41 billones de pesetas).

Dentro de la política de infraestructuras apenas han tenido relevancia ni consideración los criterios ambientales; ni ha existido apenas coordinación entre administraciones. También es patente la falta de transparencia con la que se adoptan decisiones de gran calado económico y territorial. Hay una ausencia casi absoluta de participación ciudadana, mientras que los informes técnicos se redactan a la carta para justificar decisiones previas que obedecen a criterios de rentabilidad política, no de lógica del transporte. O que responden a la capacidad de presión y de poder del sector de la construcción de infraestructuras, un oligopolio con enorme capacidad financiera y de influencia.

Solo comentaremos brevemente los dos últimos planes de infraestructuras mencionados. En marzo de 2000, el Ministerio de Fomento puso en marcha el Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007 (PIT), siendo ministro Álvarez-Cascos. Un ambicioso listado de obras que pretendía convertir al español en el Estado europeo con más kilómetros de alta velocidad ferroviaria y de autopistas. Para el AVE se planteaba que “todas las capitales quedarían a menos de cuatro horas de Madrid”. Es también en esta época cuando se idearon un gran número de aeropuertos regionales, hoy deficitarios. O muchas de las últimas autopistas de peaje construidas, que están ahora siendo subsidiadas por el Estado. Al tiempo que se imponía esta desproporcionada política de obras públicas, se detuvieron las inversiones en la red convencional de ferrocarril.

■ El PEIT: “AVE y autovía para todos”

En julio de 2005 se aprobó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020, PEIT. Más allá de sus grandes y contradictorios objetivos, lo que finalmente se ha puesto en práctica es la política de “autovía y AVE para todos”¹. Efectivamente, a pesar de nuestra sobredotación en carreteras de alta capacidad, el PEIT planteaba construir 6.000 nuevos kilómetros de autovías y autopistas (a día de hoy, octubre 2011, cerca de la mitad ya ejecutados o en fase avanzada de construcción).

El PEIT también planteaba construir 9.000 km más de líneas de alta velocidad ferroviaria (sobre los 1.000 km preexistentes) de modo que todas las provincias quedaran conectadas a esta red de ferrocarriles de altas prestaciones. El Plan también preveía duplicar la capacidad de los aeropuertos o incrementar en un 75% la capacidad de los puertos.

En definitiva, el PEIT ha sido tremendamente continuista con lo peor de la política de infraestructuras previa, sin analizar la rentabilidad económica y social del plan, sino dándola por buena.

■ El papel de las Comunidades Autónomas

Aunque, y no sin razón, al analizar la política de infraestructuras muchas veces se focaliza la atención en el Ministerio de Fomento, conviene recordar que buena parte de la obra pública procede de Ayuntamientos y Comunidades Autónomas. Por ello, además de los desmesurados planes del Gobierno central hay que atender a lo que planea cada Comunidad Autónoma, incluso muchos Ayuntamientos, en especial en carreteras.

Un repaso a los planes autonómicos de infraestructuras viarias deja poco espacio para

¹ Paco Segura (2005): “El PEIT: echando gasolina al fuego”. *Ecologista* 43, primavera 2005.

el optimismo. Fijándonos solo en los planes de autovías y autopistas, encontramos el Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía (PISTA) 2007-2013, prevé construir 1.614 km nuevos de autovías, si bien estas cifras engloban también algunas de las obras del PEIT. Está a punto de culminarse el Programa Regional de Autovías de la Junta de Comunidades de Castilla-La Mancha, con la adición de nada menos que 1.700 km. Castilla y León, planea ejecutar 562 km más de autovías en su Plan Regional de Carreteras 2008-2020. Galicia construirá 565 km (Plan MOVE 2009-2015), etc.

■ Las TEN-t y la política europea

Las orientaciones comunitarias para el desarrollo de las TEN-t (Redes Transeuropeas de Transporte, por sus siglas en inglés) fueron adoptadas en el año 1996. Como señala Alfonso Sanz, "las TEN-t juegan un papel importante en la competitividad internacional, pero sobre todo son esenciales en la competitividad dentro de Europa, en la división regional del trabajo dentro de la UE, ya que permiten la unificación y homogenización del mercado interior"².

La Red TEN-t, está financiada ahora con el *Connecting Europe Facility*. En octubre de 2011 se ha anunciado que el fondo dedicado para cofinanciar la red básica ferroviaria de mercancías será de 31.700 millones de euros hasta 2030. El total de los proyectos que se intenta promover asciende a 400.000 millones de euros.

² Alfonso Sanz, 2001: "El mito de las redes transeuropeas: transporte y sostenibilidad en la Unión Europea". en Francisco Aldecoa (coord). *Redes transeuropeas y el modelo federal de la UE: una visión desde Euskadi*, Madrid, Marcial Pons.

Mitos y realidades

Entre las principales razones para explicar la tremenda aceptación social de las grandes infraestructuras de transporte en nuestro Estado, destaca la creencia extendida sobre su necesidad imperiosa y sus beneficios asociados, lo que aquí denominamos mitos sobre las infraestructuras. Damos repaso a algunos de los que nos parecen más relevantes.

■ Déficit de infraestructuras

Uno de los mitos más extendidos desde hace décadas es el que reza que "España sufre un grave déficit histórico de infraestructuras de transporte en relación a los países de nuestro entorno". La población interiorizó este mensaje, después de oírlo machaconamente, incluso cuando esta situación dejó de ser cierta desde la mitad de los años noventa.

Sin embargo, la situación real es más de hipertrofia que de carencia de infraestructuras de transporte.

Autovías y autopistas

- ▶ España es el país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas³, con 15.621 km.
- ▶ En 2008 el Estado español tenía el 21,4% de todos los kilómetros de autovías y autopistas de la UE (63.071 km) (ver figuras 1 y 2).

Alta velocidad ferroviaria

- ▶ En octubre de 2011 tenemos 2.665 km de AVE, lo que nos convierte en el segundo país del mundo con más kilómetros de esta infraestructura tras China.
- ▶ En marzo de 2008 había 3.474 km de alta velocidad en construcción en la UE, de los cuales el 64% (2.219 km) estaban en el Estado español.

Somos récord de kilómetros, pero ni mucho menos de pasajeros: solo tenemos la

³ Ministerio de Fomento (2011): *Anuario Estadístico*

FIGURA 1: RED VIARIA DE ALTA CAPACIDAD EN 2000



Fuente: PIT 2000-2007

FIGURA 2: RED DE AUTOVÍAS Y AUTOPISTAS PREVISTAS POR EL PEIT PARA 2020



Fuente: PEIT 2005-2020

quinta parte de viajeros en AVE que Francia, o un 7% de los que tienen en Japón.

Aeropuertos

- ▶ Tenemos 48 aeropuertos gestionados por Aena. Alemania, p. ej., con 82 millones de habitantes, solo tiene 24 aeropuertos.
- ▶ Solo uno de cada cuatro aeropuertos de Aena tiene beneficios. Casi todos son deficitarios y muchos tienen unas cifras irrisorias de utilización.

Pero hay muchas carencias

Sin embargo, sí que hay muchos déficit en relación a las infraestructuras de transporte del Estado español, pero no son estos a los que se dirige la inversión. Efectivamente hay una tremenda carencia de planificación en materia de transporte para el interés común y para promover una movilidad sostenible; una ausencia clamorosa de políticas de gestión de la demanda⁴; casi no hay presupuesto para mantenimiento; la red ferroviaria convencional está anémica de inversiones; el transporte ferroviario de mercancías languidece; hay una gran carencia de servicios de transporte, etc.

Infraestructuras y desarrollo económico

También existe un consenso generalizado sobre que las infraestructuras de transporte generan riqueza, puestos de trabajo y grandes beneficios a la sociedad. Según este acuerdo político y social imperante, mejores y más rápidos medios de transporte implican mejor acceso a los mercados y, por lo tanto, más oportunidades de negocio. El tiempo ahorrado en los desplazamientos se traduce en dinero ahorrado para actividades económicas, mejores condiciones para las empresas y más empleo.

La construcción de infraestructuras se presenta, pues, como el motor de la economía que todo el mundo reclama para no quedarse atrás en el proceso de modernización y desarrollo económico. Esta asociación es tan incuestionable que los estudios informativos de las distintas infraestructuras a menudo ni se molestan en justificar su necesidad, o lo hacen sin rigor, ni tampoco analizan posibles alternativas diferentes a la ampliación o construcción de nuevas infraestructuras.

Sin embargo, los hechos son tercos en otro sentido: a poco que se tengan en cuenta todos los impactos, no hay evidencia de la existencia de un vínculo automático entre el crecimiento del transporte y el desarrollo económico o la creación de empleo. Hay un importante cúmulo de trabajos y estudios que llegan a estas conclusiones,

⁴ Hasta ahora sólo se amplía la oferta de transporte con más infraestructuras. Por el contrario, la gestión de la demanda de transporte pretende optimizar los recursos existentes, mejorar los servicios de transporte, etc.

que se pueden resumir en que una vez alcanzado un cierto umbral en la dotación de infraestructuras de transporte –que en España hemos superado de largo hace tiempo– su incremento no siempre genera riqueza, sino que con frecuencia puede ser hasta contraproducente en términos de costes de oportunidad⁵ o por el aumento de las llamadas externalidades del transporte⁶.

Quizá uno de los estudios más relevantes en este sentido sea el de SACTRA⁷, un prestigioso panel de expertos que asesoraba al Gobierno británico, que analizó las relaciones entre transporte y economía. Concluyeron que, en contra de la creencia general, los beneficios de las infraestructuras pueden ser limitados, pueden favorecer solo a los lugares más desarrollados, o pueden no provocar ningún tipo de beneficio. Entre sus conclusiones, destacan⁸:

- ▶ No hay beneficio automático en la economía o en el empleo por las nuevas infraestructuras de transporte. Algunos proyectos resultan económicamente perjudiciales.
- ▶ Incluso cuando se producen beneficios económicos o creación neta de empleo, el extremo más deprimido de los unidos por la infraestructura puede registrar pérdidas netas.
- ▶ Es imprescindible romper el vínculo entre crecimiento del transporte y crecimiento económico, y algunos de los instrumentos para conseguirlo –como la internalización de los costes externos para corregir las distorsiones del mercado– pueden tener un efecto positivo en la economía.
- ▶ Los análisis de coste-beneficio no están teniendo en cuenta los verdaderos impactos económicos de las infraestructuras.

Otras de las conclusiones que se desprenden de este trabajo y de otros similares, sobre los efectos de las infraestructuras de transporte son:

- ▶ Destrucción de economías locales y creación de mayor dependencia y sensi-

5 Los costes de oportunidad se refieren al coste de la inversión de los recursos disponibles en un determinado asunto a costa de la mejor inversión alternativa disponible, o también el valor de la mejor opción no realizada (por haberse gastado los fondos en infraestructuras, por ejemplo).

6 Muchos de los más relevantes son citados en J. Whitelegg: "Transporte y economía: un planteamiento para el siglo XXI". En *Ekonomiaz* 73 (Revista Vasca de Economía) I-2010. Nueva política de transporte para el siglo XXI. La respuesta al reto de la sostenibilidad.

Otros, ya clásicos, se pueden consultar en el informe realizado por Gijs Kuneman para la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, T&E, 1997, titulado *Towards More Sensible Decision Making on Infrastructure Building*. www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/10

7 El informe de SACTRA (*Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment*), fue publicado en 1999 con el título de *Transport and the Economy*.

8 Señaladas en: *Transport, Infrastructure and the Economy*. T&E, 2000. Se puede encontrar un resumen de este documento en <http://www.t-e.nu/publications.htm> o en http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/35

bilidad a las crisis. Facilitan a las empresas de regiones más desarrolladas el suministro directo de bienes y servicios a otras más pobres, entorpeciendo su desarrollo endógeno.

- ▶ Centralización de industrias, comercios y servicios en lugares próximos a las mayores ciudades, en detrimento de las localidades pequeñas.

Para justificar grandes inversiones en infraestructuras también se usa con frecuencia el argumento del reequilibrio territorial, el de "favorecer a las regiones más pobres". Pero a menudo se ignora que las mejoras en los sistemas de gestión de transporte, más que la acumulación de más y más infraestructuras, resultan más útiles como sistema de redistribución territorial.

Recapitulando, además de los estudios citados está la realidad. ¿Qué explicación puede tener desde el punto de vista del mito al que nos referimos el hecho de que seamos simultáneamente el país con más infraestructuras de transporte y al mismo tiempo uno de los que más dificultades económicas encara? Resulta evidente que las cosas no funcionan como se nos viene repitiendo.

■ Empleo

A las infraestructuras de transporte se le asignan, también, grandes beneficios en la generación de empleo.

Dos titulares de periódico recientes señalaban: "Fomento promete crear 500.000 empleos con 19.300 millones de euros de inversión"⁹, refiriéndose a los presupuestos del Ministerio para infraestructuras en 2010; y "Fomento lanza un plan de infraestructuras de más de 16.000 millones. Garantizará 400.000 empleos"¹⁰, en referencia al Plan Extraordinario de Infraestructuras, también de 2010.

Aquí nuevamente basta con el contraste con la realidad para ver hasta qué punto son falsas esas afirmaciones. ¿Alguien se ha parado a ver dónde están estos 500.000 + 400.000 empleos que se iban a crear en 2010 gracias a las inversiones en infraestructuras de transporte, cuando en realidad el número de desempleados se incrementó ese mismo año en 176.470?

Si lo que se quiere es obtener más empleos y de calidad, hay que invertir en transporte público, no en autovías y automóviles. El estudio más reciente y completo que aborda esta cuestión para el caso español es el de ISTAS, presentado a principios de 2011: *La generación de empleo en el transporte colectivo en el marco de una movilidad sostenible*¹¹. Según este trabajo, unas 297.000 personas trabajaban en el sector de la

9 *El País*, 1-10-2009

10 *Cinco Días*, 4-04-2010

11 <http://www.istas.net/web/abretexto.asp?idtexto=3498>

movilidad sostenible en España en 2008 y, apostando por este tipo de políticas, casi se podrían duplicar los empleos en 2020, alcanzando los 444.000 puestos de trabajo.

■ El mito de la seguridad

Otros de los enganches que se está utilizando recientemente para justificar la construcción de autovías es que “son más seguras”.

Aunque en general es cierto que la tasa de accidentalidad (siniestros por pasajero y kilómetro) suele ser menor en autovías que en carreteras de doble sentido (no siempre es así) conviene matizar algunas cuestiones. Lo que ha reducido los siniestros no ha sido la construcción de más autovías, sino la política de menor tolerancia con los excesos de velocidad, con el alcohol, etc. (carné por puntos, considerar delitos determinadas infracciones, etc. aplicados desde 2004). Así, en 2010 fallecieron en nuestras carreteras menos de la mitad de personas que siete años antes.

Además, para reducir la siniestralidad lo razonable sería limitar el uso del coche y potenciar el transporte público. Es mucho más seguro viajar en autobús o en tren, puesto que por kilómetro recorrido la siniestralidad se divide por 5 o por 20, respectivamente, con respecto al coche.

■ La solución a los atascos es ampliar carriles

Durante mucho tiempo desde el movimiento ecologista se defendió la idea de que la construcción de carreteras, lejos de solucionar los atascos, generaba más tráfico. Las evidencias y numerosos estudios nos dieron la razón y hoy es un razonamiento generalmente asumido. Así lo confirma el estudio de 1994 de SACTRA¹², que facilitó evidencias del impacto de la construcción de carreteras sobre los niveles de tráfico en un área concreta.

A pesar de ello, causa perplejidad comprobar como estos mensajes no calan aún en los responsables de planificación del Ministerio de Fomento ni en los de la mayor parte de las CC AA o Ayuntamientos.

Ahora bien, del mismo modo que se ha comprobado que las nuevas infraestructuras para los automóviles inducen más tráfico, lo contrario también es cierto: muchos ejemplos muestran que es posible reducir la capacidad de calles y carreteras sin que se incremente el tránsito de coches en los alrededores. Es lo que se conoce como *evaporación* del tráfico, un proceso que trae aparejadas muchas otras ventajas¹³.

¹² SACTRA: *Trunk Roads and the Generation of Traffic*. DETR, London, 1994.

¹³ Paco Segura, 2010: “Evaporación del tráfico”. *Ecologista* 65, verano 2010. <http://www.ecologista-senaccion.org/article20005.html>



Situación actual de las infraestructuras de transporte

Uno de los muchos problemas relacionados con las infraestructuras de transporte en España es que los propios departamentos sectoriales que las *planifican* son los que aprueban sus planes de inversión y puesta en práctica. Es decir, justifican su propia existencia y compiten para invertir más que el departamento de al lado. Esto explica muchas de las duplicidades y aberraciones que venimos comentando.

En otros países existe un órgano planificador superior que cumple ese papel, y luego encarga a los sectoriales que ejecuten las obras. Un modelo mucho más sensato y que facilita una planificación más racional.

■ Carreteras

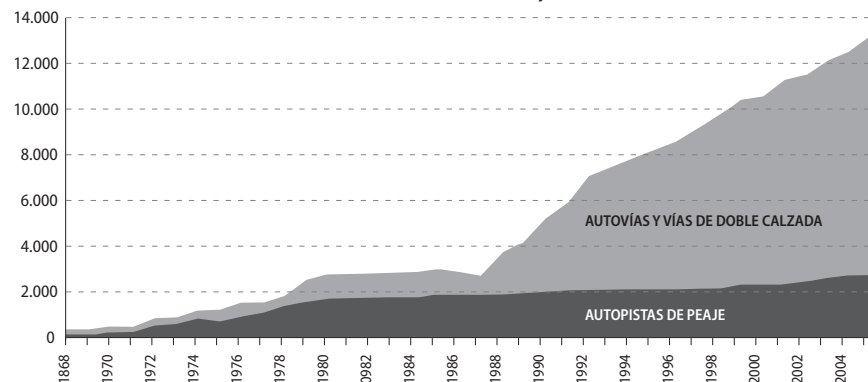
En 2009 en el Estado español teníamos un total de 165.466 km de carreteras, de los que 15.621 km son vías de alta capacidad (autovías, autopistas y vías de doble calzada). Una quinta parte, 3.016 km, corresponde a autopistas de peaje¹⁴.

El crecimiento de la red de autovías ha sido muy rápido, sobre todo por los planes de infraestructuras desarrollados desde finales de los 80, como se puede ver en la figura 3.

Durante muchos años, los presupuestos dedicados a autopistas y autovías han sido mucho más elevados que aquellos dirigidos al ferrocarril y a otros modos, algo que solo ha cambiando desde 2003 (ver figura 8, pág 26) a causa de las fuertes inversiones en AVE. Esta enorme y descompensada inversión en carreteras durante años ha tenido claras repercusiones en su preponderancia como medio de transporte principal en mercancías y viajeros (ver figuras 4 y 5).

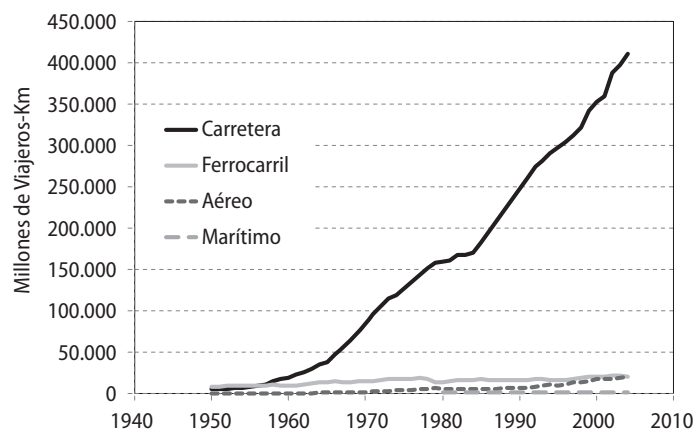
¹⁴ Fuente: Ministerio de Fomento (2011): *Anuario Estadístico 2009*.

FIGURA 3: VÍAS RÁPIDAS EN ESPAÑA, 1968-2005



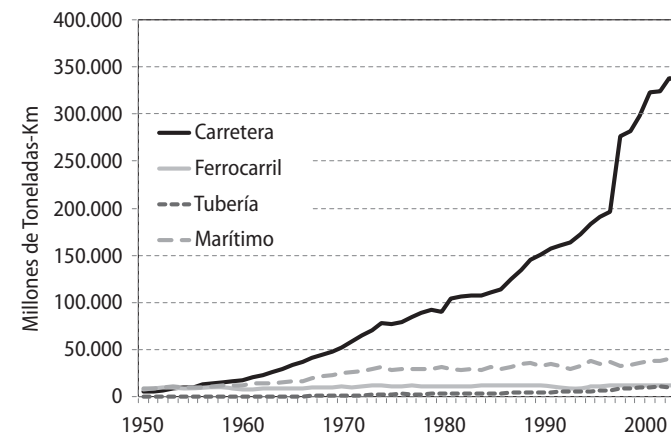
Fuente: RACC¹⁵

FIGURA 4: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERURBANO DE VIAJEROS (1950-2004)



Fuente: Informe Basma 2006¹⁶.

FIGURA 5: EVOLUCIÓN DEL TRÁFICO INTERURBANO DE MERCANCÍAS (1950-2004)



Fuente: Informe Basma 2006¹⁷.

Por otro lado, muchas de las carreteras desdobladas no llegaban ni de lejos al tráfico que recomendaba el PEIT para que fuera razonable esta inversión (al menos 10.000 vehículos diarios). Y eso que muchos manuales recomiendan estas medidas solo con tráfico superior a 15-20.000 vehículos/día.

Los estudios de demanda, además, son muy deficientes, sobreestimando siempre la utilización de la infraestructura. Si nos fijamos en el caso de algunas de las autopistas de peaje más recientes, muchas de ellas diseñadas en época de Álvarez-Cascos, encontramos:

- ▶ Cartagena-Vera: no llega a los 2.000 vehículos/día (se esperaban 7.000). Costó 650 millones €.
- ▶ Radiales de Madrid R-2, R-3, R-4, R-5: Aunque inicialmente se fijó un coste de 1.756 millones de euros, acabaron costando 3.604 millones. En conjunto no llegan al 40% del tráfico previsto¹⁸.
- ▶ AP-41, Madrid-Toledo. Tiene el 11% del tráfico previsto. La concesionaria ha demandado a Fomento y el Tribunal Supremo le ha dado la razón, por lo que recibirá compensaciones.
- ▶ Fomento tendrá que pagar a Abertis 457 millones € por el menor tráfico de la AP-7 ampliada (cantidad que se irá incrementando si el tráfico no aumenta). La ampliación costó 471 millones €.

¹⁷ Informe Basma 2006: op. cit.

¹⁸ Las concesionarias están recibiendo créditos participativos (esto es, avalados por el Estado) por grandes cantidades, hasta igualar lo que hubieran recaudado si el tráfico llegara al 80% del previsto. Los préstamos participativos han supuesto 250 millones € en 2010 y 135 millones en 2011.

Ya hemos citado el papel tan activo que tienen muchas Administraciones autónomas en el tema de carreteras. Pero también algunos Ayuntamientos. A destacar el caso del Ayuntamiento de Madrid, el más endeudado de España, con más de 7.000 millones de euros de deuda, en su mayor parte por la obra –declarada ilegal por los tribunales a instancia de una denuncia de Ecologistas en Acción– de ampliación de la M-30. Su amortización supone la friolera de 842.000 euros (140 millones de las antiguas pesetas) cada día para las arcas municipales... hasta 2040.

■ Aeropuertos

Una de las infraestructuras de transporte que más ha crecido recientemente en España son los aeropuertos. En 2010, el tráfico de pasajeros de los aeropuertos de Aena fue de 193 millones de pasajeros, pero 16 recibieron menos de 100.000 pasajeros, de los cuales 7 menos de 20.000 pasajeros. Precisamente, casi todos los últimos inaugurados.

Si cruzamos los datos de las cuentas de resultados de los 48 aeropuertos públicos en 2010 que hizo públicas Aena en abril de 2011, con el tráfico de pasajeros y el coste de estas infraestructuras, encontraremos un panorama desolador:

- ▶ Solo 11 de los 48 aeropuertos cerraron el año con beneficio neto.
- ▶ La deuda de Aena alcanza 12.415 millones €. Pero la mayor parte no se corresponde con los aeropuertos de menor tráfico, por más que todos registren fuertes pérdidas, sino con la amortización de las carísimas ampliaciones llevadas a cabo en Barajas (casi la mitad de la deuda tiene este origen) y El Prat. La ampliación de Barajas se licitó por 1.745 millones de euros, pero acabó costando más de 6.200. El Prat, por su parte, tiene ahora una capacidad 3 veces superior a su tráfico. Es precisamente el afán de reducir esta deuda lo que ha llevado al intento de privatizar parte de Aena, hasta ahora sin éxito.
- ▶ Si nos fijamos en alguno de los pequeños, como Huesca-Pirineos, en 2010 registró 4,4 millones € de pérdida, lo que para sus 6.368 pasajeros de ese mismo año equivalen a que cada uno de ellos nos costó 700 euros.

Además, están los aeropuertos autonómicos de Lleida (muy deficitario) y Castellón (sin aviones), o el privado de Ciudad Real, a punto de cerrar. Murcia está a punto de terminar otro aeropuerto y para que sea rentable la concesionaria, Sacyr, acaba de pedir que se cierre el recientemente ampliado de San Javier.

Algunos expertos sitúan el umbral de rentabilidad de los aeropuertos entre los 3 y 5 millones de pasajeros al año. Solo 15 aeropuertos españoles superaron los 3 millones de viajeros en 2009. De los 8 más recientemente inaugurados, ninguno llegó al millón, y muchos de ellos ni a la décima parte de esa cifra. No es de extrañar que Aena sea el gestor aeroportuario que pierde más dinero del mundo.

Además, hay que tener en cuenta que la mayor parte de estos aeropuertos claramente ruinosos se mantienen gracias a las subvenciones que reciben las compañías de bajo coste por operar en ellos. Por ejemplo, Ryanair está amenazando a la Generalitat catalana con dejar el aeropuerto de Alguairé (Lleida) si no se incrementa de 20 a 60 euros la subvención por pasajero. La Xunta de Galicia paga a Air Nostrum 122 euros por cada viajero que vuela de Sevilla a Vigo¹⁹.

A pesar de que todos los últimos aeropuertos inaugurados han sido una ruina, aún hay muchos en proyecto: Huelva, La Roda (Albacete), Antequera, Cáceres o Lugo, por citar algunos. Por supuesto, de todos ellos se habla de su necesidad, de la gran cantidad de turistas que atraerán, de los nuevos puestos de trabajo que generarán...

■ Puertos

El PEIT se planteó incrementar la capacidad de los puertos en un 75% antes de 2020. Al igual que en otros ámbitos, y aunque se hable menos de ellos, las inversiones que se están acometiendo en puertos son desproporcionadas y desmesuradas. Las Autoridades Portuarias, cada vez más controladas desde las CC AA, carecen de políticas coordinadas, y cada cual hace su Plan Director y exige luego a la Administración central que se lo financie.

Ahora mismo asistimos a una carrera desbocada para tener la mayor y mejor comunicada plataforma logística del Mediterráneo, del Atlántico y del Cantábrico. Los puertos de cada fachada marítima compiten entre sí, en lugar de acometer unas actuaciones sensatas, ajustadas a previsiones realistas de tráfico y coordinadas entre todos. Hechos como la aprobación en octubre de 2011 de diferentes corredores ferroviarios prioritarios para las mercancías se aprovechan también como palanca para promover la ampliación de los puertos o la construcción de otros nuevos, como el Gorguel (Murcia), Pasajes (Guipúzcoa), Granadilla (Tenerife), etc.

■ Ferrocarriles

En cuanto a la red ferroviaria estatal, en 2010 tenía 15.837 km de longitud, de los cuales 6.398 km estaban sin electrificar y 9.439 electrificados²⁰. El desvío de cantidades ingentes de recursos hacia la carretera durante décadas, así como más recientemente al tren de alta velocidad, ha tenido como consecuencia la pérdida de peso del ferrocarril convencional como medio de transporte. Así, comparando la situación entre el año 2000 y 2009 el porcentaje de mercancías que circulan en ferrocarril en

19 Paola Obreiro, 2011, "La Xunta paga hasta 120 euros por cada viajero en vuelos de bajo coste", *El País* 9-01-2011

20 Ministerio de Fomento, 2011: *Anuario estadístico del Ministerio de Fomento 2010* (avance)

desplazamientos interiores en España ha pasado del 7,2% a menos del 4%, mientras que los pasajeros se han mantenido en el 5,7%, aproximadamente.

En lo referido a las mercancías es donde más se aprecia como languidece el ferrocarril mientras los recursos van a la alta velocidad. El Ministerio de Fomento tiene redactado un Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías en España (PEITFM), pero no tiene presupuesto asignado.

Con respecto a las cercanías, tenemos en general un material móvil bastante moderno y servicios de buena calidad, aunque puedan ser manifiestamente mejorables en lugares como Barcelona. Una vez más, las mejoras posibles no han podido ser ejecutadas por falta de fondos ante la apuesta del todo AVE.

El AVE

En la actualidad se encuentran en servicio 2.665 km de líneas de tren de alta velocidad, según el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, Adif. Y a 30 de mayo de 2011, este mismo organismo afirmaba estar construyendo casi 4.500 km más (se estima que hay unos 16.000 km de alta velocidad en el mundo) (ver figura 6).

El salto tecnológico que supone la alta velocidad conlleva tres consecuencias fundamentales: una disminución muy importante de su funcionalidad como medio de transporte (incompatibilidad con la mayor parte de las mercancías y con los servicios regionales y de cercanías), la reducción de la eficiencia energética, y la multiplicación de los impactos ambientales (emisiones, ruido, fragmentación del territorio, etc.). Todo ello se traduce en unas infraestructuras de transporte con elevados costes para la sociedad²¹.

Si comparamos el tiempo de recorrido en cualquier línea de alta velocidad con el que se hubiera conseguido de haber modernizado la vía convencional, los resultados son muy reveladores. Por ejemplo, en la línea Madrid-Valencia el servicio AVE directo más rápido tarda 1h 35', frente a las 2h 15' que se habría tardado en la vía mejorada, pero a un coste económico mucho menor (el AVE costó 6.600 millones €), con bastante menos daño ambiental y territorial, en un plazo muchísimo más corto y con tarifas más accesibles.

FIGURA 6: SITUACIÓN ACTUAL DE LA ALTA VELOCIDAD FERROVIARIA



Fuente: Wikipedia (2010, con datos de 2008) con incorporaciones propias

21 R. Bermejo, D. Hoyos, D. Guillamón (2005): "Análisis socioeconómico del PEIT 2005-2020. En base al escenario convencional y el escenario fin de la era del petróleo", *Cuadernos Bakeaz*, 69. Bilbao. http://eibar.org/blogak/kultu/images/PEIT_FINAL.pdf.

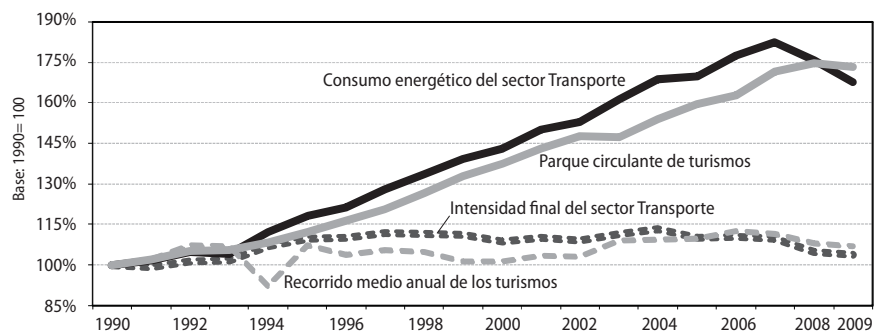
¿Cuánto nos cuesta tanta infraestructura?

Coste ambiental

El incremento desmesurado de las infraestructuras de transporte ha venido provocando una gran fragmentación del territorio, una merma de la biodiversidad, la ocupación de una gran cantidad de suelo fértil, ha dañado nuestros paisajes y espacios naturales, ha generado más tráfico, más consumo energético, más contaminación del aire, más ruido... la lista es larga.

El consumo energético ligado al transporte y sus emisiones asociadas, por ejemplo, han ido creciendo de forma continuada, solo moderada por la crisis desde 2007 (ver figura 7). La política de infraestructuras ha conseguido que el transporte sea responsable de un 25,4% de las emisiones de gases de efecto invernadero. De estas emisiones, la carretera provocó la mayor parte, el 89,2%²².

FIGURA 7: CONSUMO ENERGÉTICO EN EL SECTOR TRANSPORTE (1990-2009)



Fuente: IDAE²³.

22 Datos de la Estrategia Española de Movilidad Sostenible, 2009, <http://www.fomento.gob.es/NR/rdonlyres/149186F7-0EDB-4991-93DD-CFB76DD85CD1/46435/EstrategiaMovilidadSostenible.pdf>

23 IDAE: *Plan de acción de ahorro y eficiencia energética 2011-2020*. Borrador 15.06.2011

Los 9.000 km de líneas AVE y los 6.000 km de autovías previstos (y en buena medida ya ejecutados) atraviesan un total de 327 espacios incluidos en la Red Natura 2000, a lo largo de más de 1.800 km²⁴. Además, a menudo estas infraestructuras lineales se trazan aprovechando los mejores terrenos agrícolas (las vegas), por lo que su impacto en la pérdida de suelo fértil es aún más grave.

Lo increíble es que un plan como el PEIT, con 15.000 km de infraestructuras lineales, no haya evaluado su impacto sobre la Red de espacios Natura 2000, tal y como determina la Directiva 92/43, de hábitats. Peor es aún el hecho de que ninguno de los planes sectoriales (carreteras, aeropuertos, ferrocarril, mercancías, puertos, etc.) que se han derivado del PEIT se hayan sometido a la obligatoria evaluación ambiental estratégica. Pero más increíble todavía es el hecho de que los tribunales no hayan admitido ninguna demanda contra el Ministerio por este motivo.

Una de las carencias más llamativas del PEIT, y de la planificación de infraestructuras en general, es su ignorancia acerca de la incertidumbre en la disponibilidad de petróleo. El asunto es muy grave, porque el 97% del transporte español depende del petróleo, y los precios se van a elevar mucho. Se calcula que por cada 10 euros de subida del barril de petróleo, la economía española pierde entre 5.000 y 6.000 millones de dólares por la factura energética.

Los agrocarburos, además de importantes impactos ambientales y sociales, no son viables a estas escalas. La otra gran alternativa es el coche eléctrico. Pero hay que tener en cuenta las necesidades energéticas y de materiales para la reconversión del parque automovilístico. Por ejemplo, fabricar un coche gasta el 30% de la energía que dicho vehículo consume a lo largo de toda su vida.

Con este panorama ¿qué será de nuestra extensa y moderna red de autovías? ¿Y de nuestros deficitarios e inutilizados aeropuertos? ¿Lo razonable ante este panorama es invertir la mayor parte del presupuesto disponible en un tren caro, impactante y elitista?

Impacto territorial

El modelo de ciudad difusa en nuestro Estado se ha venido generalizando sobre todo en los últimos 25 años, de forma más tardía que en los países anglosajones. Se ha extendido un modelo urbanístico de baja densidad, que separa y expande por el territorio las distintas piezas de la ciudad, requiriendo potentes infraestructuras de transporte para conectarlas y asegurar su funcionamiento²⁵. Es lo que se conoce como la ciudad dispersa.

24 http://www.seo.org/media/docs/0413t_El%20Escribano%20Digital%20531.pdf

25 Paco Segura, 2011: "Luchas ciudadanas por unas zonas metropolitanas habitables" en *Viento Sur* 116, mayo 2011. http://www.vientosur.info/articulosabierto/V5116_Segura_Luchas.pdf

El análisis de los datos de cambio de uso del suelo en Estado español en los periodos 1987-2000 y 2000-2005, a partir de los datos del proyecto europeo Corine Land Cover, arroja resultados estremecedores. Uno de ellos es el enorme incremento de las zonas urbanizadas o artificializadas, que ha sido del 52% en menos de dos décadas. La urbanización dispersa, la ocupación del litoral, la creación de zonas comerciales y la construcción de infraestructuras son las principales responsables de esta tremenda y fulgurante, y en buena medida irreversible, artificialización del territorio (ver tabla).

EVOLUCIÓN DE ALGUNAS SUPERFICIES ARTIFICIALES EN ESPAÑA, ENTRE 1987 Y 2005

	CLC90 (ha) datos 1987	CLC06 (ha) datos 2005	incremento total (ha) 2005-1987	cambios 05-87
Tejido urbano continuo	253.136	293.446	40.310	16%
Tejido urbano discontinuo	230.505	338.996	108.491	47%
Zonas industriales o comerciales	76.624	146.580	69.956	91%
Redes viarias, ferroviarias y terrenos asociados	3.870	21.131	17.261	446%
Zonas en construcción	16.629	71.261	54.633	329%

Fuente: Fernando Prieto²⁶

Aunque cuantitativamente el mayor incremento de superficie artificial se ha producido por la urbanización dispersa, el mayor porcentaje de crecimiento se ha dado en las infraestructuras de transporte lineales que han incrementado dramáticamente, un 446%, su ocupación de suelo en estos años.

Más autovías, más dispersión

La dinámica que se ha producido en nuestras zonas metropolitanas es conocida. Una nueva carretera (más si es una autovía) hace accesible más terreno, que se acaba urbanizando, lo que genera más tráfico hacia los nuevos desarrollos urbanos, y con ello congestiones circulatorias y atascos que presionan para una nueva ampliación o construcción de viario, que vuelve a iniciar el círculo vicioso.

Al tiempo que este modelo residencial se consolida, otras muchas actividades también se van ubicando fuera de la ciudad. A los polígonos industriales, siguen hipermercados, centros de ocio y comercio, parques tecnológicos, centros de investigación, grandes equipamientos.

26 Fernando Prieto, 2011: "20 años de proceso de urbanización en España: incremento de la urbanización dispersa y de las infraestructuras. Conflictos y efectos sobre la sostenibilidad". A partir de los datos de Corine Land Cover (CLC) de 1990 (que en España corresponde a datos de 1987) y 2006 (datos de 2005).

De manera que la dispersión urbana provoca un gran incremento de los desplazamientos en automóvil, así como trayectos diarios más largos: más que permitir el ahorro de tiempo, se comprueba que las nuevas infraestructuras nos animan a viajar más lejos, permaneciendo constante el tiempo de desplazamiento. Así, de las áreas metropolitanas con un radio de influencia cotidiana de unos 50 km en los años setenta del pasado siglo, se ha pasado a regiones funcionales urbanas de más de 100 km de radio²⁷.

Una situación que se refleja bien en el hecho de que en los viajes con origen y destino en el exterior de la ciudad hasta el centro de la misma, los porcentajes de uso del coche en nuestras principales áreas urbanas son muy altos: un 78% de los desplazamientos, frente a un 18% en transporte público²⁸.

Una ruina económica

Si nos fijamos en el PEIT, la inversión total de 248.892 millones de euros equivale a 41 billones de pesetas, o lo que es lo mismo, a 7.300 millones pesetas diarios entre 2005 y 2020. Pero se ha venido gastando más: las previsiones de 15.000 millones de euros al año se han rebasado con creces.

Comparando los gastos en infraestructuras de transporte con el PIB, se comprueba como las inversiones han seguido una dinámica creciente en lo que va de siglo (figura 8), y eso que partíamos de niveles que duplican la media europea (figura 9).

Según el ministro de Fomento "sólo en los últimos seis años, la inversión ejecutada en nuestras redes de comunicación y transportes ha superado los 86.000 millones de euros. En este tiempo hemos doblado la inversión frente a nuestros vecinos europeos"²⁹.

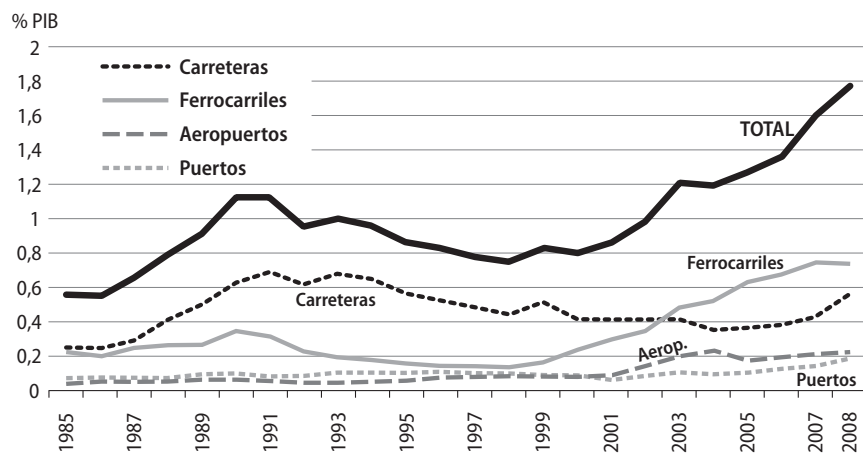
Esta enorme cantidad de financiación se ha ido obteniendo con todo tipo de artificios contables, que en buena medida lo que están haciendo es posponer al futuro el pago de cantidades aún mayores: método alemán, peajes en la sombra, empresas públicas que se endeudan y financian en el mercado de capitales con cargo a presupuestos futuros, partenariados público-privados, etc.

27 Antonio Serrano (2009). *Cambio Global España 2020. Programa Transporte*. Edita: CCEIM y Fundicot. p.104. http://www.ucm.es/info/fgu/descargas/cceim/programa_transporte_2020_2050.pdf

28 *Informe del Observatorio de la Movilidad Metropolitana*, junio 2008. <http://www.observatoriomovilidad.es/es/publicaciones/informes.html>

29 José Blanco, Ministro de Fomento, comparecencia en la Comisión de Fomento 22-07-2010.

FIGURA 8: INVERSIONES DE LA ADMINISTRACIÓN CENTRAL EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE (% PIB)



Fuente: Antonio Serrano³⁰

Notas: Aquí solo se reflejan de inversiones de la Administración General del Estado y sus organismos, además del material móvil. Pero a esto habría que sumarle el 0,5% del PIB que, *grosso modo*, supone la inversión en infraestructuras de transporte de CC AA y entes locales.

El impacto social

Nuestra gran paradoja es la siguiente: la inversión española en infraestructuras de transporte es más del doble que la media de la UE-15, a pesar de que ya tenemos más infraestructuras que nadie (ver figura 9). Paradójicamente, el gasto social está 7 puntos de PIB por debajo de la media de la UE-15 (somos los últimos de la cola en gasto social) y es ahí donde con más ahínco se aplican los recortes con motivo de la crisis.

Es más, durante los primeros años de la desaceleración, se priorizan las inversiones en infraestructuras para “generar empleo y ayudar a salir de la crisis”.

En estas condiciones, no es ninguna demagogia comparar los gastos que seguimos invirtiendo en infraestructuras mientras se recorta el Estado del bienestar. Fijémonos en 2010:

- Presupuesto de Fomento para infraestructuras en 2010: 19.300 millones de € (6.292 millones para AVE, 3.400 millones para nuevas autovías). Posteriormente se recorta en 3.200 millones este presupuesto, pero para compensar se aprueba un Plan Extraordinario de Infraestructuras, con el que se prevén obtener 17.000

³⁰ Antonio Serrano (2009), (op. cit).

millones € durante 2010 y 2011 mediante partenariados público-privados.

- En mayo de ese mismo año se produce el llamado *decretazo*. ¿Cuánto se *ahorra* de los recortes sociales (pensiones, salarios...): 15.000 millones € a lo largo de 2 años.

Es decir, el *decretazo* supone casi lo mismo que nos gastamos en nuevas líneas de AVE cada año. El Ministerio de Economía cifró en 1.503 millones de euros el ahorro por la congelación de las pensiones, menos de la mitad de lo que nos gastamos cada año en nuevas autovías.

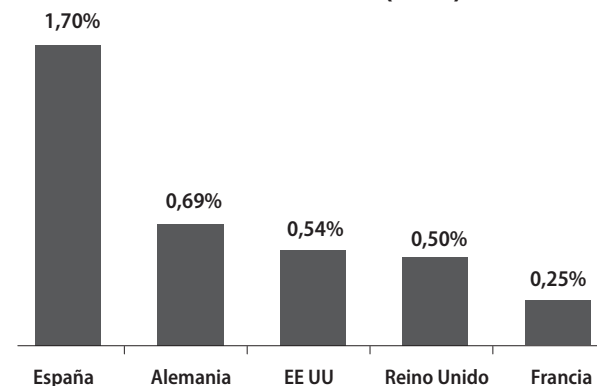
Ya en 2011, mientras se siguen aplicando fuertes recortes, se aprueban unos presupuestos para infraestructuras de transporte de 13.600 millones € (5.200 millones para AVE).

Rentabilidad social del AVE

Muchos estudios concluyen que la rentabilidad social de una inversión como el AVE solo se consigue con 8-10 millones de pasajeros al año. En 2010 el AVE español en su conjunto movió a menos de 20 millones de viajeros. En la que supuestamente es la línea más rentable, la Madrid- Barcelona, el usuario del AVE solo paga el 33% de su coste real. El 66% se lo pagamos entre todos, a través de la Administración.

Y eso que no es un servicio económico o pensado precisamente para las personas más desfavorecidas, sino claramente elitista. Por ejemplo, si nos fijamos en la evolución de los precios del billete Madrid-Barcelona (ida y vuelta), en clase turista, vemos que costaba 60 € (6 horas de viaje) en 2003, antes de la llegada del AVE; para pasar

FIGURA 9: INVERSIÓN EN INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE RESPECTO AL PIB EN VARIOS PAÍSES (2009)



Fuente: Ministerio de Fomento. Presentación de los presupuestos de 2011.

a costar 212 € en la actualidad, octubre 2011, con 3 horas de viaje. No hay duda de que el tiempo es oro.

La locura que supone el modelo AVE aflora por todos lados. Por ejemplo, un estudio encargado por Fomento concluye que la demanda de viajeros actuales para la línea de Madrid – Galicia solo admite tres trenes diarios en cada sentido.

Demanda insatisfecha

Tanta promesa de infraestructuras durante estos años, en los que parecía que una ciudad para ser digna de ese nombre debería tener autovías, AVE y aeropuerto, ha generado una gran *demanda insatisfecha*. Los economistas hablan de demanda insatisfecha cuando el público no ha logrado acceder a determinado producto o servicio. Hoy día, las demandas de infraestructuras son vistas como reivindicaciones a las que nadie debe renunciar, pues se han convertido en un derecho esencial innegociable.

Cambio de discurso, ¿cambio de políticas?

José Blanco es ministro de Fomento desde abril de 2009, cuando sustituyó a la nefasta Magdalena Álvarez³¹. Tras los primeros recortes en fondos sociales, se hacía complicado mantener un discurso continuista. Es entonces cuando se produce una comparecencia del Ministro en el Congreso de los Diputados, el 19 de mayo de 2010, en la que afirma (las cursivas son nuestras):

- ▶ “Es el momento de la *racionalidad y la austeridad*”.
- ▶ “Vamos a ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras. *Priorizando únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias* por su aportación a la competitividad a la economía o a la cohesión de nuestros territorios. Antes de construir más, *debemos sacar más provecho a lo que ya tenemos*”.
- ▶ “Me gustaría abrir un debate [...] sobre la metodología para analizar el *beneficio social de una nueva infraestructura*, así como para hacer *análisis realistas de la demanda*”.
- ▶ “Había diseñados en el Plan de Infraestructuras proyectos que no eran sostenibles ni desde el punto de vista económico ni medioambiental”.

Más que revelador de la despilfarradora y pésima política de infraestructuras que hemos tenido hasta la fecha. Pero, por desgracia, estos cambios de discurso luego no se han trasladado a la realidad.

31 M. Álvarez apenas ha recibido críticas en la proporción que merecería su populista y despilfarradora política en materia de infraestructuras de transporte, empeorando en ocasiones la de su antecesor, Álvarez-Cascos.

Alternativas desde el ecologismo social

No ponemos en duda que necesitamos inversiones en transporte, pero ni mucho menos las que se están llevando a la práctica durante estas últimas décadas, y sobre todo en los últimos años. Necesitamos mejores servicios de transporte, no más autopistas. Nos hace falta un mejor ferrocarril, no un tren elitista que solo tenga parada en grandes poblaciones. Son necesarios buenos servicios de cercanías ferroviarias, no más y más anillos de circunvalación. Es imprescindible otra política de transporte de mercancías, con mucho más peso del ferrocarril, no seguir dando facilidades para el tránsito de camiones. Urge poner en práctica planes de movilidad sostenible, no más listas de infraestructuras.

La orientación principal debe ser la de apostar por una política de **menos y mejor transporte**: reducir el desplazamiento de personas y mercancías, dando respuesta a las necesidades de movilidad con los medios menos impactantes.

¿Qué planteamos, pues, que se haga?³²

Reducir las necesidades de transporte

- ▶ Volver a la planificación territorial –abandonando el desarrollo urbano descontrolado de los últimos años– integrada con la planificación del transporte, con criterios de reducción de la necesidad de movilidad. Y que se debatan las políticas urbanísticas y de transporte.
- ▶ Poner restricciones al tráfico de mercancías de larga distancia. Promover los mercados locales. Recentrar la economía.
- ▶ Coordinar las actuaciones entre las distintas administraciones. Evitar duplicidades.

Obtener recursos sin recurrir a recortes

- ▶ Una política fiscal finalista y redistributiva, que penalice los transportes más contaminantes y que permita obtener recursos para las políticas de movilidad sostenible.

³² Sin ánimo de exhaustividad, solo para reflejar el tipo de medidas que serían necesarias desde el punto de vista del ecologismo social.

nible. Por ejemplo, promover el peaje en las autopistas, la euroviñeta, impuestos al combustible de la aviación, tasas por emisiones de CO₂, peajes urbanos, etc.

- ▶ Analizar las inversiones en transporte desde el punto de vista de la economía ecológica, integrando las variables sociales, ambientales y económicas.

Gestionar, no construir

- ▶ Adoptar una política de transporte global e integrada. Gestión, no construcción. Aprobar una Ley de Movilidad Sostenible con estos criterios.
- ▶ Moratoria para la construcción de grandes infraestructuras. Abolir el PEIT. Mantener lo existente, si se considera rentable social y ambientalmente, y mejorarlo.
- ▶ Cerrar aquellos aeropuertos redundantes y sin demanda. Acabar con las subvenciones a las compañías de bajo coste.
- ▶ Abandonar los proyectos en curso de alta velocidad ferroviaria. Reconvertir las vías AVE ya existentes con más servicios y paradas, que resulten útiles a más población. Apostar de verdad por el transporte ferroviario de mercancías, y aplicar restricciones al tránsito de camiones.
- ▶ En zonas metropolitanas, favorecer los desplazamientos no motorizados y reducir el espacio dedicado al coche. Carriles exclusivos para autobuses en las vías de acceso a las grandes ciudades.

En definitiva, hablamos de dar un giro radical a la política de transporte, para conducirla hacia un modelo de gestión de la demanda, en el que primen las necesidades reales de la sociedad; que reduzca el transporte de mercancías y personas; que proteja la biodiversidad y defienda el acceso equitativo a los servicios.

