

Publicat el 10-4-2005 a "Levante - EMV".

"(a pesar del continuado esfuerzo inversor en infraestructuras)... la productividad y la competitividad de la economía española se ha reducido en los últimos años. Esto sugiere que los elementos clave para mejorar la competitividad no se encuentran ya tanto en el transporte, como en otros elementos de la estructura productiva" (PEIT, Ministerio de Fomento, Documento de Diagnóstico, pág. 43)

## **Infraestructuras para el desastre**

Vicent Torres \*

El *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020* (PEIT), sometido a información pública por el Gobierno español en Diciembre de 2004, concreta la propuesta pre-electoral del PSOE (el PISIT), y sustituye al plan del gobierno del PP (el PIT), que a su vez sucedía al del gobierno de González (el PDI). Cambio de siglas y continuismo total, pues PP y PSOE proponen enormes inversiones en nuevas infraestructuras de transporte (fundamentalmente autovías y líneas de ferrocarril de alta velocidad). Cabe preguntarse si tan gigantesca obra es sostenible, y también si es necesaria y financiable.

En nuestro país, las normas ambientales siempre se han visto como una tontería impuesta por Europa, que se podían ignorar o burlar. No es casualidad que el Estado español acumule más multas de la Unión Europea que ningún otro, por incumplimiento de la normativa ambiental, ni que el consumo energético crezca de manera inversamente proporcional a lo que lo hace la eficiencia productiva. Los compromisos de reducción de emisiones obligan a objetivos claros de reducción del transporte por carretera (sobre todo en las áreas urbanas), y a un mayor apoyo al ferrocarril (de uso general: viajeros, mercancías, cercanías...), a los transportes colectivos urbanos, y a los modos de desplazamiento no motorizados (la ciudad a pie y en bicicleta). Estos problemas, e incluso algunas de las soluciones, se mencionan en ciertos documentos del PEIT, pero sorprendentemente se ignoran totalmente en las conclusiones y sobre todo, en las propuestas de inversión.

El PEIT consta básicamente de tres partes: el diagnóstico, el informe ambiental, y las propuestas de actuación. En el *Diagnóstico*, se reconoce que, partiendo del nivel de grandes infraestructuras de transporte (autovías y ferrocarril de Alta Velocidad) más alto de Europa (en relación a la población o al PIB), el incremento de las mismas no supone ninguna mejora para la productividad y la competitividad de la economía española, e incluso puede ser contraproducente (por la absorción de recursos de inversión más rentables en otras áreas). Se advierte de la gran vulnerabilidad de nuestro país por la dependencia del petróleo, y se señala (frente a los tópicos sobre la "vertebración territorial") que las grandes infraestructuras de transporte centralizan aún más la actividad económica en las grandes metrópolis. Se hace referencia también a las políticas

aplicadas en nuestro entorno, como Francia, Reino Unido o Alemania, donde se restringen las inversiones en nuevas infraestructuras, para priorizar el mantenimiento y modernización de las ya existentes, y aplicar medidas destinadas a reducir el transporte por carretera, y propiciar el cambio hacia un transporte más sostenible.

El *Informe Ambiental*, por su parte, reconoce que la masiva construcción de carreteras, y el creciente uso del automóvil, son las causas principales de la insostenibilidad del sistema de transporte en su situación actual. Las emisiones de efecto invernadero en España superan ya en un 45% las de 1990 (base de referencia en el Protocolo de Kyoto), mientras que el límite máximo para el 2012 no debería sobrepasar el 24% de incremento. El transporte por carretera es el principal sector emisor, y los trenes de alta velocidad suponen un consumo energético por viajero similar a la carretera. La construcción de infraestructuras, por su parte, es asimismo gran consumidora de energía, como lo es la fabricación de cemento. Cumplir con Kyoto exige reducir las emisiones, mientras que con las inversiones previstas en el PEIT seguirán aumentando. El mismo Informe Ambiental critica veladamente la incoherencia del PEIT al continuar la política de Álvarez-Cascos durante el período 2005-2008, para introducir a partir de esa fecha cambios (integración modal, reparto modal equilibrado y reducción de la necesidad de transporte), cuando los problemas generados por el actual modelo de transporte se hayan agravado de manera difícilmente reversible.

El apartado de *Actuaciones*, el que verdaderamente cuenta, ignora los informes anteriores, y apenas se plantea algo más que añadir hormigón: pasar de 9.649 km. de autopistas y autovías en 1998, a 17.450 km. en 2008, mientras que el 75% del presupuesto previsto para ferrocarriles se dedicaría a nuevas vías de Alta Velocidad, y sólo el resto para mantenimiento, mejoras de las líneas existentes, y servicios de mercancías o de cercanías. En puertos y aeropuertos la tónica es similar. La novedad de introducir, por primera vez en España, la bicicleta como modo de transporte, queda como completamente anecdótica.

Y es que, a pesar de la lucidez de los informes de partida, el meollo del PEIT no supone más que un inmenso regalo al "lobby" del hormigón y del asfalto, el sector empresarial más potente e influyente en la actualidad, en connivencia con los cuerpos más rancios de funcionarios ministeriales, reacios a introducir políticas más imaginativas y actuales, y demasiado acostumbrados a gastar dineros públicos sin dar explicaciones ni admitir ningún tipo de sugerencia o participación (véase la triste historia del AVE en l'Horta Sud). Mientras que el actual Gobierno ha demostrado una cierta sensibilidad para otros asuntos, asumiendo algunas medidas progresistas, no podemos decir lo mismo a la hora de atajar los más graves problemas ambientales, económicos y financieros que amenazan al país, y que este nuevo Plan de Infraestructuras va a contribuir a agravar. Mientras tanto, la discusión de fondo ha sido hurtada al debate ciudadano: en el mismo Informe Ambiental se cita un documento sobre el "*Cálculo de emisiones de contaminantes atmosféricos asociados al escenario de transporte del PEIT*", que el Ministerio de Fomento no facilita en este proceso de información pública, excesivamente corto. Sin embargo, el debate social es necesario: el Plan supone una enorme hipoteca ambiental y financiera para el futuro,

así como la imposibilidad de cumplir con los compromisos de Kyoto, exponiéndonos a multas y a costosas medidas correctoras. Todavía es tiempo para corregir.

\* Dr. en Economía. Consultor Ambiental

Fitxer baixat de **<http://www.terracritica.org>**