

Publicat el 14-3-2004 a "Levante - EMV".

"Se comprueba crecientemente que, con las políticas vigentes, las tendencias del transporte son insostenibles" (Libro Verde del transporte, Comisión Europea, 1995)

Transporte, autopistas y progreso

Joan Olmos *

Las vías del transporte han desempeñado un papel esencial en la modernización de cualquier país. Así se percibió en España con las primeras mejoras en la red de caminos del siglo XVIII y la llegada del ferrocarril en el XIX. La España democrática, en cambio, heredó una deficiente red de carreteras y un ferrocarril en fase de liquidación. Sin embargo, los innegables esfuerzos realizados en los años ochenta (mucho mayores en carreteras) no justifican el sesgo y los excesos que algunos autores, nada sospechosos de mantener posiciones ambientales conservacionistas, vienen señalando desde hace unos años.

Para afrontar la crisis del sistema de transportes –económica, social y ambiental- los últimos gobiernos han optado por invertir mayoritariamente en lo que algunos han denominado la "triple A": Autopistas, AVE y Aeropuertos. En España hay ya más kilómetros de autovías y autopistas por kilómetro cuadrado que en cualquier otro país europeo. En la Comunidad Valenciana, la proporción es el doble que la media española. Si se cumplen los planes anunciados, también la red ferroviaria española de alta velocidad será la más extensa de Europa. Y las ampliaciones aeroportuarias –algunas injustificadas- siguen la misma tónica. Los planes billonarios que se anuncian en estos tres sectores hasta 2007 acentuarán esa tendencia.

El resultado de esas políticas está a la vista: en España, por carretera circula ya el 91% del tráfico de pasajeros y el 82% del de mercancías. En las ciudades, los resultados de esos excesos se manifiestan en una presencia agobiante del tráfico privado, que merma el transporte colectivo, deteriora gravemente el medio ambiente urbano y margina a los colectivos más débiles.

Poco a poco hemos visto cómo se desmantelaban líneas férreas por considerarlas "poco rentables" (criterio no aplicado a las autopistas) y otros servicios de transporte colectivo. Con ello, las necesidades de la mayoría de los ciudadanos de este país, que recorren a diario distancias medias y cortas, al trabajo, al estudio o al ocio, están sin resolver. Mientras unos pocos pueden ir más deprisa en las grandes distancias, la mayoría de los ciudadanos tiene dificultades en sus desplazamientos cotidianos. Soluciones mucho más razonables y de mucho menor coste, con un alcance social mayor, han quedado fuera de programación.

Sin embargo, se sigue hablando de un supuesto déficit de infraestructuras. Más autopistas -y también más líneas de alta velocidad- inundan, como hemos visto en esta campaña electoral, los programas de la mayoría de los partidos políticos. (En parte tienen razón: a mayor infraestructura de carreteras, más tráfico; y a más tráfico, más demanda de movilidad. Se trata de una espiral sin fin).

Los *lobbies* empresariales valencianos –la patronal, el Puerto, la Feria, los promotores inmobiliarios- son los que vienen dictando la política de las grandes infraestructuras. Desde la autoproclamada "Cumbre de Orihuela", años ochenta, los empresarios no han dejado de presionar sobre los sucesivos gobiernos autonómicos y centrales de diverso signo.

El resultado ha sido un desproporcionado desequilibrio inversor público a favor de este sector, en perjuicio de otras áreas sociales con déficits notorios.

Cada kilómetro de autopista en exceso (con un coste medio de 6 millones de euros) genera unos efectos negativos que conviene tener presentes:

• Agranda la hegemonía del transporte por carretera y margina por tanto el ferrocarril; lo cual contribuye a la ineficiencia y vulnerabilidad del sistema.

• Acrecienta el impacto sobre el medio natural y suele aumentar la incomunicación entre localidades y actividades próximas por el efecto barrera.

• Induce procesos no sostenibles de ocupación del suelo, como la vivienda ilegal y dispersa, los centros comerciales y de ocio suburbanos o la localización industrial incontrolada, que se benefician así de los recursos públicos y compiten deslealmente con las ciudades. éstas, por el contrario, requieren menor movilidad.

La popularización de este tipo de infraestructuras, en versión autovía, ha generado la percepción ciudadana de que deben ser un servicio 'gratuito', por tanto una 'obligación de Estado', de la que no se discute el coste, ampliable sin límite, exigible al menor atisbo de atasco, episódico o cíclico. Se sobrevalora la movilidad y se infravaloran sus costes. éstos, de proporciones ya enormes, son soportados por toda la comunidad. Por ello, aunque el peaje resulta impopular, lo consideramos como necesario, pues repercute directamente sobre el usuario una parte de dichos costes, como recomienda la UE.

En consecuencia, creemos que hay que poner fin a esta tendencia y encaminar la situación en sentido contrario, hacia una política de transportes sostenible:

• Optimizando la red viaria existente, combinando adecuadamente los diferentes modos de transporte, primando aquellos de menor impacto ambiental y social.

• Recuperando la red ferroviaria convencional, tanto para viajeros

como para mercancías.

¶ Situando las condiciones medioambientales al principio de la toma de decisiones, modificando para ello la legislación vigente de impacto ambiental.

Resulta razonable, por tanto, solicitar una moratoria en la ejecución de los planes de carreteras, pues se han superado con creces los niveles razonables. Tan negativa puede ser la carencia de infraestructura viaria como su exceso.

Los gobiernos no se esfuerzan en justificar los programas de infraestructuras, que utilizan permanentemente como instrumento de propaganda política. (La reciente práctica abusiva de las "primeras piedras" resulta simplemente grotesca). Insisten en la política de obras públicas como generadoras de crecimiento económico, descuidando otros factores como la cualificación de la mano de obra, el desarrollo tecnológico, o las mejoras en la gestión empresarial.

<p align="left">Otra política territorial y de transportes no solo aportaría beneficios sociales y ambientales, sino que liberaría enormes cantidades de recursos para "infraestructura social": vivienda, educación, sanidad, prestaciones sociales, o modernización del mercado de trabajo, en cuyos sectores, por cierto, España se sitúa a la cola de la Unión Europea.

Este déficit real, no inventado, está repercutiendo gravemente en algo más que nuestros bolsillos. Inoperancias y costes generan ya mermas de competitividad de la economía valenciana. Por tanto, consideramos que revisar el modelo vigente y apostar por un cambio de tendencia resulta la opción más razonable.

* Enginyer de Camins. Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de València

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