



La política de infraestructuras de transporte nos hunde aún más en la insostenibilidad

# ¡Más autovías, es la guerra!

Paco Segura

1

*El Gobierno quiere compensar la desaceleración del negocio de la construcción en España con más inversiones públicas en infraestructuras, sobre todo de transporte. Desde todos los puntos de vista –crisis económica, cambio climático, insostenibilidad, incertidumbres en el suministro de petróleo, etc.– se trata de ahondar en una política obsoleta y suicida. En definitiva, se seguirá produciendo una brutal transferencia de fondos públicos a las grandes constructoras, sin rentabilidad social y con grandes impactos ambientales, al tiempo que se pierden unos recursos preciosos para la reconversión ecológica de nuestra economía.*

“**iM**ás madera, es la guerra!”. Esta conocida secuencia de la película Los Hermanos Marx en el Oeste es una forma gráfica de expresar las pretensiones del Gobierno, que acelera los proyectos de infraestructuras, en especial de transporte, presentando la obra pública como el remedio al parón inmobiliario.

Se trata de una nueva demostración de su fe inquebrantable en los mitos del desarrollo y bienestar que proporcionan las infraestructuras de transporte, a los que ya hacíamos referencia en esta misma revista [1]. En particular, se sigue insistiendo en la idea de nuestro “déficit histórico de infraestructuras de transporte en comparación con los países de nuestro entorno”, por utilizar una de las formulaciones más frecuentes. Y, sin embargo, la realidad es diametralmente opuesta a esta visión.

Efectivamente, ya somos el país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas [2], y en 2010 seremos el que cuente con la mayor red de líneas de alta velocidad ferroviaria [3]. Es más, si se desarrolla todo el PEIT, en 2020 multiplicaremos por cinco la longitud de líneas de alta velocidad de la actual campeona del mundo, Japón.

Paco Segura, coordinador del Área de Transporte de Ecologistas en Acción

Así las cosas, no deja de sorprender el cinismo de Zapatero. En la presentación del PEIT, en julio de 2005, insiste en la cantinela de multiplicar la inversión en autovías con el objetivo de que “se superen los déficit en relación a los países europeos de nuestro entorno”; para afirmar ahora, en su discurso de investidura de 2008, que “España no tendrá que esperar a 2012 para ser el primer país del mundo en kilómetros de tren de alta velocidad. Lo será en 2010. No tendremos que esperar a ser el país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas. Lo somos ya”. Extraño déficit, pues, el que teníamos hace sólo 3 años y al que, por incongruente que parezca, se seguirá dedicando una desmesurada cantidad de recursos públicos.

Con escasos matices ésta ha sido la opción de todos los gobiernos, independientemente de su color, ayudando a configurar una sociedad convencida de que las infraestructuras de transporte generan un gran crecimiento económico, empleo y beneficios sin fin. Sin embargo, los estudios más rigurosos concluyen que a partir de un cierto umbral, que en España hemos superado hace mucho y de largo, cualquier inversión en nuevas infraestructuras puede ser contraproducente para el desarrollo desde una estricta visión economicista, sin hablar de su impacto ambiental y social [4].

En materia de transporte la anterior legislación la podríamos resumir con el lema:

“autovía y AVE para todos”. Se aprobó el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT [5], el más desarrollista de la historia en esta materia, se han construido 2.000 nuevos km de autovías, 700 km de AVE, se han ampliado aeropuertos e incrementado un 160% de la capacidad de los puertos.

Pero, además, el PEIT se está aplicando de la forma más negativa e insostenible posible. Prácticamente siguen sin ponerse en marcha ninguna de las escasas medidas razonables para la sostenibilidad del transporte que incluye [5]. Por el contrario, la prioridad es la construcción pura y dura de infraestructuras. De hecho, se le ha dedicado más presupuesto del previsto, que ya era mucho, y se vienen acometiendo obras o proyectos que no estaban contemplados inicialmente [6].

Hay muchos ejemplos, pero elijamos uno que ilustra bien hasta qué punto llega la irracionalidad y la adicción a las infraestructuras de este Gobierno: la conversión en autovía de la N-211, la carretera que une Alcolea del Pinar con Molina de Aragón (Guadalajara) y Monreal del Campo (Teruel). Probablemente jamás se haya producido un atasco en esta vía, que no llega ni a la décima parte del tráfico que los manuales consideran el mínimo razonable para desdoblarse y tiene un trazado que permite circular a 100 km/h en prácticamente todo su recorrido. Pues

bien, Zapatero se comprometió a convertirla en autovía durante la pasada campaña electoral. Es difícil encontrar una mejor manera de despilfarrar dinero público y aumentar la cuenta de resultados de las grandes constructoras, sin beneficios para la sociedad.

### Infraestructuras contra Natura

Como es sabido, el PEIT fue objeto de una queja de los principales grupos ecologistas [7] por no tener en cuenta la Red Natura 2000, algo inaudito en un plan que pretendía construir 6.000 km de autovías y 9.000 de alta velocidad ferroviaria, con la tremenda aficción sobre el territorio –y sobre los espacios de la Red Natura– que ello supone.

Tras la admisión de la queja por la Comisión Europea, el Ministerio de Fomento se comprometió a hacer un estudio de la aficción del PEIT sobre la Red Natura 2000, pero nunca se realizó. También existía el compromiso de valorar esta aficción dentro de la Evaluación Ambiental Estratégica a la que necesariamente deben someterse los Planes Sectoriales de Carreteras y Ferrocarriles, entre otros. Estos Planes se deberían haber evaluado y aprobado en 2006, pero tampoco esto se ha hecho. Sin embargo ninguno de estos incumplimientos ha parado la maquinaria, todo lo contrario. Como hemos señalado, las obras van más rápido de lo inicialmente previsto, pese a lo cual se les quiere dar un nuevo empujón [8].

¿Y qué dice la Comisión Europea? Pues más allá de anunciar la admisión a trámite de la queja, y afirmar que iba a remitir al Estado español un dictamen motivado, poco más. Es decir, de nuevo comprobamos que no se puede esperar mucho de la celeridad y determinación de la UE en materia de cumplimiento de la legislación ambiental. Algo radicalmente distinto de lo que ocurre, por ejemplo, en el caso de una OPA entre grandes empresas u otra operación

mercantil relevante. Lo primero es lo primero.

### Confusión entre intereses públicos y privados

Tras las últimas elecciones quienes más se alegraron de que repitiera la Ministra de Fomento fueron las constructoras. A las principales organizaciones empresariales de la construcción [9] les faltó tiempo para emitir un comunicado expresando su satisfacción por esta decisión de Zapatero que les garantizaba una buena cartera de negocios para los próximos cuatro años. La ministra no les defraudó: en su primer discurso tras la renovación, se mostró con “energías e ilusión renovadas” para “transformar España con las infraestructuras” [10].

Hay quien dice que en materia de infraestructuras existe una confusión entre intereses públicos y privados. Pero más que *confusión* lo que hay es una consanguinidad inaceptable. Recientemente ha saltado a los medios la noticia de que David Taguas –desde diciembre de 2006 hasta abril de 2008 dirigió la oficina económica del Presidente de Gobierno, con rango de Secretario de Estado– será el nuevo presidente de Seopan. Pero tan escandaloso o más es el caso de Juan Lazcano. El actual presidente de la Confederación nacional de la Construcción (CNC) y, desde hace semanas, vicepresidente de la CEOE, trabajó 30 años en el Ministerio de Fomento, 15 de ellos como alto cargo. También, Aerco (Asociación de Empresas de Obra Pública) persigue el fichaje del ex Ministro de Obras Públicas, Javier Sáenz de Cosculluela. En el momento de redactar este texto parece que la negociación ya se encuentra bastante avanzada [11].

Utilizando su inmenso poder e influencias, las constructoras están presionando al Gobierno para que se adopten nuevos sistemas de financiación, que agilicen la contratación de obra pública. Esta presión es mayor, si cabe, ante la reducción de fondos europeos. Según Juan Lazcano, a partir de 2009 la merma de fondos de la UE hará que necesitemos 5.250 millones de euros más al año para mantener el ritmo inversor actual [12].

Por ejemplo, se plantea la renovación de las autovías de primera generación a cambio de explotarlas durante 20 años. Otros sistemas propuestos son: el pago aplazado, el peaje en la sombra o la concesión [13]. En definitiva, adelantar trabajos, sin



1. Enlaces en el área metropolitana de Madrid, una de las regiones del mundo con más autovías por habitante.
2. Las inversiones en infraestructura son desmesuradas.
3. La mayor parte de las nuevas autovías se están construyendo en itinerarios que no llegan ni a la mitad del tráfico recomendado para desdoblarse una calzada.
4. El AVE está absorbiendo la mayor parte de la inversión en ferrocarril.

FOTOS: ECOLOGISTAS EN ACCIÓN.



recurrir a fondos públicos... al menos durante los primeros años. Asimismo, la SEITT (Sociedad Estatal de Infraestructuras de Transporte Terrestre), creada la pasada legislatura, tendrá un papel protagonista en la reducción de los plazos de licitación.

### La demencia se contagia

Aunque, y no sin razón, muchas veces se focaliza la atención en el Ministerio de Fomento, conviene recordar que dos tercios de la obra pública proceden de Ayuntamientos y Comunidades Autónomas. Y que la enfermedad de las infraestructuras es muy contagiosa. Así, además de los desmesurados planes del Gobierno central hay que atender a lo que planea cada

2





**1.** Un buen ejemplo de obra innecesaria: autovía de La Mancha en Consuegra, Toledo.  
**2.** La oposición a las infraestructuras es frecuente entre los vecinos afectados.  
**3.** Protesta contra la política de “todo AVE”, que supone la pérdida de servicios ferroviarios. FOTOS: ECOLOGISTAS EN ACCIÓN.

Comunidad Autónoma, incluso muchos Ayuntamientos.

Aquí tenemos, por ejemplo, al PISTA 2007-2013 andaluz [14], presentado en enero pasado, que prevé construir 1.614 km nuevos de autovías, duplicar la red de alta velocidad o construir 3 nuevos aeropuertos [15]. O el Plan de Infraestructuras de Transporte de Cataluña [16] (1.500 nuevos km de autovías, 800 km de AVE). O el Plan de Carreteras de la Comunidad de Madrid 2007-2011 (con 226 km de nuevas autovías o ampliación de las existentes) y así en un largo etcétera.

Entre tanto, ¿qué pasa en los países de nuestro entorno? Pues resulta aleccionador comprobar cómo gobiernos de la

derecha como el de Sarkozy han iniciado una moratoria en la construcción de nuevas autovías como forma de luchar contra el cambio climático (y probablemente, sospechamos, porque resultan ruinosas en términos de rentabilidad económica para el Estado). En cuanto al Reino Unido, por citar un segundo ejemplo, hace también casi una década que el Gobierno promulgó una ley para reducir el tráfico y se abandonó un programa de construcción masiva de carreteras. Nosotros, por el contrario, tenemos el récord absoluto de autovías en Europa, pero no nos parece suficiente.

### Prioridades equivocadas

En los tiempos que corren, con el cambio climático manifestándose cada día con más crudeza, con las crecientes dudas sobre el suministro de petróleo en un futuro cercano, con problemas muy serios de contaminación del aire, de fragmentación del territorio, de pérdida de biodiversidad, nuestra política sigue siendo la misma de siempre, más cemento caiga quien caiga.

Es triste, pero tenemos unas Administraciones absolutamente descentradas en cuanto a las prioridades, a lo realmente importante y necesario para el bienestar de la sociedad. El PEIT, es sabido, supone la inversión de 250.000 millones de euros hasta 2020. La paradoja es que, aun estando a la cabeza de Europa y del mundo en dotación de infraestructuras de transporte, seguimos invirtiendo en ellas una cantidad de fondos brutal, como si viviéramos en el subdesarrollo más absoluto o nos fuera la vida en ello. Por el contrario, todos los indicadores señalan que estamos a la cola de los países de nuestro entorno en dotaciones y servicios de sanidad, educación, atención social, investigación, etc. pero éstos, más allá de los discursos, no tienen prioridad presupuestaria alguna.

No es demagógico plantearse qué es más importante, si ahorrar unos minutos por hacer un trayecto en AVE, o esperar menos semanas para una intervención quirúrgica importante. Pero lo cierto es que siempre hay dinero para las infraestructuras de transporte y recortes y escasez para las inversiones sociales que, desde luego, son las que más calidad de vida aportan.

Además, están los tremendos costes de oportunidad de esta política tan desarrollista y autista con respecto a la situación actual. Sin ninguna duda, mucho más rentable y más generador de un buen desarrollo y de empleo de calidad, sería invertir en la reconversión ecológica de la economía.

En definitiva, nuestra política de infraestructuras de transporte no es sino una huida

hacia delante, que supone un tremendo derroche de dinero y fondos, una profundización en la insostenibilidad del Estado español, así como la generación de unas condiciones que harán aún más difícil la necesaria, y cada día más urgente, reconversión ecológica de nuestra economía. ♻️

### Notas y referencias

- 1 J. Bárcena y P. Segura: ‘El mito de las infraestructuras’. *El Ecologista*, nº 30, primavera 2002
- 2 Aunque no ha podido conseguirse la cifra exacta (el más reciente anuario estadístico de Fomento tiene datos de 2006), los kilómetros actuales de autovías y autopistas en el Estado español deben estar muy próximos a los 13.500, además de otros 1.724 km de carreteras de doble calzada.
- 3 En 2010 tendremos 2.230 km de líneas AVE en servicio (unos 1.700 km en la actualidad), por delante de Japón (2.090 km), y Francia (1.893 km), 1º y 2º mundiales, respectivamente.
- 4 Muchos de estos estudios son citados en el informe realizado por Gijs KUNEMAN para la Federación Europea de Transporte y Medio Ambiente, T&E, 1997, titulado *Toward More Sensible Decision Making on Infrastructure Building*. Uno de los más relevantes es el informe de SACTRA (Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment), 1999, *Transport and the Economy*.
- 5 Ver Paco Segura: ‘El PEIT: echando gasolina al fuego’. *El Ecologista* 43, primavera 2005.
- 6 En el balance del PEIT que presentó la Ministra en 2007 afirmó que desde su inicio en 2005 se han invertido 16.500 millones de euros por año, 1.000 millones anuales más de lo previsto.
- 7 WWF/Adena, SEO/BirdLife, Greenpeace, Ecologistas en Acción y Amigos de la Tierra. La queja se interpuso en junio de 2006.
- 8 En el primer trimestre de 2008, según Solbes, se han licitado ya el 40% de los proyectos presupuestados para este año (*El País*, 19-4-2008, ‘Solbes combina recortes fiscales y apoyos al ladrillo contra la crisis’).
- 9 Entre otras, Aerco (Asociación Nacional de Empresas de Obra Pública), CNC (Confederación Nacional de la Construcción –la patronal del sector–), Seopan (Sociedad de Empresas de Obras Públicas de Ámbito Nacional –el principal lobby de las grandes constructoras pues facturan el 7,5% del PIB con sólo 33 empresas asociadas–), o Aseta (Asociación de Sociedades Españolas de Concesiones de Autopistas).
- 10 Nota de prensa de Servimedia, 15-4-2008.
- 11 C. Morán, 12-mayo-2008, *Expansion.com*.
- 12 R. Díaz, *Cinco Días* 23-04-2008: ‘Son injustas las críticas a Fomento’
- 13 Seopan, por ejemplo, propone para las nuevas autovías empezar con un peaje *blando* para animar a usar la vía. El resto del dinero lo pondría el Estado los primeros años pero con el tiempo se iría incrementando el peaje al usuario.
- 14 Plan de Infraestructuras para la Sostenibilidad del Transporte en Andalucía.
- 15 Si bien en estas cifras incluyen algunos proyectos que corresponden al PEIT.
- 16 Elena Díaz: ‘El PITC’. *El Ecologista* nº 48, verano 2006.