

Crisis e infraestructuras: prioridades equivocadas

Paco Segura, Ecologistas en Acción

Publicado en *Público*, el 27 diciembre 2008,
<http://blogs.publico.es/dominiopublico/983/crisis-e-infraestructuras/>

Entre las principales apuestas del Gobierno central para reactivar la economía y compensar la caída de la construcción en España destacan las grandes inversiones en infraestructuras, sobre todo de transporte. Desde todos los puntos de vista –crisis económica, escasa generación de empleo, costes de oportunidad, cambio climático, etc.– se trata de ahondar en una política obsoleta y suicida. En las siguientes líneas intentaremos explicar porqué.

A menudo se sigue insistiendo en la idea de nuestro supuesto “déficit histórico” de infraestructuras de transporte en comparación con los países de nuestro entorno. Pero lo cierto es que somos el país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas. Y en 2010 seremos el que cuente con la mayor red de alta velocidad ferroviaria del mundo. Pero las inversiones previstas no atienden a esta palpable realidad, sino al contrario.

Así, la estrella de los presupuestos de 2009 son las autovías, que se llevarán una tajada de 5.636 millones € (16% más que en 2008), seguidas muy de cerca por el AVE, con 5.629 millones € (21,6% de aumento). En total, el presupuesto para infraestructuras de 2009 ascenderá a unos escalofriantes 19.271 millones €, un 7,5% más que hace un año. ¿Quién dijo crisis?

Para darnos cuenta de la magnitud de las cifras de las que hablamos, el Fondo de Inversión Local recientemente aprobado por el Gobierno supone 8.000 millones de euros, 177 euros por habitante, algo que para muchos pequeños y medianos ayuntamientos equivale a casi duplicar las inversiones previstas. Pues bien, en nuevas infraestructuras de transporte nos gastaremos 2,4 veces esta cantidad sólo en 2009. Y de aquí hasta 2020, que es el horizonte del Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) del Ministerio de Fomento, una cantidad similar cada año.

Es claro que necesitamos inversiones en transporte, pero ni mucho menos las que se están planteando. Necesitamos mejores servicios de transporte, no más autovías. Nos hace falta un mejor ferrocarril, no un tren elitista que sólo tenga parada en grandes poblaciones. Necesitamos buenos servicios de cercanías ferroviarias, no más y más anillos de circunvalación. Urge poner en práctica planes de movilidad sostenible, no más listas de infraestructuras.

Hasta la fecha, la política populista de “autovía y AVE para todos”, con escasos matices, 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, multitud de estudios concluyen que a partir de un cierto umbral en la dotación de estas infraestructuras –que en España hemos superado 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.

En este sentido, uno de los estudios más relevantes es el informe del grupo de asesores creado por 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.

Si lo que se quiere es luchar contra el paro, es difícil encontrar inversiones que creen menos puestos de trabajo en relación a la inversión realizada que la construcción de grandes infraestructuras de transporte, muy intensivas en capital y en impactos territoriales, pero tremendamente parcas en mano de obra.

Por desgracia, todo lo que se dice del Ministerio de Fomento es aplicable a la casi totalidad de las Administraciones autonómicas y a muchos Ayuntamientos: mientras se anuncian recortes en muchos aspectos sociales, se incrementa la inversión en autovías y otras grandes infraestructuras de transporte sin que exista ningún plan de movilidad sostenible que les dé una cierta racionalidad.

Prioridades equivocadas

En los tiempos que corren, con la crisis financiera y económica, 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 pase lo que pase.

Es triste, pero tenemos unas Administraciones absolutamente descentradas en cuanto a sus prioridades, que dejan de lado aquello realmente importante y necesario para el bienestar de la sociedad. A pesar de nuestra sobredotación de infraestructuras de transporte, seguimos invirtiendo en ellas una cantidad de fondos brutal. Por el contrario, todos los indicadores señalan que estamos a la cola de los países de nuestro entorno en recursos y servicios de sanidad, educación, atención social, investigación, etc. pero éstos, más allá de los discursos, no tienen prioridad presupuestaria alguna.

Además, están los tremendos costes de oportunidad de esta política tan desarrollista y autista con respecto a la situación de crisis 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. Hablamos de potenciar de verdad las energías renovables, de la reestructuración de la economía con criterios de proximidad, de la regeneración ambiental... y, en definitiva, de menos cemento y más conocimiento.