

A finales de febrero se ha presentado a información pública el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT, que delimita las inversiones en esta materia hasta el año 2020. El Plan contempla un altísimo presupuesto, 241.392 millones de euros (40 billones de las antiguas pesetas), por lo que su influencia sobre el medio ambiente y el territorio será enorme.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) es un documento que todas aquellas personas preocupadas por el medio ambiente deberíamos tomar muy en serio. La experiencia con los planes de infraestructuras anteriores (PDI 1993-2007, del PSOE, y PIT 2000-2007, del PP) demuestra que se llevan a la práctica casi en su totalidad, lo que se traduce en una gran incidencia sobre el territorio y el medio ambiente.

El diagnóstico que realiza el PEIT sobre el transporte en España es en gran medida coincidente con el que venimos señalando desde los grupos ecologistas que nos encargamos de estos temas. Efectivamente, se destaca que la demanda de transporte aumenta a un ritmo frenético y que nuestro sistema de transporte está muy sesgado hacia la carretera, lo que tiene consecuencias muy graves en términos de emisiones de CO₂, de contaminación del aire, de ruido, de ocupación del territorio, etc. Al tiempo, los medios de transporte más sostenibles, como pueda ser el ferrocarril, tienen un porcentaje muy bajo de participación tanto en lo referido a viajeros como a mercancías.

Pero, tras esta coincidencia con el diagnóstico de la situación, las diferencias afloran de manera nítida en cuanto se concretan las medidas diseñadas para llevar a la práctica el Plan. Efectivamente, el PEIT apuesta por una programación temporal que supondrá, durante los primeros años (2005-2008), un proceso intenso de construcción de nuevas infraestructuras de alta capacidad. Después seguirán unos años de transición, que culminarán, a partir de 2013, con una serie de medidas para tratar reconducir al transporte hacia la sostenibilidad: fomento de la intermodalidad, realización de planes de movilidad sostenible, inclusión de los costes reales en cada medio de transporte, etc.

Es decir, se plantea una estrategia que en términos llanos se podría definir como “primero construimos, luego lo arreglamos”. El problema, además, es que los planes de infraestructuras son de un calibre inusitado: 6.000 km de nuevas autopistas, 9.000 km de líneas de alta velocidad ferroviaria... lo que hará inalcanzables los objetivos ambientales que se propone el propio PEIT.

Así, por ejemplo, el Plan pretende la “estabilización de las emisiones del transporte en el período 2005-2007 y disminución de las emisiones en 2012 hasta los niveles de 1998”. Pero la realidad es que en 1998 había en España 9.649 km de autopistas y autopistas, mientras que para 2012, con los 6.000 nuevos kilómetros planeados, se alcanzarán los 17.450 km (momento en el que seremos el país europeo con más kilómetros de vías de alta capa-

cidad, en la actualidad sólo nos supera Alemania). Si recordamos que el transporte causa el 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero en España, y que la carretera es responsable del 90% de estas emisiones, resulta fácil darse cuenta hasta qué punto se incumplirán los tímidos objetivos planteados. Por cierto, que este crecimiento de emisiones del transporte hará prácticamente imposible que cumplamos nuestros compromisos con el Protocolo de Kioto.

Tampoco es de recibo lo que plantea el PEIT en cuanto a la fragmentación de los ecosistemas: se pretende identificar los “ámbitos territoriales sensibles” particularmente frágiles a los impactos del transporte en 2008, y elaborar programas específicos de actuación a partir de 2012. Sin embargo, antes de estas actuaciones paliativas se habrán construido casi todas las infraestructuras lineales de alta capacidad mencionadas, originando una tremenda compartimentación en el territorio.

Desde el punto de vista de Ecologistas en Acción, no es admisible un plan de transportes que, aunque propone medidas razonables desde el punto de vista ambiental en sus últimas fases, aborda una fase inicial tremendamente continuista con los peores momentos de construcción irreflexiva de infraestructuras. El PEIT debería reconvertirse para limitar drásticamente la construcción de las infraestructuras más impactantes y aplicar desde el primer momento las medidas que mejoren ambientalmente nuestro sistema de transporte.

Es, por ello, necesario concentrar las inversiones de infraestructura en los modos de mejor comportamiento ambiental, estableciendo una moratoria para el resto de infraestructuras que sólo podría soslayarse de forma muy justificada y, en todo caso, individualizada en casos muy concretos. Esto supondría el abandono de proyectos en marcha, del mismo modo que, bajo un punto de vista de la racionalidad ambiental, económica y social, se abandonó el Trasvase del Ebro.

Esta moratoria tampoco hay que verla como un freno al desarrollo económico. En este sentido, conviene recordar lo ocurrido en Reino Unido, donde los informes realizados por el grupo de expertos asesor del Gobierno británico en temas de carreteras, SACTRA (*Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment*), llevaron a dicho Gobierno a reducir a finales de los 90 sus planes de construir 500 nuevas carreteras, limitándolas a 37, además de aprobar la *Road Traffic Reduction Act*.

Al mismo tiempo, hay que poner en marcha cuanto antes las medidas ambientales que propone el propio PEIT, pero que relega para una segunda fase: fomento de la intermodalidad, realización de planes de movilidad sostenible, gestión de la demanda, aumento de la regulación, hacer que los precios de cada transporte reflejen los impactos que ocasiona, promoción de los desplazamientos urbanos a pie y en bicicleta, etc. ☘

Paco Segura
Ecologistas en Acción