Entorno

MOVILIZACIONES EN EXTREMADURA

Alrededor de 3.000 personas se concentraron el 13 de marzo frente al Ayuntamiento de Villafranca de Barros, para protestar contra la refinería de petróleo y la planta petroquímica que se quiere instalar en la comarca. Los convocantes consideran que la planta afecta negativamente a la agricultura de la zona.

MEDIO AMBIENTE - ECOLOGÍA POLÍTICA - ENTORNO@DIAGONALPERIODICO.NET

FOMENTO // PLAN ESTRATÉGICO DE INFRAESTRUCTURA Y TRANSPORTE

Primero construyen, después arreglan

Paco Segura*

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 2020. El Plan contempla un enorme presupuesto, 241.392 millones de euros para continuar con las actuaciones en autopistas, aeropuertos, puertos y grandes líneas ferroviarias para el tráfico exclusivo de viajeros (ya programadas por Álvarez-Cascos). Un Plan insostenible que incrementa las necesidades de transporte y las emisiones de gases de efecto invernadero, en contra de sus propios objetivos medioambientales.

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 CO_2, de contaminación del aire, de ruido, de ocupación del territorio, etc. Al mismo tiempo, los medios de transporte más sostenibles, como puede ser el ferrocarril, tienen un porcentaje muy bajo de participación tanto en lo referido a viajeros como a mercancías.

> El PEIT se comporta como un adicto a las infraestructuras, chutándose de lo que más le perjudica

Miguel Ángel Martín

TIRAR MILLAS. En tan sólo siete años, se construirán tres veces más kilómetros de autopistas que entre 1998 y 2004.

UN PLAN CONTRADICTORIO

- El periodo 2005-2008 continúa con la construcción indiscriminada de infraestructuras del gobierno anterior.
- La posibilidad de una revisión se deja para el 2008, una vez transcurrida la fase más polémica.
- Se contemplan 6.000 km. de nuevas autopistas y 9.000 km. de líneas de alta velocidad ferroviaria.
- No hay ninguna propuesta notable para reducir las emsiones de CO_2 que emite el transporte (responsable del 28%) hasta 2009.

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 de 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, entre otras, para los próximos 15 años, lo que hará inalcanzables los objetivos ambientales que se propone el propio PEIT.

Fijándonos sólo en las autovías, sería difícil encontrar una medida más contradictoria con la sostenibilidad del transporte que la brutal ampliación prevista. En los documentos que acompañan al PEIT se habla de una situación "abrumadoramente negativa para los valores ambientales del sistema de transporte", causada en primer lugar por el "intenso proceso inversor en infraestructuras viales que han fomentado un uso indiscriminado del vehículo privado con todas sus consecuencias ambientales negativas".

Se diría que el PEIT se comporta como un auténtico adicto a las infraestructuras, chutándose una ración doble de aquello que sabe que más le perjudica.

Objetivos inalcanzables

Una lectura atenta del PEIT y del documento que lo acompaña, el Informe de Sostenibilidad Ambiental, permite concluir que no va a ser posible cumplir casi ninguno de los objetivos ambientales que se plantean.

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 autovías y autopistas, mientras que para 2012, con los 6.000 nuevos kilómetros planeados, se alcanzarán los 17.450 km. 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 de 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 se plantea en cuanto a la fragmentación de los ecosistemas: se pretende identificar los "ámbitos territoriales sensibles" en 2008, y elaborar programas específicos de actuación a partir de 2012. Es decir, antes de las posibles actuaciones paliativas se habrán construido casi todas las autovías y líneas de alta velocidad ferroviaria, originando una tremenda compartimentación en el territorio.

Llegados a este punto, cabe preguntarse ¿de qué sirven los objetivos planteados si se sabe que no se van a cumplir? O sobran los objetivos, o sobra el PEIT tal y como se plantea.

Alegaciones desde Ecologistas en Acción

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 un periodo inicial tremendamente continuista con los peores momentos de la 'era Cascos'.
Es necesario que el PEIT concentre las inversiones en las infraestructuras que mejor respeten el medioambiente, y que establezca 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 todos aquellos proyectos en marcha que no se ajusten a los objetivos ambientales y sociales del PEIT. No cabe apelar, como hace el Gobierno, a que se deben asumir todos los compromisos preexistentes en infraestructuras. Si hay voluntad política todo se puede cambiar, del mismo modo que se abandonó el Trasvase del Ebro o, en otro ámbito, se hizo volver a las tropas de Iraq.
También resulta imprescindible que se pongan en marcha cuanto antes las medidas ambientales que propone el propio PEIT, en lugar de relegarlas para una segunda fase. Hablamos del fomento de la intermodalidad, de la elaboración y puesta en práctica de planes de movilidad sostenible consensuados con la población, de la gestión de la demanda, de una regulación dirigida a disminuir los impactos, de establecer tarifas para cada transporte que reflejen los problemas que ocasiona –subvencionando aquellos más beneficiosos –, de la promoción de los desplazamientos urbanos a pie y en bicicleta, etc.

CONTRA EL PEIT. El pasado 18 de marzo se presentaron alegaciones en el ministerio.

El autor

* **Paco Segura** es miembro de Ecologistas en Acción.