

### [Más negocio para las constructoras](#)

Enviado por pabloelorduy el Mar, 04/15/2014 - 08:00

Antetítulo (dentro):

Plan de Infraestructuras 2012-2024

Sección principal:

[Panorama](#)

Secciones secundarias:

[Global](#)

Cuerpo:

Estupor. Eso es lo que se siente al revisar el nuevo [Plan de Infraestructuras de Transporte y Vivienda 2012-2024 \(PITVI\)](#), cuyo periodo de información pública acabó a mitad de marzo. ¿Cómo es posible que en un país con **récord europeo en kilómetros de autovía**, con más de 16.000 kilómetros, **se plantee construir 4.700 kilómetros más**? Y eso que el anterior secretario general de Infraestructuras del Ministerio de Fomento afirmaba hace dos años que **“España tiene 5.000 km [de autovías] más de los que le corresponden por su tamaño”**, según apareció publicado en mayo de 2013 en [lainformacion.com](http://lainformacion.com).

Lo mismo pasa con el AVE: con 3.000 kilómetros en servicio, somos el segundo país del mundo en kilómetros de alta velocidad ferroviaria –después de China–, y vamos a construir 7.300 km más, a razón de **30 millones de euros por kilómetro**, que es el coste medio de la infraestructura.

Pero, volviendo a las autovías, la sorpresa no decae cuando se comprueba que la inmensa mayoría de los desdoblamientos previstos lo son en itinerarios que **ni de cerca tienen la densidad de tráfico que los manuales recomiendan** para ejecutar estas obras. Y, ya en el colmo de la irracionalidad, justo cuando se está debatiendo sobre cuántos miles de millones de euros nos va a costar el rescate de las autopistas privadas de peaje que han quebrado, entre ellas las radiales de Madrid, **el PITVI plantea iotra nueva radial!**, la R-1, entre Madrid y Santo Tomé del Puerto (Segovia). O la ampliación de otra de las autopistas quebradas, la AP-41, Madrid-Toledo, que se prolongaría nada menos que hasta Córdoba.

Y, por señalar la última de estas cuestiones que no causan sino estupefacción, ¿cómo se puede justificar la **inversión de que 140.000 millones de euros** en todas estas obras al tiempo que seguimos recortando en los servicios sociales más básicos?

No hay una explicación racional desde el punto de vista del sistema de transporte y de las necesidades de la ciudadanía que justifique estas inversiones en grandes obras, en su inmensa mayoría no sólo innecesarias, sino contraproducentes. Como viene denunciando Ecologistas en Acción desde hace años, las verdaderas razones para una política tan despilfarradora e impactante en lo ambiental son poco confesables. **Los auténticos motivos se deducen de los 'papeles de Bárcenas'**, que recogen supuestos pagos ilícitos al Partido Popular de muchas de las empresas constructoras de estas obras.

Tomemos el ejemplo de la ya mencionada AP-41, uno de los muchos que se recoge en la [querrela](#) que presentaron cinco organizaciones –Asociación Libre de Abogados, Izquierda Unida, Federación de Los Verdes, Justicia y Sociedad y Ecologistas en Acción– por los papeles de Bárcenas. El mismo día que se adjudicó en Consejo de Ministros esta autopista, el 22 de enero de 2004, el presidente de una de las empresas concesionarias, **AZVI, presuntamente donó 120.000 al PP**, según recoge una anotación de Luis Bárcenas. Dos días después de la publicación en el BOE de la concesión administrativa, el presidente de otra de las concesionarias, Sando, presuntamente también, pagó 100.000 euros por el mismo procedimiento.

Nuestra política de transporte no se rige por la racionalidad, sino por otros criterios tan inconfesables como cada día más desenmascarados.

Recuadro:

### Apuesta por la Alta Velocidad

Aunque invertirá mucho en más kilómetros de autovías, la gran apuesta del Plan de Infraestructuras de Transporte y Vivienda es el AVE, al que quiere **convertir en el eje troncal de nuestro sistema de transporte**. Pero es imposible que esta preeminencia de la alta velocidad ferroviaria permita una movilidad justa, sostenible ecológicamente o rentable para la sociedad.

No es justa porque una **gran parte de la población no puede pagarse los altos precios de los billetes**. No es sostenible porque los impactos de la construcción de estas líneas son demoledores. Por otro lado, **ningún economista independiente defiende la supuesta rentabilidad económica y social del AVE**. Antes al contrario, la literatura que cuestiona la rentabilidad de estas inversiones es abrumadora.

Resultan reveladoras las declaraciones del entonces (octubre 2010) presidente de Renfe: “No es estrictamente necesaria desde el punto de vista de interés público la existencia de servicios de alta velocidad. Sí es absolutamente interesante desde el punto de vista del interés público el que existan servicios de cercanías en las ciudades”. Sin embargo **“todos los dirigentes políticos, de todas las comunidades, la han pedido”**, lo que supone “un elevadísimo coste, empleando recursos públicos que podrían ser destinados a otros asuntos”.

Temáticos:

[Número 220](#)

[infraestructuras](#)

[caso Papeles de Bárcenas](#)

Edición impresa:

Licencia:

[CC-by-SA](#)

Posición Media:

Cuerpo del artículo

Compartir:

Tipo Artículo:

Análisis

Info de la autoria:

Ecologistas en Acción

Autoría:

[Paco Segura](#)