

Política de transporte en España: la asignatura pendiente.

En memoria de Juan Carlos Cádiz,
que me aportó como siempre, con
generosidad, ideas e información para esta
ponencia.

Alfonso Sanz Alduán
Noviembre 2005

Síntesis. 1

En los últimos veinticinco años no se ha establecido en España una política de transportes o movilidad que fuera:

- * explícita (reconocida y reconocible).
- * completa o global (todos los sectores y ámbitos que intervienen en la movilidad.
- * integrada (en las demás políticas públicas).

El único precedente

Libro Blanco del Transporte.
Directrices para una nueva política de
transportes.
Mayo de 1979.
(Gobierno de la UCD)

Síntesis. 2

Pero parece imprescindible contar con ella
urgentemente para:

- * afrontar los retos ambientales (cambio climático, biodiversidad, calidad del aire, ruido, etc.).
- * afrontar el fin de la era del petróleo (barato o más a largo plazo caro).
- * afrontar los retos de la equidad (la emergencia de la nueva ciudadanía, personas con discapacidad, niños, ancianos, mujeres, inmigrantes).
- * afrontar la transición económica (del ladrillo y el hormigón a un modelo económico y financiero racional y adecuado al marco de la UE)

Qué entiendo por política de transporte o movilidad

Un conjunto de directrices y decisiones políticas que establecen el camino a seguir por las instituciones para alcanzar determinados objetivos explicitados en relación al modelo de movilidad o transporte. Y que además establece los métodos para su evaluación y seguimiento, así como los procedimientos de participación que le dan legitimidad y solidez.

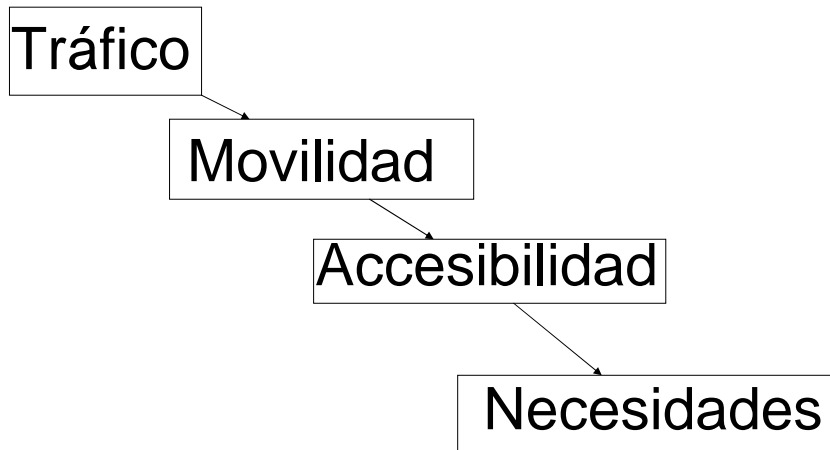
La singularidad de la política de movilidad

El transporte es un medio para satisfacer necesidades y no un fin en si mismo.

Involucra a todos los ámbitos de la administración (desde los ayuntamientos a los distintos ministerios, pasando por las comunidades autónomas).

Es un elemento transversal de otras políticas y se ve afectado por decisiones tomadas en esferas sociales, políticas y económicas aparentemente alejadas de la movilidad.

El ejemplo de la evolución de los conceptos que atañen a la movilidad urbana

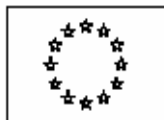


La transversalidad de las políticas de transporte o movilidad en la administración central

Ministerios cuyas competencias y actividades inciden significativamente en la configuración del modelo de movilidad:

- Ministerio de Fomento.
- Ministerio de Medio Ambiente.
- Ministerio de Industria, Turismo y Comercio.
- Ministerio de Vivienda.
- Ministerio de Sanidad y Consumo.
- Ministerio de Trabajo y Asuntos Sociales.
- Ministerio del Interior.
- Ministerio de Economía y Hacienda.
- Ministerio de Educación y Ciencia.

Ejemplos de políticas de transporte



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 12.9.2001
COM(2001) 370 final

LIBRO BLANCO

La política europea de transportes de cara al 2010: la hora de la verdad

Ejemplos de políticas de transporte

**A New Deal for Transport
Better for Everyone**

•

**The Government's White Paper on the
Future of Transport**

***Department of the Environment,
Transport and the Regions, 1998.***

Ejemplos de políticas de transporte

Nota Mobiliteit

Naar een betrouwbare en voorspelbare bereikbaarheid



Ministerie van Verkeer en Waterstaat

30 september 2004

Ejemplos de políticas de transporte

PLAN DIRECTOR DEL TRANSPORTE SOSTENIBLE

LA POLÍTICA COMÚN DE TRANSPORTES EN EUSKADI 2.002 - 2.012

La planificación del transporte en España en los últimos años en el ámbito estatal

- **Años 80 y primeros 90.** Planes sectoriales de infraestructuras:
Plan de Carreteras 84/91,
Plan de Transporte Ferroviario 88/2000,
Plan de Transporte de Cercanías 90/93,
Plan de Puertos 85/90,
Plan de Transportes para las Grandes Ciudades).
- **1993.** Plan Director de Infraestructuras (1993-2007).
- **2000.** Plan de Infraestructuras (2000-2007).

Primera conclusión

En los últimos veinticinco años

No ha habido política de transportes, en su lugar ha habido:

Política de Infraestructuras

que se traduce implícita y perversamente en política de transportes

Factores que han pervertido la lógica planificadora y política.

I. Cultura y sistema político

- La cultura dominante de la movilidad y del transporte:
más movilidad siempre es mejor.
más infraestructuras es más riqueza.
- El sistema político:
la visibilidad de las actuaciones y la política como espectáculo.

Una consecuencia entre muchas.
La sobreinversión en infraestructuras de transporte.

En porcentaje sobre el total	1983	1993	1999
Infraestructura de transporte.	32	36	38
Infraestructuras hidráulicas	19	13	14
Educación	11	8	8
Sanidad	5	5	3
Resto inversión pública	21	31	27
Total inversión pública	100	100	100

La gigantesca inversión en infraestructura de transporte en el siglo XXI

El ejemplo de la licitación de obras de las administraciones públicas en 2000-2005

	2000	2005	Incremento de inversión%
Total inversión pública	17.042 millones de euros	39.256 millones de euros	230%

Fuente: SEOPAN

Factores que han pervertido la lógica planificadora y política.

II. Administración y financiación

- La concentración y el poder del sector de la construcción de infraestructuras:
un oligopolio con creciente capacidad financiera y diversificación.
- El sistema de financiación de las infraestructuras:
la arbitrariedad de las decisiones en infraestructuras que contrasta con una mayor regulación de la que se realiza en otros sectores
los fondos europeos; un maná indiscriminado.

Un oligopolio con gran capacidad económica

Más de 2 billones de pesetas de contratación pública de infraestructuras de transporte al año.

1,0 billones de carreteras.

0,8 ferrocarriles.

El 70% del volumen de contratación de la administración central corresponde a las 6 grandes constructoras:

ACS, Acciona, FCC, Ferrovial,
Sacyr-Vallehermoso y OHL.

Un sistema de financiación ajeno a la transparencia y a criterios técnicos estables y contrastables

- Las infraestructuras de transporte no se financian como la sanidad o la educación a partir de criterios “objetivos” (número de camas, plazas escolares, etc.), sino de una manera arbitraria (dependiente de intereses políticos particulares – no de política de transporte).
- Los fondos europeos contribuyen a esa arbitrariedad por la manera en que se asignan.

Las cifras clave de la planificación de
infraestructuras de transporte.
I. Autovías y autopistas

Plan de Carreteras	84-91	+ 3.200 km	3.000 km al inicio
PDI	93-2007	+ 5.000 km	6.500 km al inicio
PI	2000-2007	+ 3.300 km	9.000 km al inicio

Las cifras clave de la planificación de
infraestructuras de transporte.
II. Ave

Plan de Transporte Ferroviario	1988-2000	0 km previstos	0 en su inicio
PDI	1993-2007	+ 1.000 km	497 km en su inicio
PI	2000-2007	+ 2.000 km	497 km en su inicio



Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

La vuelta teórica a la planificación del transporte.
Pero:

1. Un documento Jekyll y Hyde:
 - * Dr. Jekyll: hagamos una política de transporte de la que se deriven las infraestructuras.
 - * Mr. Hyde: sigamos construyendo las infraestructuras que definen la política de transportes.



Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

Vuelta teórica a la planificación del transporte. Pero:

2. Una falta de acción política en relación a la transversalidad del transporte

No hay política global que subordine las actuaciones de cada ministerio a una dirección común.

No se definen instrumentos suficientes de coordinación entre ministerios.



Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

La vuelta teórica a la planificación del transporte.

Pero:

3. Manteniendo algunos conceptos preocupantes como el de la accesibilidad como bien en sí mismo; la isotropía (todo al alcance de todos); y el síndrome del aislamiento.



Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

La vuelta teórica a la planificación del
transporte. Pero:

4. Sin objetivos contrastables en relación al reparto modal, el consumo energético, la accidentalidad o las emisiones de CO₂.



Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte

La vuelta teórica a la planificación del transporte.

Pero:

5. Sin un escenario financiero que prevea la crisis económica de las infraestructuras:
 - * fondos europeos.
 - * criterios contables de Eurostat.
 - * demandas de otros sectores de inversión.

Conclusiones finales. 1

- La asignatura queda pendiente para la siguiente convocatoria.
EL PEIT aprueba la teórica pero suspende la práctica.

Conclusiones finales. 2

Para salir de la dinámica perversa que ha guiado la pseudopolítica de transporte en los últimos veinticinco años hace falta construir una:

NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD

Conclusiones finales. 3

NUEVA CULTURA DE LA MOVILIDAD:

- Que desmitifique el transporte y sus infraestructuras.
- Que desmitifique la accesibilidad y la velocidad sin límites.
- Que racionalice la inversión pública y la aleje de las perturbaciones “políticas” (intereses espurios).
- Que vaya al encuentro de la sostenibilidad o de los retos que presentan la escasez de recursos (desde los energéticos hasta los económicos) y la saturación de residuos.