

Prólogo de José Manuel Naredo al libro de Francisco Segura, *Infraestructuras de transporte y crisis*, Madrid, Ecologistas en Acción, 2012.

---o0o---

Al invitarme el autor a prologar este libro, no he podido menos que recordar con dolor que ya no están con nosotros Antonio Estevan y Ramón Fernández Durán, que hubieran sido personas más indicadas que yo para hacerlo, al haber estado profesionalmente más vinculadas que yo al tema del transporte e incluso a la militancia ecologista. Aunque su fallecimiento nos ha dejado muy huérfanos en este campo, valga este libro como homenaje póstumo a ellos, al reflejar que el movimiento sigue vivo, nutriéndose en parte de sus enseñanzas. El texto de nuestro común amigo Paco Segura, persona ya muy experimentada en el tema, prolonga solventemente la reflexión crítica en un momento en el que la situación lo pide a gritos. Ha conseguido, a mi juicio, con un desarrollo escueto y claro, desmontar la mitología que da por buena cualquier infraestructura, sin reparar en costes, y denunciar contundentemente la magnitud del desastre al que nos han conducido unos políticos que son, a la vez, instrumento y parte de la oligarquía de las grandes empresas constructoras que de hecho manda en nuestro país.

Como la necesidad hace a veces virtud, mis limitaciones en el campo del transporte me inducen a abordar el tema de las infraestructuras desde la perspectiva más amplia del negocio indirecto asociado a los megaproyectos, en el que tengo más experiencia como analista. Pues desde bien pronto percibí que el empeño de llenar el país de autopistas, trasvases,...o centrales nucleares, no respondía al ánimo de resolver de la mejor manera posible los problemas del transporte, el agua o la energía, sino al afán de hacer el gran negocio facturando con precios inflados cuantiosas inversiones. Como rememoro en un libro destinado a los megaproyectos¹, el hecho de que se facturara el coste del kilómetro de autopista muy por encima del facturado en los otros países de nuestro entorno, hizo colapsar a las empresas concesionarias durante la crisis de hace ya cerca de cuarenta años, como había ocurrido también un siglo antes con las empresas de ferrocarriles. Las constructoras sacaron pingües beneficios en el momento de construir las infraestructuras, dejando las pérdidas a las administraciones públicas o al accionariado disperso y/o público de las empresas encargadas de gestionarlas, que aparecían además endeudadas con el aval del Estado. Lamentablemente, esta historia se repite a un nivel acrecentado con el aquelarre de autopistas, AVEs, puertos y aeropuertos documentado en el libro. Poco importa, a estos efectos, que el franquismo mudara en coronada democracia. Pues lo que este libro documenta viene a ser la prueba del nueve de que la oligarquía del cemento y el ladrillo ha seguido reinando en nuestro país y parasitando a las administraciones públicas para hacer que la financien y hagan la vista gorda a sus enjuagues. Por si quedaba alguna duda, este libro nos recuerda que el director de la oficina económica del gobierno del presidente Zapatero pasó directamente a presidir la patronal de las grandes constructoras, confirmando así la descarada connivencia entre el poder político y la oligarquía económica antes mencionada.

Subrayemos que lo ocurrido con las infraestructuras de transporte —tan relevante económica, política y territorialmente en nuestro país— aparece estrechamente vinculado al auge inmobiliario de proporciones tan colosales que nos tocó vivir en los últimos tiempos. Pues la construcción de edificios e infraestructuras ha sido la colaboradora necesaria del negocio inmobiliario, consistente en añadir varios ceros al valor de los terrenos por el mero hecho de hacerlos urbanizables. Los propietarios con

¹ Naredo, J.M (2009) « Economía y poder », en Aguilera y Naredo (eds.) ,2009, *Economía poder y megaproyectos*, Lanzarote, Fundación César Manrique, Col. Economía & Naturaleza, p. 29.

poder y afán de transformar en metros cuadrados construidos, hectáreas de terrenos rústicos, necesitaban del ladrillo y del cemento para hacer realidad esa transformación. Así, como comentaba Antonio Estevan, cada kilómetro de nueva carretera o autopista ha de relacionarse con los miles de metros cuadrados urbanizables a cuya promoción colabora. Pero la actual sobredimensión de infraestructuras resulta algo todavía más perverso, kafkiano o surrealista, si cabe, que la del parque de viviendas.

Está claro que en el caso de la vivienda han fallado los filtros reguladores que deberían haber frenado el crecimiento de una burbuja inmobiliario-constructiva que cuanto más se inflaba, más evidenciaba un final catastrófico. Ni los políticos gobernantes, ni la autoridad financiera presuntamente independiente, han ejercido ninguna función reguladora que pusiera coto a la sobredosis de viviendas construidas y deudas contraídas durante el auge. Se cerraron los ojos al hecho insólito de que la mayoría de los municipios pretendieran multiplicar, a la vez, su parque de viviendas en uno de los países menos prolíficos del mundo. Se dio así rienda suelta a la especulación inmobiliaria privada hasta que colapsó, como era previsible, por estrangulamiento financiero, dejando al país con un stock de edificios y viviendas a todas luces sobredimensionado e infrautilizado y con una deuda a la promoción y compra de viviendas que supera, en proporción a la renta, a la de todos los países de nuestro entorno. La connivencia del poder político con los beneficiarios del andamio especulativo inmobiliario-financiero que se había instalado en nuestro país, les impidió velar por el interés nacional, tantas veces enarbolado en vano para justificar infraestructuras y megaproyectos social, ecológica y económicamente inviables y/o indeseables para la mayoría.

Pero mucho más grave que el fallo del Estado como regulador del mercado inmobiliario, es el fallo del Estado como planificador, constructor-promotor y financiador de infraestructuras. Aquí no han sido los promotores privados, sino el propio Estado, manejado por las constructoras, el que ha provocado tal sobredosis de infraestructuras que sus excesos empujados a veces a los del propio *boom* inmobiliario. Que España sea el país con más kilómetros de autovías y autopistas de Europa y que en el mundo solo lo superen EEUU y China, denota que el cacareado déficit de infraestructuras ha mudado con creces en exceso. Que España cuente hoy con el doble de aeropuertos públicos, y muchos más privados, que Alemania, casi todos con pérdidas, raya en el absurdo. Así como que el grueso de la deuda aeroportuaria que arrastra hoy AENA se deba a los faraónicos proyectos de ampliación de los aeropuertos de Madrid y Barcelona, que no se amortizarán en la vida. Que España tenga, en funcionamiento o en construcción, cerca de la mitad de los kilómetros de AVE existentes en el mundo, con un número de viajeros/km muy inferior al de los otros países y con pérdidas mucho más abultadas, a la vez que es colista europeo en transporte de mercancías por ferrocarril (lo que refleja el abandono en el que se encuentran los ferrocarriles ordinarios) no tiene nombre. Otro tanto ocurre con los puertos, cuya sobredimensión es fruto de una absurda competición entre administraciones para ver quién los hace más grandes...

Estos y otros muchos datos contenidos en el libro, permiten concluir que no hay política de transporte, sino de construcción de infraestructuras, caiga quien caiga. Que los planes no tratan de gestionar la movilidad, adaptando a las prioridades y criterios de ésta la construcción de infraestructuras, sino al revés. Lo que hay son planes de inversión en infraestructuras que tratan de contentar la avidez de lucro del *lobby* de grandes empresas

constructoras. Esta ha sido la tónica de una administración servil a los grupos de presión que orientan la toma de decisiones en cada sector y que planifican de acuerdo con sus intereses. De ahí que, tradicionalmente, los planes hidrológicos, energéticos,... o de transporte no se hayan orientado a gestionar bien el agua, la energía,... o el transporte, sino que han venido siendo, básicamente, catálogos de obras a realizar, por mucho que se los aderece con consideraciones adicionales orientadas a justificarlas. En el caso del transporte la propia denominación de los planes (Plan Director de Infraestructuras (1993-2007), Plan de Infraestructuras (2000-2007) o Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (2005-2020) subraya que hacen hincapié en las infraestructuras y no en el transporte. Estos planes, salidos de oscuros conciliábulos, identifican y proponen la inversión en infraestructuras de espaldas a la ciudadanía, mostrando la escasa calidad de nuestra lamentable democracia.

En suma, que el presente libro relata el enorme e interesado despropósito de las infraestructuras de transporte que ha vivido nuestro país en los últimos tiempos. Su lectura resulta obligada para entender la historia político-económica reciente y debería provocar indignación, al evidenciar cómo la ciudadanía ha sido engañada y arrastrada a sufragar los gastos asociados a semejante sobredosis de infraestructuras. Y, más aún, cuando se la conmina a seguir pagando y manteniendo durante muchos años el grave despilfarro en el que ha venido incurriendo el Estado en este campo, a la vez que, castigada por el paro, se le imparten ahora doctrinas de austeridad y se le sirven programas de adelgazamientos y recortes en temas tan básicos como la sanidad, la educación,... o los ya raquíticos gastos sociales. Todo lo cual echa por tierra la idea de la bondad intrínseca e indiscriminada de las infraestructuras de transporte, al demostrar que el exceso de infraestructuras elitistas y relativamente poco utilizadas, en vez de generar riqueza, a la postre genera pobreza, al gravar al país con sus enormes gastos de inversión y mantenimiento, que podrían haberse destinado a fines más razonables y/o rentables. O, también, que la mencionada sobredosis de infraestructuras genera, eso sí, riqueza para los constructores, pero pobreza para el país que las tiene que sufragar.

Madrid, diciembre de 2011

José Manuel Naredo