

El Plan Director de Infraestructuras: un impedimento para la movilidad sostenible

Pilar VEGA PINDADO

Geógrafa. Miembro de AEDENAT

RESUMEN: Se realiza un análisis crítico del Plan Director de Infraestructuras como un instrumento que potencia la concentración de la actividad productiva y del capital; esta situación dará como resultado una acentuación de los desequilibrios territoriales y sociales.

Asimismo, se señalan los efectos directos e indirectos de carácter negativo que puedan resultar de la actuación global del PDI; plan en el que se describe un modelo muy despilfarrador y contaminador desde el punto de vista energético.

Para finalizar, se intenta demostrar cómo este modelo, muy dependiente de la movilidad motorizada, es incompatible con las directrices formuladas en la reciente documentación europea referente a la "movilidad sostenible".

I. LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE COMO CONDICIONANTES POTENCIALES DE LOS DESEQUILIBRIOS TERRITORIALES Y SOCIALES

El territorio español ha sufrido con el paso del tiempo una serie de transformaciones que han acentuado la concentración de la actividad productiva, del capital y de la población, lo que ha provocado una distribución espacial desequilibrada.

La experiencia acumulada, así como los diversos estudios que se han realizado, encaminados a lograr un desarrollo más homogéneo, no parecen tenerse en cuenta a

la hora de realizar un nuevo Plan Director de Infraestructuras, de tal forma que se reincide en los mismos errores ordenadores del sistema de ciudades del pasado reciente.

Aunque la filosofía del PDI está cargada de una terminología positiva cuyo objetivo primordial se centra en "... buscar la máxima calidad de vida para la población, propugnando un desarrollo territorial equilibrado"; esta idea se desvanece a la hora de señalar las propuestas de actuación encaminadas a canalizar los flujos de conexión entre las grandes áreas urbanas, de las que el resto del territorio tienen total dependencia.

Se vuelve a una metodología territorial basada en un sistema jerarquizado de

ciudades, que organizan y utilizan el resto del espacio para satisfacer las demandas de la urbe. Los corredores de comunicación desempeñan un papel fundamental como estructuradores y vertebradores del territorio, pero lo hacen acentuando y recalando, aún más si cabe, las tradicionales desigualdades.

En la actualidad el modelo productivo español depende directamente de las relaciones económicas internacionales, especialmente dentro del marco de la Europa Comunitaria, lo que exige una mejora de los niveles de "competitividad", a través de la realización de ciertas infraestructuras de transporte (carreteras de gran capacidad, alta velocidad ferroviaria, transporte aéreo, etc.), que permite incrementar las potencialidades del territorio, y de esta forma poder "integrarnos" en el escenario europeo.

Pero en este mercado europeo, sin fronteras, se va a producir un incremento de los desplazamientos, sobre todo de mercancías y de trabajadores muy considerable a partir de ahora, que dará como resultado importantes disfuncionalidades que analizaremos más adelante.

2. DESIGUALDAD EN EL REPARTO MODAL Y TERRITORIAL DE LA INVERSION

El Plan Director asigna una ingente cifra presupuestaria a las inversiones en infraestructura, más de 18 billones de pesetas, para un período comprendido entre 1993 y 2007; de esta forma se responde a la línea de aproximación aprobada en mayo de 1992 con el Plan de Convergencia, donde se acordaba mantener el nivel inversor, en torno al 5% del PIB (PDI, 1993).

En concreto, en infraestructura de transporte, se prevé un presupuesto de más de 13,8 billones de pesetas, lo que significará un gasto de casi un billón anual, durante los próximos catorce años, mientras sufren recortes importantes aspectos sociales de primera necesidad.

Recuento inversor de las impactantes obras en los ochenta

Nadie puede negar que no se haya realizado obra pública en la década pasada, y en concreto que no se hayan construido carreteras, 3.300 Km. de autovías y autopistas entre 1983-1993. En los últimos cinco años se han alcanzado niveles inversores nunca logrados hasta el momento. Sólo en viario se destinó durante los años 1990 y 1991, el 1,24% del PIB.

Entre 1982 y 1991 más de tres billones de pesetas correspondieron a inversión en carreteras, lo que supuso el 68,32% del total del gasto en transporte durante estos diez años (4.474.770 millones de pesetas).

El ferrocarril, a pesar de ser el medio de transporte más eficaz ambiental y socialmente hablando, queda marginado, dentro de esta desigual política inversora, de tal forma que en esta década únicamente le corresponde el 21,16%, perdiendo la oportunidad de convertirse en un medio idóneo para los desplazamientos interurbanos tanto de viajeros como de mercancías. Se observa cómo a finales de los ochenta el ritmo inversor en el ferrocarril experimenta incrementos adicionales que tienen su explicación en las partidas correspondientes a la alta velocidad de la línea Madrid-Sevilla a la que fueron destinados al menos el 50% del total de los presupuestos ferroviarios (Sanz, 1991). Esta política de gestión ha llevado a un importante déficit económico que ha desencadenado problemas gravísimos como la reestructuración de plantilla o el cierre de líneas, olvidando que el ferrocarril es un servicio público.

Pero la inversión también se distribuye de forma desigual en el territorio que siguiendo la línea de continuidad inversora se centra en las zonas de mayor potencialidad productiva: Arco Mediterráneo, Corredor del Ebro y Áreas metropolitanas, permitiendo de este modo una mayor conexión para poder recibir el escenario de la Europa Comunitaria.

Así, con el objetivo de solucionar los problemas de movilidad de las grandes ciudades, se diseña el conocido Plan Felipe (1990-93), destinándose a las áreas metropolitanas de Madrid y Barcelona más del 64% de un total de 1,6 billones presupuestados (Fernández Durán, 1993).

Esta tendencia permanecerá a pesar de los recortes que sufre a partir de 1991, cuando a este proyecto sólo se le destinan 750.000 millones ("El País", 3 de enero de 1992), siendo de nuevo las grandes ciudades, los espacios que concentran la inversión en infraestructura, en concreto proyectos aeroportuarios como los de Madrid y Barcelona, que les permiten prevalecer como áreas donde se concentra el terciario avanzado y decisonal, y Palma como centro turístico de primer orden.

En esta década se produce un importante crecimiento del parque de vehículos tanto de transporte de mercancías como de viajeros. El número de turismos pasa de 7.943.325 en 1981 a 11.995.640 en 1990, en sólo diez años el parque ha crecido en más de cuatro millones de coches; del mismo modo los camiones han pasado de 1.396.809 a 2.332.928 (D.G.T., 1990). Ante esta situación las tendencias inversoras se decantan abiertamente hacia la carretera que a partir de este momento desplazará, de forma definitiva, al ferrocarril convencional a un muy segundo plano como medio de transporte terrestre.

Toda la inversión para unos pocos

Pero este desigual reparto inversor supone también un desequilibrio social ya que todo el gasto se dirige únicamente a un reducido número de ciudadanos. Si analizamos detenidamente las cifras de distribución de los permisos de conducción nos damos cuenta de que sólo el 36,9% de la población está capacitada para ello. La gran mayoría, más de 24,5 millones de niños, ancianos, mujeres, incapacitados físicos y psíquicos, personas con escasos recursos económicos o simplemente las no partidarias de utilizar el automóvil, no tienen en el desplazamiento individual motorizado la forma usual de movilidad.

Es necesario denunciar en este sentido, la incomprensión de los que demandan mayores actuaciones aún, en favor de los transportes por carretera (fabricantes y vendedores de automóviles, medios de comunicación o publicitarios), que utilizan numerosos recursos contra una gran mayoría silenciada que precisa de forma urgente de medios de transporte más eficaces: áreas e itinerarios para peatones, fomento de transporte público colectivo, etc.

El PDI: mucho más de lo mismo

Pero el nuevo plan inversor para los próximos catorce años no nos depara algo mejor. Las desigualdades en el reparto modal, las ideas sobre el equilibrio territorial, y la forma en como se redistribuyen confirman los mismos desastres que ya apuntamos en años pasados.

Los mayores presupuestos se siguen destinando a infraestructuras de gran capacidad, unos 13,8 billones de pesetas para la construcción de autovías, autopistas, ferrocarriles de alta velocidad y actuaciones en grandes áreas metropolitanas. Así, la partida presupuestaria más beneficiada continúa siendo la carretera, que absorbe más del 52% del total de la inversión en transportes (7,2 billones).

En este panorama el ferrocarril convencional tiene cada vez menos importancia como medio de transporte regional y de largo recorrido prevaleciendo dentro de este modo la inversión en alta velocidad al menos en un 50% (1,4 billones de pesetas), y únicamente se proponen 359.000 millones para cercanías.

Este reparto del gasto no parece que busque el equilibrio territorial y social. Bien al contrario colabora a agudizar aún más los problemas de este tipo, y sin ninguna base que fundamente demandas reales. Se apuesta una vez más por la concentración del crecimiento en las grandes ciudades y por modelos urbanos donde se potencia la segregación y la descentralización funcional que afecta a espacios cada vez más periféricos, lo que obliga a incrementar las necesidades en medios de transporte motorizados, básicamente el automóvil privado, ya que en esta morfología urbana es muy difícil dar servicio con transporte colectivo a una demanda tan espacialmente dispersa.

3. LAS EXTERNALIDADES DERIVADAS DE LAS INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE

La expresión del transporte destruye el medio

Los transportes nunca son inofensivos para el medio ambiente; tienen unos efectos

directos e indirectos sobre el entorno y los ecosistemas, tanto de carácter global como local.

El reconocimiento de la preocupante situación en la que nos encontramos es unánime por parte de instituciones internacionales y comunitarias. Documentos como *Transport 2.000 Plus* (1991), el *Libro Verde sobre el Impacto Mediambiental del Transporte* (1992), el *V Programa de Medio Ambiente* (1992) o el *Informe para la Construcción de un Marco Comunitario que garantice la Movilidad Sostenible* (1993), diagnostican una realidad y un futuro harto catastrofista, en el que se describe un horizonte dominado por el cambio climático que acarreará impredecibles consecuencias socioeconómicas sobre el Planeta.

Frente a estos análisis nos encontramos con propuestas de actuación que en la mayoría de los casos no son más que meros retoques, prácticamente ineficaces (instalación de catalizadores, utilización de vehículos reciclables, etc.), y que en ningún caso suponen propuestas más amplias de carácter global. Desgraciadamente, cuando se intenta llegar a un acercamiento de este tipo, los intereses en la permanencia del actual modelo productivo, boicotean los acuerdos internacionales, como ocurrió en la pasada Conferencia de Río celebrada en junio de 1992; donde el único convenio que parecía estar claro era el seguir estrujando los recursos del Planeta, forzando su capacidad hacia un cada vez más cercano final. Únicamente un cambio radical en el modelo de desarrollo económico y productivo en el que estamos inmersos podría modificar la situación actual.

Todas las formas de transporte tienen un impacto ambiental en grados distintos. En concreto, el actual sistema de transporte es un gran derrochador de energía, suponiendo el 42% del consumo final, durante el año 1989, cifra muy superior porcentualmente a la media comunitaria que se encontraba en el 31%. Hay que señalar, que más de la mitad de los consumos energéticos (el 63%) correspondieron a la utilización de combustibles derivados del petróleo. Sin embargo, es necesario modificar la imputación del gasto energético al

sector del transporte, ya que únicamente se contabilizan los consumos directos de los vehículos con posterioridad a su puesta en funcionamiento, olvidando los procesos energéticos previos que son precisos para que el sistema de transporte funcione. (Tabla 1).

Como bien ha señalado Alfonso Sanz, es preciso realizar una contabilidad integral de eficacia energética de los medios de transporte y así lo demuestran los cálculos efectuados que suponen que "hasta la entrega del vehículo la energía consumida puede alcanzar en torno al 20% del total que luego empleará en moverse".

De esta forma habría que asignar al transporte no solamente unos consumos energéticos mayores, sino también una más amplia participación en la contaminación atmosférica.

Hoy en día las fuentes de información recogen sólo la contaminación relacionada con el transporte a partir del momento en que comienzan a funcionar los vehículos, y aún así hay que destacar al transporte como uno de los sectores que mayor participación tiene en la polución atmosférica. (Tabla 2).

Según el Programa Nacional de Limitaciones de CO₂, durante 1992 el transporte participó en España en un 30,76% del total de las emisiones de CO₂. El Informe del Libro Verde sobre el Impacto del Transporte y el Medio Ambiente, para el ámbito de la Comunidad Europea, afirma que es la carretera el modo que mayores cantidades de CO₂ emite a la atmósfera suponiendo el 79,7% del total, siguiendo en importancia el transporte aéreo; siendo así los dos modos más contaminantes que además colaboran en un 90% a las emisoras de plomo, en un 50% a las de óxidos de nitrógeno y en un 22% a las de óxidos de azufre.

Los efectos de contaminación afectan directamente a la salud de las personas, sobre todo en las grandes ciudades, que ven cómo la polución les provoca problemas respiratorios, cánceres, alergias, etc.; pero además tiene efectos indirectos sobre el Planeta: el efecto invernadero o la modificación del clima pueden transformar la morfología del paisaje económico de

TABLA I
CONSUMO DE ENERGIA PRIMARIA SEGUN MODOS DE TRANSPORTE

MODO	CONSUMO ENERGIA PRIMARIA VEHICULO/KM/VIAJERO (EN MJ)
AUTOMOVIL (GASOLINA)	
<1,4	0,65
1,4 - 2,0	0,75
>2,0	1,16
AUTOMOVIL (DIESEL)	
<1,4	0,57
1,4 - 2,0	0,69
>2,0	0,91
TREN	
Intercity	0,29
Express	0,33
Cercanías	0,26
TGV: 300 Km/h (Bruselas-París)	0,72
(Londres-París)	0,62
AUTOBÚS	
Dos Plantas	0,17
Autobús	0,29
Microbús	0,35
Autocar	0,25
AVIÓN	
Boeing 727	1,45
MODOS VERDES	
Bicicleta	0,06
Andar	0,16

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la OCDE, I y aparecidos en el Libro Verde relativo al Impacto del Transporte sobre el Medio Ambiente (1982).

numerosas zonas con el aumento del nivel de las aguas marinas, desertización de amplias zonas y el consiguiente desplazamiento de las poblaciones afectadas.

Otro efecto de los transportes es la contaminación acústica, que tiene consecuencias locales y directas, en el entorno concreto, aunque los efectos son menores, no por eso son menos importantes para las poblaciones afectadas. Según la OCDE el incremento del parque automovilístico en los últimos veinte años ha colaborado a la duplicación de la cantidad total de energía acústica. Los escasos estudios sobre el ruido detectan situaciones alarmantes en las que se

sobrepasan continuamente los niveles admitidos. Así, en zonas afectadas por el tráfico interurbano los límites recomendados por la Organización Mundial de la Salud (45 Db) se sobrepasan durante la noche, y lo mismo ocurre en las zonas urbanas donde existen muchas áreas sometidas a 80-90 Db. El ruido, al igual que la contaminación atmosférica tiene importantes consecuencias en el ser humano: estrés, perturbaciones del sueño, disminución del rendimiento, y de la concentración en el estudio y en el trabajo, etc.

Otro de los efectos del sistema de transportes sobre el ser humano es la elevada

TABLA 2
REPARTO MODAL EN LAS EMISIONES DE CO₂

MODO	PARTICIPACION DE CADA MODO EN LAS EMISIONES TOTALES DE CO ₂
CARRETERA	79,7 %
Turismos	55,4 %
Camiones	22,7 %
Autobús	1,6 %
AÉREO	10,9 %
FERROCARRIL	3,9 %
Viajeros	2,8 %
Mercancías	1,1 %
NAVEGACIÓN	0,7 %
OTROS	4,3 %

Fuente: Datos aparecidos en el Libro Verde relativo al Impacto del Transporte sobre el Medio Ambiente (1992), y realizado por la consultora TNO (1991)

siniestralidad que se produce en los desplazamientos, siendo la carretera el modo que más víctimas acarrea. La evolución ha sido paralela a la dinámica experimentada por el parque de vehículos; los accidentes han aumentado en más del doble desde el comienzo de la expansión del automóvil en 1965, año en que se produjeron 71.049 accidentes, mientras que en 1990 se registraron 162.424 siniestros; de los que al menos 6.948 fueron fallecimientos y el resto heridos de mayor o menor consideración. (Tabla 3).

Esta evolución provoca gastos económicos y sociales adicionales al conjunto de la población, no imputándosele por separado al transporte por carretera. El colapso que sufre el sistema judicial o sanitario se debe en gran parte a este tipo de causas, la pérdida de trabajadores en edad activa o el aumento del número de pensiones igualmente debería ser un coste que recayera directamente sobre el transporte por carretera. Eso sí, los defensores del automóvil emplean gran parte de su tiempo en repetir de forma continúa las grandes sumas de dinero que el transporte por carretera ingresa al Estado en forma de impuestos (IVA, Impuestos de circulación,

sobre carburantes, etc.), olvidando los efectos de las externalidades que difícilmente pueden ser saldadas desde ese enfoque meramente monetario; la pérdida de valor humano o el dolor ocasionado a las víctimas y familiares, no puede ser nunca objeto de medición.

Lo mismo ocurre con los efectos en el entorno; como se sabe, la construcción de una nueva infraestructura de transporte colabora a incrementar el deterioro ambiental. Se sustituye el paisaje original por superficies de viales asfaltadas o ferroviarias que construyen las líneas de perspectiva y la armonía del espacio, con la intrusión visual de la nueva construcción que se caracteriza por ser realizada de forma muy agresiva con numerosos taludes y terraplanes, puentes, túneles, que cambian las formas del relieve y de la estructura paisajística.

En la Comunidad Europea se han realizado algunas aproximaciones sobre la ocupación de espacio por el transporte (sin contemplar espacios de aparcamientos, nudos ni cruces), aunque con resultados bien diferentes. El Libro Verde sobre el Impacto del Transporte, asigna a la carretera el 1,3 % del espacio comunitario, mientras que los autores del

TABLA 3.
EVOLUCION DE LOS ACCIDENTES

AÑOS	MUERTOS	HERIDO GRAVE	HERIDO LEVE
1965	2.802	19.662	71.049
1970	4.197	59.632	90.652
1975	4.487	65.178	97.801
1980	5.017	76.054	112.692
1985	4.903	88.105	131.703
1990	6.948	103.091	162.424

Fuente: Dirección General de Tráfico, 1990.

V Programa de Medio Ambiente suponen que ocupa un 3,1% del territorio.

Existen igualmente contradicciones en el medio ferroviario; según el Libro Verde le corresponde el 1,3 % de la superficie europea mientras que el V Programa calcula el 0,1 % para toda la CE. Lo cierto es que en un tema preocupante, sobre todo en las grandes ciudades, donde la densidad de infraestructura de transporte es muy elevada, y el suelo es cada vez más escaso.

Como se puede observar, en los efectos ocasionados por la creación y puesta en funcionamiento de las infraestructuras de transporte existen excesivos elementos irreparables, que, como veremos más adelante, ni se dan los instrumentos normativos ni la voluntad política necesaria para frenarlos.

El gran engaño medioambiental

Como ya hemos mencionado las contradicciones entre el análisis de la situación y las propuestas de solución de los problemas, están patentes en toda la documentación comunitaria. Igualmente ocurre en el Plan Director o en las declaraciones del propio Ministro Borrell, afirmando que "... el actual sistema de transporte es ecológicamente inviable, no sólo en términos de calidad de vida y

bienestar, sino en términos meramente económicos" ("El País", 20 abril 1992). Con el paso del tiempo estas declaraciones no debieron interesar demasiado en las estrategias ministeriales, cuando este año se presenta un Plan de Infraestructuras caracterizado fundamentalmente por ser escasamente respetuoso con el entorno. Aun así, en el PDI se realiza un inquietante diagnóstico de las externalidades derivadas del actual sistema de transportes, para después plantear un modelo de gestión de la problemática medioambiental sin contradecir las directrices del mercado.

Para ello se aplica una falsa internalización de los efectos: "... la variable medioambiental se incorpora como elemento prioritario de selección de alternativas, con unos sobrecostes que deben tenerse en cuenta" (PDI, 1993). Sin embargo, este intento monetarizador queda exclusivamente reflejado en la ridícula cifra que se destina a las mejores medioambientales, unos 53.000 millones de pesetas (0,51% del total), dentro de una inversión total de más de 10,3 billones en infraestructuras de transporte interurbano.

Este planteamiento es totalmente restrictivo, pues además olvida los efectos anteriores a la obra, así como las consecuencias posteriores, una vez puesto en funcionamiento cada proyecto.

El Libro Verde del Transporte y Medio Ambiente (1992) asegura que el sistema de transporte en el ámbito de la CE produce un valor añadido del 7% del PIB, pero igualmente reconoce los costes de los efectos adversos, estimándolos en un 5% del Producto Interior Bruto. Si bien es cierto que estas aproximaciones no son del todo realistas, pues numerosos parámetros no son cuantificables en términos económicos; de cualquier forma, suponen un paso hacia un intento de contemplar las consecuencias mediambientales dentro del mercado, que en el Plan Director de Infraestructuras ni siquiera se mencionan, ya que únicamente se contempla el sistema de transportes como motor de la economía, como "elemento clave en la competitividad de la economía en su conjunto" (PDI, 1993).

Repaso legislativo de la relación transporte/medio ambiente en la que se basa el PDI

El Plan Director de Infraestructuras da una visión parcelada de cómo afrontar los problemas utilizando como instrumento básico la aplicación de la legislación mediambiental existente, que a pesar de importantes omisiones, podría llegar a ser válida siempre que existiera una voluntad política honesta que la gestionara. Sin embargo, la legislación sobre medio ambiente está sirviendo cada vez más para legitimar irracionales y destructivos proyectos de creación de infraestructuras de transportes.

Por su parte el PDI, centra toda su atención en la Evaluación de Impacto Ambiental (R.D. 1302/1986 de 28 de junio y el Reglamento de 30 de septiembre de 1988), como principal instrumento que garantiza la preservación de los recursos naturales: "... al poder elegir entre las diferentes alternativas posibles, aquella que mejor salvaguarde los intereses generales, desde una perspectiva global e integrada, y teniendo en cuenta todos los efectos derivados de la evaluación proyectada".

Esta idea sería perfecta, siempre y cuando el órgano ambiental al que se

remitiera pudiera determinar como negativa la construcción de algún proyecto, la llamada "opción 0"; situación que se ha dado únicamente en una ocasión, con motivo de la fuerte oposición existente a la construcción de la autopista de peaje Alicante-Cartagena (8/2/93); pero que, sin embargo, no ha llegado a permitir la desaparición de su construcción, encargándose la realización de un nuevo proyecto.

Además, la normativa tiene las suficientes lagunas como para permitir que ciertos proyectos no precisen de forma obligatoria la Evaluación de Impacto Ambiental. Este es el caso del proyecto de Ampliación del Aeropuerto de Barajas y de la Nueva Ciudad Aeroportuaria, en donde, a pesar de incrementarse de forma significativa el espacio dedicado a esta actividad, en más de 4.300 hectáreas, y la certeza del futuro impacto que ocasionará el proyecto sobre las poblaciones que habitan en el entorno, no se ha realizado Evaluación de Impacto Ambiental, por considerarse la Operación Aeroportuaria como una simple ampliación del antiguo aeropuerto y no como una obra nueva. Ante situaciones de este tipo, poco sirven los organismos ambientales y la normativa existente.

En febrero de 1990, se crea como institución autónoma la Secretaría General de Medio Ambiente con el objetivo de poner en marcha políticas de defensa y protección del medio. Desde su nacimiento está cargada de compromisos con la propia Administración, por lo que difícilmente puede ejercer una labor eficaz. Además, forma parte de una contradicción más, dentro del organigrama institucional de la Administración, pues se integra en uno de los Ministerios más agresivos y destructivos del entorno, el de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente.

De este modo, la actual Secretaría de Estado para las Políticas de Agua y Medio Ambiente es un órgano gestor que se limita a ratificar las Declaraciones de Impacto Ambiental que le remiten las diferentes secciones de la Administración del Estado, y que en ningún momento ha funcionado como defensor del medio ambiente.

Existen otras leyes y reglamentos que deberían igualmente velar por la protección del entorno natural deteriorado por la extracción de materiales obligatoriamente necesarios para construir esas infraestructuras; es el caso de la Ley de Minas 22/1973 de 21 de julio, que prevé únicamente actuaciones con carácter reparador y con posterioridad a la explotación de los recursos. Por otra parte, la Ley del Patrimonio Histórico-Artístico (16/1985 de 25 de julio), debería proteger entre otros espacios aquellos "... yacimientos y zonas arqueológicas, así como los sitios naturales, jardines y parques...". Tampoco esta normativa parece haber tenido incidencia alguna en la realización o no de los proyectos de infraestructuras de transportes, pues varios ejemplos así lo confirman; la destrucción en 1991 de unos importantes restos arqueológicos en la zona de las Cercedillas en Córdoba como consecuencia de las obras del tren de alta velocidad Madrid-Sevilla; o la intención de realizar el Tramo Norte de la M-40 en Madrid, incluyendo la intromisión en el Monte de El Pardo, objeto de protección por parte de la Ley de Patrimonio. Lo mismo ocurre con el Plan de Remodelación de la Ciudad Universitaria o el Proyecto de la Plaza de Oriente; todos ellos cargados de una gran polémica social, política y técnica.

4. LA ILUSIÓN DE LA MOVILIDAD SOSTENIBLE

El Plan Director va en contra de las tendencias dominantes apuntadas en los estudios realizados por las Comisiones Europeas de Medio Ambiente y de Transportes, que en teoría apuestan por el logro de la "movilidad sostenible".

Esta idea parte de la generalización del concepto de "desarrollo sostenible"

aparecido por vez primera en el Informe Brundtland (Comisión de Medio Ambiente y Desarrollo, 1987), en donde se definió como "... el que satisface las necesidades del presente sin poner en peligro la capacidad de las generaciones futuras para satisfacer sus propias necesidades". Con el tiempo esta definición ha ido degenerando y se ha utilizado con una excesiva relajación, convirtiéndose en un concepto vacío de contenido que puede llegar a utilizarse para justificar los proyectos más agresivos.

Así, en los noventa, el objetivo para solucionar los problemas generados por el tráfico y el transporte es la "movilidad sostenible", que no toma partido por un cambio radical del modelo económico. Únicamente se proponen medidas de retoque, dentro del mercado, se aceptan medios de transporte tan poco eficaces desde el punto de vista ecológico como la alta velocidad ferroviaria de gran impacto ambiental, o se sigue manteniendo la idea del "coche ecológico".

Aun así, este concepto aporta al panorama del transporte algunos aspectos positivos como la voluntad de moderar la demanda de los desplazamientos, realizando una planificación económica y de los usos del suelo.

El PDI, bien al contrario, apuesta por el sistema de transporte que mayores instrumentos dispone para incrementar esa movilidad de carácter fundamentalmente motorizado, colaborando abiertamente a la inviabilidad del concepto de "movilidad sostenible", con un modelo energéticamente ineficaz, contaminador y potenciador de los desplazamientos. Las externalidades generadas por este modelo de transportes, impedirán que las generaciones futuras puedan satisfacer sus necesidades.

Será imposible lograr objetivos de este tipo si no se firman acuerdos internacionales, y si continúan realizándose propuestas como el Plan Director de Infraestructuras.

BIBLIOGRAFIA

- Plan Director de Infraestructuras*. MOPT, Secretaría General de Planificación y Concertación Territorial. Enero de 1993.
- Boletín Informativo de Accidentes*, 1990. Ministerio del Interior, Dirección General de Tráfico.
- Libro Verde sobre el Impacto Ambiental del Transporte sobre el Medio Ambiente*. Bruselas, 1992. Comisión de las Comunidades Europeas.
- Programa Comunitario de Política de Actuación en Materia de Medio Ambiente y Desarrollo Sostenible*. Bruselas, 1992. Comisión de las Comunidades Europeas.
- El Desarrollo Futuro de la Política Común de Transportes. Aproximación global para la determinación de un marco comunitario que garantice la movilidad sostenible*. 1993. Comisión de las Comunidades Europeas.
- SANZ ALDUAN, A.: "Energía y Transporte. Algunas reflexiones sugeridas por la economía ecológica", dentro de la Conferencia sobre Energía y Equidad para un Mundo Sostenible. 1992. AEDENAT.
- El País*, 3 de enero de 1992 y 29 de abril de 1992.
- R.D. Legislativo 1302/1986 de 28 de junio de EIA.
- R.D. 1131/1988, de 30 de septiembre, por el que se aprueba el Reglamento para la ejecución del R.D. Legislativo de EIA.
- Ley 16/1985 de 25 de junio del Patrimonio Histórico Español.
- Ley 22/1973 de 21 de junio de Minas.
- R. D. 199/1990 de 16 de febrero por el que se crea la Secretaría General de Medio Ambiente.
- FERNANDEZ DURAN, Ramón: *La explosión del desorden. La metrópoli como espacio de la crisis global*. Madrid, 1993. Editorial Fundamentos.