

JAVIER JIMENEZ

Pero sin embargo es curioso como desde este punto de vista la planificación que se desarrolla en torno a lo que fue el Plan Director de Infraestructuras que señalaba con claridad que había un eje de crecimiento potencial prioritario en el marco del estado español, y ese eje denominado el eje del Ebro, sabemos que podría establecerse entre los dos extremos desde Vizcaya a Tarragona, estaba determinado como el segundo desde el punto de vista funcional y uno de los que mostraba mayores potencialidades de desarrollo. Está tomado de manera expresa y literal desde el punto de vista el capítulo de la planificación de infraestructuras y desarrollo territorial, como señalaba en el Plan Director de Infraestructuras. Y, sin embargo, por contra, entre los ejes con menor nivel de desarrollo desde el punto de vista de la potencialidad de crecimiento, se encontraba el eje Madrid-Valle del Ebro-Soria-Navarra-Zaragoza. Con lo cual lo que se configura es una visión en la que, desde ese punto de vista, Aragón está incluido por un lado en un eje de enorme potencial que, sin embargo, desde el punto de vista del desarrollo de las infraestructuras incluso de la demanda de las infraestructuras necesarias para Aragón, se acumulan sobre un eje que también la propia planificación determina que no es eje prioritario desde el punto de vista de los corredores de transporte como es el eje Madrid-Valle del Ebro.

Claro, hay una nueva perspectiva, por eso yo también señalaba la importancia que tiene considerar el desarrollo de las infraestructuras desde el punto de vista de las regiones europeas, donde la noción clásica de competitividad entre economías nacionales, basada en las ventajas competitivas de unas empresas frente a otras, se vienen a establecer entre las ventajas competitivas y las oportunidades de desarrollo de unas regiones europeas frente a otras y por lo tanto en algunos casos también las políticas que desarrollan los estados miembros tienen mucho que ver con respecto a las posibilidades de crecimiento y desarrollo de estas mismas regiones.

Desde ese punto de vista no cabe duda que la dotación de infraestructuras juega un papel importante en el desarrollo regional, desde luego medido a niveles de renta, productividad o empleo. Pero, sin embargo, hay otros factores que en nuestra opinión terminan modulando el impacto que la inversión en infraestructuras sobre el potencial desarrollo de crecimiento.

Precisamente entre esos recursos complementarios cabe citar la estructura productiva de la región, su situación geográfica y el grado de aglomeración, el grado de saturación o de composición de su área metropolitana. Y por ello nosotros entendemos que cabe insistir en el carácter necesario pero no suficiente de la dotación de infraestructuras en orden a la consecución al equilibrio regional. Es decir, la dotación de infraestructuras no es el único parámetro que permite medir el grado de desarrollo y, por lo tanto, también en nuestra opinión, es necesario buscar como en todo, equilibrio y ese equilibrio debería de situarse entre el potencial de desarrollo de una región y por lo tanto su dotación de infraestructuras que así se convierten en factor importante, pero también en el grado de aprovechamiento que ese potencial tiene por delante.

Claro, en ese grado de aprovechamiento interviene a su vez otros agentes y por eso nosotros también entendemos que para el pleno desarrollo de una región hace falta la conjunción de factores públicos y privados, lo cual es indudable, los factores públicos porque o bien generan, a través de inversión en infraestructuras, un efecto inducido de potenciación de una

determinada zona, o bien su ausencia limita las capacidades de desarrollo, pero también los privados porque los privados son los que permiten aproximar la situación real de una región a su crecimiento potencial.

Por lo tanto, desde ese punto de vista, desde esa perspectiva, no habrá un modelo territorial de desarrollo equilibrado si se sustenta exclusivamente en el desarrollo de las infraestructuras por la demanda de las mismas, porque también se produce un efecto muy curioso donde enormes corredores de transporte que se supone que iban a ser polo de desarrollo regional o local y un caso muy significativo es el caso italiano acaban haciendo un efecto chimenea y que por lo tanto desde el origen de esa infraestructura a su conexión con una red de infraestructuras superior lo único que producen es un tirón con lo cual, si me permiten la expresión, en vez de seguir como un eje vertebrador del potencial desarrollo de una región, lo que sirve es como un camino de paso.

Precisamente por eso yo creo que en la construcción europea que es algo bastante importante para los agentes sociales, en concreto para las organizaciones sindicales, y donde recientemente hemos tenido la oportunidad de mostrarlo así y lo volveremos a mostrar próximamente en Niza, reclamando la Europa de lo social, unos de los elementos que empiezan a configurar la Europa de lo social y no la Europa estrictamente económica tiene que ver con las preocupaciones de un desarrollo organizado en el marco de la Unión Europea.

Es curioso que, desde el punto de vista de las infraestructuras, la primera referencia expresa que se hace en el marco de la Unión Europea es en el tratado de Maastricht en 1992, cuando se empiezan a determinar las condiciones para la inclusión de un nuevo título en el Tratado de unión, haciendo referencia precisamente a las redes transeuropeas y en virtud de ese nuevo título quedan establecidos los objetivos de la nueva política comunitaria de infraestructuras desde el punto de vista de las infraestructuras del transporte, de las telecomunicaciones y de la energía.

Precisamente con el fin de impulsar el desarrollo y acelerar su realización la Comisión Europea elabora el Libro Blanco “Crecimiento, competitividad y empleo”, como ustedes conocen. Es presentado en el Consejo Europeo de Bruselas en el año 93. Una de las principales recomendaciones es proponer la concentración de los esfuerzos en un limitado número de proyectos prioritarios desde el punto de vista de la finalización del tejido de redes transeuropeas, y de hecho la propuesta originaria contemplaba 26 proyectos. Para ello, y también en cumplimiento de ese propio mandato de la Comisión se crea un grupo de trabajo (Grupo Cristofersen) que entre otras cosas tiene la responsabilidad de seleccionar cuáles de los proyectos presentados, como desarrollos de redes transeuropeas, obtienen la condición o la caracterización de prioritarios y, por lo tanto, concentran los esfuerzos desde el punto de vista financiero y de desarrollo, para la construcción de esa red transeuropea.

El grupo Cristofersen en la colaboración de la Comisión Europea termina seleccionando 14 proyectos, sobre los que se centran los recursos que aporta la Comunidad Europea, bien entendido sea también que proyectos complementarios que tienen que ver con el papel no sólo que juegan las inversiones del Banco Europeo, inversiones y los fondos estructurales en nuestro caso y los fondos de cohesión, y la cofinanciación de los estados miembros sobre la selección.

Pero en cualquiera de los casos lo que se viene a establecer es la columna vertebral del sistema de transporte en el marco de la Unión Europea y desde ese punto de vista son

identificados como prioritarios 14 de estos proyectos. Esta propuesta es aprobada en el Consejo de Hesen, en Alemania, en diciembre de 1994. Por lo tanto desde 1994 quedan configurados los principales corredores de transporte en el marco de la Unión Europea y desde el punto de vista de lo que le corresponde al estado español, de esos 14 proyectos hay 3 que vertebran infraestructuras dentro del territorio del estado español, uno de ellos que es el tren de alta velocidad Madrid-Barcelona-Perpignan, el segundo que también es el desarrollo de la red del tren de alta velocidad de Madrid-Vitoria... por lo tanto contemplando también el desarrollo de la Ivacta, como se conoce comúnmente, y el desarrollo de la autopista Lisboa-Valladolid en el bien entendido sentido de que es desde la frontera hispanolusa hasta el desarrollo de infraestructura viaria a la conexión de Valladolid.

¿Cuál es la situación? Pues la situación es que desde 1994, y además viene a coincidir con la aprobación en el mes de abril del Plan Director de Infraestructuras que presenta el Gobierno del PSOE, hay un sistema de ordenación que, por lo tanto, lo que hace es determinar cuáles son las infraestructuras básicas del estado español en conexión con lo que son las infraestructuras básicas de la red viaria transfronteriza europea. Y desde 1994, lo que tendría que haber sido, en nuestra opinión, también un debate que hubiera permitido generar infraestructuras alternativas o complementarias a esa columna dorsal de transporte en Europa, no se ha hecho. No se hace con la presentación del Plan Director de Infraestructuras que es verdad que es el primer esfuerzo de planificación que se hace en el estado español, desde el punto de vista de dar una visión integrada, pero que es verdad también que entre otras cosas adolece de una previsión presupuestaria y de una estabilidad en lo político, como se demuestra después cuando el lógico juego de la alternancia que el Partido Popular gana las elecciones y presenta el Plan de Inversiones de Infraestructura 2000-2007, que no viene a cuestionar desde el punto de vista de la planificación en diseño de redes lo que contiene el Plan Director de Infraestructuras del gobierno del PSOE, sino que lo que hace es acomodar las inversiones y la reorientación de algo que todo el mundo recuerda muy bien desde el punto de vista de que el Plan Director de Infraestructuras es todo el mundo con autopista y da el tiempo suficiente a que el Plan de Infraestructuras 2000-2007 presentado por el Gobierno del Partido Popular se convierta a todo el mundo con el tren de alta velocidad.

Por lo tanto, desde ese punto de vista, y de la inversión, hay otro elemento que se tenía que haber tenido en cuenta como es la discusión de la Agenda 2000 y por lo tanto la finalización de los fondos estructurales en el 2006 tal como los conocemos ante el escenario de la ampliación de la Unión Europea. Y entendemos que desde ese punto de vista lo que nunca se ha desarrollado ha sido un modelo social de transporte, un modelo social de transporte que tenga en cuenta todas estas variables.

Termino comentando cuáles son las variables que a juicio de Comisiones Obreras, a juicio del movimiento sindical, también de UGT y Comisiones porque son reivindicaciones que ha hecho suyas también la Confederación Europea de Sindicatos, cómo debe de establecerse un debate con respecto a las infraestructuras y por lo tanto el fin que deben de cumplir.

En nuestra opinión las infraestructuras puede, insisto, que sean una condición necesaria pero no suficiente para el desarrollo regional. Los planes de infraestructuras se presentan como un instrumento para avanzar en un mayor equilibrio territorial pero en realidad las propuestas que hay inciden en los desequilibrios actuales. Yo creo que hay una visión de corredor chimenea

que no genera actividad ni empleo alrededor de esa infraestructura, sino lo que hace es un proceso de vasos comunicantes donde, al final, todo acaba conectado con la gran espina dorsal de comunicación en Europa y que, por lo tanto, es preciso fomentar un desarrollo más equilibrado.

Para ello entendemos que se debe dejar de potenciar y estimular exclusivamente el crecimiento de las áreas metropolitanas. Yo creo que si hay un ejemplo desde el punto de vista de un modelo de desarrollo territorial muy concentrado en áreas metropolitanas es precisamente Aragón, donde una parte muy importante de su población se concentra en torno al área metropolitana de Zaragoza, pero incluso donde también desde el punto de vista del desarrollo y del crecimiento económico esto es así, con lo cual se produce una situación de desertización social de infraestructuras y decrecimiento económico en el conjunto de la comunidad autónoma. Y, por lo tanto, habría que trabajar en favor de un desarrollo de población y socioeconómico más equilibrado y, por lo tanto, que tuviera una visión más contextual del conjunto del territorio. Yo creo que es uno de los elementos centrales.

Además existe también un concepto de infraestructura que está muy polarizado en lo vial, es decir, en las grandes redes. Por eso insisto que mientras que el Plan Director era el gran plan de las autovías y las autopistas, el Plan de Inversión de Infraestructuras 2000-2007 es el gran plan de la alta velocidad a todos los sitios. Pero al final parten del mismo análisis. Es el concepto vial, vial desde el punto de vista, insisto una vez más, de los grandes corredores y eso es una enorme preocupación que todos aquellos agentes que podemos intervenir desde el punto de vista del empleo y de la actividad económica deberíamos de tener presente.

Por otra parte también entendemos que muchas veces la realización de pequeñas actuaciones a nivel local o comarcal deberían incidir en ese cambio cualitativo que estamos demandando en relación con la inversión que es verdad que son iniciativas proporcionalmente muy pequeñas pero que, sin embargo, obtienen una rentabilidad social muy elevada. Pero es cierto que son complicadas de gestionar porque, desde luego, no tienen el mismo glamur político de las macroinfraestructuras, desde luego también se presta menos en el debate de las infraestructuras al victimismo y la verdad es que exigen cofinanciación y planificación regional y local, lo que muchas veces es complicado de hacer pero es necesario hacer.

Nosotros entendemos, y con esto finalizo, que en ese esfuerzo que señalaba de la Europa de lo social, de la inclusión a partir del Tratado de Maastricht del capítulo del transporte de las redes transeuropeas y especialmente en el transporte, genera un debate a la luz de una de las muchas comisiones y por lo tanto que terminan denominándose Delhors y yo ya no sé cuántas de todas llevan eso y desde luego de multitud de temas distintos, pero sí que hacen especial referencia al Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea donde yo creo que es la primera vez también que, con esa visión integrada, se marcan los ejes básicos de lo debe de ser una política de infraestructuras en el marco de la Unión y que hubiera debido de servir precisamente también para que los estados miembros dentro de su respeto a la subsidiariedad y la toma de decisiones, pues hubiéramos orientado en ese punto de vista un marco homogéneo desde el punto de vista de las redes de transporte.

Y fundamentalmente hay dos criterios que yo quiero terminar señalando en el Libro Blanco del Transporte de la Unión Europea que no se recogían ni en el Plan Director de Infraestructuras ni en el Programa de Infraestructuras 2000-2007. Son dos: uno, la apuesta por la

intermodalidad y el transporte combinado, con lo cual el propio título de estas jornadas en nuestra opinión no es adecuado, no hay que hablar de plurimodalidad sino que hay que hablar de intermodalidad y de transporte combinado; y la segunda, que se olvida la afirmación en el Libro Blanco de la Unión Europea se realiza en torno a la internalización de los efectos externos del transporte y del coste de las infraestructuras.

¿Por qué es importante? En primer lugar, apostar por la intermodalidad y el transporte combinado porque en España lo que se hace es apostar por infraestructuras muy viales y, por lo tanto, por planes modales exclusivos de tal manera que lo que se produce son corredores estancos, tanto desde el punto de vista de las infraestructuras como de los modos del transporte, lo que a su vez genera es o una sobresaturación de capacidad de los corredores de transporte o una insuficiente prestación de la capacidad de desarrollo de esos mismos corredores. Si lo que se hace es una planificación que no tiene en cuenta la intermodalidad, será imposible hacer de manera equilibrada el desarrollo de corredores de transporte donde esté integrada de manera natural la carretera, el ferrocarril, las vías fluviales y marítimas que existen, el transporte aéreo. Es decir, tiene que haber una visión que integre el conjunto de los modos de transporte, fundamentalmente porque además es una de las novedades que el Libro Blanco de Transportes de la Unión Europea aporta, y porque fundamentalmente también mucho que ver las decisiones que se toman de cuáles son las 14 acciones prioritarias para el desarrollo de las redes transeuropeas, porque si se observa el mapa del proyecto final de redes transeuropeas hasta el horizonte del 2010, de transporte combinado, y se superpone sobre las 14 actuaciones prioritarias determinadas por la Unión Europea y por la comisión Cristofersen, se observa con absoluta claridad que lo que se hace es completar la red de transporte combinado de la Unión Europea porque precisamente esas decisiones políticas y presupuestarias si obedecen a los criterios del propio Libro Blanco de Transporte de la Unión Europea, cuestión que sin embargo, en muchas ocasiones, desde el punto de vista de las decisiones de los estados miembros no se tiene en cuenta; y la apuesta por la internalización de los costes porque, desde ese punto de vista, no es una discusión de tarifas como recientemente y recurrentemente surge, sino es una discusión que ayuda también a analizar de manera homogénea los costos de cada modo y los costos del desarrollo de un modelo de infraestructuras frente a otro.

Terminaría diciendo que, en nuestra opinión, potenciar el transporte público, enfriando el transporte privado especialmente en el ámbito urbano, el desarrollo de un modelo de ferrocarril más eficaz y eficiente y el desarrollo del transporte marítimo y, por lo tanto, la limitación, el dimensionamiento de lo que debe de suponer el peso del transporte por carretera, el tener en cuenta una variable ecológica y, por lo tanto, un menor impacto ambiental no sólo desde el punto de vista de las infraestructuras que parece que es lo que está en boga sino del coste añadido, por lo tanto de externalización de una actividad tan importante como el transporte de cara al conjunto de la sociedad, una mayor coordinación y, por lo tanto, una menor competencia, aprovechando las capacidades de cada modo de transporte y atendiendo a su balance social y por lo tanto a ese criterio intermodal. Insistir una vez más en que más transporte intermodal y combinado y menos plurimodalidad disfrazada de intermodalidad y que, por lo tanto, la internalización de los costes externos permitirían una verdadera armonización de las condiciones de competencia entre los modos de transporte, no es lo que ha primado en el desarrollo de las infraestructuras en el estado español.

Termino con este asunto.

Mi intención no era hacer una intervención sobre los lugares comunes pero sí me ha parecido muy sugerente el retomar cuál es la filosofía del Libro Blanco de Transportes de la Unión Europea y ponerla en contraposición con lo que realmente se hace del estado español y sobre todo también ponerla en contraposición con todos aquellos agentes que tenían que haber tomado decisiones desde 1994 y que yo creo que al final el modelo de infraestructuras en el estado español ha pasado de la gran obra faraónica al victimismo y lo que ha faltado más esfuerzo de planificación y más consenso social, porque es verdad que en el punto de vista político muy difícil lo ponéis el movimiento ciudadano que reclama que por su puerta pase una vía de alta capacidad, ya sea una autopista, ya sea un ferrocarril de alta velocidad, incluso muchas veces olvidándose, no hay nadie que lo diga en voz alta, que si un tren de alta velocidad tiene virtualidad es por su velocidad comercial, de tal manera que si va parando en todas las cabeceras de comarca es mejor adoptar otro móvil.

Pues eso hoy pasa con la alta velocidad. En su día paso con las autopistas y con las autovías. Es muy fácil dibujar líneas en los mapas y tomar decisiones políticas que tienen que ver con las líneas, pero al final lo que se observa también es el estado de desarrollo de la infraestructuras que se comprometen desde el punto de vista publico.

Yo creo que haríamos un enorme favor, todos los que al menos tenemos una opinión equivocada o no, si reorientáramos este debate sobre la necesidad social, sobre el desarrollo de una planificación de infraestructuras útiles socialmente, pero yo entiendo que somos otros los que tenemos que hacer esta reflexión precisamente porque no nos dedicamos a tomar decisiones de cara al publico con respecto a estas cuestiones.

Nada más y muchas gracias.