

Un plan de infraestructuras continuista, que deja las medidas más urgentes y necesarias para el final

El PEIT: echando gasolina al fuego

Paco Segura, Ecologistas en Acción

ENTRADILLA

A finales de febrero de 2005 se presentó a información pública el Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte, PEIT, que delimita las inversiones en esta materia hasta el año 2020. El Plan contempla un altísimo presupuesto, 241.392 millones de euros (nada menos que 40 billones de las antiguas pesetas), por lo que su influencia sobre el medio ambiente y el territorio será enorme. Peor aún, todo parece indicar que la mayor parte de este presupuesto se va a dedicar, desde los primeros momentos, a la construcción de autovías y trenes de alta velocidad. Se dejan para el final las medidas más adecuadas para corregir la fuerte insostenibilidad del transporte.

El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte 2005-2020 (PEIT) es un documento que todas aquellas personas preocupadas por el medio ambiente deberíamos tomar muy en serio. La experiencia con los planes de infraestructuras anteriores (PDI 1993-2007, del PSOE, y PIT 2000-2007, del PP) demuestra que se llevan a la práctica casi en su totalidad –al menos mientras el Gobierno que lo promueve se mantiene en el poder– lo que se traduce en una gran incidencia sobre el territorio y el medio ambiente.

El PEIT aborda la planificación del conjunto de las actuaciones en materia de infraestructuras y transportes que son competencia del Ministerio de Fomento. Pero antes de definir esta planificación, realiza un diagnóstico sobre el transporte en el Estado español. Este análisis es en gran medida coincidente con el que venimos señalando desde los grupos ecologistas que abordamos estos temas. Efectivamente, se destaca que la demanda de transporte aumenta a un ritmo frenético, que hoy por hoy apenas se utiliza ningún mecanismo para poner coto a esta tendencia, y que nuestro sistema de transporte está muy sesgado hacia la carretera. Al tiempo, los medios de transporte más sostenibles, como pueda ser el ferrocarril, tienen un porcentaje muy bajo de participación tanto en lo referido a viajeros como a mercancías.

Nada nuevo se descubre cuando se afirma que esta situación tiene consecuencias muy graves en términos de emisiones de CO₂, de contaminación del aire, de ruido, de ocupación del territorio, etc.

Pero, tras esta coincidencia con el diagnóstico de la situación, las diferencias afloran de manera nítida en cuanto se concretan las medidas diseñadas para llevar a la práctica el Plan. Efectivamente, el PEIT apuesta por una programación temporal en tres fases, a saber:

- 2005-2008, en la que se continúa –e incluso se incrementa– el ritmo actual de construcción de infraestructuras, priorizando las autovías y las líneas de alta velocidad ferroviaria;
- 2009-2012, de transición; y
- 2013-2020, que es cuando se empezaría el “proceso de integración de los objetivos medioambientales y de desarrollo sostenible en el sector del transporte”.

Es decir, se plantea una estrategia que en términos llanos se podría definir como “primero construimos, luego lo arreglamos” aunque, claro está, partiendo de una situación mucho peor. Y es que, además, los planes de infraestructuras son de un calibre inusitado: 6.000

km de nuevas autovías y autopistas y 9.000 km de líneas de alta velocidad ferroviaria, que por sí solos acapararán el 45% de las inversiones.

No hay que ser un gran analista político para darse cuenta de las incertidumbres que se ciernen sobre las medidas que se tendrían que poner en marcha a partir de 2013, dentro de dos legislaturas. Precisamente estas medidas son las que llevamos desde hace tiempo pidiendo los grupos ecologistas –fomento de la intermodalidad, promoción de los medios no motorizados, etc.– pero lo cierto es que con la organización temporal prevista tienen muchas posibilidades de quedarse en el tintero.

Escenarios forzados

El PEIT analiza dos escenarios posibles, el tendencial –que las cosas sigan como hasta ahora– y el ambiental –que trataría de encarrilar rápidamente al transporte por la senda de la sostenibilidad–, para señalar que ninguno de los dos resulta viable. Concluye, pues, que el escenario más adecuado es el que denomina PEIT 2020, definiéndolo como “un proceso de aproximación progresiva y realista hacia el escenario ambiental” gracias a la programación temporal que acabamos de señalar. Un escenario que, como veremos más adelante, no permitirá cumplir los objetivos ambientales que propone el propio PEIT.

Sólo cabe calificar de burdo el análisis realizado entre los dos escenarios extremos mencionados, para luego concluir que lo razonable es un escenario continuista con la construcción masiva de infraestructuras que después, al cabo de unos años y una vez construidas buena parte de las mismas, se iría reconduciendo ambientalmente.

De hecho, en el análisis del escenario ambiental, se roza el absurdo al plantear unos requerimientos incluso muy por encima de los razonables en nuestra situación socioeconómica actual, forzando siempre la incongruencia del escenario. Así, con respecto a los objetivos ambientales a cumplir “el escenario ambiental implicaría [...] ir más allá de las obligaciones internacionales [...] avanzar más deprisa, plantearse metas más ambiciosas de las que hoy establecen las grandes organizaciones y foros internacionales, y en particular la Unión Europea, en relación con la preservación e, incluso, recuperación de los recursos naturales y el medio ambiente” (1).

No deja de ser irónico, por no decir grotesco, este artificioso condicionante en un Estado, el español, que es el más denunciado por las instancias europeas a causa de su reiterado incumplimiento de las normativas ambientales, que a menudo traspone bajo mínimos y fuera de plazo las Directivas sobre esta materia, y que con frecuencia se ha significado, al menos en las legislaturas anteriores, al bloquear los avances de la legislación ambiental europea.

El escenario ambiental también plantea incluir los costes ambientales en cada medio de transporte lo antes posible. Por su parte, el escenario PEIT 2020 se lo toma con más calma, hablando de elaborar un modelo de corrección de efectos en el conjunto del sistema en 2012, para su aplicación a partir de 2015. Resulta llamativo que la Comisión Europea se haya fijado 2005 como meta para garantizar que los precios de los distintos modos de transporte reflejen los costes que suponen para la sociedad –algo que a todas luces no va a ocurrir– y que, con estas directrices europeas, el PEIT abunde en contra del escenario ambiental por pretender imponer de forma muy prematura el pago de estos costes.

Objetivos ambientales inalcanzables

El PEIT plantea una serie de objetivos ambientales, en ocasiones no definidos con claridad. Aunque resulta obvia la necesidad de que las inversiones previstas se vinculen al cumplimiento de estos objetivos ⁽²⁾, la realidad es que las directrices sectoriales del PEIT apuntan en un sentido radicalmente contrario. Efectivamente, con el escenario previsto, no sólo se incumplirán la mayor parte de los objetivos ambientales, sino que en muchos casos nos situaremos en una situación más negativa que la actual.

Así, en cuanto a la fragmentación de los ecosistemas se pretende identificar los “ámbitos territoriales sensibles” particularmente frágiles a los impactos del transporte en 2008, y elaborar programas específicos de actuación a partir de 2012, una vez que se hayan construido casi todas las infraestructuras lineales de alta capacidad previstas.

Tal y como está planteado, el PEIT tendrá un impacto enorme sobre la Red Natura 2000. Las infraestructuras proyectadas pueden afectar a 327 espacios protegidos –ZEPA y LIC– ⁽³⁾. Además del impacto directo que tendrán sobre el hábitat y las especies por las que fueron declarados estos espacios, fragmentarán el territorio y supondrán un efecto barrera para la fauna. Este Plan podría afectar al 23% de cuadrículas en las que nidifica el águila imperial ibérica, y el 39 y 38% respectivamente de las cuadrículas de cernícalo primilla y de avutarda ⁽³⁾, por citar algunos casos. Es decir, el PEIT vulnerará las directivas de Hábitat y de Aves.

En cuanto a los contaminantes atmosféricos, el Plan se plantea metas como la “disminución en un 50% de las superaciones actuales de los niveles límite de calidad del aire en ciudades (2010)”. Es decir, que para ese año se debe infringir la ley un 50% menos que lo que se hace en la actualidad. Resulta inadmisibles un objetivo de estas características, que no se plantee un cumplimiento a rajatabla de la legalidad, sobre todo cuando afecta a la salud de las personas.

Para el “NOx y otros contaminantes [se plantea cumplir] los objetivos establecidos para España por la Directiva 2001/81/CE, de Techos Nacionales de Emisiones”, donde no hay una cuantificación de cuáles serán las emisiones de este sector. ¿Cómo se sabrá si se respetan los límites fijados?

Quizá el objetivo más relevante en lo ambiental es el que tiene que ver con las emisiones de CO₂. El Plan pretende la “estabilización de las emisiones del transporte en el período 2005-2007 y disminución de las emisiones en 2012 hasta los niveles de 1998”.

Pero la realidad es que en 1998 había en el España 9.649 km de autovías y autopistas, mientras que para 2012, con la construcción prevista, se alcanzarán los 17.450 km. Si recordamos que el transporte causa el 23% de las emisiones de gases de efecto invernadero en España, que la carretera es responsable del 90% de estas emisiones, y que a causa del incremento de la potencia de los vehículos y de su mayor uso no cesan de crecer estas emisiones a mayor ritmo que en ningún otro sector, resulta fácil darse cuenta hasta qué punto se incumplirán los tímidos objetivos planteados.

De hecho, este crecimiento de emisiones del transporte hará prácticamente imposible que cumplamos nuestros compromisos con el Protocolo de Kioto. Y esto no lo decimos sólo los ecologistas: el Informe de Sostenibilidad Ambiental (ISA), que acompaña al PEIT, deja claro también este relevante incumplimiento ⁽⁴⁾. Esta cuestión, por sí sola, debería ser suficiente como para replantearse todo el PEIT en su configuración actual.

Por si fuera poco, a las emisiones directas del transporte hay que sumar las derivadas de la fabricación del cemento necesario para la ingente cantidad de obras previstas. El cementero es el mayor emisor del sector industrial –excluyendo centrales eléctricas y refinerías–.

Llegados a este punto, cabe preguntarse ¿cómo es posible que se opte por un escenario, el PEIT 2020, que implica el incumplimiento de buena parte de los objetivos previstos? ¿De qué sirven, pues, los objetivos planteados? O sobran los objetivos, o sobra el PEIT en los términos actuales.

Carreteras

Las directrices que el PEIT plantea de manera específica para carreteras, consagran una programación de actividades orientada, en primer lugar, a la terminación de la denominada Red Básica de Altas Prestaciones y pospone a una segunda fase, a medio plazo, las actuaciones de mejora de la calidad de la red convencional.

La indefinición en el PEIT de lo que se entiende por carretera de altas prestaciones se salva con las declaraciones inequívocas de la Ministra y los comunicados que el Ministerio de Fomento ha venido haciendo desde la presentación del borrador del Plan, a finales de 2004. La información es concluyente: se construirán 6.000 km nuevos de autovías. En la partida de carreteras, estas vías de gran capacidad absorberán un 49,4% del presupuesto.

Sería difícil encontrar una medida más contradictoria con la sostenibilidad del transporte que la brutal ampliación del viario prevista. El ISA habla de una situación “abrumadoramente negativa para los valores ambientales del sistema de transporte” causada en primer lugar por el “intenso proceso inversor en infraestructuras viales que han fomentado un uso indiscriminado del vehículo privado con todas sus consecuencias ambientales negativas” (5). La nueva construcción de autovías equivale, pues, a apagar el fuego con gasolina.

Pero aún se entiende menos esta ampliación de viario si tenemos en cuenta que el español es el Estado europeo con más kilómetros de autovías y autopistas en relación a su población y al número de vehículos (6); que la mayor parte de las autovías están previstas en itinerarios que no llegan ni a los 5.000 vehículos/día, cuando hasta el PEIT considera razonable desdoblarse sólo si tiene más de 10.000 vehículos/día; y que, como ya se ha señalado, impedirá el cumplimiento de la mayor parte de los objetivos ambientales del Plan y, en particular, del cumplimiento del Protocolo de Kioto.

Ferrocarril

El PEIT parte de un criterio que consideramos positivo: convertir al ferrocarril en el elemento central para la articulación de los servicios intermodales de transporte. Pero, dicho esto, la forma de llevarlo a la práctica en los primeros años se asemeja mucho a la que se ha seguido en las últimas legislaturas, lo que ha supuesto una importante construcción de líneas de alta velocidad ferroviaria, exclusivas para viajeros, en detrimento de la mayor parte de la red ferroviaria, que se encuentra en un estado lamentable.

Al igual que ocurre con las carreteras, hay una importante indefinición cuando se habla de la red de “altas prestaciones”, y existe el temor de que bajo esta denominación se enmascare, una vez más, la priorización de la inversión y los esfuerzos a las líneas de alta velocidad, que tan escasa rentabilidad social han tenido y tantos impactos ambientales han

provocado. El PEIT piensa multiplicar por diez la red de altas prestaciones, pasando de los 1.031 km actuales a 10.000. Del presupuesto dedicado a ferrocarril –casi la mitad de la totalidad del PEIT–, el 75,5% se dedica a estos 9.000 km de vías.

Con respecto a la temporalización de las actuaciones, se reproduce la situación que ya se ha señalado para la carretera: en una primera fase “2005-2008: *finalización de ejes de altas prestaciones actualmente en construcción avanzada*”, para después, a partir de 2009 plantearse la mejora de servicios y, ya en 2013, abordar acciones como el estudio de la viabilidad de la reapertura de diversos corredores ferroviarios que serían una importante alternativa a los tráficos por carretera, como pueda ser el caso de la Ruta de la Plata, una antigua demanda del movimiento ecologista.

Puertos y aeropuertos

Como es general en todo el PEIT, aunque cita la necesidad de una moderación en el transporte, en el fondo buena parte de las actuaciones se dirigen a fomentarlo. En el caso de los puertos, se dibuja un enorme crecimiento futuro del tráfico de mercancías sin plantearse medidas para su limitación, con la argumentación de que el transporte marítimo es uno de los más eficientes ambientalmente. Se avalan, así, aberraciones como la construcción del puerto de Granadilla, en Tenerife.

Parecido es el caso de la aviación, un medio de transporte muy problemático desde una óptica ambiental: el PEIT pretende proporcionar capacidad suficiente a la demanda creciente, no controlarla. A través de una cierta descentralización del sistema en torno a los aeropuertos de El Prat y Barajas (que concentran cerca del 40% del tráfico aéreo estatal), reforzaría el papel de los restantes aeropuertos para los vuelos intraeuropeos, buscando convertir a la Península Ibérica en un nodo internacional del transporte, lo que supondrá un importante incremento en el transporte aéreo total.

Necesitamos otro PEIT

El diagnóstico previo sobre la situación del transporte en el Estado español dibuja una situación muy grave como para abordarla de forma tan continuista como hace el PEIT.

Es necesario, por ello, concentrar las inversiones de infraestructura en los modos de mejor comportamiento ambiental, estableciendo una moratoria para el resto de infraestructuras que sólo podría soslayarse de forma muy justificada y, en todo caso, individualizada en casos muy concretos.

Esto supondría el abandono de muchos proyectos en marcha. Cada proyecto debe ser reevaluado en función de los objetivos y fines del PEIT. Y no cabe argüir la existencia de compromisos previos para justificar este continuismo: si hay voluntad política muchas cosas se pueden cambiar. Así, se modificó la ley del PHN para abandonar el Trasvase del Ebro o, en otro ámbito, se trajeron las tropas de Iraq a pesar del compromiso previo del Gobierno de Aznar.

Esta moratoria tampoco hay que verla como un freno al desarrollo económico, como demagógicamente se plantea en el análisis del escenario ambiental. En este sentido, conviene recordar lo ocurrido en Reino Unido, donde los informes realizados por el grupo de expertos que asesora al Gobierno británico en temas de carreteras, SACTRA (7),

llevaron a dicho Gobierno a reducir a finales de los 90 sus planes de construir 500 nuevas carreteras, limitándolas a 37, además de aprobar la *Road Traffic Reduction Act*.

Al mismo tiempo, hay que poner en marcha cuanto antes las razonables medidas ambientales que propone el propio PEIT, pero que relega para una segunda fase: fomento de la intermodalidad, realización de planes de movilidad sostenible, gestión de la demanda, aumento de la regulación, hacer que los precios de cada transporte reflejen los impactos que ocasiona, promoción de los desplazamientos urbanos a pie y en bicicleta, etc.

En particular, es necesario que se fijen nuevos criterios que, de manera estricta, establezcan los umbrales de rentabilidad social para las nuevas infraestructuras. Y las medidas adoptadas, en coordinación con otras administraciones, deben dirigirse prioritariamente a la reducción de las necesidades de transporte y a la estabilización, y posterior disminución, del volumen de tráfico motorizado actual.

Concluyendo, el PEIT debería replantearse de forma radical para evitar todas las sangrantes contradicciones, carencias y hasta aberraciones que hemos señalado en estas páginas. Necesitamos, y de forma urgente, un Plan que realmente acometa desde el principio una regulación y gestión del transporte y que lo conduzca por la senda de la sostenibilidad.

CUADROS

7.300 millones de pesetas diarios hasta 2020 (o porqué el PEIT le gusta tanto a la SEOPAN)

El PEIT prevé un presupuesto de 241.392 millones de euros para llevar a cabo las acciones diseñadas. Esta cifra, repartida proporcionalmente a lo largo de sus 15 años de vigencia, equivale a 7.336 millones de pesetas diarios, lo que nos da una idea cabal –y abrumadora– de la magnitud de la inversión.

Por si fuera poco, “la ministra dejó [...] bien claro que no se paralizará ningún proyecto en marcha iniciado en la etapa del anterior Gobierno” y que este enorme presupuesto no incluye “los gastos, ya presupuestados, para financiar las actuaciones de su antecesor en el cargo, Francisco Álvarez Cascos, cuyo plan de infraestructuras ascendía a 114.000 millones”⁽⁸⁾.

Ante tamaña tajada no sorprende que la CEOE y la SEOPAN⁽⁹⁾ hayan “manifestando claramente su satisfacción por la elaboración del PEIT y la tranquilidad que la futura aprobación de este Plan en las Cortes Generales va a suponer para el mundo empresarial en general y para las empresas constructoras en particular”⁽¹⁰⁾.

Graves olvidos

Son muchos los aspectos importantes que el PEIT deja sin tratar de forma adecuada, o no los trata en absoluto. Entre los que consideramos más importantes, destacan:

- Ruido, residuos y emisiones al agua o al suelo, para los que el PEIT debiera considerar la incorporación de criterios ambientales y la puesta en práctica de medidas para minimizar su generación.

- Clamorosa, también, resulta la falta de referencias al paisaje y a la ocupación de suelo, más aún cuando las previsiones de construcción de infraestructuras originarán una fortísima ocupación de terrenos productivos o de interés natural.
- Otra carencia muy reseñable es que no exista la más mínima alusión al fenómeno conocido como el *Peak Oil* ⁽¹¹⁾ que previsiblemente supondrá en breve plazo una fuerte inseguridad en el suministro de petróleo a escala mundial. Estamos hablando de un sector, el del transporte, que en el Estado español depende en un 99% de esta fuente de energía.
- Ausencia de estudios coste/beneficio sobre las infraestructuras programadas. Peor aún, nos consta de la elaboración de muchos de ellos, pero que no se han hecho públicos al resultar negativos ⁽¹²⁾.

¿Se está haciendo una Evaluación Ambiental Estratégica?

Si hay un plan para el que se justifique una Evaluación Ambiental Estratégica (EAE) rigurosa, ése es el PEIT. Pero, ¿se está evaluando en este sentido?

La respuesta no es concluyente: ni sí, ni no. El proceso seguido no es una auténtica EAE porque el propio borrador que traspone la directiva sobre este asunto ya se cura en salud: “se aplicará a los planes y programas cuyo primer acto preparatorio formal sea posterior al 21 de julio de 2004” ⁽¹³⁾ fecha desde la que la Directiva de EAE es de obligatorio cumplimiento. No por casualidad se decidió la elaboración del PEIT en el Consejo de Ministros del 16 de julio, cinco días antes de este plazo.

Pero, en realidad, más o menos se están cumpliendo los requisitos que impone la EAE: elaboración del Informe de Sostenibilidad Ambiental por parte del órgano promotor (Ministerio de Fomento); información pública y alegaciones; luego vendrá la modificación del PEIT en función de las alegaciones que serán remitidas al Ministerio de Medio Ambiente ⁽¹⁴⁾; por último, este Ministerio elaborará un Informe de Revisión Ambiental no vinculante –como sí lo son las Declaraciones de Impacto– en el que manifieste su opinión sobre el resultado final de todo este proceso. Finalmente, el PEIT –más o menos modificado– se enviará a las Cortes, algo que el Gobierno tiene intención de realizar antes de fin de 2005. El PEIT, por tanto, empezaría su andadura en 2006.

Otra cosa es la calidad de la EAE, aunque *sui géneris*, que se está llevando a cabo. Aquí, por ejemplo, es relevante señalar las gravísimas carencias del ISA, que no incorpora los análisis y cuantificaciones necesarios para valorar los efectos del PEIT. Si el ISA no incluye los efectos sinérgicos de los futuros planes de carreteras, ferrocarriles, aeropuertos, etc. –por ejemplo en cuanto a emisiones de CO₂– ¿dónde y cuándo se realizarán estos análisis?

Desde luego, si la EAE va a ser esto, no cabe esperar mucho de su utilidad, como ya venía pasando con la Evaluación de Impacto Ambiental para proyectos.

¿Colapso si se dejan de construir autovías? ⁽¹⁵⁾

El ISA recoge el siguiente temor: “ante cualquier aminoración del ritmo inversor en infraestructuras para el vehículo privado [el sistema] se puede ver colapsado, incrementando los problemas ambientales o generando nuevos conflictos sociales” ⁽¹⁶⁾.

Sólo cabe señalar como tendenciosa esta afirmación, cuando los mayores problemas ambientales están ocasionados, precisamente, por la sobredotación de carreteras.

Ya hemos comentado la situación en Reino Unido a partir de los informes de SACTRA. Pero, además, merece la pena reseñar que existen algunas investigaciones que se han desarrollado recientemente en Europa y que analizan una situación que va más allá de dejar de construir nuevas autovías. Se plantean ¿cómo reaccionará el sistema ante una reducción de la capacidad de la infraestructura? Fuera de las restricciones de circulación en centros urbanos, que siguen patrones muy especiales, no existen muchos casos reales en los que se haya reducido significativamente la capacidad de la infraestructura de transporte. Lo normal es ampliarla, no reducirla.

A esta pregunta, sin embargo, trató de responder en 1998 un estudio de casos financiado por el Ministerio de Medio Ambiente, Transporte y Regiones del Reino Unido (DETR), en colaboración con London Transport, sobre los resultados de 60 experiencias de reducción de capacidad viaria localizadas en una docena de países en todo el mundo ⁽¹⁷⁾. Desde hace mucho se sabe que a un aumento de la infraestructura le sigue un aumento del tráfico, y con este estudio se trataba de averiguar si a una reducción de la infraestructura debería de seguirle una reducción del tráfico.

Los datos empíricos confirmaron esta hipótesis. En los casos estudiados se observó una media de más del 20% de reducción del tráfico sobre los volúmenes anteriores a la adopción de las medidas, llegando en algunos casos al 60%. En el estudio se computaba no sólo el tráfico que permanecía en la vía con capacidad reducida (en los casos en los que no se había cerrado totalmente), sino también el tráfico que se desplazaba a itinerarios alternativos. El estudio fue bastante concluyente, y se le conoce como “el estudio de la evaporación del tráfico”.

Es decir, la investigación no sólo no detectó ningún caso de colapso de tráfico después de la implantación de reducciones de capacidad, sino que incluso se observó que en las vías alternativas, tras algún trastorno transitorio, los niveles de tráfico volvían a su situación anterior, esto es, al nivel de congestión socio-culturalmente aceptada por cada comunidad de usuarios en cada momento.

Estimación económica de las actuaciones del PEIT, 2005-2020

ACTUACIONES	IMPORTE (millones €)	% DEL TOTAL
Ferrocarril	103.410	42,84
Carretera	60.635	25,12
Aéreo	15.700	6,50
Marítimo y puertos	23.460	9,72
Transporte intermodal	3.620	1,50
Transporte urbano y metropolitano	32.527	13,47
Investigación, desarrollo e innovación	2.040	0,85

Notas y referencias:

1 Documento complementario al PEIT de Definición y Evaluación de Escenarios Alternativos, pág 20.

2 Y así lo reconoce el PEIT en particular en temas como el cambio climático.

3 Según el análisis realizado por SEO/Birdlife.

4 “Se han calculado los niveles de emisión de contaminantes por los diferentes modos de transporte y se ha visto que la reducción de emisiones a esos niveles no permitirá cumplir con los objetivos del Protocolo de Kioto en el escenario PEIT” ISA, pág 85. Por cierto que, en cuanto a la documentación facilitada en la fase de información pública del PEIT, resulta una grave carencia la no inclusión del documento citado en el ISA “Cálculo de emisiones contaminantes atmosféricos asociados al escenario de transporte PEIT del Ministerio de Fomento. Universidad Politécnica de Madrid, Octubre 2004”. Este estudio es clave para comprender cómo no va a ser posible cumplir los objetivos planteados.

5 ISA, pág 66.

6 Bárcena, J y Segura, P: El mito de las infraestructuras, *El Ecologista* nº 30, p 50-54.

7 SACTRA: *Standing Advisory Committee on Trunk Road Assessment*.

8 CRISTINA GALINDO “Un cuarto de billón para infraestructuras”, *EL PAÍS*, 24-12-2004.

9 SEOPAN: Asociación de empresas constructoras de ámbito nacional. Entre sus miembros destacan ACS, CORSAN-CORVIAM, DRAGADOS, FERROVIAL, FCC, NECSO, SACYR, etc.

10 ENRIQUE DE ALDAMA (presidente de SEOPAN y vicepresidente de CEOE) “La infraestructura del transporte en 2005” *EL PAÍS* 12-02-2005.

11 Ver F. BALLEÑILLA: “El final del petróleo barato” *El Ecologista* 40, p 20-23.

12 Los estudios encargados por Fomento, como los que se hicieron en verano de 2004 sobre las nuevas autovías previstas, o el realizado entre 2001 y 2003 sobre la línea de AVE Madrid-Sevilla, en los que queda meridianamente clara la falta de rentabilidad social de inversiones tan abultadas, no salen de los cajones, bajo llave, del Ministerio.

13 Borrador (de 27-12-2004) de Anteproyecto de Ley sobre Evaluación de los Efectos de Determinados Planes y Programas en el Medio Ambiente.

14 Previsiblemente estaremos en esta fase cuando este artículo llegue a los lectores.

15 Texto basado en ESTEVAN, A: “La enfermedad del transporte”, incluido en NAREDO, J.M. (ed.) en prensa, *La incidencia de la especie humana sobre la faz de la Tierra*. Fundación César Manrique y Universidad de Granada.

16 ISA, pág 69.

17 CAIRNS, S., C. HASS-KLAU AND P. GOODWIN (Coord.). *Traffic Impact of Highway Capacity Reductions: Assessment of the Evidence*. Landor Publishing, London, 1998. Puede encontrarse un resumen en www.worldcarfree.net/resources/freesources/EvidenceontheEffects.rtf