

## CARTA ABIERTA AL MINISTRO DE FOMENTO, JOSÉ BLANCO

Jacobo Díaz Pineda  
Director General de la ASOCIACIÓN ESPAÑOLA de la CARRETERA

### Sr. Ministro: Le tomo la palabra

Después de leer atentamente las reflexiones expuestas durante su comparecencia ante la Comisión de Fomento del Congreso de los Diputados el pasado 22 de julio, quisiera aceptar su petición de colaboración con la que usted concluyó su discurso, en el convencimiento de que la de la cooperación es la única vía para llegar a prestar un buen servicio a los ciudadanos.

No obstante, también quisiera aprovechar para matizar algunas de las consideraciones que usted planteó en su intervención.

No puedo estar más acuerdo con usted en que “se ha hablado mucho de infraestructuras y poco de transporte”, por ello me permito recordarle cómo se transportan el 90% de los viajeros de nuestro país y el 85% de las mercancías. En efecto, Sr. Ministro, por carretera, el modo descartado de sus reflexiones, de sus decisiones presentes y sus planificaciones futuras. Esa pequeña proporción de infraestructura longitudinal que articula un territorio, vértebra una sociedad y garantiza la accesibilidad a los servicios y la calidad de vida que todos los ciudadanos merecen.

Una red de carreteras vasta, sin duda, como corresponde a un país con más de 8.000 municipios diseminados por toda su geografía. El primer país europeo en kilómetros de autovías y autopistas, cierto, Sr. Ministro, todos nos felicitamos por esa longitud...

Pero, no hablemos infraestructuras, hablemos de transporte: ¿Cuál es el nivel de servicio que ofrece la mayoría de las autovías españolas? Esas autovías de primera generación que, desde hace mucho tiempo, son uno de los grandes problemas de su Administración, como pone de relieve el esquema de coloración público-privada para su acondicionamiento/reconstrucción que el Ministerio de Fomento ha diseñado.

Dice, y no puedo estar más acuerdo con usted, “que tenemos que aprovechar más lo que ya tenemos y construir lo que verdaderamente es necesario, conjugando competitividad, racionalidad económica y cohesión territorial”. No se me hubiese ocurrido una mejor definición de lo que es una carretera.

Destaca en su discurso que no se pueden construir nuevas autovías en corredores donde existen autopistas de peaje, y, sin embargo, se pone en competencia al modo ferroviario de alta velocidad y a la red de aeropuertos del país, ambos deficitarios en su estructura actual. Así lo atestigua, entre otras medidas, la privatización del 49% de AENA. Usted mismo, en un debate televisivo, reconoció expresamente que “ninguna línea de AVE es rentable, excepto la de Madrid-Sevilla...”

Desde un punto de vista técnico y científico, la alta velocidad ferroviaria se concibe tradicionalmente como un modo perfecto para transporte de viajeros (no de mercancías), en distancias medias entre los 400 y 600 km (sin estaciones intermedias) y para transporte masivo de pasajeros superior a los 10 millones de viajeros por año (nuestra línea más ocupada transporta 3 millones de pasajeros al año). Asimismo, y en el caso de Europa, se viene considerando de forma generalizada que la alta velocidad ferroviaria es idónea para todos los países del Viejo

Continente, con las excepciones de Austria, Suiza y España, cuyas características orográficas podrían condicionar dicha idoneidad.

Bajo estas premisas técnicas y pese a la evolución de la Ingeniería en las últimas décadas, no podemos plantearnos, sin sonrojarnos, la movilidad de mercancías en alta velocidad ferroviaria en España.

Al menos, Sr. Ministro, se justifica usted cuando asegura que las prioridades del transporte ferroviario de mercancías, alta velocidad y cercanías atienden “a razones de sostenibilidad social y medioambiental”. No nos cabe la menor duda. Cuando se disponga de los estudios de Rentabilidad Económica y Social de las líneas de alta velocidad que citaba usted en su discurso, no podrá por menos que reconocer que la tercera “pata” que define el concepto de sostenibilidad, la económica, está, como mínimo, en discusión. Sr. Ministro, no creo que sea el momento de tomar decisiones de dudosa justificación económica, aferrándose a la bandera de la sostenibilidad social y ambiental, máxime cuando esta última también podría rebatirse en el caso concreto del modo ferroviario.

Señor Ministro, me sigue llamando poderosamente la atención que quiera usted hablar de transporte y no de infraestructuras, y que desglose un interesante Plan Estratégico del Transporte Ferroviario de Mercancías, un nuevo modelo aeroportuario, la nueva Ley de Puertos,... y nada sepamos sobre su plan para garantizar la movilidad de personas y mercancías en el país. Por carretera, claro.

Hace años que la Unión Europea se plantea impulsar las denominadas autopistas del mar. Hace los mismos años que se sabe que esas autopistas tienen dos problemas: el primero, que sólo pueden funcionar en base a ingentes cantidades de dinero recibido vía subvenciones; y el segundo, que se pueden contar con la mitad de los dedos de una mano las empresas europeas con capacidad para desarrollar dichas líneas. Lo que nos lleva a la triste constatación de que, sólo subvencionando empresas de familias multimillonarias, tendría viabilidad el movimiento de mercancías en tales autopistas del mar.

Señor Ministro, no puedo estar más de acuerdo con usted cuando plantea la fijación de criterios para la actualización del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT), “bajo un marco estable de financiación de infraestructuras y de su mantenimiento”. Recibe uno con agrado que esté “dispuesto a revisarlo alejado de viejos dogmas”; aunque me preocupa que quiera llegar al análisis con uno nuevo: la bondad del transporte ferroviario para todos los usos - cercanías, largas distancias y mercancías-. Si abre el debate, le pido que lo haga mirando de frente a la realidad del transporte de nuestro país y sus problemas, dejando al ciudadano elegir cómo quiere transportarse y cómo quiere recibir y acceder a las mercancías.

Me alegra, sin embargo, sobremanera escuchar de su boca que cuando hablan de un “modo eficiente energéticamente” se refieren a “supuestos de niveles de ocupación adecuados”. Que alguien aporte realismo a la inútil pelea de la eficiencia energética entre modos, y se asuma de manera sistemática el principio de Carnott, que asegura que la energía necesaria para transportar un objeto es proporcional al peso que tiene que movilizar. Se trata, sin duda, de un punto de partida mucho más cercano a la realidad.

Por eso, señor Ministro, ahora que tiene la oportunidad de definir qué es, o no, interés público en los servicios de transporte ferroviario, con base en la Directiva Europea de inminente entrada en vigor, ruego que no reinterprete sus propios argumentos tratando de salvaguardar determinados servicios en base a supuestas sostenibilidades sociales y ambientales. Le ruego que recuerde sus propias palabras: “Mover un tren de 170 toneladas para que circule prácticamente vacío es hacer uno de los usos más ineficientes de la energía y de los recursos públicos.”

Le animo a que aproveche, de paso, la ocasión que le brinda la otra Directiva, la de la Euroviñeta, que su Gobierno se comprometió a limitar a las autopistas que ya tenían peaje en nuestro país. No soy ajeno al grave deterioro económico que atravesamos y, sin entrar a analizar sus causas, entiendo que es el momento de hacer propuestas imaginativas. No nos asusta el debate de “el que contamina paga”. Nos preocupa, y mucho, la filosofía con la que en su momento fue redactada esa Directiva, que abría la puerta a que, una vez más, el modo de transporte por carretera se convirtiese en el pagano de los déficits acumulados en otra serie de servicios que la Administración presta a sus ciudadanos, aún a costa de perder calidad en el modo viario y asumir unos estándares de conservación muy por debajo de lo que exige el tipo de infraestructura con el que nos hemos dotado. Y ahí está el céntimo sanitario. ¿O es que acaso no paga más el que consume más combustible? Abra el debate, Sr. Ministro. En él intentaremos aportar soluciones constructivas.

Me preocupa, asimismo, que deslice en sus declaraciones afirmaciones tales como que “la carretera está cerca de una situación de sobrecapacidad en nuestro país”. Lamento que ese argumento le sirva para justificar la reducción más drástica de inversión en obra pública de toda la historia del primer Ministerio inversor del país. Creí haber entendido que los criterios en los que ha basado usted esta decisión tienen que ver con transporte, y no con kilómetro de infraestructura.

Mucho me temo, Sr. Ministro, que pronto nos tocará hablar del nivel de congestión de buena parte de nuestras carreteras, de la pérdida sistemática de calidad de la conservación y de la pérdida significativa de nivel del servicio ofrecido al ciudadano. Probablemente tengamos la red de autovías con más kilómetros de Europa; lamentablemente, no podemos decir, ni de lejos, que ofrezcan un nivel de servicio adecuado al país que presumimos tener. Y el futuro no parece augurar cambios sustanciales en este sentido.

No cabe considerar que planes como el de acondicionamiento de túneles, mejoras de seguridad vial, programa de sistemas de contención, mejora de la señalización, acondicionamiento de las autovías de primera generación..., previstos en su momento y ahora paralizados, estuvieran sobre la mesa por otras razones que no fueran las que se derivan de necesidades perentorias.

Inquieta oírle afirmar que “estamos ante una elección de coste de oportunidad y, como los recursos públicos son limitados, si hay que retrasar algo es lógico que se haga donde vamos por delante”. Supongo que debemos entender que “vamos por delante” en carreteras. Me pregunto si se refiere a kilómetros de infraestructuras o a transporte.

No me cabe ninguna duda de que adoptar estas decisiones no le resulta fácil, pero, desde el más humilde respeto, le ruego, Sr. Ministro, una segunda reflexión, alejada de prejuicios, dogmas y análisis incompletos. La Asociación Española de la Carretera está a su completa disposición para colaborar con usted en esta tarea.