

# La política de grandes infraestructuras de transporte en el Estado español: un despilfarro inmoral

*Hemos contraído una enorme deuda pública como resultado de la persistente aplicación de una política de infraestructuras de transporte desarrollista, despilfarradora e insostenible que no es justificable ni entendible en términos de necesidades de movilidad. El español es el Estado europeo con mayor dotación de grandes infraestructuras de transporte y el que más invierte en ellas, al tiempo que estamos en el furgón de cola de la inversión social pero, sin embargo, es en esta donde se aplican los recortes. La explicación de este disparate no está en la lógica del transporte sino en los beneficios que obtienen unos pocos actores, políticos y grandes constructores, de tan suculentos contratos, muchas veces con prácticas presuntamente ilícitas como las que reflejan los "papeles de Bárcenas".*

**E**ste artículo se centra en describir los impactos económicos, sociales, políticos y ecológicos que ha tenido la desquiciada política de grandes infraestructuras de transporte en España. No cabe duda que otro tipo de infraestructuras –energéticas, hidráulicas, de comunicaciones– han seguido dinámicas similares a las que más abajo abordaremos. Pero rara vez han alcanzado ni la magnitud ni la fuerte repercusión sobre nuestras vidas como la que han supuesto las inversiones ligadas al transporte.

Paco Segura,  
Ecologistas en  
Acción

Todo el mundo habla de la burbuja inmobiliaria, pero se menciona menos otra, la de las infraestructuras de transporte, que, sin embargo, ha alcanzado unas dimensiones descomunales en el Estado español. Además, hay una notable diferencia entre ambas: mientras que la mayor parte de las inversiones inmobiliarias eran privadas –aunque luego el conjunto de la sociedad hayamos asumido en forma de deuda una buena cantidad a través de las ayudas

públicas a la banca o a las inmobiliarias— han sido las diferentes administraciones las que han aportado los fondos que han provocado el *boom* de las infraestructuras.

Durante varias décadas en nuestra sociedad las infraestructuras de transporte han sido objeto de veneración y deseo, tanto más cuanto mayores eran sus dimensiones y su precio. Nadando a contracorriente, Ecologistas en Acción siempre ha denunciado la irracionalidad de esta política.<sup>1</sup> En pocas palabras, lo que señalábamos es que no se han llevado a la práctica verdaderas políticas de transporte, sino catálogos de infraestructuras en las que se invertían una gran cantidad de fondos públicos. Y esto ha sido así hasta que la crisis ha empezado a quebrar esta dinámica, si bien con mucho retraso con respecto a otras partidas que han sido sometidas mucho antes a fuertes recortes.

## Récord europeo de infraestructuras

A causa de estos planes de obras públicas sin medida hemos alcanzado los 3.100 kilómetros de líneas de alta velocidad ferroviaria (enero 2013),<sup>2</sup> lo que nos convierte en el segundo país del mundo con más kilómetros tras China. Sin embargo, somos récord de kilómetros, pero ni mucho menos de pasajeros: solo tenemos la quinta parte de viajeros por kilómetro de línea de alta velocidad que Francia, o un 7% de los que tienen en Japón.

Similar es la situación en cuanto al viario de alta capacidad. Con 16.335 kilómetros a finales de 2012 somos el primer país europeo en kilómetros de autovías y autopistas, a más de 3.000 km de ventaja del siguiente. Uno de cada cinco kilómetros de autovías de la UE-28 está en el Estado español. No es de extrañar: se han desdoblado vías con densidades de tráfico ínfimas, que ni por asomo justificaban la inversión, o se han trazado autovías prácticamente paralelas a autopistas preexistentes. El propio Secretario General de Infraestructuras de Fomento reconocía en 2012 que tenemos una sobreinversión en autovías y que nos sobran 5.000 km de estas infraestructuras,<sup>3</sup> pese a lo cual Fomento sigue invirtiendo miles de euros cada año en nuevos proyectos.

También somos récord europeo de aeropuertos, casi todos ellos deficitarios y sin apenas pasajeros (49 aeropuertos gestionados por Aena, además de los de Lleida, Castellón y Ciudad

<sup>1</sup> Paco Segura, *Infraestructuras de transporte y crisis. Grandes obras en tiempos de recortes sociales*, Libros en Acción, Madrid, 2012; *Id.*, «Razones ecologistas para querrellarse contra Bárcenas», *Ecologista* 77, 2013 [<http://www.ecologistasenaccion.org/article26539.html>]; *Id.*, «¡Más autovías, es la guerra!», *Ecologista* 57, 2008 [<http://www.ecologistasenaccion.org/article11413.html>]; *Id.*, «El PEIT: echando gasolina al fuego», 43, *Ecologista* 43, 2005.

<sup>2</sup> Estos son los datos que divulga Adif, pero distintos autores fijan la longitud actual de la red en 2.469 km, puesto que Adif contabiliza tramos que no son en rigor de alta velocidad.

<sup>3</sup> [http://noticias.lainformacion.com/estilo-de-vida-y-tiempo-libre/trafico/fomento-considera-que-espana-tiene-5-000-kilometros-de-autovia-mas-de-lo-que-corresponde-a-su-tamano\\_Kle6TV4SLYpGmDawfNk1b5/](http://noticias.lainformacion.com/estilo-de-vida-y-tiempo-libre/trafico/fomento-considera-que-espana-tiene-5-000-kilometros-de-autovia-mas-de-lo-que-corresponde-a-su-tamano_Kle6TV4SLYpGmDawfNk1b5/)

Real, sin olvidar 53 aeródromos privados más). Hay que destacar que buena parte se mantienen gracias a las subvenciones públicas que reciben las compañías de bajo coste para que sigan operando en ellos.<sup>4</sup> Aena es el gestor aeroportuario con más pasajeros del mundo... y el que más dinero pierde y mayor deuda acumula. Un despropósito.

Una situación parecida tenemos con los puertos. Aunque cada autoridad portuaria plantea ampliaciones como para que su puerto sea el primero en su fachada marítima y están en marcha nuevos proyectos que destruirán más zonas del litoral, lo cierto es que el grado de utilización de nuestras infraestructuras portuarias ronda el 40% de su capacidad.<sup>5</sup>

---

Los hechos son tercos, no hay evidencia de que exista un vínculo automático entre el crecimiento del transporte y el desarrollo económico o la creación de empleo, una vez alcanzado un cierto umbral en la dotación su incremento no siempre genera riqueza

---

## El mito del desarrollo económico y el empleo

Si a nuestra sociedad le gustan tanto las infraestructuras de transporte es porque existe un consenso generalizado que da por hecho que generan riqueza, puestos de trabajo y grandes beneficios. La construcción de infraestructuras se presenta, pues, como el motor de la economía que todo el mundo reclama para no quedarse atrás en el desarrollo económico.

La demagogia política, la rentabilidad que obtienen nuestros políticos –en forma de votos y, parece ser que no pocas veces, comisiones y sobornos, como veremos más abajo– y los beneficios de los grupos económicos más fuertes que reciben suculentos contratos, han presionado para que la sociedad interiorice las supuestas ventajas de las grandes infraestructuras de transporte, que se han convertido en un derecho irrenunciable de cualquier ciudad o región que se precie de ser moderna y competitiva.

Sin embargo, los hechos son tercos en otro sentido: a poco que se tengan en cuenta todos los impactos, no hay evidencia de que exista un vínculo automático entre el crecimiento del transporte y el desarrollo económico o la creación de empleo. Por el contrario, hay un importante cúmulo de trabajos y estudios que llegan a muy diferentes conclusiones.<sup>6</sup> Parece

---

<sup>4</sup> David Ramos, «Cuando volar barato sale caro», *Ecologista* 67, 2010 [<http://www.ecologistasenaccion.org/article19954.html>].

<sup>5</sup> PITVI, <http://tinyurl.com/l9dw4ov> página 11.41

<sup>6</sup> Muchos de los más relevantes son citados en J. Whitelegg, «Transporte y economía: un planteamiento para el siglo XXI», *Ekonomiaz* 73, 1-2010 [<http://www1.euskadi.net/ekonomiaz/downloadPDF.apl?REG=1103>].

Otros, ya clásicos, se pueden consultar en [www.transportenvironment.org/Publications/prep\\_hand\\_out/lid/10](http://www.transportenvironment.org/Publications/prep_hand_out/lid/10)

que una vez alcanzado un cierto umbral en la dotación de infraestructuras de transporte –que en el Estado español hace tiempo que hemos superado, y de largo– su incremento no siempre genera riqueza, sino que con frecuencia puede ser hasta contraproducente en términos de costes de oportunidad –aún más notorios en una época como la actual, de fuerte reducción de la disponibilidad de fondos– o por el aumento de las llamadas externalidades del transporte, sin olvidar el incremento de los gastos de mantenimiento.

Pero más allá de los estudios, está la cruda realidad. ¿Cómo es posible que si las infraestructuras de transporte son tan positivas para la economía y generan tanto empleo, en un país en que tenemos récord de infraestructuras a escala europea y mundial, también tengamos récord de desempleo y nuestra crisis económica sea más profunda que la de la mayor parte de los países de nuestro entorno?

A poco que se rasca, los tópicos sobre las virtudes de las infraestructuras no se sostienen. Significativo en este sentido es, por ejemplo, el artículo de *El País* «El AVE sobrevuela la crisis» –quizá el primero crítico con el tren de alta velocidad por parte de este medio, claramente alineado con los intereses de los constructores–. Ahí se afirma: «No hay ningún estudio fidedigno realizado por expertos que defienda con un mínimo de entusiasmo la inversión realizada por el Estado en el tren de alta velocidad. Más bien al contrario: los análisis en vigor inciden en un balance decepcionante y ruinoso. Este periódico solicitó a Fomento el nombre de algún experto economista que defienda en sus escritos las inversiones realizadas en el AVE, gestión que ha resultado infructuosa y no por falta de voluntad de Fomento».<sup>7</sup> Más riguroso y contundente en este mismo sentido resulta el trabajo de Albalate y Bel.<sup>8</sup>

Dado que es precisamente el AVE el medio de transporte que más fondos está recibiendo en los últimos años, al tiempo que es uno de los que acumula mayores problemas de coste por kilómetro, rentabilidad social e impacto ambiental, aunque en el resto del artículo haremos referencia a otros modos y medios de transporte, nos centraremos más en el análisis de la alta velocidad ferroviaria.

## Arrebatos de sinceridad, sin cambios de gestión

De cuando en cuando, encontramos declaraciones en los responsables políticos que refrendan el análisis que estamos haciendo. José Blanco, el último ministro de Fomento

---

<sup>7</sup> L. Gómez, «El AVE sobrevuela la crisis», *El País*, 13-enero-2013 [http://politica.elpais.com/politica/2013/01/11/actualidad/1357932693\_999552.html].

<sup>8</sup> D. Albalate y G. Bel, «Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España», *Revista de Economía Aplicada*, núm. 55, 2011 [http://www.revecap.com/revista/numeros/55/pdf/albalate\_bel.pdf].

socialista, unos días después del anuncio de los primeros recortes de Zapatero en mayo de 2010, afirmó en el Congreso: «Vamos a ser mucho más exigentes en la selección de las infraestructuras. Priorizando únicamente aquellas que sean estrictamente necesarias [...] Antes de construir más, debemos sacar más provecho a lo que ya tenemos»;<sup>9</sup> o que «La inversión en infraestructuras de transporte en los últimos años ha doblado la de nuestros vecinos europeos». Ya como exministro reconocía que la planificación del AVE en España había sido «abusiva» y que comportaba un «autoengaño» colectivo.<sup>10</sup>

Algo parecido le ha pasado a la actual ministra, la popular Ana Pastor, que en su primera comparecencia parlamentaria (9/2/2012) afirmó que «el tiempo de las obras faraónicas, las terminales sin pasajeros o las autovías sin tráfico se ha terminado». Poco después, sin embargo, presentó los presupuestos de su departamento para 2012, en los que se recogían, por ejemplo, 4.188 millones de euros para el AVE frente a solo 28,5 millones dedicados a cercanías. Es decir, 150 veces menos presupuesto para cercanías, pese a que cada día viajan 30 veces más pasajeros que en alta velocidad. Sin olvidar que para financiar esas obras del AVE se pidió un nuevo crédito de 3.000 millones de euros al BEI.

Pero donde quedan totalmente desmentidos estos buenos propósitos de Ana Pastor de que se había terminado eso de «prometer y comprometer lo que no se tiene a todos y todo el tiempo»,<sup>11</sup> es el nuevo plan de infraestructuras que ultima su departamento.

## PITVI, más de lo mismo

Después de más de dos años de tramitación, el PITVI, Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda 2012-2024,<sup>12</sup> está a punto de ser aprobado definitivamente una vez concluya la elaboración de la memoria ambiental conjunta por parte de los ministerios de Fomento y Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente, que llevan demorando desde marzo de 2014. Aunque vaya acompañado de alusiones a la sostenibilidad ambiental y económica, el Plan no se despega del discurso dominante «las inversiones necesarias para el desarrollo de las infraestructuras de transporte constituyen un factor de actividad y estimulación económica, tanto durante la fase de construcción de las mismas, por los recursos locales que movilizan, como durante la fase de operación, por las mejoras de productividad inducidas sobre el conjunto de la economía a largo plazo».<sup>13</sup>

---

<sup>9</sup> Intervención de José Blanco en el Congreso de los Diputados, 19 de mayo de 2010.

<sup>10</sup> <http://www.diarioabierto.es/96845/el-ex-ministro-jose-blanco-reconoce-el-autoengano-del-ave>.

<sup>11</sup> Primera comparecencia parlamentaria de Ana Pastor, 9-feb-2012.

<sup>12</sup> El último borrador hecho público de este documento, en noviembre de 2013, está consultable en <http://tinyurl.com/l9dw4ov>.

<sup>13</sup> PITVI, p. II.49.

El PITVI hace una constante loa a las ventajas de la liberalización (palabra que se repite 59 veces en el documento), la apertura a los mercados o el incremento de la participación del sector privado, aspectos en los que pone todo el énfasis. El crecimiento, en este caso de las infraestructuras de transporte, continúa siendo el camino a seguir, sin reparar en la imposibilidad de esa opción a medio plazo, por cuanto las restricciones ambientales (energéticas, contaminación, disponibilidad de recursos), de demanda y presupuestarias lo muestran de forma rotunda. Así, plantea una inversión de 136.627 millones de euros,<sup>14</sup> dedicando 52.733 millones a ferrocarriles, de los que la mayor parte irá al AVE, pues se declara como la gran prioridad.

Como el Plan reconoce que nuestra dotación de infraestructuras es suficiente o incluso alta, el argumento utilizado para justificar las nuevas inversiones es el de «compensar los desequilibrios territoriales». Así, volvemos a encontrar un tremendo listado de obras en donde aparecen de nuevo todos y cada uno de los proyectos que se han puesto sobre la mesa en algún momento: autovías que ya han tenido una evaluación ambiental negativa (Puertollano-Mérida, Toledo-Córdoba, etc.), otra radial más para Madrid ignorando que están en concurso de acreedores las cinco radiales actuales; puertos como El Gorguel, Pasaia o Granadilla, etc.

## Los problemas ambientales

Aparte de suponer un tremendo despilfarro de fondos públicos, las consecuencias negativas de esta política de obra pública en materia de transporte no se restringen a lo económico. Sus impactos ambientales son de grueso calibre. Solo describiremos algunos de ellos, para dar una idea de su relevancia.

Si, por ejemplo, nos fijamos en la superficie ocupada y afectada por las grandes infraestructuras de transporte en ámbito interurbano, sobre todo las lineales como carreteras y vías férreas, encontramos que nada menos que el 5,3% del territorio estatal está directamente ocupado o afectado en su uso (no se tienen en cuenta aquí las fajas de afección por ruido, que serían mucho más amplias).<sup>15</sup> No se olvide que muchas carreteras o líneas férreas se trazan precisamente por los terrenos más cómodos para su construcción, que a menudo son los de mayor potencialidad para otros usos, como el agrícola.

El transporte es un tremendo devorador de energía. Pero a menudo solo contabilizamos la energía necesaria para mover los vehículos, y no la que se emplea para su fabricación o

---

<sup>14</sup> 11.400 millones de euros al año. El PEIT, el plan previo del Gobierno del PSOE, planteaba unos 16.000, que algunos años se superaron con creces.

<sup>15</sup> A. Sanz, P. Vega, M. Mateos, *Las cuentas ecológicas del transporte en España*. Libros en Acción, Madrid, p. 102, 2014 [accesible en <http://www.ecologistasenaccion.org/article28795.html>].

la construcción de infraestructuras. Pues bien, este último consumo energético es mucho más alto de lo que intuitivamente imaginamos. Por ejemplo, si cada persona que viaja entre Madrid y Barcelona en la línea de AVE consume para su desplazamiento el equivalente a 13 litros de gasoil, el coste energético proporcional para esa misma persona de la construcción de la infraestructura se acerca a los 10 litros.<sup>16</sup> Y eso que hablamos de la línea de alta velocidad con más pasajeros, por lo que si estos datos los extrapolamos a vías con mucha menos demanda, los consumos energéticos de la obra superan con creces los del desplazamiento. Por tener una referencia en otro modo de transporte, el consumo por persona viajando en un coche medio por una autovía con poco tráfico, tan abundantes en nuestro país, supone unos 3,3 litros de combustible por cada 100 km y pasajero, mientras que el gasto energético de la construcción de esa infraestructura alcanza los 2,1 litros por persona en esa misma distancia.

Esto tiene su traslación a las emisiones de gases de efecto invernadero. Oficialmente se afirma que el transporte es el sector económico que más emisiones provoca en España, del orden de un 24% del total, pero esto es considerando solo la fase de desplazamiento. Si contabilizamos todo el ciclo del transporte, y también la construcción de las infraestructuras de la que estamos hablando, las emisiones suponen nada menos que el 40% del total.

Muy obvios resultan también los impactos sobre el paisaje de estas infraestructuras, su daño a la continuidad de los flujos superficiales de agua, la fragmentación territorial que originan y sus nefastas consecuencias para la biodiversidad, etc. Y sin olvidar las emisiones de gases perjudiciales para nuestra salud o la generación de ruido, por citar algunos otros problemas de índole ambiental.

## Ejemplos de manual

El sinsentido de buena parte de nuestras infraestructuras de transporte puede ejemplizarse en algunos casos, que muestran con toda crudeza la irracionalidad de la política seguida desde el punto de vista del interés general.

### *Las autopistas de peaje*

La totalidad de las autopistas privadas de peaje que se han declarado en concurso de acreedores en los últimos meses fueron planificadas por el Ministerio de Fomento en época de Álvarez-Cascos. Hablamos de cinco radiales a Madrid (R-2, 3, 4 y 5 y la AP-41 Madrid-

---

<sup>16</sup> A. Sanz *et al.*, *op. cit.*, 2014, p. 143.

Toledo), la Cartagena-Vera, la AP-36 Ocaña-La Roda, la M-12 al Aeropuerto de Barajas o la Circunvalación de Alicante.

Casi todas estas autopistas están en la horquilla del 40 al 10% del tráfico previsto en los proyectos, lo que refleja a las claras el error de planificación que supusieron. El Gobierno trata de vender a la opinión pública que el rescate de estas concesionarias no nos va a costar dinero público, pero lo cierto es que llevamos años intentando que no quiebren a base de concesiones de créditos participativos (esto es, créditos a bajo interés, avalados por el Estado) por unos 300 millones de euros anuales, así como abonando cuentas de compensación, por las que el Estado compensa a las empresas por el poco tráfico. Sin ir más lejos, el pasado septiembre Fomento recibió un crédito extraordinario de 540 millones de euros para pagar deudas de las concesionarias antes de crear el previsible “banco malo” de las autopistas. La deuda total se estima en al menos 3.600 millones de euros, y aún está por ver quién la acaba asumiendo.

### ***Aeropuertos ruinosos***

La mayor parte de los 49 aeropuertos públicos son deficitarios. Aparte de los aeropuertos sin aviones de Castellón, Teruel o Murcia-Corvera, otros muchos que sí están operativos tienen un tráfico irrisorio: el aeropuerto de Huesca, por ejemplo, tuvo una media de 0,7 pasajeros diarios durante 2013. Pero la tremenda deuda de Aena, cercana a los 14.000 millones de euros, en su mayor parte tiene otro origen: los sobrecostes de las grandes obras. La T4 de Barajas es quizá la más sangrante: se licitó por 1.745 millones de euros, pero acabó costando más de 6.200.

### ***AVE sin pasajeros***

El presidente de Adif declaraba en octubre pasado que «La red de AVE no tiene ni pies ni cabeza con el actual número de pasajeros». <sup>17</sup> Pero Fomento está acometiendo de forma prioritaria el AVE Madrid-Galicia, a pesar de que un estudio reciente encargado por el propio ministerio demuestra que no hay demanda más que para tres trenes diarios por sentido. A pesar de ello, se está acometiendo la obra, cuyo coste supone la friolera de 8.517 millones de euros.

### ***Puerto de Granadilla***

Granadilla de Abona es un municipio del sureste de Tenerife donde el Gobierno canario promueve desde 2002 un nuevo, y de todo punto innecesario, puerto industrial. El Gobierno

---

<sup>17</sup> <http://vozpopuli.com/economia-y-finanzas/50715-el-presidente-de-adif-la-red-de-ave-no-tiene-ni-pies-ni-cabeza-con-el-actual-numero-de-pasajeros>.

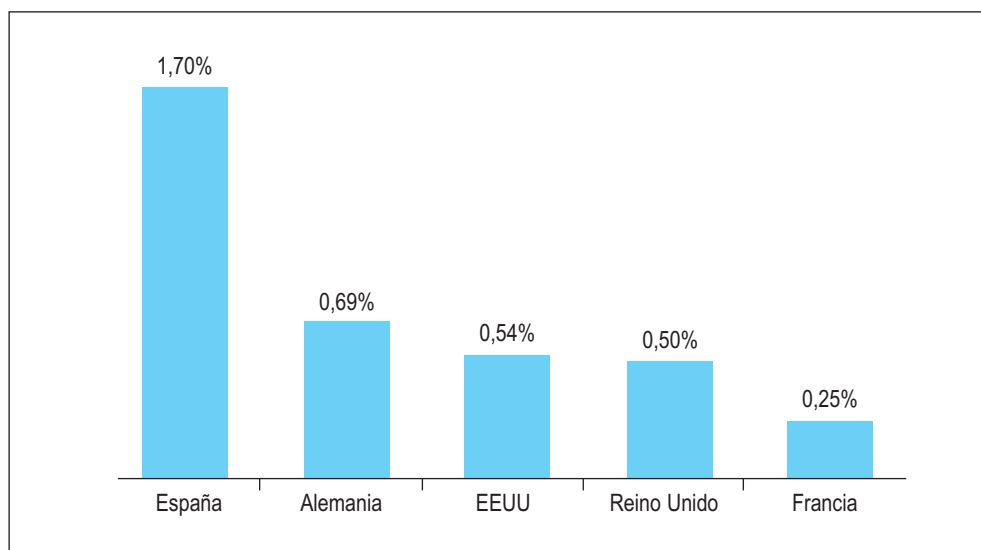


—del mismo partido, Coalición Canaria, que ahora se opone a las prospecciones petrolíferas— falseó datos de ocupación del cercano puerto de Santa Cruz para calificarlo de saturado cuando está infrutilizado, descatalogó especies protegidas que impedían su construcción, etc., y todo ello frente una gran oposición ciudadana. Otra gran inversión en marcha, tirada literalmente al mar.

## La gran paradoja

Esta política que estamos describiendo de fuertes inversiones en grandes obras sin utilidad social es aún más paradójica y difícilmente justificable si se tiene en cuenta que se está llevando a la práctica en el país europeo con más dotación de grandes infraestructuras y al mismo tiempo que se aplican unos draconianos recortes sociales, cuando además somos el Estado de la UE-15 con menor inversión social (véase gráfico 1).

**Gráfico 1. Inversión, en porcentaje del PIB, de varios países en infraestructuras de transporte durante 2009**



Fuente: Ministerio de Fomento

La inversión media anual en infraestructuras de transporte en el periodo 1993-2012 ha sido de 15.400 millones de euros, con su máximo en 2009, cuando las distintas administraciones invirtieron 20.610 millones de euros (el dato de la gráfica 1, equivalente a unos 17.000 millones de euros, corresponde a la inversión de la Administración central exclusivamente).

Para tener una idea de la magnitud de lo que estamos hablando, compárense estas cifras con el “decretazo” que anunció Zapatero en mayo de 2010 que suponía un recorte de 15.000 millones de euros en dos años.<sup>18</sup> Solo con lo que nos gastamos en 2010 y 2011 en AVE casi se hubiera cubierto esa cantidad.

Según la ministra Pastor, la deuda actual del grupo Fomento (el ministerio y los entes públicos como Aena, Adif, Seittsa, etc.), contraída en buena medida por construir por encima de nuestras necesidades, ronda los 40.000 millones de euros. La comparación de estas cifras con la magnitud de los recortes sociales permite hacerse una idea clara del dispendio que supone nuestra política de infraestructuras y sus tremendos costes de oportunidad.<sup>19</sup>

La enorme deuda del grupo Fomento nos cuesta más de 2.500 millones de euros en pago de intereses anuales. La situación es cada vez más inviable: solo en ferrocarriles, por ejemplo, se necesitan 28.000 millones de euros para llevar a cabo las obras ya comprometidas. Y en lugar de parar y replantearse la dinámica actual, Fomento sigue pidiendo créditos al BEI y otros organismos para poder mantener, al menos en parte, la ilusión de que se puede seguir con este ritmo inversor. Aunque el presupuesto para nuevas obras se ha reducido sustancialmente en los últimos años, los 9.570 millones de euros previstos para 2015 por el ministerio –el 40% de este presupuesto irá a parar al AVE– sigue siendo con mucha diferencia uno de los más abultados de nuestro entorno.

Muy significativa resulta la comparación con nuestros vecinos más cercanos. El Tribunal de Cuentas portugués ha ratificado en los primeros días de enero de 2015 una decisión previa: que el AVE “no defiende el interés público y de los contribuyentes portugueses”,<sup>20</sup> por lo que ya en 2012 se decidió suspender la parte lusa de la conexión Madrid-Lisboa, que sin embargo sí acomete el Gobierno español a este lado de la frontera.

Por su lado, el equivalente francés (la Cour des Comptes) en su reciente informe de octubre de 2014<sup>21</sup> se ha pronunciado de forma tajante sobre la nula rentabilidad de la alta velocidad francesa, a pesar de que tiene cinco veces más usuarios por kilómetro que la red española.

Pero no parece que aquí estemos aprendiendo la lección. En este año electoral de 2015, Fomento tiene previsto inaugurar 1.000 kilómetros más de AVE y cuatro nuevas estaciones

---

<sup>18</sup> [http://elpais.com/elpais/2010/05/12/actualidad/1273652221\\_850215.html](http://elpais.com/elpais/2010/05/12/actualidad/1273652221_850215.html)

<sup>19</sup> Sin olvidar, claro, que la parte del león de los fondos públicos se ha dirigido a las ayudas a la banca, que han recibido cantidades mucho mayores, incrementado de forma drástica la deuda pública.

<sup>20</sup> <http://www.elmundo.es/economia/2015/01/05/54aaabc722601dad148b4581.html>.

<sup>21</sup> Cour des Comptes, oct 2014: *La grande vitesse ferroviaire: un modèle porté au-delà de sa pertinence* <https://www.ccomptes.fr/Actualites/A-la-une/La-grande-vitesse-ferroviaire-un-modele-porte-au-dela-de-sa-pertinence>.

de diseño. Además de endeudarnos más para estas obras, estamos intentando canalizar la mayor parte de los fondos que nos pudieran llegar a través del llamado “plan Junker” hacia más alta velocidad, mientras que, por seguir con el ejemplo, Francia está apostando por aprovechar este mismo fondo para mejorar su red ferroviaria convencional.

---

Las posibles actividades ilícitas explican mucho mejor que ningún otro motivo estas dinámicas tan aberrantes desde el punto de vista del interés general

---

En todo caso, ¿cómo es posible que en las actuales circunstancias de crisis y recortes sociales sigamos intentando estirar esta situación, esta inmoral y obscena asignación presupuestaria a favor de las grandes obras y en contra de las prestaciones sociales? La clave está en quién se beneficia de este expolio de los fondos públicos, y esos beneficiarios están nítidamente detallados en los llamados “papeles de Bárcenas”.

## “Papeles de Bárcenas”, se confirma lo que imaginábamos

A finales de enero de 2013 *El País* publica los conocidos como “papeles de Bárcenas”.<sup>22</sup> En estas hojas manuscritas aparecen las “donaciones” presuntamente ilícitas al Partido Popular realizadas por parte de grandes constructores entre 1990 y 2009, así como el supuesto reparto posterior de estos fondos en “sobres”. La simple comparación de los apuntes contables del extesorero del PP con las licitaciones de grandes infraestructuras permite hacerse una idea de los motivos reales que han llevado a unas inversiones tan alejadas de las necesidades de la mayor parte de la población y del propio sistema de transporte.

Ante la evidencia de que los presuntos delitos que recogían estos “papeles” estaban prescribiendo –según el tipo, prescriben en un periodo que varía entre los 10 y los 4 años–, justo un mes más tarde, el 28 de febrero, cinco organizaciones presentamos en la Audiencia Nacional una querrela contra dos extesoreros del PP (Luis Bárcenas y Álvaro Lapuerta), tres exministros (Rato, Acebes y Trillo) y los presidentes o expresidentes de varias constructoras (OHL, Sacyr, FCC, Constructora Hispánica, Sando, AZVI, etc.).

Los querellantes, Ecologistas en Acción, Izquierda Unida y la Asociación Libre de Abogados, junto a dos colectivos más, les acusábamos, entre otros delitos, de cohecho, tráfico de influencias, delitos contra la Hacienda Pública, blanqueo de capitales, alteración de

---

<sup>22</sup> [http://elpais.com/especiales/2013/caso\\_barceñas/todos\\_los\\_papeles.html](http://elpais.com/especiales/2013/caso_barceñas/todos_los_papeles.html).

precio en concursos y subastas públicas, etc. El Partido Popular anunció inmediatamente que se querrellaría contra nosotros, a lo que respondimos con una campaña de adhesiones a nuestra querrela que recogió 27.000 firmas en pocos días.<sup>23</sup>

La querrela fue admitida inmediatamente a trámite, parando así el reloj de la prescripción. Pero realizando un repaso rápido a lo ocurrido, podemos hacernos una idea de las dificultades que debe superar una acusación popular a la hora de enfrentarse a enemigos tan poderosos e influyentes.

Para empezar, se optó por sumar la “causa Bárcenas” al caso Gürtel para evitar que cayera en manos del juez Gómez Bermúdez, no sin flagrantes irregularidades y saltándose los criterios de reparto de casos de la Audiencia Nacional. Por otro lado, el ministerio fiscal ha venido trabajando más como la defensa de los imputados que ejerciendo su papel de custodia de los intereses colectivos. Y sin olvidar que durante la instrucción se han producido nada menos que tres sustituciones en la cúpula de la UDEF (la Unidad Delincuencia Económica y Fiscal de la Policía) presumiblemente para conseguir un mayor control gubernamental en lo que se investigaba.

Tampoco queremos dejar en el tintero otras maniobras del Partido Popular, como las misteriosas desapariciones de las agendas y la súbita amnesia de las secretarías de los extesoreros, la destrucción de los registros de asistencia a la sede madrileña del PP o el formateado y desaparición de discos duros comprometedores. Ni su resistencia a entregar la información solicitada por el juez instructor, que acabó ordenando el registro de la sede central del PP de la calle Génova. Estas maniobras culminan ahora en el próximo mes de marzo apartando de la instrucción al juez, Pablo Ruz, que por hacer correctamente su trabajo de investigación e instrucción se ha convertido en una persona *non grata* para quienes presuntamente se benefician de estos manejos.

En todo caso, resulta incontestable que la interposición de la querrela ha acelerado de forma notable la investigación judicial de los “papeles de Bárcenas”. Gracias al trabajo del equipo de abogadas y abogados voluntarios de la acusación popular, en enero de 2015 hay nada menos que 32 imputados, entre ellos los presidentes en su día de grandes constructoras como OHL, Sacyr o FCC, lo que conocido su enorme poder no es un asunto menor. Sin olvidar la constatación de la existencia de una contabilidad B en el seno del Partido Popular. También resulta claro el papel determinante que juega Ecologistas en Acción en este caso, dando soporte a toda la argumentación sobre lo injustificable de buena parte de estas inversiones en grandes obras en la línea de lo expuesto en este artículo.

---

<sup>23</sup> «Queréllate tú» véase <http://www.ecologistasenaccion.org/article25190.html> y <http://www.querellabarcenas.org/content/adhesiones-recibidas>.

Recapitulando, resulta obvio que no hay justificación desde el lado del transporte ni de la economía para todos estos proyectos de grandes infraestructuras de transporte que arrasaron una gran superficie de nuestro país durante los últimos años y dejaron exhaustas nuestras arcas públicas. Las posibles actividades ilícitas explican mucho mejor que ningún otro motivo estas dinámicas tan aberrantes desde el punto de vista del interés general.

Ojalá que el éxito de la acusación popular en este caso ayude a reconvertir estas dinámicas a otras muy diferentes, que nos permitan vivir bien o mejor con menos destrucción y despilfarro, como se argumenta en otros artículos de este mismo número.