

Ramon Caralt

EL NEOLIBERALISMO CONTRA EL TERRITORIO

Attac



EL NEOLIBERALISMO CONTRA EL TERRITORIO

RAMON CARALT

4

ediciones ● Attac



attac

Agradecimientos

A todos aquellos que han hecho posible esta publicación con sus aportaciones desinteresadas. A su autor, Ramon Caralt, ingeniero; a Nausica Martínez, por el diseño de la portada; a Rafa Partagás, por la diagramación; a Marina Pino, por la corrección de estilo. Y a vosotros también, lectores, que podréis divulgarlo cuanto queráis pues este libro no tiene copyright.

(Traducción del catalán al castellano por voluntarios de Attac-Catalunya)

Imprime A.G.Alpres D.L. B-17.688-2006-5-16

4
ediciones ● Attac

INTRODUCCIÓN

Las políticas territoriales que se aplican en Cataluña desde hace varios decenios están transformando el aspecto de su territorio como consecuencia de haber fomentado el crecimiento continuado y agresivo de la construcción de viviendas y de infraestructuras.

Detrás de la pretendida sostenibilidad territorial que defienden hoy las instituciones, se esconden políticas económicas inspiradas por la Comisión Europea (CE), la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), la Organización Mundial del Comercio (OMC), entre otros organismos, en un sistema económico que apuesta decididamente por un crecimiento ilimitado de la producción a costa de los elementos más débiles, como son los trabajadores, los recursos y el territorio. Nos centraremos en explicar cómo afecta el neoliberalismo al territorio de Cataluña, sin por ello olvidar las demás agresiones territoriales y sociales que hoy se dan en todas partes.

Es, quizás, un objetivo demasiado ambicioso puesto que la información de que disponemos es dispersa, densa, discutible y difícil de agrupar por temas, pero a pesar de ello esperamos que las ideas que se exponen a continuación sobre territorio y neoliberalismo en Cataluña contribuyan a clarificar los problemas, a construir alternativas y a animar el debate con aportaciones nuevas.

Los factores que relacionan territorio y neoliberalismo se han agrupado en los siguientes capítulos:

Capítulo I. La deslocalización como factor impulsor de infraestructuras

Capítulo II. La motorización como modelo de movilidad

Capítulo III. El impulso económico de los países de la Unión Europea (UE) por medio de las infraestructuras

Capítulo IV. La planificación territorial como factor determinante de la vivienda y de la sociedad

En estos capítulos se valoran los efectos negativos que ocasionan en el territorio distintos sectores productivos, como la industria automovilística, las infraestructuras, las autopistas y la alta velocidad, así como la influencia que ejerce la construcción de viviendas. Finalmente, se dedica un capítulo a apuntar algunas ideas sobre planificación, con distintas alternativas para cada problema, y también se analiza por qué desde las administraciones no se consideran adecuadas las que persiguen un modelo distinto de sociedad.

Este libro se publicó en catalán bajo el título *“El Neoliberalisme contra el territori a Catalunya”* y aunque sea una aplicación concreta del Neoliberalismo sobre el territorio de Cataluña, la realidad es que el neoliberalismo afecta no solamente a Cataluña sino a todo el Estado Español.

Los argumentos y razonamientos indicados para Cataluña son igualmente válidos para otras comunidades. Desgraciadamente el territorio sufre la devastación también de forma global. Por otro lado, interesa divulgar las ideas contenidas en el libro y hacerlas llegar al máximo número de personas para que se entiendan mejor las diversas políticas territoriales que nos afectan. Por estos motivos, y dado que la primera edición ya se ha agotado, se ha decidido imprimir esta segunda edición en castellano, que ha sido corregida y actualizada conforme a la cambiante realidad de estas cuestiones.

LA DESLOCALIZACIÓN COMO FACTOR IMPULSOR DE INFRAESTRUCTURAS

La deslocalización consiste en que algunas empresas productivas, obligadas a buscar una mayor competitividad, se instalan en países emergentes con menos costes laborales, mejores ventajas fiscales y menos costos ambientales. En el Estado español, y durante los últimos tres años, más de 12.000 trabajadores han sido víctimas de procesos de deslocalización, y el número de empresas afectadas supera las 50.

Las principales deslocalizaciones tienen como destino países del Magreb (Túnez, Marruecos), del Este (Eslovaquia, República Checa, Polonia, Hungría) y países asiáticos y sudamericanos. Desde la perspectiva de la producción, en ellos se consiguen costes menores para el competitivo mercado actual. Los nuevos centros de producción se sitúan en países con mano de obra barata y condiciones de trabajo precarias.

Se acepta como inevitable esta injusta solución productiva de la política neoliberal que provoca el deterioro del Estado de Bienestar, según criterios del Fondo Monetario Internacional (FMI) y de la OMC.

Se trata de una situación impuesta por la fuerza. Los organismos financieros mundiales castigan con restricciones crediticias y sanciones comerciales a los países «pobres» que no dan facilidades a las empresas transnacionales y que no siguen los postulados de la OMC.

La empresa ha sido deslocalizada, pero no por ello terminan los problemas para los países receptores de esa empresa. Deben intentar que no se vaya a otro país aún más interesante desde la óptica productiva, un riesgo constante que obliga a muchas concesiones.

La política de deslocalización también tiene consecuencias en los países ricos emisores, como la precariedad laboral y la desaparición de empresas (algunas, beneficiarias de fondos públicos para mantener su estabilidad). A nivel político se hacen declaraciones afirmando que los efectos perjudiciales de las deslocalizaciones son una premisa para poder mantener la empresa, aunque deban sacrificarse puestos de trabajo. Y afirma que la única medida que puede aplicarse es gestionar bien la deslocalización para que la empresa siga adelante.

En este contexto, aceptado como inevitable por muchos líderes tanto de izquierdas como de derechas, la producción queda separada de los centros consumidores por una gran distancia geográfica. Desde la óptica empresarial, el recorrido que hacen las mercancías de un lugar a otro debe realizarse con el menor costo posible con objeto de no perder las plusvalías generadas en el país de origen, gracias al menor coste de su mano de obra y a su fiscalidad. Se trata, pues, de fabricar a un mínimo coste en el Sur y vender con el máximo beneficio en el Norte.

Para beneficiar a las empresas, el transporte debe realizarse con el mínimo de cargas fiscales y regulaciones estatales, tanto en la circulación por carretera y ferrocarril como en el cruce de fronteras. Se abre, pues, el gran mercado de las mercancías, con lo cual el transporte se convierte en un sector codiciado por la empresa privada, que quiere hacerse con las ganancias que obtiene el Estado con el transporte público que todavía es rentable. Y la mejor fórmula para conseguir estos beneficios es privatizar y desregularizar el transporte público rentable, según los criterios de la OMC, por medio de las normas que fija el Acuerdo General de Comercio y Servicios (AGCS).

Recordemos que el AGCS es uno de los acuerdos en los que participan los países miembros de la OMC, que tiene como principal objetivo la privatización del sector internacional de los servicios. Gracias a ese acuerdo, es el mercado quien decide cuándo ha de privatizar un servicio, no garantizándose el acceso igualitario a éstos con independencia de las rentas de los usuarios.

El impulso recibido por el transporte de mercancías deslocalizadas permite romper las cadenas de producción de unas transnacionales que antes estaban instaladas en un mismo recinto (comarca-país) y convertirlas en múltiples cadenas de producción, cada una de las cuales se sitúa en el país que más ventajas y especialización ofrece, cuya consecuencia es un proceso productivo con cero existencias (stock 0) y gran movimiento de piezas y productos semielaborados transportados por barco y por carretera. Es bien conocido el caso de la manufacturación de un pequeño cangrejo procedente del norte de Europa que se transporta a Marruecos para su manipulación (un viaje), que vuelve al norte (segundo viaje) y que desde allí se comercializa en Cataluña. Son tres viajes por la frontera de La Jonquera.

La desregulación del transporte afectó en un principio al que se hacía por carretera y hace ya tiempo que éste se realiza con escasas regulaciones y externalizando costes. Una de sus consecuencias es la continuada congestión del tráfico que convierte las carreteras en auténticos almacenes rodantes del sistema productivo deslocalizado. Luego vino el transporte marítimo, que también ha sido desregulado al máximo y que está en costes mínimos debido a una política de disminución de costes laborales y de bajo mantenimiento, lo cual ha aumentado su tráfico en un 43% en los últimos treinta años. Las mercancías deslocalizadas se transportan en grandes contenedores en barco hasta los centros consumidores. Ello ha obligado a ampliar los puertos y las carreteras de acceso a esos centros, y ha provocado un gran efecto sobre el territorio y ha produ-

cido variaciones en las líneas de costa. Los costes ambientales (el caso *Prestige* es un ejemplo) se evitan con barcos con bandera de conveniencia.

Por lo que se refiere al transporte aéreo, que experimenta una fuerte expansión debido a la deslocalización y a la creciente movilidad de las personas y las mercancías, tiene también efectos contraproducentes para el territorio. Se han previsto grandes inversiones en todo el mundo para construir nuevas pistas de aeropuertos para transportar mercancías desde países emergentes, en una lucha entre aeropuertos por convertirse en centros de transporte de viajeros y mercancías (llamados MEGA-HUBS), con grandes áreas de recepción y expedición de manufacturas para hacerse con una posición en el mercado al ritmo creciente de la economía. Estos programas expansivos de los aeropuertos están en manos de muchos de los gobiernos de la UE y reciben subvenciones para ejecutar las obras que permitan un incremento de la movilidad de viajeros y la recepción de contenedores enviados por los países que fabrican a bajo coste.

En cuanto al ferrocarril, la Comisión de la UE afirma que el sistema ferroviario debe separar los servicios ferroviarios de la gestión de infraestructuras. Es decir, se divide la empresa pública en dos entes bien diferenciados, porque de este modo –dicen- el servicio gana en calidad y economía. La UE no aporta demostración económica alguna de tal afirmación, pero consigue romper el monopolio público para apropiarse de la parte rentable de este transporte (las líneas con más viajeros y las de mercancías que llegan a los puertos) y convertirlo en beneficio privado. Esta reforma de las empresas ferroviarias no ha resuelto el problema. Tampoco desde la Eurocámara se ha evaluado la mejora económica que supone esta separación impuesta. Al contrario, los cambios no han aportado nada al ciudadano y han provocado la aparición de organismos como el GIF o ADIF, que actúan como verdaderos parási-

tos del sistema ferroviario. Es preciso recordar que el GIF y otros entes de gestión han servido sobre todo para esconder el endeudamiento real con objeto de seguir los criterios de Maastricht.

Muchos trabajadores especializados están en paro desde que dejó de funcionar el servicio auxiliar de RENFE. En teoría, la desregulación ferroviaria tendría que mejorar el transporte de mercancías por ferrocarril, pero la realidad demuestra que se está abandonando este servicio en beneficio de la carretera, una situación que obliga, debido al tráfico que origina la deslocalización, a aumentar el trazado de nuevas autopistas y autovías por el territorio.

Estos argumentos nos permiten comprobar la estrecha relación que existe entre deslocalización e infraestructuras, lo cual, es evidente, afecta al territorio y beneficia a las empresas transnacionales. La defensa del territorio topa con la forma actual de entender la globalización. Si la deslocalización disminuye, el territorio sale ganando puesto que automáticamente disminuye la movilidad de las mercancías y de las personas, así como el impacto de nuevas infraestructuras.

En este contexto, la alternativa para una defensa del territorio pasa también por la modificación del modelo económico, a fin de que se consiga crear proximidad, es decir, regular el modelo de deslocalizaciones forzosas. Es una idea evidentemente discutible, pero en el contexto actual es necesario su planteamiento a pesar de que parezca temerario. No es nada fácil crear proximidad y es preciso andar con pies de plomo para no perjudicar todavía más a los trabajadores de la débil e injusta economía productiva actual, tanto de los países emisores como de los receptores.

La idea de proximidad no es nueva y es defendida, entre otros, por Margalef, al introducir el concepto de biomímesis, es decir, la imitación de la naturaleza que deberían efectuar los sistemas productivos humanos creando al mismo tiempo proximidad y aprovechamiento de recursos.

Por otra parte, es preciso considerar un hecho importante, y es que la distancia física entre productor y consumidor creada por la deslocalización tiene un coste adicional de transporte. Este coste aumentará en un futuro próximo como consecuencia del aumento continuado del precio del petróleo, hecho que hará disminuir el margen o la plusvalía que la empresa ha conseguido en el país emergente debido al consiguiente encarecimiento del transporte.

Y si el margen de beneficio se reduce, podríamos pensar que la moda de deslocalizar entrará en crisis, pues para rebajar el coste del transporte se crearán redes de proximidad. Pero puede ser que ello no ocurra y que se ejerza una presión mayor sobre los trabajadores para conseguir que las cuentas de resultados den beneficios iguales o superiores, aun incluyendo el aumento del coste del transporte.

La deslocalización es, pues, un problema grave y lo prueba el hecho de que tanto los gobiernos como los sindicatos buscan fórmulas para detener este proceso sin que disminuya la productividad. La deslocalización tiene graves consecuencias. La desregulación del mercado de trabajo conduce al recorte de prestaciones sociales, anula derechos laborales y crea precariedad laboral. Tristemente, estas situaciones se están registrando de una forma mucho más rápida de lo que se cree.

Los gobiernos actuales consideran inevitable la deslocalización y es muy difícil introducir un pensamiento alternativo que no se vea avasallado por los pensadores orgánicos e institucionales. El Gobierno francés propuso un plan para evitar deslocalizaciones que consistía en crear zonas industriales en Francia en las que a las personas que se establecieran en ellas se les eximiría de pagar el impuesto de sociedades, entre otras ventajas empresariales. Se trata de una política fiscal injusta que beneficia a unos pocos. La solución no pasa por ahí, sino que lo que debe hacerse es regular el mercado, el transporte y la producción. Regular significa controlar el flujo de capitales que entran y salen de un país, significa plani-

ficación de la producción, ideas éstas consideradas inadecuadas.

La circulación de capitales es libre y las fronteras financieras han desaparecido. La producción no se controla, con la falsa idea de que el mercado ya la regula «per se». Se dice que en el nuevo desorden económico las antiguas medidas no sirven para proteger el sistema productivo. Pero empiezan ya a escucharse voces disonantes frente la ortodoxia neoliberal, incluso entre los economistas más proclives al neoconservadurismo.

La realidad es que hace tiempo que el ciclo productivista empezó a deteriorarse. Este ciclo viene limitado claramente por el agotamiento de recursos debido a la sobreproducción y a nuestra enemistad con la naturaleza. Si, como parece, todo el mundo ha descubierto ya estos efectos perniciosos del actual modelo, la solución consistirá en introducir medidas que comiencen a influir en un cambio, pero no se introducen estas seriamente. Una medida prioritaria, dada su enorme importancia, es el control de capitales. Dicho control es fundamental para conocer a dónde van los beneficios de tanta especulación y explotación de tantos trabajadores en todo el mundo. Es preciso controlar la evasión fiscal, producir menos, repartir más, impedir el agotamiento de los recursos del planeta, etcétera. Bien, pero ¿cómo se consigue todo ello? No disponemos de una varita mágica, pero quizá ya se estén creando las condiciones colectivas que llevarán a una inflexión, un cambio. Existen alternativas, tanto en producción como en regulación de capitales y planificación, pero falta su aplicación política. (Entre las medidas de control de capitales hay que mencionar la Tasa Tobin, con la que se propone gravar las transacciones financieras de un país a otro, que hace tiempo ha propuesto la organización ATTAC).

Incluso entre los pensadores institucionales hay quien reclama una deslocalización dirigida y una redistribución de la riqueza. Lo dicen economistas de prestigio mundial, como el liberal Paul Krugman y el premio Nobel Joseph Stiglitz. Curiosamente, un

neoliberal como Krugman también defiende la necesidad de preocuparse menos del crecimiento y más de su redistribución. Así mismo es importante señalar que existe cierta preocupación en los dirigentes del Gobierno español por el desencanto social que producen las deslocalizaciones, y afirman que debe producirse un cambio para que las personas estén a favor de la deslocalización mediante la introducción de modificaciones empresariales, de lo contrario se volverá a medidas olvidadas:

- (...) «como intervencionismos, proteccionismos, aranceles, etcétera, que pueden reavivarse de seguir así, y sentimientos tan contraproducentes como populismos y nacionalismos».

Es lamentable que se introduzca el término nacionalismo en sentido peyorativo.

La comisión de Socialistas Europeos, reunida en la conferencia cumbre de Madrid, el 27 de noviembre del 2004, lanzó la propuesta, pendiente de ser definida, de armonizar el impuesto de sociedades para frenar las deslocalizaciones de las empresas. La armonización significa llegar a un acuerdo para igualar a la baja las cantidades que el Estado recauda con este impuesto. Es decir, se beneficiaría a la empresa para que no se vaya a otro país o a un paraíso fiscal, pero en la propuesta no queda claro qué ocurriría con la producción, ya que podría buscar fuera mano de obra barata, aunque fiscalmente la empresa se quedase en España. En tal caso, y consecuentemente, el transporte y la afectación territorial sería la misma que ahora. Sería también interesante saber cómo afectaría la solución propuesta a lo que queda del Estado de Bienestar debido a la disminución de ingresos en las arcas del Estado por el concepto «impuesto de sociedades». Como se ve, esta propuesta puede ser perfectamente asumida por cualquier partido de derechas.

LA MOTORIZACIÓN COMO MODELO

La sociedad se ve abocada a un modelo de transporte que se caracteriza por producir cada vez más desplazamientos a la mayor velocidad posible.

La mayor movilidad se traduce en que se construyen más carreteras, autopistas y autovías que no proporcionan fluidez a la circulación porque quedan saturadas por un efecto inductivo, es decir, a más carreteras más vehículos que colapsan el tráfico, y así en una espiral que no tiene fin.

Analizaremos el gran aumento de vehículos de motor como una de las principales causas del fenómeno de la movilización y la consiguiente destrucción del territorio debido a la necesidad implícita de construir más carreteras.

EL AUTOMÓVIL

Las empresas transnacionales del sector de vehículos a motor, automóviles y camiones, colocan en el mercado miles de vehículos diariamente, en todo el mundo, en una guerra comercial entre marcas que las empuja a buscar el menor coste posible y el máximo de ventas. Estas empresas fomentan las deslocalizaciones ya que introducen con gran ímpetu sus productos en los países emergentes para su manufacturación.

En Cataluña el aumento del parque automovilístico es espectacular, está entre los más altos de Europa y provoca una conti-

nua saturación en las carreteras. Se tiene la opinión generalizada de que Cataluña es un país ávido de infraestructuras y que la construcción de carreteras aportará grandes beneficios. Por esta razón la mayoría considera con satisfacción la elevada motorización y la promesa de grandes inversiones en carreteras.

La tasa de motorización, o número de vehículos por 1.000 habitantes, es de casi un coche por habitante (en Girona es de 910 por 1.000 habitantes; en Barcelona, 682; en Tarragona, 765 y en Lleida, 761). Estas cifras son significativas pero esconden carencias de transporte público alternativo y la falta de un modelo territorial en el que se apueste por la proximidad y no por la distancia. Son datos buenos para el sector de la automoción, pero no lo son desde la óptica de la sostenibilidad.

El sentido común nos dice que no se puede incrementar constantemente la tasa de motorización. Si fuera consecuente la política de transporte del actual gobierno de la Generalitat, que dice defender la sostenibilidad, podría plantear la inflexión del crecimiento del parque automovilístico.

Pero no es realista creer que desde las instituciones vaya a reclamarse dicha inflexión en el sistema de producción de automóviles. Como mucho, se plantearán medidas revisionistas como las que figuran en el Libro Blanco de la UE, que comentaré más adelante. Las razones para ello son obvias. Inflexión significaría colocar una carga explosiva en uno de los pilares del modelo productivo actual y obligaría al haraquiri del partido que la apoyara, sin dar una alternativa clara para la reconversión del sector.

Debemos analizar el sector para entender el problema que plantea. La industria del automóvil es un sector del que viven muchos trabajadores y que no puede ser tratado con frivolidad. Algunos datos lo demuestran:

- el Estado español concentra en el automóvil el 20% de la

producción industrial, y el 10% de la población activa, y representa el 6,3% del Producto Interior Bruto (PIB)

- en Europa hay 9 millones de personas que trabajan en el sector, y en el mundo hay más de 550 millones de automóviles, cifra que llegará a los 800 millones en el año 2020 con el espectacular auge de China

- en el año 2000 en el mundo se fabricaron 41 millones de automóviles, es decir, ¡un coche cada segundo!

- la movilidad de las personas ha pasado de 17 km/día en 1970 a 35 km/día en 1998, lo cual se considera –erróneamente– una conquista, e incluso un derecho

Ante este panorama existe un gran interés social en que el consumo de automóviles siga aumentando y también existe una gran preocupación, muy justificada, por las posibles deslocalizaciones y la consiguiente pérdida de puestos de trabajo. Cataluña, lamentablemente, ha sufrido malas experiencias con Samsung, Lear y Valeo, y también con SEAT, entre otras empresas.

Por fortuna, a escala europea se está reorganizando la resistencia de los trabajadores contra los convenios que quiere imponer la patronal.

Los últimos convenios colectivos del sector de la automoción intentan calmar, por lo menos durante cuatro años, la situación, lo que significa hasta el siguiente convenio, pero el problema reside en que en algunos casos los acuerdos llegan casi a vulnerar al Estatuto de los Trabajadores; se dice que podría ocurrir que las condiciones pactadas entre sindicatos y patronal no pasaran una inspección de Trabajo.

En países como Francia y Alemania los fabricantes exigen más horas de trabajo y menos salario a los trabajadores para no deslocalizar la producción. Se trata de soluciones chantajistas que aplazan el problema. En el ámbito de las condiciones laborales, durante los últimos años los sindicatos se han visto obligados a

propiciar instrumentos de flexibilidad en beneficio de la productividad y en contra de sus propios intereses.

Según la Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones (ANFAC), hay que trabajar como y cuando haga falta. Pero la sobreproducción es preocupante.

No hay que olvidar que en todos estos casos la lucha competitiva es tremenda y que obliga a incrementar anualmente el volumen de ventas. No aparece para nada en este caso el concepto de sostenibilidad puesto que la empresa tan sólo cuida de sus beneficios. La sostenibilidad interesa muy poco al mundo empresarial.

Socialmente, todo está a favor del crecimiento de la industria automovilística. Las empresas del sector y las industrias auxiliares se ven favorecidas por las instituciones porque dan trabajo y aumentan el PIB. Es razonable que se haga una defensa del sector pero lo que ya no es tan razonable es que nos quieran convencer de que existe un vínculo entre bienestar social, infraestructuras y automóvil, es decir: más movilidad, más infraestructuras, más motorización, más vehículos y, finalmente, más progreso gracias a la libertad que nos da el automóvil. Y eso no es cierto.

Es evidente que el automóvil aporta beneficios, pero también perjuicios. La idea del enorme beneficio que el coche proporciona al usuario predomina, sobre todo, porque no se consideran los «efectos externos negativos» que produce. Estos efectos no se traducen en dinero ni se achacan a la movilidad. Algunos economistas afirman que la necesidad de transporte es más provechosa para la colectividad que los perniciosos efectos que provoca en la calidad de vida. Y no es así. Los gastos externos del automóvil existen y en mucha mayor cantidad de lo que pensamos. Ocurre que se cargan en la cuenta de los sectores públicos (se externalizan) y se pagan dentro de los presupuestos generales y otros gas-

tos. Sencillamente, no se consideran. Hablamos de conceptos como la contaminación atmosférica, los lamentables gastos que provocan los accidentes, la congestión de carreteras por saturación de automóviles y camiones, el ruido en las viviendas, el mantenimiento de carreteras debido al desgaste, la ocupación del territorio y la pérdida de valores paisajísticos, el agotamiento de materias primas y el tratamiento del valor residual del coche, entre otros que podrían citarse.

La fórmula institucional que calcula las bondades de la motorización considerada sin esas variables negativas da un resultado positivo para la movilidad, la producción de vehículos y el consumo del territorio, pero el verdadero balance a favor del coche no es –con rigor científico– favorable al sector si se le imputan todas las variables descritas.

Para avalar esta afirmación, vamos a considerar algunos datos publicados en el informe «Costos externos del transporte Zurich/Karlsruhe. Octubre 2004. INFRAS». En él se presentan primero los costes externos totales del transporte (excluyendo los costes de congestión) del año 2000 para los 17 países de la UE (UE más Suiza y Noruega).

Los conceptos que entran en el apartado de costes externos son:

- accidentes, ruido, contaminación atmosférica, cambio climático, naturaleza y paisaje y efectos urbanos negativos

Algunos datos importantes de este estudio son:

- el coste total externo se valora en 650.275 millones de euros/año, que representa el 7,3% del PIB del conjunto de países de la UE-17.

- el cambio climático es el elemento más importante, con un 30% del coste total externo señalado.

- la contaminación atmosférica representa el 27% y los costes por accidente el 24%.

- el transporte más impactante, siempre con relación al coste externo total, es el que se hace por carretera, que origina un 83,7%. El transporte aéreo ocasiona el 14% y el ferrocarril, el 1,9%.

Los costes externos medios, también presentados en el estudio, son muy interesantes. Se expresan en estas unidades:

- en la unidad relativa a viajeros, el coste medio sería el que representaría transportar 1.000 viajeros/ kilómetro, y en la unidad relativa a mercancías, el coste medio sería el que representaría transportar 1 tonelada/ kilómetro.

- en el sector del transporte de viajeros, los automóviles privados crean un coste externo medio de 76 euros por 1.000 viajeros/kilómetro, mientras los costes ferroviarios son de 22,9 euros, una cifra 3,3 veces inferior.

En el sector de las mercancías, los costes externos medios del transporte aéreo son significativamente más elevados que el resto de las demás formas de transporte debido a que los aviones transportan mercancías de alta calidad y bajo peso específico.

Los costes externos medios para camiones pesados ascienden a 71,2 euros por 1.000 toneladas/km, es decir, cuatro veces más que el coste externo medio ferroviario, que es de 17,9 euros.

En cuanto a los costes en concepto de congestión, que son los que representan el coste por un uso no eficaz de las infraestructuras existentes (saturación de carreteras, etcétera), ascienden, para los países de la UE-17 y para el año 2000, a 63.000 millones de euros.

Se observa que se trata de costes elevados y que el balance es muy negativo, principalmente para el transporte en coche y camión.

A partir de aquí, el estudio se propone internalizar los costes externos, es decir, introducir los costes económicos en la factura

de responsabilidad automovilística, mediante medidas como la implantación de una tasa para camiones pesados, poner en práctica peajes de automóviles en zonas urbanas, impulsar un escenario europeo común para el precio del combustible, incluyendo el del transporte aéreo internacional, limitar la velocidad o mejorar el comportamiento acústico y energético de los ferrocarriles, entre otras medidas.

La internalización o asunción de los costes externos no es la solución más eficiente para los problemas que causa el transporte, puesto que la solución idónea consistiría en domesticarlo, pero por lo menos nos ofrece un panorama monetario de la verdadera situación. Estas medidas internalizadoras no son aceptadas de buen grado por los usuarios. Sin embargo, se pone de relieve que, contrariamente al pensamiento actual, sólo a partir de la intervención reguladora del Estado pueden introducirse estas medidas de internalización no aceptadas.

Existe una postura poco intervencionista de la Administración que favorece al automóvil, tanto aquí como en el resto del mundo, sobre todo en Estados Unidos. Se publican continuamente cifras de venta y de matriculación, lo cual aumenta el problema. Así, cuando se dice que las ventas de turismos batieron una nueva marca estatal con matriculaciones superiores a las del año anterior no se ve ninguna reflexión política sobre el espacio que ocuparán los nuevos vehículos, ni sobre la contaminación que ocasionarán, ni sobre los costes que representarán las nuevas matriculaciones.

Una de las causas de esta posición favorable de la Administración es que el coche es la vaca sagrada de la voracidad impositiva: «Hacienda recaudó un 12,6% más de impuestos que gravan la adquisición de vehículos en el año 2004, con una recaudación de 4.311 millones de euros (718.000 millones de pesetas)», según ANFAC.

El impuesto de matriculación, competencia de las comunidades autónomas, fue de 1.243 millones de euros (más de 200 mil millones de pesetas) en conjunto, con un crecimiento del 8,3%.

ANFAC asegura que la carga fiscal que soporta el automóvil en España es mayor que los costes externos que genera.

Queda claro, pues, que el interés del Estado es recaudador. Estamos de acuerdo en que se grave el coche, pero ¿en qué proporción?

Como usuarios, quisiéramos la menor recaudación posible. Según ANFAC ya se grava demasiado. La Administración quisiera gravarlo todavía más pero el sector automovilístico controla, mientras el ecologismo postula a favor de la inflexión de la producción y la aplicación de energías alternativas. Así, pues, ¿dónde está el equilibrio de esta complicada ecuación?

ALTERNATIVAS

Los problemas que ocasiona el transporte son conocidos. Muchos políticos y funcionarios de la Administración alertan de las consecuencias negativas que el sistema de crecimiento de la movilidad está ocasionando y también están de acuerdo en que no se puede seguir indefinidamente con los actuales criterios de crecimiento ilimitado sin que el sistema se devore a sí mismo. Así, surgen distintas alternativas oficiales postuladas desde la propia Administración, pero son propuestas tímidas puesto que la Administración ya apostado con decisión por el grupo de presión automovilístico.

Las alternativas que se propugnan desde instituciones de la UE pasarían, por lo menos en cuanto a sus enunciados, por medidas clásicas como mejorar el transporte público, utilizar energías alternativas, potenciar el ferrocarril convencional, crear zonas para peatones y vehículos alternativos, entre otras.

Desde la Comisión Europea se afirma que hay que promover alternativas al coche. Su objetivo sería conseguir la inflexión del aumento de movilidad en las carreteras hacia otros medios alternativos, como el ferrocarril u otros medios de transporte público. Pero, realmente, ante la relativamente baja inversión en Europa y en el Estado español en estos medios alternativos, si se la compara con las inversiones en carreteras, lo que ocurre en realidad es que la movilidad viaria aumenta con cada día que pasa.

En Bruselas se da un enmascaramiento político de la realidad cuando se informa de que se consiguen mejoras. En nuestro Estado las instituciones afirman que se está trabajando a favor de la sostenibilidad del tránsito impulsando alternativas como el ferrocarril, cuando lo que realmente se impulsa son las autopistas y autovías para la circulación viaria y el tren de alta velocidad (AVE). Esta política institucional de transporte nos ha conducido a una distribución modal de un 90,2% para la carretera, mientras que no llega al 6% para el ferrocarril.

Debería producirse un cambio total en los programas de infraestructuras del Estado español a fin de darle prioridad a la red básica ferroviaria a 160 km/hora, utilizando menos recursos en el AVE, potenciando el transporte público de autobuses y favoreciendo, dentro de las ciudades, el uso de bicicletas, así como las zonas y trayectos peatonales. Estas alternativas no se pondrán en marcha con seriedad si no se llega a un amplio consenso político, económico y social que las requiera. Es lamentable, pero dicho consenso social no existe y el AVE y las autopistas se comen los presupuestos para infraestructuras.

En el resto de Europa, según un documento elaborado por la Agencia Europea del Medio Ambiente, tampoco se está produciendo este cambio modal. Mientras que la longitud de la red de autopistas europeas ha aumentado más del 70% desde 1980, la longitud de las líneas ferroviarias convencionales ha disminuido en un 9%.

El automóvil fomenta las carreteras y provoca enormes gastos sociales y ecológicos. Se hace un mal uso de un avance tecnológico y por ese motivo hay que estudiar el problema. No es posible aceptar el crecimiento ilimitado del sector buscando la producción de dos coches por segundo; se requiere una solución del problema con medidas a corto, medio y largo plazo.

A corto plazo, deberían consolidarse las propuestas «oficiales», pero a largo plazo es preciso proponer alternativas más radicales, como el descenso de la producción. Esta idea puede parecer descabellada pero es muy racional. Y es una propuesta que no gusta a la mayor parte de la sociedad. Todos dependemos, directa o indirectamente, del sector. Es casi imposible que la sociedad productiva se plantee la disminución de la producción automovilística que, hay que reconocerlo, se halla ante graves problemas de saturación y está provocando pérdidas de puestos de trabajo. Es evidente que esta medida debería complementarse con otras. La producción de transporte público podría absorber en parte la inflexión en la fabricación de vehículos privados. Otras soluciones obligarían a replantear seriamente la actual globalización. Es una utopía necesaria que el pensamiento ecologista y altermundista debe proponer. A continuación explicaremos por qué no se avanza en medidas teóricas alternativas que podrían contribuir a resolver el problema y a romper el monopolio del pensamiento único sobre movilidad.

El ideario de los defensores del actual modelo económico relativo al incremento de movilidad proclama que el aumento de las infraestructuras es el mejor remedio para el problema y el factor primordial para el crecimiento económico. Para ellos, todos los problemas de transporte que plantea el crecimiento pueden resolverse si se consigue el objetivo final de progreso productivo. Ése es el ideario que abrazan casi todos los partidos políticos del arco parlamentario, las instituciones como la

Diputación y la Generalitat, así como las Cámaras de Comercio, Fomento, etcétera.

La llamada «planificación territorial» también se inclina por promocionar la movilidad por carretera con la creación de ciudades dispersas en las que cada persona debe entrar y salir diariamente de grandes núcleos de población y áreas de servicio, escuelas, centros comerciales, hospitales, centros de ocio... Este enfoque se comentará posteriormente pero es evidente que, dentro de las alternativas, debe imponerse una planificación en la que prevalezca la proximidad sobre la ciudad difusa.

Para conseguir la inflexión en la tendencia al crecimiento de la movilidad debería producirse un cambio en profundidad en muchos parámetros económicos actuales. Pero es evidente que los intereses de las grandes compañías de automóviles, de las petroleras, de los concesionarios de autopistas, de las constructoras, de las inmobiliarias, de bancos y cajas que financian las infraestructuras, de los partidos políticos mayoritarios, de algunos sindicatos, son contrarios a la resolución de un problema que los ayuntamientos y otras instituciones tratan de resolver tímidamente y con escasos resultados prácticos.

Entre las actuaciones positivas destaca la aplicación de grandes criterios de suavización del tráfico en ciudades y pueblos de Cataluña, la potenciación (relativamente baja aún) del transporte público, la construcción de metros, la creación de nuevas líneas de autobuses y tranvías o zonas peatonales, entre otras. Para potenciar realmente el transporte público es preciso conseguir la necesaria financiación, algo difícil en la política de grandes inversiones. Es una cuestión de prioridades presupuestarias. O se defiende el Estado social o no habrá dinero para el transporte público. Tampoco hay recursos para aplicar e investigar nuevas técnicas en el campo de los combustibles o en vehículos alternativos.

En cuanto al transporte ferroviario, cabe señalar que las actuales directivas del Gobierno español apuntan al relanzamiento del transporte de mercancías por ferrocarril, aunque sin modificar el esquema del TGV/AVE, es decir, con grandes inversiones en alta velocidad y modificando algunas líneas convencionales. Esto no resuelve el problema del transporte de mercancías por carretera. Las vías de un TGV a 350 km/hora no son adaptables a los mercancías debido al enorme mantenimiento que requieren, a la limitación de carga que soportan y a la saturación horaria (es decir, que como los trenes de gran velocidad tienen preferencia, las mercancías deberán esperar). También la circulación nocturna de las mercancías es difícil debido al mantenimiento de las vías que requiere la seguridad del AVE. Y un grave problema añadido es la directiva europea que no acepta el paso de mercancías peligrosas por los túneles de las ciudades.

La solución de conservar y mejorar las actuales vías permitiría que el aeropuerto y el puerto de Barcelona estuvieran mejor comunicados con las ciudades por medio de un tren pendular, que es un vehículo que en las curvas se inclina permitiendo velocidades punta de 230 km/h, con una media de 160 km/h, y que tiene la ventaja de que puede detenerse en ciudades intermedias con costes muy inferiores. Por su vía, de ancho europeo, podrían circular trenes de mercancías puesto que aceptan 22 TM, con 32 TM por eje, contrariamente a las 17 tm que acepta la vía del AVE. Esta es la alternativa que defiende la Coordinadora por una Alternativa al Tren d'Alta Velocitat (COPALTAV).

Para distancias superiores a los 400 km existen ofertas aéreas que compiten ventajosamente con el AVE. Y con una buena red ferroviaria para mercancías no se necesita tanta ampliación de autopistas.

Entre las alternativas que deben potenciarse existen otros proyectos institucionales y no institucionales en el sector del

transporte que persiguen la eficiencia y el ahorro energético. Estados Unidos, Japón y Europa cuentan con ambiciosos programas para utilizar hidrógeno como combustible alternativo al petróleo. La propuesta consiste en utilizar energías renovables (o incluso nucleares) para producir hidrógeno que luego convertirían en la electricidad que alimentaría el motor eléctrico de un coche. Hay quien prefiere una producción de hidrógeno centralizada, lo cual plantea el problema de la construcción de conducciones con inversiones de millones de euros y un gran riesgo. No es una alternativa fácil puesto que requiere gran cantidad de energía para el proceso de fabricación, es peligroso y podrían producirse grandes pérdidas.

Por otro lado, la contribución de las energías renovables avanza en todo el mundo (se consideran en este sector las que se basan en la transformación de energía marina, geotérmica, solar térmica, solar eléctrica fotovoltaica, eólica, pequeñas presas hidráulicas y biomasa).

Con permiso de General Motors, Chrysler y de empresas petroleras, entre otros, el esfuerzo productivo de la automoción tendría que pasar progresivamente al sector de vehículos utilizando energías alternativas.

Si no se empieza ahora este cambio, cuando el petróleo termine su ciclo empezará el reino de la chatarra.

Algunas administraciones, como la francesa, intervienen ya con regulaciones en sus marcas automovilísticas, pero es un caso excepcional. Los gerentes de las grandes marcas alemanas son contrarios a posturas intervencionistas como la de Francia. Otra solución sería quedarse de brazos cruzados y seguir con el aumento imparable de ventas hasta llegar a la congestión total. Es el peor de los escenarios.

El carácter competitivo del sector provoca la disminución de los márgenes de beneficio en todas las marcas, con una pérdida

constante de asalariados. La no modernización del sector hacia tecnologías alternativas dependerá, en última instancia, de los grandes fabricantes estadounidenses. Es sabido que el secretario para la Energía de Estados Unidos mantuvo contactos con el sector del automóvil y que su Partido Republicano obtuvo una buena cantidad de dólares de las empresas de automoción durante la campaña electoral, beneficiándose así de su política de «laissez faire». La política de Estados Unidos «acepta» del sector automovilístico una «subvención» privada para los programas de demócratas y republicanos pero, evidentemente, el sector automovilístico pasa factura y lo cobra con ventajas fiscales y el impulso del actual modelo de saturación del mercado. Con ese enfoque es imposible cualquier intento estabilizador.

EL PETRÓLEO

El petróleo impulsa el 95% del transporte mundial. Dado que el mercado está controlado por empresas de gran dependencia de Estados Unidos, para comprender mejor la cuestión petrolera tenemos que estudiar la política de ese país. Según su Departamento de Energía, la demanda interna aumentará un 57% entre el 2001 y el 2025, previsión ésta que provocará más tensiones y, tristemente, más guerras por el control del petróleo como la de Irak.

Estados Unidos consume aproximadamente un 25% del petróleo mundial, pero tan sólo posee un 3% de las reservas de este combustible, motivo por el cual buscan desesperadamente controlar el petróleo mundial. El grupo de estudio sobre política energética nacional, que preside el vicepresidente Cheney, llegó a la conclusión de que la seguridad energética debía convertirse en una prioridad, marcándose como objetivo el control de Oriente Medio.

En las apreciaciones sobre las reservas petroleras en el mundo

las previsiones son pesimistas. También existe alguna teoría irresponsable que apunta a que la escasez del petróleo es una fantasía. La realidad es que las reservas de petróleo están en declive y no sirve de mucho entrar en discusiones sobre cuántas reservas de petróleo o de gas quedan. Entre todos los estudios realizados, es importante señalar las predicciones científicas del norteamericano Hubber, quien en los años setenta ya dijo que Estados Unidos estaba llegando a la mitad de sus reservas petroleras y que a partir de entonces el esfuerzo por obtener un barril de petróleo, dada la profundidad y la dificultad de acceso que presenta, podría conllevar el gasto de otro barril de petróleo en energía. También precisaba que podría ocurrir lo mismo con las reservas de gas, pero nadie le hizo caso y se vivió la crisis petrolera de los años ochenta.

En el resto del mundo también se produce un consumo excesivo de petróleo, y ante la falta de control en los países industrializados, que han optado por la libertad del mercado como forma de funcionamiento energético y no por el control planificado de las reservas, podemos pensar que la tendencia no se inclinará precisamente del lado de las energías limpias, sino de las más contaminantes y caras, como la energía nuclear.

Llegados aquí, es obligado recordar el antiguo programa nuclear de las empresas eléctricas españolas que se intentó implantar de 1973 a 1975, que provocó la movilización popular antinuclear. Con la colaboración de grandes grupos de ciudadanos y ayuntamientos se consiguió reducir los 37 reactores previstos para finales del siglo hasta los 9 que existen hoy en España. No hay que olvidar estas luchas porque son un referente para preparar la próxima batalla en contra de las campañas a favor de la nuclearización mundial que se están preparando.

Un factor ambiental que obliga a un cambio urgente en la política de transporte y petrolera es la contaminación atmosférica

ca que se produce con la quema de combustibles fósiles. El transporte es uno de los grandes generadores de contaminación atmosférica que mayor influencia tiene en el cambio climático. El incremento de la movilidad produce emisiones de CO₂ que ocasionan el calentamiento terrestre. La influencia que tiene el uso de combustibles fósiles en el cambio climático ha sido admitida por el Panel Intergubernamental sobre Cambio Climático (PCC), un organismo auspiciado por las Naciones Unidas que reúne a dos mil científicos de todos los países.

Los acuerdos suscritos por el Estado español para cumplir el protocolo de Kyoto imponían que las emisiones españolas de CO₂ no crecieran más del 15% respecto a las de 1990. Estas emisiones totales han aumentado hasta más del 40% en el 2004. Debe señalarse que el país más contaminante es Estados Unidos, que se ha negado a firmar el acuerdo de Kyoto. Los grupos de presión pagaron a los republicanos para que durante su mandato no se aprobara dicho acuerdo.

La Coalition for Vehicle Choice se opone a la regulación en el sector de los combustibles fósiles y aportó dinero a anteriores campañas republicanas. Así mismo, empresas como Exxon contribuyen al desbarajuste atmosférico. «Durante la campaña del 2000, Exxon Mobil dedicó 1.223.972 dólares a patrocinar la campaña republicana. Exxon Mobil ha presionado al Gobierno de Estados Unidos para que abandone el Protocolo de Kyoto, algo que consiguió en marzo del 2001, y también logró que se financiaran las campañas en contra del Protocolo» (fuente: recortes de prensa).

Actualmente se aplican muchas medidas compensatorias y de mercadeo en lo que atañe a la contaminación por CO₂ para intentar cumplir el acuerdo de Kyoto que nos alejan por completo del fondo del problema. Existe cierta relajación en los gestores políticos en esta cuestión, ya que creen que el mercadeo de

compra y venta de la contaminación atmosférica lo resolverá. Por otra parte, la solución energética para uso del gas, menos contaminante, tampoco es eterna, pues se calculan unas reservas para tan sólo cien años.

¿Qué ocurrirá después? Energía nuclear, biomasa... Solamente los inconscientes se tranquilizan pensando que se inventará algo. La fe de los economistas ortodoxos, los políticos y muchos otros es creer que la ciencia resolverá todos los problemas. Pero no se potencian de manera definitiva las energías alternativas o vamos directos al camino nuclear y, por tanto, al encarecimiento energético que supone ese modelo, además del alto riesgo que plantea la basura radioactiva y la potenciación de la industria armamentista nuclear. Un mundo plagado de centrales nucleares es el mundo más inseguro que existe. En este sentido se está realizando una campaña para que se abandone el proyecto de la UE conocido como EURATOM, que apoya resueltamente la energía nuclear mediante fondos públicos.

Es evidente que faltan recursos para impulsar alternativas. Los recursos existen pero se van en gastos absurdos. Con lo que se gasta Estados Unidos en la guerra de Irak podrían efectuarse grandes mejoras en tecnología alternativa automovilística y en investigación de energías renovables.

El aumento de los precios del crudo en los nueve primeros meses del 2004 ha sido casi de un 70%. Exxon Mobil, la mayor petrolera del mundo, ganó en el tercer trimestre de ese año un 56% más que en el mismo período del año anterior, y British Petroleum (BP), la segunda empresa mundial, ganó también un 56% más que el año anterior en el tercer trimestre. Otras empresas del sector también han ganado porcentajes similares, unas ganancias que contrastan con los problemas que el aumento de precio está provocando en los ciudadanos. El impulso de la movilidad y la construcción de carreteras por las que circularán

vehículos que consumen combustibles fósiles es de una gran utilidad para esas empresas, pero no solamente para ellas. Recordemos la gran tasa impositiva que recae en el precio del combustible.

La Agencia Internacional de la Energía (AIE) calcula que durante el período que va del 2002 a 2030 el consumo global de crudo crecerá a un ritmo anual del 1,6%, y que pasará de 77 a 121 millones de barriles diarios. Reconoce también que existen grandes incertidumbres en torno a cuánto crudo disponible habrá para el consumo. Todo ello nos arruina y nos preocupa.

EL TRANSPORTE DE MERCANCÍAS

La congestión del transporte por carretera es, como se ha dicho antes, consecuencia de distintas causas tales como el incremento de la motorización, el crecimiento demográfico, las políticas territoriales, la deslocalización, la falta de inversiones en ferrocarril, etcétera. Todo ello ocasiona el transporte de contenedores y mercancías por carretera, un sistema que últimamente se ha incrementado de manera desmesurada debido a la tendencia a manufacturar los productos en países con mano de obra barata y a practicar el sistema de 0 existencias (stock 0). Trabajar con este sistema es un criterio que ha implantado la globalización, pues evita inmovilizados y ahorra el almacenaje y sus costos. Pero si faltan existencias hay que aumentar el transporte a la máxima velocidad y justo a tiempo, es decir, hay que hacer la entrega sin demora alguna.

La congestión de contenedores en Europa es, según la UE, la principal justificación para la construcción urgente de infraestructuras puesto que, alegan, existe la amenaza de que las empresas pierdan competitividad y productividad. Es curioso que las carreteras queden saturadas de camiones, muchos de los cuales

transportan a su vez coches y piezas semielaboradas para vehículos que congestionarán las carreteras todavía más. De este modo, los vehículos a motor congestionan doblemente y causan problemas durante y después del montaje.

Según datos de la UE, de no adoptarse medidas urgentes el aumento del tránsito de camiones entre 1998 y 2010 será de un 50% superior al actual. Es evidente, pues, que el sistema de transporte europeo está en dificultades.

El Libro Blanco del Transporte de la UE, mencionado anteriormente, propone sesenta medidas para rebajar el transporte de mercancías por carretera entre 1998 y 2010, dentro del actual modelo productivo. Pero si se aceptan estas propuestas se pasaría del aumento del 50% inicialmente previsto a ¡«tan sólo»! el 38% con relación a 1998. Entre las medidas figura la construcción de más infraestructuras transnacionales y dar prioridad al transporte ferroviario, marítimo y fluvial. Respecto a la potenciación del transporte de mercancías por ferrocarril, se propone también privatizarlo para una mejor gestión de su facturación, siguiendo criterios del AGCS. Recordemos que preferentemente se privatizan las líneas de grandes recorridos, que son las que dan beneficios, y no las de corto recorrido, que en muchas ocasiones requieren ser financiadas por las que son más rentables.

La consecuencia de ello es el cierre de líneas necesarias en comarcas deprimidas de escasa densidad de población o la inversión obligada para las comunidades autónomas que aceptan las transferencias de los servicios ferroviarios, que exigen gran cantidad de fondos públicos para mantenerlas. A pesar de estas medidas, la consecución del objetivo de la UE de ese 38% será verdaderamente difícil.

Se pretende pasar del 8% del transporte de mercancías por ferrocarril al 15%, un porcentaje que debería ser mayor. Cataluña potencia el ferrocarril de alta velocidad con vías de muy

bajo rendimiento para mercancías, y será imposible conseguir ese índice si no se construye una vía propia para ellas. Este criterio lo comparten los directores de los puertos de Barcelona y de Tarragona, y parece ser que también está de acuerdo el Gobierno tripartito, aunque no se quiere renunciar a la alta velocidad a 350 km/h que, según declaran, es sagrada.

Existe un proyecto, New Opera, presentado por la iniciativa privada, que la UE podría financiar en parte, para construir o mejorar 15.000 kilómetros de vías de mercancías en toda Europa. En el Estado español se incluirían 4.000 kilómetros de vías para este uso (las actuales de RENFE, cambiando el ancho, por las que pasarían los «borregueros» y las mercancías, y que obligaría a viajar lentamente a los pasajeros de estaciones intermedias). Existen otros proyectos similares impulsados por organismos oficiales, pero casi siempre los proyectos para los mercancías se dejan para más adelante.

Como resumen de lo que hemos expuesto en este capítulo podemos decir que la movilidad, en las actuales condiciones, nos conduce al caos territorial y ambiental. El impulso a la producción automovilística y a las infraestructuras no puede seguir indefinidamente el ritmo que marca el mercado. Se necesitan alternativas como las indicadas en el modelo productivo y en el energético. También es preciso potenciar el transporte público, realizar grandes inversiones en el ferrocarril de mercancías, la construcción de carreteras con parámetros de sostenibilidad, planificar el territorio a base de planes de concentración urbana y el conseguir que disminuya el tráfico en las ciudades.

EL IMPULSO ECONÓMICO DE LAS INFRAESTRUCTURAS

Las infraestructuras están impulsadas por el actual sistema financiero europeo. Es preciso tener en cuenta que la UE busca fórmulas para superar el estancamiento económico ocasionado por distintos factores, entre ellos la falta de competitividad de algunos productos a que la ha conducido la libre circulación de capitales y mercancías dentro del mercado global.

Una de las fórmulas propuestas desde Bruselas hace dos años para fomentar el crecimiento europeo se basaba principalmente en aprobar un plan de desarrollo sectorial con una inversión extraordinaria de 600.000 millones de euros (más de 100 billones de pesetas) para infraestructuras e investigación. El impulso a las infraestructuras es un proyecto de transporte pero también, y fundamentalmente, un plan financiero complejo que según algunos teóricos conseguiría estabilizar el comercio europeo mediante el crecimiento del PIB, gracias a las grandes inversiones en infraestructuras. Como consecuencia de ello se mantendría un euro sólido frente a las principales potencias competidoras, como Estados Unidos y Japón, y a sus divisas, el dólar y el yen.

El problema, siempre según Bruselas, es cómo obtener los recursos necesarios para esas infraestructuras y para invertir en investigación sin aumentar el hasta ahora intocable déficit público. Con unos presupuestos ajustados en toda Europa, los Estados

no pueden invertir lo que es necesario para llevar a cabo el plan de la UE. Las causas de la falta de recursos son, entre otras, algunas políticas de menor presión fiscal y el elevado endeudamiento que existe en la zona euro, que alcanza el 70,7 %.

No se han publicado los resultados sobre el crecimiento obtenido a dos años del programa de ejecución de las infraestructuras. Tan sólo se conocen las grandes dificultades existentes para financiar lo que ha sido proyectado.

Del mismo modo que en Bruselas, el nuevo gobierno de Cataluña, que sigue igual modelo económico, ha modificado muy poco la política impulsora de infraestructuras a cualquier precio, pues defiende que ellas son el motor primordial de la economía, motivo por el que busca con prioridad fondos para financiarlas.

Algunas entidades, como cajas de ahorro, cámaras de comercio y otras, cifran en 6.000 millones de euros (casi un billón de pesetas) lo que necesita Cataluña para equilibrar el déficit que sufre debido a la histórica falta de inversiones estatales en infraestructuras. Si bien es cierto que es necesario invertir en infraestructuras, no lo es menos que existen otras prioridades según la óptica de los agentes sociales. Sería preferible entrar en una reflexión y debate conjunto para dilucidar en qué infraestructuras hay que invertir, cuál es el coste asumible y qué alternativas podrían plantearse, pero ello no se hace. La Administración, con una visión económica monolítica, defiende la estricta relación entre PIB e infraestructuras y no quiere tener en cuenta otros aspectos sociales y económicos.

Se trata de un debate complejo, pero sería enriquecedor tratar este punto ya que seguramente proporcionaría una visión distinta de la que ofrece la Administración sobre la necesidad de infraestructuras. Lamentablemente, los departamentos de la Generalitat, del ministerio de Fomento, etcétera, practican la

toma unilateral de decisiones, a pesar de sus continuas manifestaciones a favor de la democracia participativa.

Se gasta mucho en infraestructuras pero la falta de capacidad financiera del ministerio de Fomento y de la Generalitat, agravada por la falta de fondos estructurales de la UE, no sólo hace que sea difícil financiar obras nuevas, sino que las que están en marcha se eternizan debido a la lentitud con que llegan los fondos. Este es un hecho admitido en los informes de la Administración estatal.

Las Administraciones no tienen demasiada capacidad de endeudamiento. Recordemos que el pacto de estabilidad monetaria de la UE dentro de la competencia financiera mundial exige a los países que su déficit público no supere el 3% del PIB, lo cual significa no gastar los fondos públicos más allá de este límite y, por tanto, controlar las inversiones públicas de las partidas presupuestarias. Este es el motivo de que la financiación pública tenga un límite muy serio.

El sector público puede conseguir financiación de los presupuestos generales del Estado y mediante el Banco Europeo de Inversiones (BEI) y otros similares. Pero hay un problema añadido y es que ya no se podrán dar condiciones excepcionales para la financiación pública por medio del BEI, sino que se aplicarán las mismas condiciones de la banca privada (así lo reflejaba la fracasada Constitución europea). En este contexto de restricción del gasto público estatal, los fondos económicos y los recursos para financiar infraestructuras deberán proceder también, y de forma importante, del sector privado. La financiación privada se conseguirá con empréstitos de entidades que, como es lógico, buscan ante todo una alta rentabilidad y ofrecerán largos plazos para su amortización, es decir, se encarecerá el producto.

En la actual situación, en que Cataluña y el Estado plantean grandes gastos en obras por encima de sus posibilidades, el

endeudamiento a medio y a largo plazo produce una grave desviación del pacto de estabilidad, que será notorio cuando aflore el déficit oculto en empresas de gestión y en empréstitos privados.

El director general de EUROSTAT (oficina estadística de la UE) anunció sus dudas en cuanto a gastos declarados en determinadas infraestructuras que se están realizando, como el AVE, y otros procedentes de las comunidades autónomas, que influyen directamente en el déficit declarado y en el endeudamiento. Una partida importante que aumenta el déficit estatal del 2004 es la deuda de RENFE y las inversiones realizadas a través del Gestor de Infraestructuras Ferroviarias (GIF).

Recordemos que se trata sobre todo del incremento del PIB. A este respecto es interesante un comentario sobre la aceptación como dogma del aumento del PIB para medir la bondad de la situación económica de un país.

Se afirma que la economía va bien cuando crece el PIB. El cálculo del PIB es una representación puramente monetaria de los factores que regulan el crecimiento. La inversión en infraestructuras aumenta el PIB pero es evidente que si se da prioridad a las carreteras otras partidas de índole social, tales como los costes ambientales y los costes externos, quedarán relegados. En términos ecológicos y sociales, el coste del crecimiento de un punto del PIB no se tiene en cuenta nunca y no debería ser así.

No es posible conseguir un desarrollo sostenible si se sigue midiendo la temperatura de un país con un termómetro averiado. Además, existen estudios de prestigiosos economistas que plantean un nuevo concepto de PIB corregido con parámetros no sólo económicos, sino ecológicos, sociales y otros (como el desempleo, el estado de la sanidad, el estado de la educación pública...). Estos parámetros proporcionan una perspectiva dis-

tinta de la del actual crecimiento puramente monetario del PIB, que se mantiene como un indicador fiable.

El PIB no distingue entre transacciones que van a favor del bienestar y las que lo disminuyen. Según este indicador, cada nueva transacción monetaria añadiría «progreso».

Es interesante citar, entre otros autores, a Herman Daly, que ha confeccionado el IPA que él denomina, algo orgullosamente pero bastante acertadamente, el Indicador de progreso auténtico o GPI (Genuine Progress Indicator), que corrige el indicador usual del PIB.

El GPI incluye algunas de las bases económicas del PIB, pero distingue conceptos tan importantes como la distribución de ingresos en un país, y adjunta veinte aspectos sociales y ambientales que el PIB omite. Diferencia así mismo entre transacciones económicas que añaden bienestar de las que lo disminuyen.

Aplicando el GPI a diferentes países de elevado PIB se descubre que, como era de esperar, el camino emprendido desde hace algunos años no es el que más conviene a la mayoría, pero también que con el índice GPI queda reflejada, de forma monetaria, la diferencia entre éste y el PIB.

Después de esta incursión en el PIB y siguiendo con la línea argumental anterior acerca del coste de las infraestructuras, es preciso decir que una consecuencia indeseable de la financiación de infraestructuras tal como se propone es la disminución de otras partidas que no se consideran prioritarias y que no entran porque no hay suficientes fondos. Las perjudicadas son en muchas ocasiones, y a pesar de algunas buenas intenciones, las propias del estado de bienestar, como la sanidad y otras. Recordemos que, por desgracia, según el neoliberalismo, el estado de bienestar debe dismantelarse cuanto antes, y es lo que se está haciendo.

En el Estado español existen programas importantes, también en Cataluña, subvencionados por la UE, que esperan fondos para infraestructuras. Durante el gobierno del Partido Popular (PP) existía un Plan de Inversiones (Plan de Desarrollo Regional 2000-2007) que proponía construir 13.000 km de autopistas y autovías, y más de 7.200 km de vía para el AVE, lo cual nos situaría entre los primeros puestos europeos en red básica y en alta velocidad. No es un proyecto de inversiones en infraestructuras muy adecuado a nuestras necesidades porque tenemos todavía importantes déficit en la red secundaria y en el ferrocarril, si los comparamos con los de nuestros vecinos europeos. Este y otros proyectos que se propondrán producirán más endeudamiento.

El GIF y otras entidades público-privadas son responsables de la ejecución y financiación de muchos proyectos de infraestructuras. El GIF, que cuenta con presupuesto propio, tiene un déficit que no computa como déficit público; se sabe que su endeudamiento se situará en 11,24 millones de euros, con lo cual se agrava peligrosamente la deuda para las generaciones futuras. Ello no ocurre tan sólo con la gestora sino con otras entidades como, por ejemplo, ADIF. Se cumplirán los criterios del pacto de estabilidad de Maastricht ocultando el endeudamiento de la contabilidad del Estado, una fórmula que la UE practica y acepta.

Han salido a la luz algunas cifras ocultadas por el gobierno del PP respecto a gastos no declarados en instituciones relacionadas con obras del GIF, AENA y RENFE. El gasto oculto es de 6.140 millones de euros (más de 1 billón de pesetas), pero la primera declaración del titular de Economía del PSOE, Pedro Solbes, no propuso ninguna medida para ajustar el gasto, sino que planteó seguir invirtiendo en infraestructuras a pesar del endeudamiento citado, o sea, que sigue dándose prioridad al

gasto en infraestructuras, se produce más deuda y se sacrifican otros objetivos presupuestarios.

Las prioridades del Gobierno socialista son la redacción de un nuevo plan de infraestructuras de transporte y de distintos planes sectoriales para realizar el máximo de proyectos, y también la construcción de vivienda, respetando los acuerdos sobre el déficit impuesto por Maastricht. Es decir, que en el fondo las propuestas de infraestructuras del PP y del actual Gobierno de izquierda no difieren entre sí y tampoco cumplirán los acuerdos de Maastricht.

Se priorizan los sectores de la obra pública y privada en el Estado español y en Europa porque los economistas orgánicos no ven otras fórmulas para conseguir un crecimiento del PIB en un momento difícil debido a la globalización. Ello explicaría su obsesión por llenar el territorio de obras. Aparte de las inversiones en infraestructuras, también se apunta como solución la inversión en investigación porque es la que dará valor añadido al producto y al conocimiento («know how») que permitirá dominar el mercado de las empresas con centros de investigación europea.

Ampliaremos este punto:

En el gobierno del PP, el presupuesto del Estado español en investigación y desarrollo no llegaba a las cotas europeas para que nuestras industrias pudieran competir en el mercado. El Plan Español para Investigación y Desarrollo 2004-2007 proponía conseguir el 1,4% del PIB en el 2007, lo que no es mucho (con el agravante de que buena parte de este presupuesto, el 27% del total, se destinaba a investigación armamentista, una de las industrias por las que el Estado muestra gran interés).

La media europea actual en Investigación+Desarrollo (I+D) es del 1,93% del PIB (países como Francia invierten ya el 2,2%). El bajo porcentaje del Estado español en I+D crea un grave pro-

blema para la competitividad de nuestras industrias. Importantes investigadores han señalado que estamos por debajo del nivel de los países desarrollados, pero que invirtiendo menos de lo que costaría el AVE conseguiríamos situar a la ciencia al nivel de los países avanzados.

El aumento de partidas para investigación, desarrollo e innovación es una constante en todos los países de la UE. Se trata de impulsar una Europa investigadora frente a un Tercer Mundo que aporta mano de obra barata, política que se justifica porque de este modo se crearán más puestos de trabajo. Dejando de lado la injusticia social que esta tendencia consolida (la riqueza está cada vez peor repartida entre países ricos y países pobres), lo cierto es que no se observan mejoras en las condiciones laborales y, desde la óptica territorial, que es el objeto de nuestro trabajo, esta política de continuos incrementos en I+D no significa que disminuya la congestión en el transporte, al contrario, se crean ciudades europeas con un elevado índice de I+D, cuyos diseños tecnológicos deberán fabricarse en el Tercer Mundo y transportarse en rápidamente por nuevas carreteras.

Sería interesante un estudio sobre las consecuencias de potenciar el concepto de I+D en los países emergentes.

LA FINANCIACIÓN

Comoquiera que la financiación pública y privada para infraestructuras es de difícil consecución, incluso para los todopoderosos estados, se opta por buscar fondos con la venta del patrimonio estatal, por ejemplo las empresas públicas más rentables. Buena parte de la financiación de infraestructuras tiene su origen en la privatización de empresas de servicios públicos.

Recordemos que el AGCS tiene como principal objetivo la privatización de los servicios públicos en beneficio, sobre todo, de las empresas transnacionales. Con la venta de una empresa

pública el Estado recibe dinero, los trabajadores de la empresa son cambiados de sociedad (a una nueva empresa privatizada) y luego se los regulariza, es decir, son despedidos los considerados como menos rentables por los nuevos propietarios de la empresa a fin de disminuir costes laborales. Las ganancias de la operación de venta de la empresa pública se invierten muchas veces en financiar infraestructuras, y los beneficios que la empresa pública producía quedan en manos del sector privado.

El AGCS, firmado por todos los países europeos, facilita el cambio de titularidad pública a titularidad privada de las empresas de transporte, sanidad y educación, y en muchas ocasiones también las infraestructuras y el patrimonio.

Para efectuar el pago de las transacciones del sector público al privado se puede utilizar capital transnacional, actualmente sin restricciones impositivas, algo que proponía la nueva Constitución europea, cuya normativa establece la libre circulación de capitales.

Existe, pues, una convergencia de intereses políticos y económicos para que la privatización de los servicios rentables se acelere al máximo, ya que el Estado recibe fondos con la venta de las «joyas de la corona». Ello proporciona a corto plazo un rendimiento político por la aportación de dinero para infraestructuras que comporta, algo siempre bien recibido por la mayoría de votantes; pero, por otra parte, las empresas obtienen beneficios por servicios (antes beneficios públicos) sin riesgo alguno para los accionistas, que ingresarán dividendos no siempre demasiado altos pero seguros (con la tutela del Estado que favorece la compra de los servicios privatizados que no hayan cubierto las expectativas de beneficios).

El hecho de que los servicios gestionados privadamente dan grandes beneficios se puede comprobar fácilmente si se observa la situación actual de las empresas de servicios en la evolución de

la Bolsa. Telefónica, Repsol IPF, Endesa e Iberdrola figuran entre los seis primeros valores del IBEX 35. Entre los seis deciden el 70% de la evolución de este indicador.

Durante el gobierno del PP, el producto de las privatizaciones de las mejores empresas públicas estatales fue de 40.000 millones de euros (más de 6 billones de pesetas), que fueron destinados principalmente a infraestructuras como el AVE, de bajo rendimiento social (número de viajeros con relación a la inversión), y se colocó a hombres de la confianza de Aznar al frente de empresas privatizadas como Argentaria, Telefónica, Repsol, Tabacalera, Iberia, etcétera. Así, se ha conseguido un crecimiento económico aparentemente superior a la media europea gracias a unas aportaciones monetarias al Estado, pero a costa de que nunca más se puedan ingresar beneficios de estas empresas en el sector público. En otras palabras, han vendido nuestro patrimonio.

El problema surge cuando las empresas públicas que deben privatizarse están fuertemente endeudadas. Es difícil privatizar una empresa endeudada como RENFE. Podría pensarse en transferir la deuda a las comunidades autónomas al tiempo que se transfiere el servicio, pero el endeudamiento de esa comunidad autónoma se agravaría todavía más. La solución oficial consiste en que el Estado absorba la deuda siguiendo con las vías como infraestructura pública, al tiempo que se privatizan los servicios de trenes que circulan por dichas vías. Estos operadores privados quedan libres de deuda y darán beneficios a los nuevos accionistas liberados de una deuda que pagaremos entre todos.

Un medio de financiación son los «fondos estructurales», pero entonces surge un problema añadido en la financiación de infraestructuras, puesto que no se podrá confiar siempre en recibir estos fondos públicos europeos.

Las perspectivas financieras del 2007 al 2013 fijarán el nuevo

reparto presupuestario pero no para quince países, sino para veinticinco, los que integran la UE, es decir, que las subvenciones de los fondos estructurales disminuirán para el Estado español y la correspondiente financiación pública de infraestructuras.

España ha sido hasta ahora el mayor receptor de fondos europeos desde el año 2002. Los fondos estructurales europeos que ha recibido España equivalen al 1,29% del PIB, y en gran parte se han invertido en el ferrocarril de alta velocidad. El saldo financiero a favor del Estado para el 2005 ha quedado reducido.

Ante esta perspectiva, se busca financiación privada con gran interés, pero la financiación privada no acudirá a las obras de bajo rendimiento económico, sino las que suponen menos riesgo para el capital. Las infraestructuras más rentables, avaladas por el Estado, son las autopistas de peaje, las líneas de ferrocarril de gran capacidad, aeropuertos y puertos, agua, electricidad, telecomunicaciones, etcétera, que están en proceso de privatización, si no han sido ya privatizadas. Los servicios de baja rentabilidad seguirán siendo públicos y las pérdidas se enjugarán por medio de los presupuestos del Estado, cuando antes se pagaban con los beneficios de los servicios rentables.

La financiación por el Estado de infraestructuras no quedó nada clara durante el gobierno del PP, pues debido a la gestión del ministro Álvarez Cascos de los presupuestos estatales quedó comprometido el 98,42% de los fondos para el 2004, el 91,22% para el 2005, el 78,18% para el 2006 y el 54,25% para el 2007. Así mismo, parece que existe un déficit oculto en Televisión Española y en el departamento de infraestructuras ferroviarias por un porcentaje cercano al 2% del PIB.

Como hemos dicho anteriormente, a pesar de este endeudamiento el actual ministro Pedro Solbes no quiere que disminuyan las inversiones. El ministerio de Fomento del PP incumplió los plazos y los costes de las obras públicas. Según un informe de

la Intervención Delegada sobre la gestión del departamento en el 2002, Fomento ha producido desviaciones de costes con plazos y programas poco realistas que han dejado grandes deudas. Debemos recordar que existen parámetros económicos de cálculo obligado en todos los proyectos, precisamente para evitar lo que está ocurriendo. En el caso del AVE, dichos parámetros han sido calculados muy groseramente, tal como ha podido observarse por unos estudios presentados finalmente por Fomento, después de que fueran solicitados insistentemente por diversas entidades, lo que demuestra la indefensión ciudadana ante la Administración. Estamos hablando del estudio de rentabilidad económica y social que analiza y muestra el interés que tiene para la colectividad determinada obra, es decir, de la relación existente entre gasto y usuarios, y hasta qué punto puede asumirse el endeudamiento de la obra o si se trata del capricho de unos cuantos financieros, constructores y políticos.

La práctica de dejar a las futuras generaciones endeudadas también se ha dado en Cataluña con el anterior gobierno de la Generalitat, conjuntamente con las entidades de gestión del estilo de GISA y demás. La Generalitat de Cataluña tiene una deuda de 17.364 millones de euros (casi 3 billones de pesetas), que en nada contribuye a la estabilidad presupuestaria en el futuro.

En la obra pública existen distintas formas de financiación privada y mixta, y una de ellas es el denominado peaje en la sombra. Consiste en ceder el proyecto como concesión a una empresa privada, la cual se encarga de redactarlo, de pagar las expropiaciones, de ejecutar las obras, de garantizar la calidad de la reversión y de explotar las instalaciones durante el período de la concesión. La concesionaria recupera la inversión con el peaje de los usuarios y también con los pagos acordados con la Administración. Hay garantía para el capital invertido pues la Administración cubre siempre un mínimo de rentabilidad a la

concesionaria y, en caso contrario, asume las pérdidas. En este supuesto no es tan sólo el usuario del servicio quien paga, sino también el contribuyente, que es quien absorbe el riesgo. Se trata de una privatización sin riesgo para el capitalista. El Estado es el bendito socio que paga infraestructuras y regala beneficios.

El Libro Blanco de la UE proponía una modalidad de financiación que consiste en invertir en determinada infraestructura los ingresos procedentes de una infraestructura competidora (por ejemplo, los ingresos por peaje de autopistas se trasladan a la infraestructura competidora, el ferrocarril).

Con el gobierno de *Convergència i Unió* en la *Generalitat* se ampliaron los plazos de las concesiones de autopistas. Ello significa que los grandes beneficios que éstas producen ya no podrán ser invertidos en otras infraestructuras (como en Francia se está proponiendo para el ferrocarril), puesto que están comprometidos durante muchos años en las cuentas de las concesionarias.

La ventaja de la que han disfrutado las concesionarias de autopistas sobre la Administración se detecta en el siguiente ejemplo: Autema, concesionaria de la autopista Terrassa-Manresa, quiere que se la indemnice si se desdobra el eje del Llobregat. El contrato de explotación de la autopista Terrassa-Manresa por Autema autorizado por el anterior Gobierno de la *Generalitat* prevé compensaciones para Autema si se hacen obras en otras carreteras cercanas que puedan disminuir el tránsito de la autopista. Este contrato debe ser anulado, según fuentes de la actual *Generalitat*, por ser contrario al espíritu de la Ley de Transporte, y muestra un talante de las concesionarias que ha sido fuertemente criticado por plataformas reivindicativas como la de Gelida.

Otros ingresos de las concesionarias de autopistas se basan en pagos efectuados por la *Generalitat* (en algunos casos como herencia del anterior gobierno) por incrementos de tarifas soli-

citadas y no aplicadas inmediatamente, así como también por descuentos en determinados tramos. Se consigue el falso efecto de contención de precios al usuario. En estos casos, los incrementos de peajes y las aparentes gratuidades de tramos los pagarán tanto usuarios como no usuarios.

Otras modalidades de recaudación de fondos para financiar infraestructuras son los impuestos sobre carburantes o sobre circulación de camiones extranjeros (un caso de reciente actualidad en Alemania), o también aprobar modificaciones fiscales en los impuestos a las concesionarias.

Una forma distinta de financiación es la de los créditos participativos. Se trata de créditos públicos que se recuperan cuando la concesión empieza a dar resultados positivos. Es un pacto de accionistas entre el sector público y el privado, con mayoría de capital privado. El socio privado aporta principalmente los conocimientos («know how») y la gestión. En este caso el socio público no puede ejercer su control administrativo ya que se produce un conflicto de intereses que le impide defender el interés general.

Muchas de las alternativas propuestas para racionalizar el transporte por un corredor pueden ser rechazadas sin ser analizadas porque son contrarias a los intereses del statu quo. Por ejemplo, imaginemos un corredor servido por una autopista de peaje y paralelamente por una carretera alternativa gratuita. Existe una relación entre el tránsito y las tarifas de peaje para la autopista en función de la calidad de la carretera alternativa. Los camiones utilizan las carreteras nacionales y las autovías para no pagar peaje. Si la alternativa es buena, el peaje disminuye. En Girona, hace años que hay que desdoblar la N-II, paralela a la AP-7, pero ello no se ha llevado a cabo. La N-II desdoblada es una alternativa espléndida a la AP-7. La realidad es que hay poco interés en buscar buenas alternativas para infraestructuras de

peaje. Y el mismo razonamiento serviría para el AVE y el ferrocarril convencional. ¿Por qué mejorar la vía del tren convencional si así van a disminuir los viajeros de la vía AVE? Recordemos el trato de favor de que goza la AP-7, por ejemplo, en los municipios de Girona, en los que se aplica una bonificación del 95% en el Impuesto de Bienes Inmuebles de cada municipio.

Las distintas fórmulas de financiación que la Administración divulga y bendice dan ventajas al capital privado tanto en la gestión como en el reparto de beneficios. Ante el déficit real de infraestructuras y el déficit fiscal de Cataluña, es evidente que hay que exigir más recursos públicos al Estado para construir o ampliar carreteras y ferrocarriles. Los asesores técnicos de los partidos políticos mayoritarios consideran que el Estado español debería aportar el 19% de la inversión pública de toda España. Pero en el 2005 tan sólo ha llegado al 15,5%. Ante tal perspectiva, es preciso actuar con mucha cautela en el impulso de determinadas infraestructuras ya que los endeudamientos que provoquen pueden perjudicar a otras infraestructuras y partidas sociales que son más necesarias.

Para conseguir ingresos la Generalitat dispone, por orden de recaudación, primero del Impuesto sobre la Renta de las Personas Físicas (IRPF), después del IVA y en tercer lugar del impuesto que grava la venta de inmuebles entre particulares, denominado ASD, cuyo crecimiento se prevé que sea del 19,9% en el 2005. Desde la óptica recaudatoria, cuantos más inmuebles se vendan, mejor. La Generalitat, que dice defender el crecimiento sostenible, tiene un gran interés en la expansión del mercado inmobiliario debido a las transacciones comerciales que produce y para poder recaudar más e invertir sobre todo en carreteras.

Se necesitan inversiones y no se quiere ni mentar la más impopular de las medidas: aumentar los impuestos. Verdad es

que se han ganado a pulso la desconfianza sobre el destino de los impuestos, fundamentalmente en cuestiones sociales, entre otros motivos por la evasión de capitales de grandes entidades financieras hacia los paraísos fiscales. El 65,3% de los españoles creen que pagan muchos impuestos y el 74,3% declara que los impuestos no se cobran de manera justa. Realmente, antes de aumentar los impuestos debería revisarse la política fiscal para decidir cómo y a quién se le aumentan los impuestos, con objeto de redistribuir la riqueza con mayor justicia.

Hay que recordar que en España la economía sumergida -dinero negro- es muy elevada y superior a la media de la UE. Es un fraude que está localizado en gran parte en el sector inmobiliario, con grandes implicaciones en las tramas de blanqueo de dinero a través de los paraísos fiscales, trama impregnada de neoliberalismo que ayuda a la destrucción territorial.

Contrariamente a lo que se cree, la situación fiscal del Estado español y de Cataluña no se caracteriza por una gran presión. Los ingresos impositivos están por debajo de la media de la UE, y no debemos olvidar que la tendencia europea para la contribución de los ciudadanos a la cobertura de necesidades sociales es la subida de impuestos.

La presión fiscal se sitúa en España en un 35,8% del PIB para el último año y sigue siendo cinco puntos más bajo que la media de la UE-15. Las diferencias fiscales entre los países de la OCDE, es decir, los más ricos del mundo, son notables. En Suecia, la presión fiscal es de un 50% y en Estados Unidos, de un 26%.

El aumento de impuestos tiene así mismo una consecuencia peligrosa en el mundo globalizado. Las transnacionales practican el chantaje fiscal, y se instalarán donde las cargas sociales, ambientales y fiscales sean menores. Incluso algunos países crean zonas francas específicas que actúan como reinos de taifas, sin fiscalidad controlable y en los que la situación de los trabajadores es mala.

En los países llamados «competitivos» se practica comúnmente la bajada al máximo de los impuestos sobre sociedades y el tipo superior del impuesto sobre las rentas altas. De modo que escaseará el dinero público para todo, incluyendo las carreteras. Lamentablemente, son muchos los que están de acuerdo en seguir este camino de contención de impuestos. Competitividad y estado de bienestar son términos opuestos.

A partir de ello, con menos ingresos públicos se consolida la financiación aumentando el endeudamiento. Para el año 2005 el Gobierno español ha autorizado al ministerio de Fomento una inversión de 2.504,8 millones de euros hasta el 2008 (más de 400 mil millones de pesetas) para autovías gratuitas financiadas fuera de los Presupuestos Generales con el método alemán, es decir, no pagar hasta la terminación de la obra. Esta deuda se sumará a las deudas acumuladas irresponsablemente.

No se realiza debate parlamentario sobre estas cuestiones. A la mayoría de partidos políticos les preocupa poco el endeudamiento futuro y, en cambio, quieren construir cuantas más carreteras, mejor. Y ello se manifiesta desde todos los estamentos sociales y políticos:

«La falta de infraestructuras es la amenaza más seria que tiene el crecimiento de la economía catalana y la competitividad de las empresas.» Esta frase incompleta, en parte cierta, exagera la importancia de las infraestructuras en el crecimiento, ya que éste dependerá mucho más de la situación del mercado productivo, de la política financiera, del ritmo de inflación nacional, del endeudamiento familiar y de la política fiscal, del excesivo gasto interior o de la desindustrialización que de las infraestructuras.

Hay que detenerse en la desindustrialización. España es el país de la UE-15 con un menor peso económico de su industria. En Cataluña se han perdido 73.500 puestos de trabajo desde el año 2002, motivo por el cual el interés inversor se concentra en

la construcción y en el sector servicios. La situación de la construcción produce viviendas excesivamente valoradas y algunos economistas aconsejan que la orientación de la política económica de las administraciones debe promover que se reduzca la dependencia de la construcción.

El debate debe abrirse, como en tantas otras cuestiones, pero en el Parlamento se discute demasiado sobre porcentajes para infraestructuras en Cataluña y muy poco sobre reformas en la financiación fiscal para infraestructuras y sobre el déficit a medio plazo.

La alternativa al exceso de obras y proyectos futuros, que con su implantación consumen y seguirán consumiendo territorio, es difícil. Se trataría de buscar fórmulas económicas que impulsaran infraestructuras de interés general decididas por todo el espectro social y con criterios de sostenibilidad (un concepto difícil); también debería estudiarse cuáles son los corredores estrictamente necesarios en un contexto sostenible. La Administración argumenta que siempre busca el interés general y que todas las carreteras son necesarias para dar servicio a la circulación, al sistema productivo y al sagrado progreso, y ello es cierto en algunos casos. Pero la interpretación sobre cuál es el interés general difiere según la óptica desde la que se mire. No basta con hacer apreciaciones subjetivas y declaraciones grandilocuentes sobre lo que es el interés general. Existen formas para medirlo. El interés general debe demostrarse con estudios financieros de rentabilidad social y económica y de rentabilidad interna, unos estudios complejos que se omiten en la mayor parte de proyectos. Deben realizarse obras públicas pero, lamentablemente, no siempre se ejecutan o se proyectan las que son estrictamente necesarias, ya que en muchas ocasiones se confunde el interés general del sistema productivo con el de las personas. En cuanto al interés general del territorio, nadie piensa en él. Es el gran olvidado.

Se puede y se debe practicar políticas económicas y territoriales distintas de las que se están aplicando, pero la verdad es que en el actual contexto político y económico es difícil plantear directivas que tengan una incidencia realmente sostenible sobre el territorio. Un mayor respeto de las Administraciones obligaría a una auténtica inflexión del crecimiento, algo muy difícil de conseguir puesto que el modelo obliga a seguir un crecimiento productivo predeterminado a escala mundial por un camino marcado por organismos como el FMI, el G-8, (o grupo de los países más industrializados más Rusia), la OCDE, la OMC, etcétera. Estos organismos, puestos en tela de juicio, son los que tienen como objetivo establecer las reglas del nuevo orden económico internacional sobre crecimiento y, por tanto, también establecen indirectamente el grado en que esta economía afecta al territorio y su influencia en nuestras administraciones públicas y partidos políticos del arco parlamentario.

En la actualidad existe un amplio debate en el movimiento altermundista sobre la sociedad del crecimiento, ya que los planteamientos de hace dos o tres siglos no son válidos. Al comienzo de la revolución industrial, la producción y el consumo parecían no tener fin, pero ahora el mundo se ha saturado de productos de consumo, se ha «llenado» el vacío, y se están acabando los recursos naturales, todo ello acompañado de un continuo crecimiento demográfico. No se puede mantener una sociedad como ésta porque se basa, fundamentalmente, en un crecimiento ilimitado e irracional a fin de mantener los privilegios de algunos. Es forzoso otro planteamiento, una sociedad basada en parámetros diferentes que apunten hacia un menor crecimiento y consumo. Por esa línea entraríamos de lleno en el difícil concepto de la sociedad del decrecimiento en alguna de sus muchas definiciones: «...una sociedad fundamentada más en la calidad que en la cantidad, en la cooperación más que en la competición, una

humanidad liberada del economicismo, buscando la justicia social como objetivo» (Serge Latouche)

Viejas y aparentemente utópicas palabras que una vez más resultan evidentes para mejorar la vida y el territorio.

Puede decirse que incluso en algunos países se buscan fórmulas para combatir los efectos negativos del crecimiento que propugna el neoliberalismo. A este respecto, es interesante comentar el caso de Francia, que ha creado un grupo dedicado a estudiar las consecuencias de la globalización en el control de empresas estatales por capital extranjero y la reducción de deslocalizaciones que se saldan con pérdidas de puestos de trabajo. Se trata de proteger a los sectores estratégicos en contra de los criterios del FMI.

EL MODELO TERRITORIAL. LA EXPANSIÓN

Si observamos a vista de pájaro el territorio de Cataluña descubrimos primero que en las comarcas de influencia del Barcelonés la mancha del crecimiento urbano prosigue su avance, fagocitando las comarcas vecinas. Cuando observamos la costa, vemos que el crecimiento de edificios en la franja costera ha conducido a la máxima expansión histórica de la construcción, formando casi un espacio continuo.

En la franja central o prelitoral se está dando un proceso de desarrollo que empieza ya a unir ciudades intermedias. Y en las comarcas turísticas de montaña el crecimiento de edificios imita el modelo extensivo y depredador de los llanos.

Si continúa esta tendencia de crecimiento de la construcción y de infraestructuras, Cataluña puede transformarse en una zona compacta en la que el territorio quedará tan relleno de viviendas, coches e infraestructuras que no resultará atractivo, ni industrialmente eficaz, debido a la saturación de las áreas, que obligarán cada vez a una mayor movilidad. Como ejemplo de movilidad, diremos que según la Entitat Metropolitana del Transport se realizan más de 11 millones de desplazamientos en el área metropolitana, y va a más cada día.

La tendencia urbanizadora puede llegar a considerar el territorio agrícola de los llanos como urbanizable e irlo convirtiendo,

poco a poco, en sector de usos variados: residencial de alta densidad, industrial, o bien para modalidades tales como ocio, turismo, parques temáticos, geriátricos, grandes supermercados o centros logísticos, para todo tipo de población, tanto nacional como extranjera.

Con ello, las autopistas y autovías podrían ser como calles y los parques naturales como jardines. La trama urbana se extendería hasta formar una continuidad entre poblaciones. La media anual de ocupación industrial en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), entre los años 1988 y 2000, era de 177 ha, con puntas de 300 ha, y aunque todavía hay suelo industrial urbanizable para por lo menos diez años - aunque algunos municipios han edificado ya, o casi, el ciento por ciento de su territorio-, se calcula que en la región del Barcelonés se agotará el suelo urbanizable entre 2018 y 2021.

La expansión no es exclusivamente un fenómeno ciudadano. El campo también se transforma, pues se impulsan urbanizaciones dispersas sin transporte público, pequeños polígonos industriales a los que ha de llegarse forzosamente en vehículo privado, granjas porcinas, campos de golf, aeropuertos, canteras, carreteras... instalaciones todas ellas de gran agresividad, que se están extendiendo por el territorio.

De ahí que desde muchas entidades, asociaciones, grupos ecologistas y demás colectivos alternativos que no comparten el punto de vista territorial oficial, que es sobre todo especulativo y uniformizante, se busque la inflexión a ese crecimiento para proteger la personalidad propia de los pueblos y ciudades y la del suelo no urbanizable.

LAS INFRAESTRUCTURAS

Están en proyecto o en vías de realización infraestructuras con criterios de crecimiento productivo que van a afectar al terri-

torio. Dichas construcciones, como explicaremos, actúan como arterias que potencian el modelo expansivo que se persigue.

El esquema vertebrador de Cataluña consta de ejes de transporte en dirección Norte-Sur y otros transversales en dirección Este-Oeste. Estas carreteras vertebradoras, y los ferrocarriles correspondientes, se proponen sobre todo para transportar mercancías a los centros consumidores centroeuropeos. No se plantean pensando en la movilidad de los habitantes de comarcas.

Desde la óptica territorial, los teóricos de la Administración afirman que los ejes actúan como una auténtica fuerza organizadora que equilibra el territorio, pero en la mayor parte de los casos lo que hacen en realidad es desequilibrarlo, pues favorecen el crecimiento en comarcas desarrolladas en detrimento de comarcas más remotas.

Otra modificación importante del territorio, causada por los grandes ejes de la red primaria de carreteras, es la aparición de grandes centros de servicios que utilizan los camiones en tránsito hacia el centro de Europa. En apariencia, la Generalitat es poco partidaria de potenciarlos. Así, en el Programa de Planejament, la Generalitat afirma que « (...) las afectaciones territoriales, en consumo de suelo, flujos de tránsito y de logística de mercancías pesadas que no tienen como origen o destino Cataluña, no parece que puedan compensarse con el valor añadido ni con los puestos de trabajo que proporcionan esas actividades. Por tanto, el planteamiento no sería, en principio, favorable a su implantación».

Dicho de otro modo: no se dará prioridad a instalaciones propias para camiones en tránsito. Pero la realidad es muy otra. Los centros logísticos que se plantean en los espacios libres (agroforestales) son una realidad bien conocida en algunas comarcas, contrariamente al criterio anterior. Existen seis Centros Integrales de mercancías y Actividades Logísticas (CIMALSA)

por desarrollar en Cataluña, como el de Riudellots de la Selva y el de La Jonquera, junto a la frontera francesa, donde se puede ver lo afectado que queda el territorio que adquiere ese sector de servicios de camiones que, no lo olvidemos, son consecuencia directa del sistema de «cero existencias» de las industrias manufactureras deslocalizadas.

Dentro del mercado inmobiliario, los ejes serán aprovechados para vertebrar el crecimiento especulativo de la vivienda. En efecto, la velocidad del transporte de viajeros que puede conseguirse mediante las autopistas y los trenes de alta velocidad acorta el tiempo origen-destino y puede hacer que el precio de una vivienda situada a cien kilómetros de Barcelona acabe por ser el mismo que el de una vivienda a tan sólo 45 km de la ciudad, debido a la relación existente entre el tiempo que se tarda en ir a Barcelona y el valor del suelo urbano.

Por tal motivo, el AVE y las autopistas se consideran más como generadores de plusvalía especulativa que como soluciones para descongestionar el transporte. El AVE se espera con ansia en los lugares en que han sido ubicadas las estaciones: Lleida, Perafort-Tarragona, La Sagrera-Barcelona, Girona y Figueres, donde ya han empezado los movimientos especulativos... y también algunas frustraciones provocadas por las exageradas expectativas que se han creado.

Es posible observar alrededor de algunos ejes vertebradores cómo se ha producido el crecimiento urbanístico. En Estados Unidos, la teoría de crecer paralelamente a una infraestructura, eje vertebrador de la nueva ciudad, hace tiempo que se pone en práctica. Se conoce como «sprawl» (expresión de W.F. Whyte, en 1955) y es un modelo que homogeniza el aspecto de gran parte del país al reducir sus peculiaridades.

Algunos urbanistas proponen, contra el impacto ambiental, social y económico negativo del «sprawl», un desarrollo compac-

to creando proximidad y menos movilidad, y fomentando la variedad de actividades en un territorio. Pero la expansión del núcleo urbano central compacto, también denominado nodo, que impulsan las instituciones va ganando terreno al desarrollo compacto y, en consecuencia, se forman grandes ciudades, megalópolis superurbanizadas que, según las instituciones, son necesarias para resultar competitivas respecto a otras megalópolis o nudos, tanto europeos como nacionales (teoría de la red). Con ello se fomenta el crecimiento dentro de un «orden» que en realidad nos conduce al caos territorial.

Dentro de la red de nudos que deben comunicarse con distintos enlaces, se da prioridad a las carreteras de integración con el exterior porque son las que mejor se adaptan a la necesidad de exportación-importación de mercancías. Ése es el caso del túnel de Bracons, la AP-7 que se ampliará a 8 carriles a su paso por Girona, la A-2 entre Barcelona y La Jonquera, la N-340 y la A-7 por Tarragona, entre otros.

Estas obras tienen un enorme impacto en el territorio y las conexiones internodales quedan postergadas, así como las infraestructuras de articulación interior y la red de autobuses intercomarcales y comarcales.

Algunas de las carreteras de conexión con el exterior propuestas no serán más que un pegote provisional y en pocos años volverán a estar congestionadas si no se adoptan otras medidas. La solución consiste en favorecer el transporte público, el ferrocarril, las actuaciones urbanísticas poco expansivas, y en crear un modelo productivo distinto fabricando los productos cerca de los mercados de venta. Si sólo se potencia la ampliación de ejes de transporte, el problema no se resuelve.

Cataluña será una de las comunidades que más inversiones reciba del ministerio de Fomento en el 2005. Si se analizan las inversiones previstas, el volumen global para carreteras es de 3

446 millones de euros; para el ferrocarril, 6.839 millones. El problema reside en que, de las inversiones previstas para el ferrocarril, 4.494 millones de euros son para la alta velocidad, 711 millones para el ferrocarril convencional y 340 para las cercanías. Es decir, que a los ferrocarriles que más benefician el transporte, tanto por lo que respecta a viajeros como a mercancías, se destina poca inversión.

Una vez más, si descontamos las inversiones del AVE, las inversiones en carreteras son superiores a las destinadas al ferrocarril y ello en un momento en que, según se afirma, se está potenciando a este último. La inversión en el modelo de alta velocidad, desde la óptica estrictamente de transporte y en las actuales condiciones del ferrocarril, es una política de transporte inadecuada.

En Cataluña se crea un nuevo ente, la Agencia de Carreteras, que se financiará al margen de los presupuestos del Estado, cuyo objetivo son las inversiones en carreteras (como un tramo de la N-340 cerca de L'Hospitalet de l'Infant, otro en la N-II en Girona y parte de la autovía a Huesca). Es un modelo similar al de CiU y Gisa, que produjo un grave endeudamiento. Es la ingeniería financiera añadiendo un nuevo ente gestor a los ya existentes, que acumulan una deuda tras otra para las futuras generaciones. Y para fomentar todavía más si cabe la construcción de carreteras se crea el Pacto por la Competitividad, un acuerdo estratégico encargado por el Gobierno catalán y dirigido a la Administración central, cuyo objetivo es reducir la baja inversión en infraestructuras.

Finalmente, en cuanto a los ejes vertebradores, en diciembre del 2004, el ministerio de Fomento presentó el nuevo Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte. Es un documento importante puesto que plantea los grandes proyectos y las inversiones en carreteras y ferrocarriles hasta el 2020, con una elevada

inversión, 241.392 millones de euros (41 billones de pesetas), donde se da prioridad a la alta velocidad, que pasa de 1.035 a 10.000 kilómetros de vías, y también prioriza las carreteras de alta capacidad, autopistas y autovías, que pasarían de 9.000 km a 15.000 km. Según se ha publicado, la cifra de inversión prevista a lo largo de los quince años de desarrollo del plan representa un gasto de 44 millones de euros cada día o 7.336 millones de pesetas diarios, que es una cifra que produce escalofríos.

EL AGUA

Las infraestructuras relacionadas con el suministro de agua son las que más repercuten en la transformación del territorio. Uno de los proyectos que más preocupan a buena parte de la sociedad es el trasvase del Ebro. Aquí no comentaremos todo el proceso sino algunas dudas que planean sobre sus resultados.

Se detuvo el trasvase gracias, sobre todo, a la Plataforma de Defensa del Ebre (PDE), pero por parte del PSOE se ha puesto en marcha una alternativa que suministra el mismo caudal de agua para distintos usos que el que proponía el plan hidrológico del PP. Este caudal se garantiza mediante desaladoras. Creemos que con la defensa del río no se trataba de cambiar el trasvase de agua por desaladoras que proporcionaran un caudal similar al que proponía el plan del PP, sino que se trataba de garantizar que el territorio sería respetado, limitando el crecimiento urbanístico, es decir, limitando el caudal de agua al propio de las cuencas con medidas de aprovechamiento y consumo producidas por medio de criterios de ahorro, dentro de lo que se denomina nueva cultura del agua. Estas medidas, evidentemente, limitan el crecimiento territorial. El mar es un recurso para fabricar agua potable, pero las desaladoras requieren grandes dosis de energía, producen residuos, encarecen el producto y favorecen la expansión territorial.

En el litoral de Murcia, las constructoras ya han anunciado que el trasvase alternativo no va a significar un freno, ya que cuentan con la construcción de desaladoras (públicas o privadas). El desarrollo urbanístico depredador y especulativo de Valencia, Murcia y Almería se produce, entre otros factores, al calor de las desaladoras y las nuevas autopistas. El campo y el medio ambiente serán las perdedoras ya que la prioridad del Ministerio es abastecer de agua a las ciudades y favorecer a las nuevas promociones urbanísticas.

Proyectos como Terra Mítica, las urbanizaciones y los campos de golf no parece que queden afectados por la alternativa. Sin embargo, el agua es uno de los factores naturales limitadores del crecimiento de un territorio y no se puede superar la carga máxima que éste admite, que es lo que se hace ahora.

Por otra parte, las empresas que construyen desaladoras son filiales de las grandes constructoras (ACS, Acciona, Ferrovial, Sacyr, FCC y OHL) y de multinacionales, y tienen previsto invertir 1.400 millones de euros en ellas. Las constructoras están satisfechas con esa modificación.

Existen también otros problemas relacionados con el trasvase, como la derogación de la disposición adicional segunda acerca del trasvase de agua del Ebro a Barcelona, que denunció la Plataforma de Defensa del Ebre, lo cual hace pensar que la lucha no ha terminado todavía.

Desde la perspectiva municipal, el crecimiento impulsado por los ayuntamientos y administraciones, que provoca la edificación continua de suelos urbanizables, incrementa las necesidades de agua. Las administraciones, conjuntamente con las empresas suministradoras, catalanas y francesas (el caso del Ródano), son las que están detrás de los grandes trasvases, del Ebro y del Ródano, a fin de cubrir toda esa demanda innecesaria de agua.

Es preciso señalar también que las tarifas de agua dependen del consumo que se haga. Cuanto más consumo, más ganancias para los concesionarios. Todo va en contra del criterio de ahorro de agua y a favor del crecimiento.

Una solución sería conseguir un menor crecimiento de la demanda aplicando criterios de la nueva cultura del agua (aprovechamiento de recursos, ahorro, no al trasvase de cuencas), adoptando así mismo criterios de menor crecimiento territorial, por una parte. Y, por otra, conseguir más ingresos. El agua es un bien escaso y toda utilización debería pagarse, incluida la que ahora más se favorece, como la de los campos de golf, los cañones de las pistas de esquí...

EL SECTOR ENERGÉTICO

En el sector energético, desde que se intenta crear un mercado único para la energía europea y desde que se aplican los criterios liberalizadores de la UE, están cambiando muchas cosas.

El Estado español y la Generalitat de Cataluña son los que con mayor rapidez se apuntaron a los criterios neoliberales sobre la energía, pero las cosas no están funcionando como se esperaba.

Según la legislación española, y de acuerdo con la ley del sector eléctrico y la de hidrocarburos, todos los consumidores deberían tener acceso al libre mercado de la energía eléctrica y del gas natural, pero ello no es así porque las grandes empresas eléctricas imponen sus condiciones.

En el resto de Europa tampoco ha calado el criterio de liberalización que impulsa la UE; la adecuación de las legislaciones estatales a las directivas de liberalización de los mercados energéticos se ha aprobado con poca convicción en los distintos países de la UE.

Para la creación del mercado europeo de la energía se cuenta con la estrategia de grandes grupos energéticos de ámbito europeo o mundial. Hay muchas reticencias ante la creación de un mercado único de energía por el miedo de las compañías a perder cuotas de mercado.

La propuesta de formación de un mercado único de energía se acompaña de otras medidas, como la creación de redes transeuropeas de energía, es decir, de líneas de 400 kv y otras, lo que hipotecará el territorio pues serán necesarias para ese mercado. Durante 1996 se aprobó la lista de proyectos de interés común para las redes transeuropeas de gas y electricidad, lista que suma 90 proyectos (44 para el sector eléctrico y 46 para el gas natural, que representan una inversión de más de 90.000 millones de euros.

Entre estas líneas en Cataluña ya se proyectado, y es de actualidad, la de transporte de 400 kv entre Sentmenat y Besanó hasta la frontera francesa, para seguir por Vallespir, en Francia. Esta línea se justifica institucionalmente por distintas necesidades que explicamos a continuación.

Ante todo es preciso decir que la conexión actual con Francia y el resto de la Península está ya consolidada mediante distintas líneas. Cataluña dispone de diversas líneas de interconexión, cinco de las cuales son de 400 kv.

El balance energético de Cataluña según el Plan de Energía es ligeramente desfavorable al consumo futuro previsto, pero podría reducirse el problema con otras soluciones. Fundamentalmente, la potenciación de la nueva línea de 400 kv no se debe a una posible falta de suministro. Pero es evidente que si prosigue el actual crecimiento urbanístico y productivo cualquier previsión será difícil de conseguir. Muchas veces las propuestas alternativas no tienen en cuenta este punto.

En el Plan de Energía de Cataluña para el horizonte 2010

(del anterior gobierno de CiU) se justifica la línea, entre otras consideraciones, para poder aplicar los criterios de seguridad incluidos en el Reglamento de Operaciones del Sistema Eléctrico, que contemplan la posibilidad del fallo simultáneo de dos líneas y un generador, una situación altamente improbable. El principal objetivo por el que se impulsa la línea de 400 kv Sentmenat/Bescanó-frontera francesa es consolidar el mercado europeo de la energía, que empezó a liberalizarse en 1994.

Las repercusiones que tendrá el trazado de la línea de 400 kv son de distinta índole. Desde el punto de vista urbanístico, se aprovechará para el crecimiento inmobiliario especulativo y colaborará indirectamente a la destrucción del territorio. En cuanto al territorio, el trazado es impactante, con torres de 50 m de alto que afectan a las aves. También son perjudiciales sus efectos electromagnéticos, el riesgo de incendios, el efecto barrera, el impacto paisajístico en las sierras del Pirineo y las Guilleries y además produce residuos radiactivos, pues se utiliza principalmente para el transporte energético de los excedentes nocturnos de electricidad de las centrales nucleares francesas que producen sus 58 reactores actuales.

Para evitar la construcción de grandes líneas de 400 kv los grupos de defensa del territorio proponen distintas medidas, entre ellas incrementar la electricidad descentralizada con centrales de gas de ciclo combinado y potenciar energías limpias alternativas. En el Plan Energético de Cataluña 2010 se apuesta parcialmente por estas soluciones para que disminuyan las necesidades de transporte y la construcción de líneas desde grandes distancias. Pero la propuesta de descentralización y fomento de energías alternativas va directamente contra el mercado único de la energía y de la nuclearización, que está viviendo un renacimiento ideológico, y por eso, son propuestas que se impulsan con poca fuerza.

En Europa, un grupo de 22 empresas lideradas por EDF, RWE e Iberdrola quieren que la electricidad de origen atómico sea un elemento fundamental de la futura estrategia energética para competir en igualdad de condiciones en un mercado liberalizado. Recordemos el tratado EURATOM, que apoya plenamente la energía nuclear.

En Estados Unidos, el gobierno Bush tiene un ambicioso plan para ampliar en 50 el número de reactores hasta el 2050, que se añadirían a los 103 de que disponen, en un claro apoyo a las grandes compañías energéticas y en contra de los criterios de eficiencia que emplearían fuentes renovables.

Con respecto al argumento de que la línea de 400kv entre Sentmenat/Bescanó y la frontera francesa es fundamental para el tren de alta velocidad señalemos que la energía consumida y la potencia crecen exponencialmente con la velocidad. Un tren a 350 km/hora consume mucha más energía que uno que circule a 200 km/h debido a ese crecimiento exponencial. El tren de alta velocidad está proyectado para alcanzar los 350 km/h puntualmente en dos tramos de 20 km cada uno, entre Barcelona y Francia. Luego, entre la frontera y Montpellier tan sólo circulará a 160 km/h, por lo menos hasta el año 2015.

Debería proyectarse un ferrocarril para Cataluña a una velocidad punta de 220 km/h para ahorrar energía. La disminución de velocidad sería perfectamente posible y competitiva.

También debemos recordar los problemas que existen en el tramo Madrid-Lleida para lograr los 300 km/h. La velocidad final del TGV y, consecuentemente, la potencia y el consumo eléctrico son incógnitas para las que el ministerio de Fomento no tiene respuesta.

En declaraciones oficiales de las empresas eléctricas francesas (RTE) se dice que no hace falta una línea de 400 kv para el TGV, sino que son suficientes las líneas de voltaje inferior. Como alter-

nativa siempre se pueden doblar los circuitos existentes. Las administraciones locales del sur de Francia, hay que recordarlo, no aceptan los trazados propuestos para la línea, al contrario que las administraciones españolas, que no se dan por enteradas de todos estos inconvenientes.

Un elemento importante que propicia el proyecto de la línea de 400 kv es el hecho de que serviría para conectar con el Magreb y suministrar energía a sus países. Así, Marruecos podría impulsar su desarrollo industrial gracias a la deslocalización de empresas españolas y europeas. Ello, que parece un argumento favorable al desarrollo de los países con un PIB inferior, esconde las intenciones de favorecer a las transnacionales, abaratando los precios de la mano de obra y controlando el precio de la energía. Marruecos, dentro de una geoestrategia energética distinta a la actual, podría incorporar a sus industrias gas principalmente de Libia y de Argelia y crear un polo de desarrollo que no dependería energéticamente de Francia.

Existe la creencia de que en el futuro los generadores nucleares se instalarán en el norte de África y que la línea de 400 kv se utilizará para transportar la energía en sentido inverso, una idea que posiblemente levantaría reticencias a escala internacional, primero por el miedo al terrorismo (una central nuclear en un país árabe puede suponer la introducción de la tecnología de armamento nuclear) y también por la descentralización del mercado energético que esa central significaría.

Este debate, que incluye cuestiones como la política energética mediterránea, es imprescindible si queremos forjar nuestro futuro energético.

Se ve claramente que la línea de 400 kv que afectaría gravemente al territorio catalán está íntimamente unida al actual modelo de globalización y a la estrategia energética mundial.

La realidad es que si desde el Gobierno y las instituciones se apostara por la implantación de un modelo de crecimiento que respetara el territorio, si se quisiera de verdad aplicar los acuerdos de Kyoto para disminuir la contaminación atmosférica, que en gran parte está provocada por el sector energético (España es el país de la UE que más se aleja del acuerdo y ello debido a la política del gobierno del PP), si se fomentara el ahorro de recursos y se quisiera reconocer que el problema energético es real, en definitiva, si se cumplieran todas esas condiciones, las líneas de financiación y los programas de subvención para energías renovables serían mucho más ambiciosos y podrían plantearse propuestas interesantes. Pero ello no es así sobre todo porque las instituciones no dominan el mercado energético, que ya ha decidido facturar los excedentes de los generadores nucleares franceses al Estado español.

Hay que tener en cuenta que las administraciones difícilmente adoptan posiciones contrarias a las propuestas de las grandes empresas energéticas que dominan la política del sector, cuando debería suceder lo contrario, es decir, el sometimiento de las compañías de servicios a los dictados de la administración pública.

La planificación de las inversiones eléctricas se realiza casi íntegramente desde las empresas eléctricas. La Administración prácticamente no interviene ya que la liberalización va en contra de la intervención planificadora y reguladora del Estado. Y este criterio también se aplica a otros servicios.

Es corriente que en el contexto de la liberalización de los servicios, para estudiar un proyecto de infraestructuras sea de agua, energía o transporte, o también para realizar un plan estratégico de un servicio, las administraciones busquen asesoramiento técnico en las grandes empresas privadas que ofrecen su punto de vista empresarial, que, evidentemente, es conseguir el máximo

beneficio y el máximo número de usuarios en zonas determinadas, es decir, apoyan la construcción de viviendas y carreteras y los subsiguientes servicios que necesitan.

Existe cierta afinidad entre los intereses de las administraciones y las empresas energéticas, de agua, gas o telefonía, que favorecen un modelo expansivo poco acorde con el modelo territorial que aquí defendemos.

Durante el año 2005 se ha aprobado el Plan Energético de Cataluña, un plan que contenta tanto al gobierno como a empresas eléctricas e instituciones, pero lamentablemente no es bueno desde el punto de vista de la defensa del territorio. Ha de reconocerse el esfuerzo del Plan por guardar las formas, pero el fondo no se corresponde con los criterios de sostenibilidad que dice defender. Entre otros defectos cabe señalar el poco interés por cumplir los acuerdos de Kyoto, la poca valentía al plantear el programa de cierre de las obsoletas centrales nucleares, así como el poco fomento del uso de energías renovables. Además, si se comparan los valores energéticos propuestos a medio plazo en el plan energético actual para el transporte, los servicios y el consumo doméstico con los valores energéticos propuestos a medio plazo por el anterior gobierno de la Generalitat para los mismos conceptos se observan, en el nuevo plan, valores superiores. La interpretación de estos números refleja la fuerte incidencia que se espera de los sectores de la construcción de viviendas y de carreteras, que en nada benefician a la sostenibilidad aplicada al territorio.

Dado el retraso que vivimos en el campo de implantación de energías renovables es preciso un esfuerzo importante para asignar recursos y subvenciones en I+D para energías renovables, tanto por parte de la Generalitat como por parte de los planes energéticos del Estado, que ha invertido 51 millones de euros en I+D (casi 850 mil millones de pesetas) para energías renovables

en el periodo 2000-2003, una cifra insignificante si se la compara con los costes de las importaciones de petróleo, que ascienden a 12.350 millones de euros (más de 2 billones de pesetas).

La política que sigue el Estado ha colocado al mercado español de energías renovables fotovoltaicas en el tercer puesto, detrás de Alemania y Holanda, aunque a gran distancia de la primera. El éxito alemán es consecuencia del programa de 100.000 techos fotovoltaicos, y la potencia instalada a finales del 2003 en Alemania era de 397,6 MWp. En cambio, en España, con unas condiciones de captación solar extraordinarias, fue de 27,26 MWp. En esta cuestión, los ayuntamientos tienen un gran papel que desempeñar a la hora de promocionar la energía fotovoltaica (eléctrica) y solar-térmica (agua caliente) en los nuevos edificios mediante las ordenanzas municipales.

Disponemos ya de tecnología y recursos renovables para crear un sistema energético sostenible. Pero es incomprensible el escaso interés demostrado hasta hoy en la promoción y subvención de paneles solares.

En Cataluña bastarían 40 m² de paneles solares para que una familia dispusiera de más energía de la que consume. Para el futuro se estudian muchas soluciones para proyectos solares, pero la energía solar en la vivienda tendría que ser ya una realidad y no un proyecto.

Debe destacarse el estudio «Renovables 2050» encargado por Greenpeace al Instituto de Investigaciones Tecnológicas de la Universidad de Comillas (2005). La conclusión es que la energía procedente de fuentes renovables (sin contar la nuclear) podría producir hasta 50 veces la demanda eléctrica del 2050 del Estado Español.

Entre los distintos escenarios que proponen las agencias de la energía para el reparto energético futuro se trataría de elegir el que más favoreciera las energías renovables por encima de la

nuclear, el gas, el petróleo y el carbón. Debe prepararse un plan de choque con energías alternativas ante el futuro encarecimiento del petróleo, inducido por la llegada al cenit de la extracción del mismo, antes de que la mercadotecnia nuclear inunde el globo de centrales. No obstante, es forzoso subrayar que siempre debe controlarse la demanda energética pues, en caso contrario, se habrá conseguido un cambio de escenario energético con potenciación de energías alternativas pero continuando con la misma depredación territorial actual.

La factura media de una familia en consumo de energía es de 1.600 euros anuales (267 mil pesetas). De ellos, 900 euros corresponden a combustible del coche y 600 al del sector vivienda. Por lo tanto es importante influir también en el sector del transporte (en la actualidad, el 40% de la energía que se consume en el mundo corresponde al transporte).

Para terminar este comentario sobre energías alternativas es interesante traer a colación que, como resultado de la Nacional Energy Policy de mayo de 2001, el presidente George Bush encargó al vicepresidente Cheney, representante del sector petrolero, que no siguiera la vía de captación de energía renovable.

En relación a la demanda de gas, las previsiones del plan vigente en Cataluña para el período 2000-2010 cuentan con un crecimiento del 150%, es decir, que se hace una gran apuesta por el gas. Existe también el propósito de extender el gas canalizado para conseguir en el 2010 que llegue al 98% de la población catalana. Es una propuesta interesante porque el gas contamina poco, pero, no nos engañemos, el gas, como el petróleo o el uranio, son combustibles que tienen una vida limitada y, por tanto, debe controlarse su consumo. La gasificación en tan alta proporción se hace para prestar servicio a la planificación territorial expansiva y poco sostenible que se hace desde la Generalitat.

Para conseguir ese objetivo, Repsol YPF se ha hecho con un

dominio minero en Argelia y Libia que ocupa una superficie equivalente a una tercera parte del territorio español. El gas llega por medio de un gasoducto, bautizado con el nombre de Duran Farell (en homenaje a quien firmó el primer contrato para la importación de gas a España desde Libia) y se transporta por barco hasta España. El proyecto de Repsol YPF incluye una planta de licuado de gas.

El transporte por barco tiene graves disfunciones principalmente motivadas por la desregulación de los precios que se hace en Europa. Así, los buques cargados con gas de Libia o Argelia modifican su itinerario en alta mar en función del precio más alto que se aplique en aquel momento en cualquier país, en detrimento de los usuarios. Esta política puede dejar un país con menos reservas de las reglamentarias. La armonización y la regulación de los precios del gas en Europa sería fundamental para evitar este problema.

EL FERROCARRIL

Del ferrocarril se puede decir que, por lo general y a excepción de algunos servicios, no está en una situación favorable. Ni los nuevos AVE, ni los Catalunya Exprès, ni el servicio de mercancías, ni los regionales, ni la atención al cliente son lo que deberían ser. Junto a ello, el gran endeudamiento muestra un sector poco saneado.

La consecuencia es la clausura de muchas líneas y el aumento de despidos, así como la disminución de la frecuencia de los trenes y la disminución de la calidad y la seguridad del servicio. La ley del sector ferroviario pretende separar lo que son propiamente las infraestructuras de los gestores de la circulación ferroviaria. La ley impulsa la privatización del servicio. Los operadores privados deberían utilizar las vías compitiendo, con lo cual supuestamente se produciría una rebaja de precios y un mejor

servicio. Pero la realidad de algunos países como Inglaterra prueba que las privatizaciones no han funcionado. Y en Francia, igual que en otros países, se está produciendo una clara reacción contra la privatización y la libre circulación de operadores.

La solución alternativa a la propuesta institucional del Estado español pasaría por fomentar el ferrocarril convencional con mayores inversiones y conseguir que se derogue la ley del sector ferroviario, que es contraria al ferrocarril en tanto que servicio público.

La UE proponía la creación de una red de alta velocidad transeuropea e impulsaba los proyectos de alta velocidad del listado de Essen (que considera los proyectos ferroviarios prioritarios). Esas intenciones han quedado diluidas ya que la red de alta velocidad es inconexa en Europa y los proyectos de alta velocidad llevan mucho retraso por su falta de rentabilidad y por sus problemas de financiación, aunque algunos servicios de gran capacidad funcionen correctamente. El endeudamiento preocupa a los gestores, a pesar de las subvenciones y las inyecciones de fondos para que disminuya el déficit, ayudas que se dan mediante los presupuestos de los estados y las subvenciones que llegan de los fondos estructurales.

Entre nosotros, una visión falsamente deslumbrante de la alta velocidad está dilapidando el patrimonio ferroviario y provocando una falta de inversiones en el ferrocarril convencional y en el mantenimiento de las distintas secciones ferroviarias que se han privatizado, con la consiguiente pérdida de puestos de trabajo. Se ha perdido a muchos especialistas, despedidos, con la falsa idea de que los servicios privatizados funcionan mejor que los públicos. Sería más razonable utilizar los recursos en programas de restauración y potenciación de RENFE como servicio público. Es difícil imaginar un cambio en el esquema actual, que está ya condicionado por las obras que se realizan, pero quizá en actuacio-

nes nuevas podrían reconsiderarse las prioridades.

Los problemas del AVE en la línea Madrid-Lleida-Barcelona son, entre otros, el encarecimiento, la falta de velocidad, problemas informáticos en la señalización, otros causados por la inestabilidad del terreno, varios retrasos en la obra, etcétera. Las expectativas de Lleida por la llegada del AVE no se cumplen y en cuanto a Barcelona es preciso señalar el informe elaborado por la empresa Deloitte, encargado por el departamento de Trabajo de la Generalitat. En él se afirma que una tercera parte de los directivos de empresas consultados no creen que proyectos como el AVE, el aeropuerto, el puerto, la Feria de Barcelona y el distrito 22@ (en el barrio de Poblenou) faciliten el desarrollo y el crecimiento de sus empresas. Sólo el 8% de las multinacionales establecidas en Barcelona y la región metropolitana esperan incrementar su inversión y el número de trabajadores gracias a la influencia del AVE. Esta noticia no ha tenido reacción política alguna en el «oasis» catalán.

Existe también el proyecto de construir una nueva vía exclusivamente para mercancías, independientemente de la de alta velocidad, que iría de Algeciras a Francia y que se utilizaría para transportar productos desde el Magreb hasta el centro de Europa -automóviles y otros productos- desde los puertos españoles. Se han efectuado otras planificaciones, como el Plan de Infraestructuras y Transporte de la Generalitat, pero una vez más se priorizan la alta velocidad y las carreteras de alta capacidad aunque, como dato positivo, aparece una nueva infraestructura ferroviaria transversal.

EL PUERTO Y EL AEROPUERTO DE BARCELONA

Estas instalaciones desempeñan un papel primordial en la idea de aldea global en la que se quiere transformar el mundo. Las impactantes ampliaciones que se realizan, según explican

desde las instituciones, tienen como objetivo potenciar la capitalidad del Sur del Mediterráneo: «(...) El puerto de Barcelona y el aeropuerto juegan un papel primordial en la capitalidad del mundo globalizado, compitiendo con otras ciudades que buscan lo mismo...»

Sobre el aeropuerto de Barcelona podemos decir que en 1966 figuraba en el tercer grupo europeo por orden de viajeros (grupo de 10 a 13 millones de viajeros). Se quiere pasar a 30 millones en el año 2011, y a 40 en el 2016, unos incrementos considerables.

Ello se justifica con las corrientes dominantes en el transporte, que buscan ampliar continuamente el número de viajeros y de mercancías para conseguir un mejor desarrollo basado, según los discursos oficiales, en la innovación y la mejora de la competitividad.

En este discurso hay que incluir otros conceptos que serían de obligado cumplimiento para conseguir dichos objetivos. Es decir, seguir con las privatizaciones de la gestión aeroportuaria y de las compañías aéreas, y ello en un mundo en el que se produce un aumento sustancial de pasajeros y mercancías que producirán grandes beneficios al sector aéreo, será siempre a costa de afectar al territorio, de subvenciones públicas muy elevadas para el keroseno y para determinadas empresas de viajeros.

Para conseguir pasajeros, el aeropuerto de Barcelona cuenta con las ciudades y regiones del grupo C-6 (Toulouse, Montpellier, Valencia, Palma, Zaragoza y Barcelona), con una población que en términos regionales se sitúa en 17 millones de habitantes. Serán viajeros que cruzarán parcialmente Cataluña en coche o en tren y que congestionarán todavía más el tráfico. Un aeropuerto presenta también muchos problemas, como el ruido de los aviones, la contaminación atmosférica, la falta de espacio aéreo y la ocupación territorial, que producen costes adicionales. Pero la idea de un superaeropuerto entusiasma y sólo se

ven las ventajas. Por lo que respecta a la ocupación, no estamos hablando únicamente de la ampliación de pistas, sino de auténticas ciudades que quieren crearse en el interior, como ha sido ya publicado:

«(...) La sociedad gestora del aeropuerto AENA ha previsto la construcción en El Prat de una ciudad de negocios y servicios aeroportuarios en una urbanización de 206 ha y un millón de metros cuadrados de edificabilidad». Una vez más, igual que con el AVE, se induce a obtener beneficios inmobiliarios a través de proyectos de transporte».

Cabe recordar que la congestión ha llegado también al espacio. Los corredores aéreos han tenido que ser condensados en altura para dar servicio al creciente número de vuelos por el centro de Europa, con lo cual disminuye la seguridad. Un problema más que pesa sobre Barcelona.

Si consideramos el transporte aéreo desde una perspectiva más amplia, veremos que las ampliaciones de los aeropuertos están marcadas por criterios inversionistas ya previstos por los responsables y directores logísticos de la globalización. En los aeropuertos de todo el mundo, para conseguir la movilidad «deseable», se han previsto ampliaciones con inversiones de 200.000 millones de dólares hasta el 2015. Y la realidad nos dice que muchos aeropuertos quedarán fuera de juego ya que el volumen de pasajeros aumentará más lentamente de lo previsto (según The Boston Consulting Group). La incógnita es saber qué ocurrirá con el de Barcelona.

La carga aérea de 1995 fue de 72.100 tm, lo cual lo coloca en el número 21 del ranking europeo, y se quiere llegar a 500.000 tm en el 2020. Es un aumento elevadísimo que congestionará más todavía el área metropolitana.

El cliente que contrata un servicio aéreo de mercancías espera la máxima velocidad y puntualidad. Por tanto, la ampliación

del aeropuerto supondrá también la de carreteras. La carretera seguirá siendo, pues, y parece que durante muchos años, la solución creadora de mayor congestión.

Comentaremos ahora otra gran infraestructura que está en el punto de mira para las grandes ampliaciones. Se trata del puerto de Barcelona, que busca ser la entrada sur de Europa para contenedores cargados con mercancías procedentes de todo el mundo que se distribuirán hacia el centro de Europa.

Los puertos del norte de Europa están absorbiendo mercancías y son los grandes competidores de Barcelona, Valencia y Algeciras. Uno de los países que más expectativas crea es China. Se espera que por el canal de Suez naveguen barcos procedentes de China hacia el Mediterráneo. Para ello se mejorará su profundidad, que pasará de 17,8 metros a 21. En tales circunstancias y puesto que China, dentro del mercado global, crece a un ritmo de un 10% anual, su tráfico con Europa se incrementará. El puerto de Barcelona aspira a captar entre el 30 y el 40% de este mercado, que llega aquí principalmente por nuestras carreteras. Se trata de un tráfico pesado que todavía las congestionará más. (Merece un comentario el canal de Panamá. Se prevé que en el 2012 se sature debido al aumento del tráfico de las empresas deslocalizadas de Oriente. La alternativa sería construir un nuevo canal a través de Nicaragua, por carretera y por vía marítima, que pasaría por una Reserva de la Biosfera y aceleraría la deforestación que ya sufre la selva. El neoliberalismo ataca a todos los territorios).

Se proyecta una zona de libre comercio euromediterráneo para el año 2010, y con tal motivo se fomenta una nueva red transmediterránea, además de la que proviene de Asia y de Sudamérica, para el transporte marítimo y aéreo, lo cual provocará un importante crecimiento de población y mercancías en el Mediterráneo. Son proyectos que se superponen y no son muy

creíbles, pero la intención existe. Y podrían crear todavía más volumen de mercancías y de transporte.

Dentro de las expectativas para el transporte, los responsables de los puertos españoles han criticado la gestión de las tasas portuarias. La Autoridad Portuaria de Barcelona solicita la privatización parcial de la gestión. La Generalitat, de acuerdo con la propuesta que ya ha hecho llegar al ministerio de Fomento, solicita un «incremento de la competitividad de los puertos y mejorar su operatividad» en un momento en que apunta un gran negocio. Con estas medidas, aseguran, mejorará el sector de los operadores privados de transporte naval, pero con una gestión que mermará los beneficios del sector público.

También se quiere potenciar el transporte y las infraestructuras desde Barcelona y Valencia. Recordemos que el puerto de Tarragona transporta 30 millones de tm anuales careciendo de vía férrea de ancho europeo, y que su propio director comenta que no se puede contar con la vía de alta velocidad para el transporte de mercancías.

La preocupación de los gestores de puerto es grande. Quisieran cuanto antes una vía para mercancías y conseguir así competir con los puertos de los Países Bajos. Y lo mismo sucede con el aeropuerto.

UN APUNTE SOBRE NUESTRO CAMPO

Una grave consecuencia de la urbanización extensiva del territorio es la desaparición de las mejores zonas agrícolas. En el año 2002 se consolidaron como suelo urbano 175.000 ha de terrenos llanos de Cataluña, desde la cota 0 hasta la cota 200, las tierras más atractivas para constructores y antiguos agricultores.

El fenómeno se extiende y consume territorio y campos de cultivo. La disminución de unidades productivas agrarias es con-

tinua. En diez años los agricultores del campo catalán se han quedado en la mitad, algo que no sorprende pues es un proceso generalizado en el conjunto de los países europeos. A escala comarcal, la máxima disminución se ha dado en las comarcas de montaña ligadas al turismo, en el área metropolitana de Barcelona y en comarcas gerundenses con gran presencia industrial y de servicios.

Al ritmo de crecimiento anual de la urbanización, los campos, la ganadería y los agricultores de los llanos irán desapareciendo de manera irreversible. Así, aumentará la dependencia del mercado agrícola y ganadero de los productos transnacionales, algo a lo que contribuye la política agraria de la OMC. Y cuando se presente la oportunidad de recalificar y vender, el agricultor venderá sus tierras o su granja a los promotores de urbanizaciones.

Uno de los criterios del mercado actual de la alimentación es transportar alimentos como la carne, el pescado y otros, desde países lejanos con productos protegidos. Este transporte nos permite consumir todo el año productos que no son propios de la temporada. Son criterios que no favorecen a nuestros mercados productivos y además tienen el inconveniente de que se produce un despilfarro de energía tanto en transporte como en frío industrial.

El mercado neoliberal de alimentos impulsado por el FMI (Fondo Monetario Internacional), Banco Mundial y OMC, empuja a campesinos de todo el mundo a abandonar las labores agrícolas tradicionales en beneficio de las grandes empresas. Esta política no es la solución de los problemas de la agricultura y hambre del mundo sino que es una de las causas. Entre las alternativas propuestas está la que cita Vía Campesina basada en el desarrollo de políticas agrarias utilizando el concepto de «soberanía alimentaria de los pueblos», un concepto que se fundamenta

en dar prioridad a los mercados locales y no a los internacionales. Como consecuencia de la aplicación de la soberanía alimentaria, se puede revalorizar el campo, dar trabajo y evitar la desaparición de las mejores tierras de cultivo y de pastos.

Como ejemplo de la pérdida real del valor de los productos agrícolas, comparándolo con la de unos años atrás, se da este ejemplo: hace 35 años un agricultor cambiaba un kilo de trigo por un kilo de pan; ahora, por un kilo de trigo sólo le dan 40 gramos de pan.

Es un hecho preocupante que todos los equipamientos sociales no deseados por la población tales como cárceles, plantas de tratamiento de residuos, incineradoras, depuradoras, cementerios, etcétera, derivados de los procesos de urbanización de grandes zonas urbanas, vayan a instalarse en el campo, ahora bautizados como «espacios libres», y así debe quedar reflejado en los planos urbanísticos. En su lugar, en las ciudades se construirán edificios altos que beneficiarán a los especuladores privados.

Existen algunas propuestas para evitar este problema, como el fomento de los planes de espacios de interés agrario o la clasificación de suelo de interés agrícola como no urbanizable.

LA EUROREGIÓN

Los presidentes de las comunidades autónomas de Aragón, Baleares, Cataluña, Languedoc-Roussillon y Midi-Pyrénées firmaron la declaración que dio origen a la euroregión Pirineos Mediterráneo, para articular un territorio que en principio debe aceptar un desarrollo basado en la innovación y la competitividad. La euroregión nace principalmente para que crezca el potencial del área metropolitana y para conseguir la masa crítica necesaria para ganar en competitividad ante otras grandes ciudades.

Se quiere transformar Barcelona y su área en un centro económico, político y financiero de la región sureuropea para convertirse en capital de ciudades como Toulouse, Montpellier, Valencia, Palma de Mallorca y Zaragoza (grupo C-6), creando de este modo en el futuro una macroárea mayor que la actual metrópoli, alimentada por comarcas y ciudades.

Según la Generalitat de Cataluña se trata de «convertir Barcelona en la capital del Mediterráneo en un mundo globalizado». El puerto juega un papel en esa capitalidad como receptor de mercancías. El concepto de capitalidad implicaría la concentración en Barcelona de flujos de mercancías y de capitales sobre todo, para formar un importante nudo dentro de la red europea. Se trata de una nueva frontera que supera la nación catalana y que contribuye a facilitar esos flujos.

En el área metropolitana se piensa crear áreas de condensación industrial, financiera y de especialización industrial de gran valor añadido, que formarán nudos unidos por grandes infraestructuras.

Con la euroregión se quiere fomentar un gran poder económico para influir en las decisiones (económicas) y conseguir inversiones de las empresas transnacionales. Se espera así mismo la captación de subvenciones europeas para nuevas carreteras y ampliación de puertos y aeropuertos favorables principalmente a la capital de la metrópoli transfronteriza. Será una más de las 80 estructuras transfronterizas que existen en Europa, que permitirá actuar como grupo de presión frente a Bruselas a la hora de solicitar recursos. Así, crece el modelo expansivo con algunas ventajas, sobre todo para los grandes grupos industriales y financieros, pero también con grandes desventajas para el territorio y para las cadenas productivas no competitivas.

Esta teoría plantea grandes incógnitas, tanto políticas como económicas, en una economía real que obliga a captar empresas

a costa de bajos costes laborales y ventajas fiscales sin costes ambientales.

Parra conseguir el flujo de mercancías de la euroregión se proponen infraestructuras radiales y otras concéntricas (modelos radioconcéntricos como los cinturones) complementadas con líneas de alta tensión (dentro del mercado común de la energía europea), incluyendo el agua de otras cuencas (el Ródano o el minitrasvase del Ebro) o procedentes de la desalinización, así como más infraestructuras que producirán de manera irreversible una expansión definitiva del crecimiento urbano en las zonas más llanas de Cataluña.

La Euroregión C-6 se enmarca dentro de una zona más ambiciosa, el arco mediterráneo, que va casi desde Murcia a Sicilia. Es el proyecto estrella del actual gobierno de la Generalitat, el cual, según los expertos, deberá conseguir que Barcelona sea la líder del mundo globalizado en el sur del Mediterráneo. El proyecto de la Euroregión C-6 cuenta con la simpatía de la mayor parte de empresarios y de intelectuales catalanes, ya que el lema oficial es que «Cataluña no tiene un futuro garantizado sin la Euroregión en el actual mundo globalizado».

Se pretende la consolidación urbana en todo el arco, y es un motivo de preocupación el riesgo de fractura de la continuidad, por el espacio sin urbanizar que existe en la Cataluña Norte entre la frontera y Montpellier.

Es un proyecto muy discutible, tanto a nivel ideológico como práctico, aunque sus promotores insisten en conceptos como desarrollo sostenible, integrar las zonas más alejadas del territorio a Europa, etcétera. Barcelona, como capital de la euroregión, adquiere un nuevo concepto, el de ciudad global, y se adjudica el papel de ciudad generadora de conocimiento, olvidando la producción en beneficio del sector terciario, con el objetivo de convertirla en ciudad dirigente de la economía global. Para

conseguirlo, primero es preciso crear confianza financiera, es decir, la plena integración en la ideología neoliberal. Luego ha de competir con otras ciudades de la red de ciudades globales para conseguir ser sede de oficinas transnacionales.

La búsqueda de atractivos estéticos y financieros obliga a romper la uniformidad de antiguos barrios en beneficio de la espectacularidad de los edificios, potenciando el ocio y el lujo. La ciudad pasa a ser también el emblema de las empresas que la forman. Esta estrategia aumenta el valor del suelo y favorece la especulación, incrementando el precio de la vivienda y la destrucción del territorio. Los planes generales se modifican con criterios favorables a dicha capitalidad. Paralelamente, este tipo de ciudad presenta la otra cara, la de la exclusión de los antiguos habitantes de las zonas deprimidas, motivada principalmente por el precio de las viviendas nuevas y las rehabilitadas. La mayoría de partidos políticos que gobiernan ciudades semejantes están imbuidos de la ciencia positivista y confían ciegamente en el urbanismo neoliberal. Estas ciudades se agrupan posteriormente en marcos regionales como la euroregión.

LA CONSTRUCCIÓN

La construcción de vivienda y su efecto en el territorio merecen algún comentario. La construcción ha sido el gran motor del crecimiento especulativo del Estado español en los últimos años. Actualmente, en Cataluña el crecimiento de vivienda es superior al aumento de población y, a escala estatal, desde 1999 se han construido más del 40% del total de nuevos pisos de la UE. Durante el 2004 se construyeron 658.000 nuevas viviendas, una marca histórica no especialmente digna de parabienes.

El urbanismo español no se queda atrás, pues en 2005 se habrán visado unas 800.000 viviendas, principalmente en regio-

nes como Valencia, Murcia, Málaga, Almería, Canarias, Baleares Madrid, etcétera, que tienen crecimientos alarmantes. Los créditos para la adquisición de viviendas están disparados. En España se han iniciado o construido 2.630.000 viviendas en los últimos cinco años

Es un crecimiento tan elevado que los propios expertos en marketing proponen que se frene hasta llegar a 375.000 unidades/año, por miedo a que la burbuja especulativa estalle. Se está construyendo tanto como en Francia y Alemania juntas en un momento en que la construcción en Europa ha empezado a disminuir. En el 2003, en España la construcción creció un 4%, al contrario que en Europa, donde descendió una media de un 0,2%. Y en el 2004 creció un 5%.

El exceso de oferta no abarata los precios. El precio de la vivienda ha crecido tres veces más que los salarios en los últimos quince años. Desde Europa han advertido que el encarecimiento de los precios junto a un elevado endeudamiento de las familias en algunos países, como ocurre en España, podría provocar una crisis económica en toda la UE.

Los beneficios de las constructoras son del orden del 20%. El precio medio del metro cuadrado construido en Barcelona ha aumentado un 36% en el año 2004 y en algunos barrios hasta un 61,8%. Las grandes constructoras (Dragados, FCC, Ferrovial, AC, Acciona, AHL...) se han beneficiado y seguirán beneficiándose, pues incluso si se produce una disminución de la construcción de vivienda se producirá al mismo tiempo un aumento de la obra pública que se adjudicará a las mismas empresas constructoras.

En la compra de un piso se produce un endeudamiento tan alto que en algunos casos las hipotecas se traspasan a la generación siguiente. Gracias al aumento de solicitudes de hipotecas los bancos y cajas se benefician del auge de la construcción, algunas

veces por partida triple ya que también son accionistas de las constructoras y de las empresas de servicios como Endesa, Repsol, Agbar, Telefónica, Gas Natural... La cantidad de créditos hipotecarios concedidos aumentó un 40,1% en el primer trimestre del 2004.

También se benefician de este mercado los inversores extranjeros y nacionales, que han obtenido grandes beneficios edificando en toda España, contribuyendo a la especulación que tanto perjudica a los compradores que necesitan una vivienda. Además, los beneficios inmobiliarios salen con rapidez del país sin ningún impuesto, en la libre circulación de capitales impulsada por el neoliberalismo, sin control de la Administración. Los inversores en Bolsa también salen ganando gracias a este mercado. En definitiva, hay demasiados intereses especulativos que predominan sobre los intentos de racionalizar el mercado.

A grandes rasgos esta es la actual situación, que ha provocado la reacción de la sociedad y de distintas plataformas cívicas, así como una tímida reacción de la Administración.

La tarea de las plataformas es continua pero los resultados, lamentablemente, no son los que quisiéramos. En algunas comarcas las plataformas cívicas han solicitado la suspensión de licencias hasta que se fijen los planes directores comarcales, pero no lo han conseguido. También se ha requerido la participación directa de los habitantes de una comarca o pueblo en la planificación de las tierras en las que viven, un derecho evidente. Como respuesta, la Administración ha propuesto una seudoparticipación ciudadana en los procesos de planificación y gestión urbanística (ley 2/2002 del 14 de marzo), sin mucho interés para nadie. Esta ley permite a los ayuntamientos y otras administraciones constituir consejos asesores, elegidos a dedo, con el resultado de decisiones no vinculantes.

Para conseguir un modelo de planificación más acorde con la

carga del territorio hay que modificar muchos aspectos del modelo urbanístico. Se trataría, en última instancia, de rebajar el número de licencias de obras. Al rebajarlas se produciría un cambio en el sector de la construcción y sería forzoso buscar salidas laborales que compensaran el problema que la medida causaría.

Es evidente que para no perjudicar a tantos trabajadores y empresas que directa o indirectamente se mueven en la construcción habría que efectuar un cambio muy importante en otros sectores económicos. Debería absorberse el vacío que se crearía, pero los cambios son muy complejos y superan las políticas económicas locales y estatales. Para reformar con coherencia el modelo hay que incidir en el modelo productivo, en el comercio, la agricultura, el sector terciario, en definitiva, en todos. Los recursos y las leyes que requiere ese cambio deben modificar las directrices políticas que emanan de la UE, la OMC, el Banco Central Europeo, la Trilateral y otros. La inflexión de la construcción, sin embargo, es una de las mejores soluciones.

No es fácil resolver este problema, pero tampoco es correcto cargarse irremediamente el territorio por la injusta situación de precariedad laboral a la que conduce el neoliberalismo.

Un tema que preocupa desde hace años a muchas personas es de qué forma influir en los organismos de poder económico y financiero como los citados, que funcionan de manera totalmente antidemocrática. El debate sobre esta influencia está abierto desde hace mucho en el movimiento altermundista.

No hay que olvidar que en estos organismos internacionales que dirigen el mundo figuran con nombre y apellidos algunos representantes de partidos españoles, tanto del PSOE como del PP, que no son representantes tan alejados de nuestro entorno y de nuestra influencia.

Ante el desorden inmobiliario que se produce se escuchan

voces que reclaman la intervención de la Administración, una intervención que apenas existe. Se regula y planifica, pero los criterios que aplica el gobierno de la Generalitat, el estatal o el local son, en principio, favorables al mantenimiento de la construcción como motor de crecimiento especulativo, por encima de los intereses del territorio y de las personas, aunque la retórica oficial disimule ese objetivo con conceptos tales como crecimiento sostenible.

Es lamentable que los tímidos criterios que se aplican para contener el crecimiento urbanístico hayan demostrado su ineficacia en la mayor parte de casos. La edificación prosigue inexorablemente. Los nuevos gobiernos han incorporado alguna legislación con ideas aparentemente progresistas, algunas de las cuales vamos a comentar.

Por ejemplo, el nuevo Ejecutivo catalán se propone revisar el Plan Territorial General y todos los planes territoriales sectoriales de antes del 2005, y aplicar moratorias específicas de las licencias a los territorios que se consideren de especial protección, como algunas zonas del litoral y de las comarcas pirenaicas. Con esta revisión, sin embargo, no se espera que se apliquen criterios que domestiquen a los constructores. Ojala nos equivoquemos.

La Generalitat también ha puesto en práctica un plan urbanístico costero para proteger lo que queda de los terrenos, es decir, 24.000 ha de primera línea, con objeto de conservar los escasos espacios no urbanizados por el turismo. Esta medida es buena pero debería completarse con más restricciones en los planes generales aprobados.

Una consecuencia del plan urbanístico anterior es que los constructores, ante las dificultades que hallan para edificar en primera línea de la costa, edifican en la segunda línea, en el prelitoral. Hay que restringir también este sector y proteger los espacios libres y los corredores biológicos o se ocasionará la

desaparición irrecuperable del sector agrícola, de la fauna y de las aves migratorias.

Para Cataluña, el sector turístico es fundamental y éste cada vez se muestra más exigente. Recordemos que la UE ha asignado al Estado español, primordialmente, este sector. Si prosigue la degradación paisajística de playas y pueblos, todos saldremos perjudicados pues disminuirán los turistas que visiten Cataluña. De hecho, este proceso ha comenzado ya. Los hoteles no tienen el alto índice de ocupación de turistas de sol y playa que tenían, y algunas cadenas hoteleras prefieren construir nuevos hoteles en destinos más seductores como Turquía y otros mercados emergentes en vez de invertir en Cataluña.

A pesar de las legislaciones que tratan de limitar la construcción, la realidad muestra que el sector prosigue su crecimiento. Un problema primordial que es preciso abordar es que la planificación y las decisiones que afectan al territorio no se toman democráticamente. El Gobierno catalán no da facilidades para la participación ciudadana y los resultados de ello se traducen en la aprobación de actuaciones agresivas e innecesarias.

Si hablamos del Gobierno de Madrid, el fondo y las formas son similares. En la Administración central gobernada por el PSOE podemos decir que, lamentablemente, existe un gran interés en promocionar la edificación. Prueba de ello es el crecimiento del PIB estatal, que se halla enormemente influido por el aumento de la construcción de vivienda y su mecánica especulativa.

El Gobierno central ha propuesto medidas revisionistas, entre las cuales, y sólo como muestra, comentaremos el cambio de la Ley del Suelo para intentar regular el precio de la vivienda. Se pretende fijar un precio legal del suelo según el valor inicial sin contar la expectativa de revalorización (valor expectante) y regular así el precio final de la vivienda rebajando la repercusión

del solar. Esa medida es de difícil aplicación en transacciones privadas y con escasa repercusión en el precio final. En cambio, sí puede aplicarse en el momento de fijar los precios de las expropiaciones para infraestructuras, principalmente el coste de expropiaciones que se pagan a precios muy altos, a costa de los fondos públicos, una política que ha funcionado muy bien para quebrar la oposición local a nuevas infraestructuras.

Al nivel de las administraciones locales cabría la posibilidad de regulaciones por parte de los ayuntamientos. Desde la estrategia de los defensores del territorio parece obvio que debería conseguirse su colaboración para construir ciudades y pueblos equilibrados, pero este es también un objetivo difícil porque las administraciones locales son deficitarias y deben conseguir ingresos mediante promociones urbanísticas. Así, se ingresa por licencia de obras, IBI, venta de suelo público y otros (y hay que decir también que con estas promociones se consiguen votos). Son políticas que ayudan a la promoción especulativa y con el correspondiente perjuicio para el territorio.

La solución sería crear administraciones locales con haciendas fuertes que no dependieran de los ingresos de la construcción, pero el Estado, gracias a la baja presión fiscal y a la venta de empresas de servicios que ayudaban a recaudar, así como a los gastos suntuarios que efectúa en algunas infraestructuras, no tiene dinero.

En Barcelona y su área metropolitana los ayuntamientos consolidan la edificabilidad máxima en municipios gobernados tanto por la derecha como por la izquierda, en los que les queda poco suelo por edificar. En la capital, para ganar techo edificable se aumenta la altura máxima permitida y se aprueba la construcción de rascacielos. También se plantea reducir la superficie mínima regulada para vivienda (un hecho especulativo que se justifica eufemísticamente con la expresión «completar la ciudad»).

Que nadie crea que estamos en contra del sector de la construcción. Mucha gente se gana la vida en él y hay que protegerlo. Es necesario que ese sector sea dinámico para construir vivienda, zonas industriales y carreteras de interés general, pero a partir de una planificación que coordine y limite la expansión. Existen alternativas distintas e imaginativas a la de la construcción exagerada de nueva vivienda. La Administración puede, y nos consta que en algunos casos lo hace, adoptar medidas de contención. En los planes generales ya se limitan las condiciones y usos pero podrían limitarse todavía más.

También podría fomentarse el alquiler, pues hay muchas viviendas vacías, pero no se propicia con legislaciones adecuadas que protejan a ambas partes. Otra medida que podría fomentarse es la rehabilitación, en lugar de la segunda residencia, y también impedir la dispersión y la proliferación de centros logísticos y zonas de servicios. En definitiva, la regulación urbanística no debe ser tan permisiva. No se trata de un problema técnico, sino ideológico, pero regular va en contra de la mayoría inversora en un momento de grandes beneficios para el sector y en medio de una crisis de ideas políticas de la izquierda.

La situación no favorece los intereses del territorio ni a sus habitantes, pues cada día va quedando más en manos del mercado. No podemos esperar que los planes territoriales o sectoriales se establezcan a favor del territorio si no se consigue un cambio en la tendencia a las ganancias rápidas que impera en la actualidad.

CONCLUSIÓN

Al reflexionar sobre las causas de la lamentable situación territorial hacia la que vamos, observamos que los argumentos planteados en estos capítulos confluyen en señalar al neoliberalismo y a la globalización como principales culpables de la agresiva transformación territorial y social que sufrimos.

Pero la Administración quiere seguir la vía del crecimiento por el crecimiento promovida por el neoliberalismo, y cree erróneamente que sin cambiar el modelo económico puede controlar los efectos que ese crecimiento tiene sobre el territorio.

Sin embargo, no se ha conseguido separar la receta neoliberal de sus efectos perjudiciales ecológicos y sociales. O se produce una inflexión en el modelo o el territorio deberá prepararse para recibir gran cantidad de cemento y asfalto y ello será irreversible. El diagnóstico es claro, la presión sobre el medio asociado al crecimiento están llevando al territorio y al medio a un estado crítico.

Conseguir un cambio significa aplicar progresivamente medidas como las que hemos indicado. Pero muchas de las razonables alternativas que se proponen no son aceptadas por los partidarios del paradigma neoliberal porque quién manda realmente es el mercado y éste tiene miedo de perder la ganancia fácil que le proporciona la especulación territorial, en un momento económico que dificulta la obtención en otros sectores de plusvalías igual de interesantes para los flujos financieros.

No es posible aceptar que la Administración defienda abiertamente que el mercado se encamina inexorablemente hacia el

«progreso». Es demagógico. El mercado empobrece cada vez más a los habitantes del mundo y acelera la depredación del territorio.

La precariedad de recursos, la contaminación, el aumento de la pobreza, el hambre, las epidemias, indican con claridad meridiana que el ciclo de consumo se está acabando. Debemos buscar la transformación hacia otro modelo más acorde con el territorio y las personas. Y la transformación ha de conseguirse, entre otros medios, defendiendo el estado del bienestar, el ecologismo, la solidaridad con los países menos ricos...

Existen muchas propuestas y alternativas posibles para conseguir el modelo que defienden distintas entidades y grupos que no aceptan las cosas tal como son, sino que luchan por transformarlas en como tendrían que ser. Este es el motivo por el cual los beneficiarios de la injusta globalización tienen gran interés en desacreditar toda alternativa y a los movimientos que los cuestionan.

No hay que ceder a las presiones. Se trata, en definitiva, de influir de manera eficaz sobre las ideas preestablecidas para conseguir un mundo más justo, un mundo diferente.

Diciembre 2004

(Revisado y ampliado en marzo del 2006)

BIBLIOGRAFÍA

- *Alex S. Maclean, *La fotografía del territorio*, Gustavo Gili, 2003.
- *Antonio Estevan, Alfonso Sanz, *Hacia la conversión ecológica del transporte en España*, 1996.
- *ATTAC, *Les transports au service de la mondialisation capitaliste – Le developpement insoutenable*, Conseil scientifique, Groupe de travail: Transport, 2003.
- *ATTAC, *Sur la libéralisation du transport ferroviaire 2003*, Conseil scientifique, Groupe de travail: Transport, 2003.
- *Comisión de la Comunidad Europea, *Europa en la encrucijada, la necesidad de un transporte sostenible*, 2003.
- *Comisión de la Comunidad Europea, *Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la UE*, Bruselas, 29/5/97.
- *Comisión de las Comunidades Europeas, *Intermodalidad y transporte intermodal de mercancías en la UE*, 25/9797.
- *Comisión de las comunidades europeas, *Superpistas ferroviarias transeuropeas de transporte de mercancías*, 29/5/97.
- *DE CONSULT, *Situació actual de l'exploració de les línies d'alta velocitat a Europa*, Generalitat de Catalunya, 1992.
- *Diputació de Barcelona, *Redes, territorios y Gobierno*, UIMP-2002.
- *EL PAÍS. Información económica.
- *Generalitat de Catalunya, *Pla d'energia a Catalunya en l'horitzó de l'any 2010* (2002)
- *Generalitat de Catalunya, *Estudi de factibilitat de l'alta velocitat Barcelona- frontera*, 1986.
- *Greenpeace, n° 65, 2003/I, *El saqueo de Oriente Medio por oro negro*, por Emilio Rull.
- *Isaacmetapoli, *Territori de recerca*, Institut d'arquitectura avançada de Catalunya, 2003.
- *INFRAS, *Costes externos del transporte*, IWW Universitat de Karlsruhe/Zurich, 2004.

- *Joan Martínez Alier, Jordi Roca Jusmet, *Economía ecológica y política ambiental*, Fondo de Cultura Económica, México, 2001.
- *Le Monde Diplomatique, Mundo S.A.-Voces contra la globalización, Ed. de la Tempestad, 2002.
- *Le Monde Diplomatique, Pensamiento crítico v. pensamiento único, 1998 (temas de debate).
- *Le Monde Diplomatique, En los orígenes de la nueva crisis petrolera, julio 2003.
- *Le Monde Diplomatique, El desarrollo no es necesariamente crecimiento, julio 2003.
- *Le Monde Diplomatique, Sobre el crecimiento, por J. Vidal Beneyto, abril 2004.
- *Ministerio de Fomento 2000, Plan de Infraestructuras de Transporte 2000-2007.
- *Noam Chomsky, Heinz Dietrich, *La aldea global*, Txalaparta, 2001.
- *Pedro Arrojo, Javier García, Los trasvases del Ebro a debate.
- *Ramon Pujades, Jaume Font, *Ordenació i Planificació Territorial*, Ed. Síntesis, 1998.
- *Unión Europea, Libro Blanco del Transporte-2001, La política europea de transportes de cara al 2010.
- *Ressau, Sortir du nucléaire, Lyon, 2004.
- *Philippe Rouvillois, (inspector general de Finanzas, 1996) Rapport sur les perspectives en matière de creation de nouvelles lignes ferroviaires a grande vitesse .
- *UIC UNIFE-ERRI, Can your railway benefit from tilting train technology?, París, 6.5.1999.
- *Vicenç Navarro, *Bienestar insuficiente, democracia incompleta*, Anagrama, 2002.
- *Zaida Muxí, *Arquitectura de la ciudad global*, Gustavo Gili, 2004.
- *Serge Latouche, *Survivre au développement*, Editions Mille et une nuit. París, 2004.

ATTAC, MOVIMIENTO INTERNACIONAL DE CIUDADANOS PARA EL CONTROL DEMOCRÁTICO DE LOS MERCADOS FINANCIEROS Y SUS INSTITUCIONES

Attac, es un movimiento de educación popular orientado hacia la acción, que propone:

Grabar con una tasa las transacciones financieras, como la Tasa Tobin.

Obligar que los mercados financieros y las empresas transnacionales paguen impuestos.

Suprimir los Paraísos Fiscales y defender los Servicios Públicos.

Cancelar la Deuda Externa de los países pobres, convertir el "libre comercio" en Comercio Justo.

Exigir una Europa de los ciudadanos.

La reestructuración democrática de los organismos internacionales: BM, FMI, OMC, ...

Avanzar hacia la implantación de la JUSTICIA GLOBAL.

Fomentar el debate y la reflexión entre los ciudadanos, promover la Paz y la Justicia entre los pueblos, y rechazar la violencia como método para solucionar los conflictos.

***SE TRATA DE REAPROPIARNOS TODOS JUNTOS DEL
FUTURO DE NUESTRO MUNDO. QUE NADA QUE NOS
AFECTE SE HAGA SIN NUESTRA PARTICIPACIÓN***



attac



ATTAC

ASOCIACIÓN para la TASACIÓN de las TRANSACCIONES financieras y la ACCIÓN CIUDADANA

**Movimiento internacional de ciudadanos
para el control democrático
de los mercados financieros y sus instituciones**

c/ Aragó, 174-176, 2º, 3ª · 08011 Barcelona
<http://attac-catalunya.org> · attac-catalunya@pangea.org

ediciones