

## **Propuesta de APORTACIONES PARA EL DEBATE en materia de infraestructuras para Vistalegre II**

**Firmas** (Ignacio Marinas, Julián Maganto, José Errejón, Fernando Prieto, Sergio Pascual)

Las infraestructuras conforman la parte del león del presupuesto de inversiones del Estado. Estas inversiones inciden directa y sustancialmente en aspectos fundamentales de la cotidianeidad de nuestro pueblo:

- Modifican la fisionomía de nuestras urbes y condicionan su planificación.
- Facilitan la movilidad de personas y mercancías, sesgando tendencias demográficas, a veces con consecuencias irreparables.
- Alteran los lazos económicos inter e intranacionales
- Suponen un poderoso estímulo para la creación de empleo en aquellos sectores en los que se focalizan.
- Configuran performativamente las dinámicas de comunicación entre las distintas zonas de nuestro país, privilegiando la comunicación por corredores o por contra reforzando la comunicación radial, en función de su diseño.

Durante la última década las inversiones en infraestructuras en España han sido desmesuradas, y han estado ausentes de planificación estratégica.

Los aeropuertos sin aviones, las autopistas rescatadas, los sobrecostes en alta velocidad, son un ejemplo nítido de administración desleal, cuando no negligencia, en la planificación de estos importantes recursos públicos.

Las grandes obras ejecutadas además han sido adjudicadas de forma sistemática a las mismas empresas con las que tienen relaciones directas altos cargos de la administración del Partido Popular. Son conocidos los apuntes de Bárcenas sobre las aportaciones de ACS y OHL a las campañas del PP, o las relaciones establecidas entre el hoy Ministro de Fomento de la Serna y FCC, adjudicataria de la privatización del agua en Santander, cuando este era primero concejal y luego alcalde.

Es preciso revertir radicalmente el modelo de planificación, diseño y ejecución de infraestructuras en España y para ello hay que asumir la consideración inicial de que las infraestructuras de transporte actuales son, en términos generales, suficientes para la previsible evolución de la demanda a medio plazo. Lo que toca ahora es gestionarlas y mejorarlas de forma que garanticen la prestación de servicios sostenibles con calidad, seguridad y coste adecuados.

Desde una apuesta cerrada y comprometida con el mantenimiento de nuestras infraestructuras en el ámbito público proponemos además que la política pública de infraestructuras siga los siguientes paradigmas:

### **- TRANSPARENCIA**

En todos los procesos de desarrollo de infraestructuras desde su planificación, su tramitación, su adjudicación y su evaluación una vez puestas en servicio. La toma de decisiones debe transformarse en un proceso transparente en el que todos los trabajos y documentos de cada actuación sean accesibles a todos los ciudadanos para que se haga posible la participación de todos los agentes de la sociedad.

Participación ciudadana en los expedientes de aprobación medioambiental: consideración activa del medioambiente social por las comunidades afectadas. Mejora de los procesos de información pública y participación ciudadana

### **- ORIENTACIÓN AL SERVICIO:**

Disociemos el vínculo unívoco entre crecimiento económico y demanda de transporte.

Las políticas de transporte deberán centrarse en la reducción del impacto medioambiental del sistema de transporte y en dar respuesta a las necesidades sociales y de movilidad de los ciudadanos y mercancías. Para ello se propone la transformación del proceso de toma de decisiones en la política de transportes.

Todos los planes y proyectos deberán someterse a una evaluación económica, social y ambiental que permita analizar la relación entre los costes ocasionados y los beneficios esperados. La Evaluación Ambiental Estratégica será aplicada sistemáticamente a la planificación de transporte como establece la Directiva 2001/42/CE.

Mejora de los incentivos a las administraciones para que prevalezca el beneficio social frente al aumento de la capacidad potencial de las actuaciones en infraestructuras.

- CONTROL:

Se implementarán procedimientos de evaluación “ex ante y ex post” para evitar los sobrecostes habituales en las obras públicas. Proponemos además una Comisión de Investigación sobre Administración desleal y sobrecostes en el Congreso.

Modificar la regulación actual de licitación y adjudicación de obra pública, para evitar sobrecostes.

- RACIONALIZACIÓN

Coordinación institucional en el análisis del coste de oportunidad de la inversión pública

Compromiso con la lógica del desarrollo regional y local

Reforma de tipo institucional y organizativa para una política más racional de planeamiento concertado con las administraciones.

Potenciar los consorcios regionales en áreas metropolitanas funcionales para que aseguren la coherencia de la planificación, la inversión y la gestión

Priorización de la inversión en gestión y mantenimiento de las infraestructuras existentes: Podrán evaluarse de forma puntual determinadas actuaciones de aumento de su capacidad dirigidas a aliviar la congestión (supresión de cuellos de botella, interoperabilidad ferroviaria, etc.)

Priorizar actuaciones en el ámbito urbano: cercanías en las grandes áreas metropolitanas y transporte público en general

Revisión de la planificación de infraestructuras **y nuevo enfoque en clave plurinacional.**

Planificación de infraestructuras previo análisis y asimilación de las ineficiencias heredadas.

Planificación retrospectiva “backcasting”, partiendo de la satisfacción de los objetivos que se pretenden conseguir en el año horizonte, especialmente de sostenibilidad, frente a la habitual “forecasting”, basada en la continuidad de la evolución histórica de tráfico.

Revisión de los compromisos de inversión (incluso de las actuaciones en marcha): Existen infraestructuras, en distintas fases de desarrollo, que amenazan seriamente a la sostenibilidad de la gestión de las mismas y de los servicios de transporte y condicionan de forma notable la estrategia futura, ya que generan unos costes de mantenimiento y de reposición a largo plazo difícilmente sostenibles. Su planificación debe reevaluarse de forma que pueda ponerse en valor el esfuerzo realizado sin comprometer su sostenibilidad.

Toda nueva inversión en infraestructura deberá ser sometida a un proceso riguroso de evaluación que la justifique según el coste de oportunidad de la misma, defendemos que España hoy tiene otras prioridades, como la educación y la sanidad.

Eliminación, salvo casos puntuales justificados, de la planificación de las infraestructuras terrestres lineales en campo abierto: la construcción fácil de infraestructuras es fuente generalizada de corrupción y de clientelismo político (todo el mundo quiere inaugurar sin el debido control de que efectivamente se mejore la calidad del servicio).

Revisión de la política y regulación de concesiones de infraestructuras, (Caso de las radiales de Madrid y otras autopistas en quiebra) y de los procesos de financiación privada de obras de interés general.

Añadir la exigencia de realizar una comparativa con la alternativa de gestión pública antes de decidir sobre la necesidad de realizar una PPP. La Administración no podrá decidir sobre PPPs que no estén adecuadamente estructuradas y que no muestren una clara ventaja respecto del contrato público.

Diseñar un plan estratégico integral de infraestructuras y servicios del transporte, con un horizonte temporal de 4-8 años, que contemple interrelacionados todos los modos, complementándolos y evitando duplicidades. Este plan: contendrá una línea estratégica referente a I+D+i, deberá ser aprobado en Cortes y concertado con los planes regionales y locales, incluirá procedimientos de evaluación y revisión deslizando.

Sobre los ejes particulares ferroviario, portuario y aeronáutico decimos:

**FERROCARRIL:** se priorizará el ferrocarril de cercanías que utiliza más gente frente al de alta velocidad. Se establecerá una moratoria en la ejecución de nuevas líneas de AVE. Se realizarían análisis de coste beneficio antes de acometer nuevas inversiones. Se potenciará el transporte por ferrocarril de mercancías.

**PUERTOS:** Se establecerá una moratoria de nuevas dársenas portuarias y se impulsarán actuaciones que permitan un mayor aprovechamiento de las infraestructuras existentes mediante una gestión adecuada de los servicios que se prestan en ellas, implementando un plan de usos alternativos para las infraestructuras innecesarias o de escaso beneficio social.

**AEROPUERTOS:** Habrá que diseñar un plan de usos alternativos para los aeropuertos innecesarios o infrutilizados. Se detendrá la privatización de AENA.

Se incluirá un enfoque más amplio de infraestructuras que tengan que ver con el agua, con las infraestructuras digitales, y con las infraestructuras verdes que busquen beneficios a largo plazo basadas en la innovación y en la sostenibilidad. En este sentido se buscará la resiliencia en relación con el cambio climático, variable que se incluirá en la planificación de infraestructuras en los próximos años.