

¿Necesita Canarias más infraestructuras de transporte? A propósito de la propuesta de “Plan Estratégico de Transporte de Canarias (PETCAN)”

Opinión de Juan Jesús Bermúdez Ferrer.

Introducción.

El Plan Estratégico de Transporte de Canarias (PETCAN) es una nueva propuesta del Gobierno de Canarias que viene a resumir y sintetizar las propuestas oficiales sobre movilidad en Canarias, en vías de ejecución o programadas. Avanzamos aquí algunas opiniones sobre su contenido, oportunidad y aspectos a considerar, en el marco de la realidad insular y global actual.

Canarias es un territorio con unos índices de movilidad que ciertamente han crecido de forma importante en las últimas décadas, y especialmente en los últimos 20 años¹. De hecho, esa importante movilidad está en el núcleo de su modelo de desarrollo y creación de empleo: *grosso modo*, el transporte aéreo fluido para el traslado de turistas; el marítimo para la importación de la práctica totalidad de los bienes de consumo y alimentarios; el terrestre, para convertir a las islas en un gran destino turístico y residencial, con un urbanismo expansivo y disperso propio del modelo “suburbia” norteamericano. No en vano, la mitad de la demanda de energía primaria de Canarias se dedica al transporte en todos sus modos², en un porcentaje significativamente superior al del entorno comunitario y español.

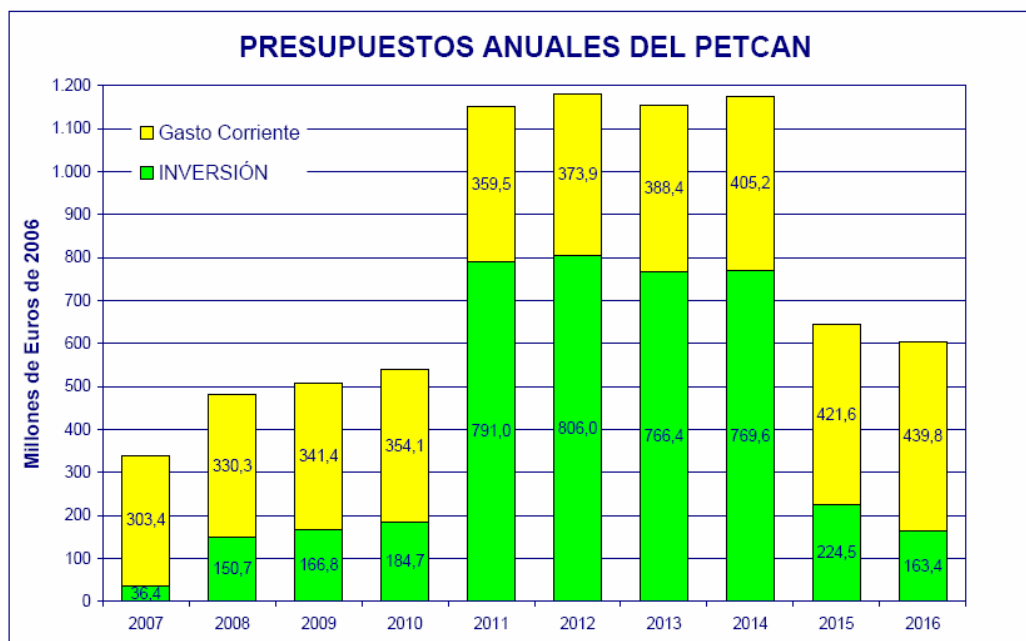
Según una nota oficial del Gobierno de Canarias, “el presupuesto total del Plan Estratégico de Transportes de Canarias, con un horizonte 2007 – 2016 asciende a un total de 7.777 millones de euros, distribuidos de forma que un 42 % (3.270 millones de euros) serían financiados por las Administraciones Públicas de Canarias, el otro 58 % provendrá de la Administración General del Estado. En el caso de las Administraciones Canarias, se prevé que un 20 % sea sufragado por Fondos de la Unión Europea, de los programas para las Regiones Ultraperiféricas”³.

Podemos afirmar que se trataría, de ejecutarse, de la mayor inversión pública nunca realizada en las islas, en creación de infraestructuras y mecanismos de subvención de precios para promover la movilidad.

¹ Sirva de referencia, para el caso del transporte terrestre, el incremento del parque móvil de las islas en el periodo 1992-2004 en un 76%, según datos de la Dirección General de Transportes del Gobierno de Canarias. En el caso del transporte aéreo, se ha constatado un incremento del tráfico de pasajeros en las líneas interinsulares del 70,8%, y el internacional del 59,2% en el periodo 1992-2005; y, en lo referente al transporte marítimo se registra un cierto estancamiento en los últimos años (Fuente: ISTAC). Podemos valorar que, en general, pese al sorprendente incremento en los datos referentes a la movilidad, estamos entrando en una fase de ralentización en la movilidad en todos sus modos: descenso en la matriculación de vehículos y estancamiento en el tráfico marítimo de pasajeros interinsular.

² “Puede observarse que desde hace muchos años aproximadamente el 50% de la demanda interna de energía en el archipiélago está vinculada con el sector de transportes, en sus tres modalidades de terrestre, aéreo y marítimo”. Plan energético de Canarias, aprobado por el Parlamento de Canarias en marzo de 2007. En España, en el año 2003, el porcentaje fue del 35,9%, y en el entorno de la Unión Europea, un 31% en el caso de la Unión Europea (25 países miembros) y 32%, en la Unión Europea de los 15 (Fuente: Eurostat, 2002).

³ <http://www.gobcan.es/noticias/index.jsp?module=1&page=nota.htm&id=22790>



Esquema que resume las previsiones de inversión del PETCAN, con un acento especial en las crecientes subvenciones al transporte y varios años de fortísimas inversiones en nuevas infraestructuras.

¿Qué función tiene este nuevo instrumento “planificador” en relación con las futuras políticas de movilidad y modelo de desarrollo insular?

1. La falsa “planificación”, la “estrategia” de la gran obra pública. La estrategia detrás de los proyectos de obras.

La llamada “planificación”, de no ser una ilusión⁴, requeriría de un amplio proceso previo de “participación” en la toma de decisiones sobre los aspectos que se quieren abordar. Por otro lado, cualquier “estrategia”⁵ exigiría, a su vez, ingredientes básicos para su conformación: información del escenario o escenarios probables, mediante la recopilación de datos y opiniones; dotación y evaluación de los recursos y medios de los que se dispone para elaborar el plan, etc. Todo ello para, después, tomar una decisión, en relación con unos objetivos que se consideren prioritarios. Por tanto, si algún sentido tiene planificar es para anticiparse en la toma de decisiones.

Sin embargo, la práctica totalidad de las decisiones que se dicen “estratégicas” y que se abordan en este nuevo documento “PETCAN”⁶ ya están tomadas, y suscritos los convenios y acuerdos pertinentes para la ejecución de los principales programas que se pretenden: convenio de carreteras, obras portuarias, incremento de las subvenciones en el coste del transporte, obras aeroportuarias, etc. Podemos

⁴ En el “Diccionario del Desarrollo” (Pratec, Perú, 1996), Arturo Escobar expone una crítica radical al término “Planificación”, especialmente el utilizado por el poder para desmantelar estructuras socioeconómicas no mercantilizadas o autónomas de los centros de decisión.

⁵ El PETCAN fue remitido por el Consejo de Gobierno, para dictamen del Consejo Económico y Social de Canarias, tras aprobar el mismo el pasado 20 de marzo de 2007.

⁶ Aprobado como “proyecto” de Plan en marzo de 2007, por el Consejo de Gobierno de Canarias, y remitido para Informe al Consejo Económico y Social de Canarias en ese mismo periodo. El enjambre de documentos aprobados o en tramitación relacionados con la realización de grandes obras de infraestructura de transporte carece de una estructura normativa lógica. En principio, parece que las Directrices sectoriales de ordenación de infraestructuras de Canarias, sería el documento base para plantear el desarrollo de las políticas al respecto. Sin embargo, estas no se han desarrollado y sí varios “ejes”, “planes” y “redes” que, en puridad, debieran tener su fundamento en esas Directrices. En el fondo, quizás, se encuentre, como veremos, la incoherencia del planteamiento que se hace desde la Consejería de Infraestructuras, con muchas determinaciones de la Ley 19/2003, de Directrices de Ordenación General de Canarias, especialmente ausente en la práctica política del gobierno de las islas desde su entrada en vigor.

hablar de una planificación sobre hechos ya previstos en las vías de financiación, o en vías de negociación para concretar sus fuentes de financiación en un próximo futuro. No estamos hablando, pues, de planificar (que insistimos requeriría “anticiparse” en la toma de la decisión), sino de sistematizar, a lo sumo, las decisiones ya tomadas y darle coherencia y marco justificativo *a posteriori*, tanto para consumo interno y comunicación a la sociedad canaria, como para las instituciones financiadoras de las grandes obras públicas previstas en este “Plan”, especialmente Estado español y Unión Europea.

Este nuevo documento en realidad ampara, en un pretendido – pero fallido – intento de dar coherencia a las medidas que en el tiempo se están tomando en relación con el transporte en las islas, un conjunto de grandes obras públicas y transferencias financieras a la administración autonómica como principal contratadora, junto al Estado, de obras de alto coste y creciente presupuesto. Se trata de un “falso” plan, como se ha visto, y de un instrumento básicamente “propagandístico”. Se trata, por último, de incrementar sustancialmente – probablemente, por última vez en la historia de las islas, como se verá – las dotaciones económicas para el crecimiento exponencial de la superficie insular destinada a la movilidad. Más movimiento de tierras, más movimiento de personas y mercancías, es la estrategia, y no otra. **Primero la obra y asegurar sus dineros, después la justificación y el marco de pensamiento y creación del consenso socioinstitucional para su ejecución.**

2. Acerca de los objetivos del PETCAN: La movilidad en sí misma como elemento de “desarrollo”. Canarias como modelo socioeconómico intensivo en movilidad. Generar la necesidad y el consenso sobre la movilidad. Turismo y movilidad.

El conjunto del documento parte de “objetivos” que analizamos. No en vano, es el fundamento teórico que se pretende para las obras a iniciar, y muchas de ellas pendientes de licitación. Desglosemos aquí esos objetivos “oficiales”:

Objetivo Primero: “Alcanzar una configuración del sistema intermodal de transportes del Archipiélago de modo que contribuya a la consolidación de una visión unitaria, integrada y compartida de: la sociedad canaria, sus intereses y sus proyectos; el espacio económico y comercial canario, su funcionamiento y su inserción en el mercado nacional y en el mercado único europeo”.

Comentario: Se pretende “alcanzar” algo, por lo que se entiende que no se ha conseguido. Parte de la “insuficiencia”, por lo tanto, del “sistema intermodal de transportes”. El documento pretende corregir esa insuficiencia, aunque tampoco se justifica en posteriores apartados el por qué de determinadas propuestas⁷, y parece que ni siquiera se considera necesario explicarlo. Se da por hecho que es positivo, y debe ser así. Por otro lado, lo que se busca es una “visión unitaria, integrada y compartida de la sociedad y economía canarias”. Por lo tanto, se basa el documento en la consecución de una “visión”, buena manera de reflejar esa especie de mesianismo que invade las propuestas de ampliación de los modos de transporte. Insistimos: parece que es necesario asumir esa insuficiencia – en ningún momento se explica el por qué: pese a ser una Comunidad con unas altísimas tasas de movilidad, éstas aún son escasas – de forma acrítica, porque ni siquiera se pretende explicar cómo se ha llegado a esa conclusión; y, por otro lado, se parte de que para conseguir que la sociedad canaria tenga una “visión unitaria” y que tengamos un “suficiente” espacio comercial, es preciso construir nuevas infraestructuras de transportes. Nuevamente, se parte de axiomas que, en un análisis actualizado, carecen de coherencia. Como se verá en posteriores apartados, no siempre más es mejor y, llegados a un punto, más supone menos.

⁷ Por ejemplo, una de las propuestas aboga porque “los Servicios Aéreos Interiores, aparte de ofrecer calidades, capacidades y frecuencias acordes con los volúmenes y estacionalidades de la demanda, deben facilitar el viaje de ida y vuelta entre dos islas cualesquiera, en el día y con: llegada a destino antes de las 11:30 horas; y permanencia útil en destino no inferior a cinco horas”.

Objetivo Segundo: Asegurar que las demandas de movilidad de la población son atendidas de forma suficiente y sostenible: - mejorando y equiparando las condiciones de accesibilidad de todos los habitantes de Canarias a las redes y a los sistemas de transporte; - reduciendo el consumo de recursos y la generación de costes externos y de impactos medioambientales por causa de la movilidad, mediante el fomento de los modos públicos colectivos y la disuasión del uso del vehículo privado; e - impulsando la integración operacional de los sistemas públicos de transporte, hasta lograr su percepción como sistema único de prestaciones al servicio de los usuarios”.

Comentario: Se parte de una existencia de “demanda de movilidad” presuntamente insatisfecha, por parte de la población. El proceso de motorización y crecimiento de las “necesidades”⁸ de moverse es una creación socioeconómica reciente, y no “innata” a ninguna población en concreto. Esa demanda se construye, y para ello hay que disponer de recursos suficientes, y de su mantenimiento en el tiempo. El documento “crea” una necesidad, una demanda, y considera que debe existir una “suficiencia” y “sostenibilidad” en su prestación, siempre dando a entender que los actuales servicios son insuficientes, por lo que hay que “mejorarlos”. Además, hay que “equipararlos”, haciendo uso de una concepción imposible del término “igualdad”, que pretende uniformizar la diversidad, asumiendo así que todos tienen una necesidad creciente de movilidad. Este otro aspecto denota una velada imposición de la normalidad de la “movilidad”: no eres igual si no te mueves o tienes derecho a ello, más allá de la configuración de cada entorno o deseo poblacional. El uso del término “sostenible” hay que entenderlo aquí como el de “crecimiento sostenible” o de “sostenibilidad” del crecimiento, porque Canarias ha presenciado, en las últimas décadas un sorprendente crecimiento de los índices de movilidad, pese a lo cual, aún no se considera suficiente. El término del “objetivo” parte de la necesidad de ampliar la movilidad, sea ésta en transporte público o privado. Es sabido que la mejor política de movilidad es la generación de “cercanía”, esto es, reducir las necesidades de movilidad lejana. Justo el sentido contrario de los objetivos institucionales.

Objetivo tercero: Asegurar unas condiciones funcionales y económicas de calidad, para la conexión de todos los territorios del Archipiélago entre sí, con la Península y con otros espacios geográficos de interés para Canarias. Impulsar la configuración y consolidación de las Islas Canarias como Plataforma Logística Tricontinental, para el movimiento de mercancías y la prestación de servicios asociados con ellas.

Comentario: Como se parte de forma acrítica del intrínseco carácter beneficioso de incrementar la movilidad, pues se quieren “condiciones funcionales y económicas de calidad” para asegurarlo. La calidad la establece el crecimiento en la movilidad, como se deduce del texto; a sensu contrario, no hay “calidad”, o hay demérito en el mantenimiento de la movilidad, o incluso en estimular su descenso. Por otro lado, Canarias debe ser Plataforma Logística Tricontinental, sin que esta singular expresión tenga más concreción ni plasmación teórica que la de un deseo de incremento de conexiones marítimas y aéreas, mediante la realización de obras públicas, más allá de que hoy ya existan de facto esas conexiones. Se considera, por lo tanto, también que son insuficientes, y deben, por tanto, crecer.

La movilidad no es un fin en sí mismo, sino el medio para obtener una determinada satisfacción a una necesidad. ¿Existe la necesidad de una movilidad creciente de la población de Canarias? Hay una acrítica asunción que hace equivalente más con mejor, como hemos dicho.

⁸ “la reconstrucción social del Homo Sapiens (el hombre sabio y de buen sentido) en el hombre necesitado, ha transformado la situación de la necesidad. De ser parte esencial de la condición humana, la necesidad fue transformada en un enemigo o en un mal”. Necesidades, de Iván Illich. En W.Sachs (editor). Diccionario del Desarrollo. Una guía del conocimiento como poder. PRATEC, Perú. 1996.

El experto en transportes Antonio Estevan, coautor del ya clásico “La reconversión ecológica del transporte en España” habla de la “enfermedad del transporte”⁹, como uno de los principales problemas de nuestro tiempo: la extensión de la movilidad en un entorno “natural” esencialmente estático en sus flujos de materiales y energía. Nuestras sociedades, de forma exponencial, se han configurado haciendo de la “extraña movilidad” un agente cada vez más esencial para entender su estructura y modos culturales. La movilidad se ha vuelto la regla, cuando siempre – en términos históricos – fue la excepción. El consenso social existente en torno a la “necesidad de mayores cuotas de movilidad” recibe su cuota institucional de legitimidad en documentos de este tipo, y el lenguaje empleado no es ajeno a esta consideración.

Como sabemos, la movilidad ha sido posible gracias al empleo de combustibles para la misma. Cada vez más combustibles implica, como hemos visto, mayor movilidad. Pero, ¿y cada vez menos?

3. El fin del petróleo barato: el fin de la expansión de la movilidad. El comienzo de la movilidad cada vez más cara.

En el periodo 2000-2005 el precio del barril de petróleo ha subido una media de un 14% anual, en una clara tendencia alcista¹⁰. Hemos abandonado la era del “petróleo barato”¹¹ para entrar en la era del “petróleo cada vez más caro”.

Periodo en años	Precio medio (en Dólares)
1986-1998	15
1999	20
2000 – 2003	25
2004	37
2005	51
2006	62

Existe un creciente consenso sobre la inminencia o cercanía del cenit de la producción de petróleo, y su posterior declive permanente. Algunos modelos, incluso, hablan de que hemos llegado ya al cenit de la producción de petróleo, y hemos comenzado el declive:

⁹ Comienza el texto: “Dice Margalef que “lo que llamamos contaminación consiste, generalmente, en una enfermedad del transporte de los ecosistemas”. El transporte es, efectivamente, la gran enfermedad de los ecosistemas en nuestra época, y se está convirtiendo en la principal dolencia del ecosistema global. Artículo descargable en: <http://www.ciudad-derechos.org/espanol/pdf/eed.pdf>

¹⁰ Descending the oil peak: navigating the transition from oil and natural gas. Report of the city of Portland. Peak Oil Task Force. March 2007. Descargable en: <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=145732>

¹¹ “El fin del petróleo barato”, por *Marcel Coderch*, vicepresidente de la empresa tecnológica *TechFoundries*; Secretario de la Asociación para el estudio de los recursos energéticos y, actualmente, Vicepresidente de la Comisión del Mercado de las Telecomunicaciones. Descargable en: http://www.fp-es.org/oct_nov_2004/story_5_19.asp.

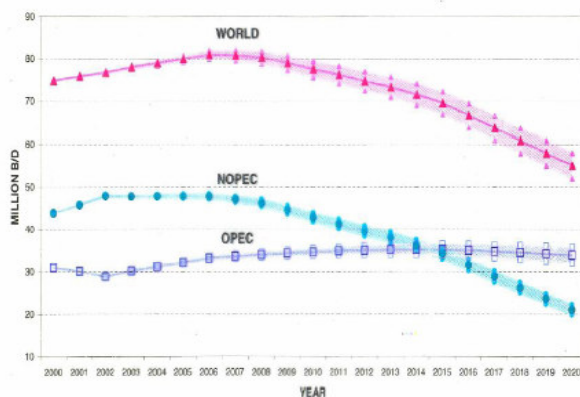
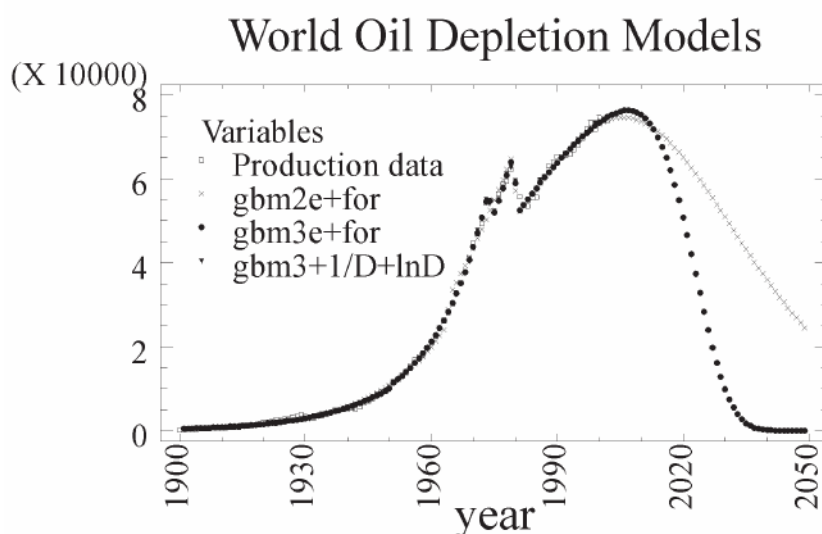


Figure 1. GRAPHICAL REPRESENTATION OF CRUDE OIL PRODUCTION IN OPEC, NON-OPEC (NOPEC) AND WORLD ACHIEVED BY SIMULATING "WOCAP" MODEL OVER 2003-2020, WITH RESPECTIVE ERROR MARGINS ADDED IN.

Modelo "WOCAP", elaborado por el Profesor Samsan Bakhtiari¹², que estima un declive pronunciado de la producción de petróleo, alcanzando su cenit en el año 2006-2007, y pronosticando una producción del 32% menos en el año 2020¹³.



Modelo "GBM", presentado por los profesores R. Guseo, A. Dalla Valle y M. Guidolin, del Departamento de ciencias estadísticas de la Universidad de Padua, Italia¹⁴, que igualmente estima el cenit de la producción en la segunda mitad de la primera década del Siglo XXI.

El profesor de matemáticas Roberto Canogar, de la Universidad Nacional de Educación a Distancia (UNED) igualmente estimó recientemente el cenit mundial de producción de petróleo en los años 2006 ó 2007¹⁵, tras haber realizado las correspondientes estimaciones, a partir de los datos de reservas existentes¹⁶.

¹² <http://www.sfu.ca/~asamsamb/The%20End%20of%20Modelling/The%20End%20of%20The%20Modeling%20Phase.pdf>

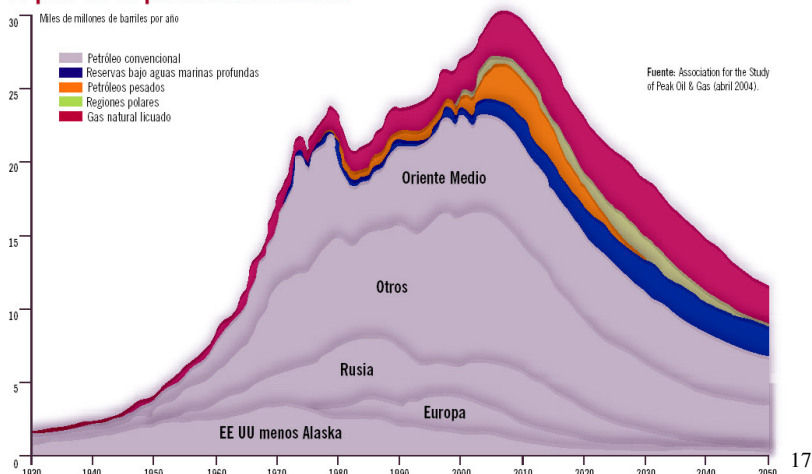
¹³ Evidentemente, los "escenarios" plantean un mantenimiento de la rutina actual, y no pueden predecir los innumerables factores que pueden modificar estas estimaciones: conflictos bélicos, recesión económica, etc.

¹⁴ <http://homes.stat.unipd.it/guseo/Ms05tfschmr1.pdf>

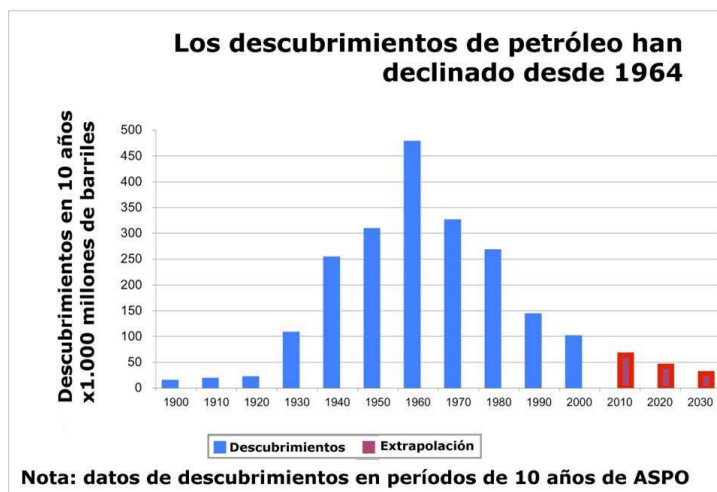
¹⁵ <http://www.canariasantelacrisisenergetica.org/wp-content/uploads/2006/11/Se%20acaba%20el%20petroleo%20Roberto%20Canogar.pdf>

¹⁶ <http://graphoilogy.blogspot.com/2006/09/hubbert-parabola.html>

El pico de la producción mundial



La Asociación para el estudio del cenit del petróleo y el gas (ASPO), que agrupa a expertos internacionales en recursos energéticos, ha estimado el declive del petróleo convencional y del conjunto de líquidos de los hidrocarburos, a partir del 2005-2006 y el 2010, respectivamente.



Estas estimaciones están basadas en la evidencia contrastada de que desde la década de los 60 del Siglo XX los descubrimientos de petróleo han descendido de forma importante hasta la actualidad. Esta curva decreciente de descubrimientos de nuevos yacimientos tiene como lógica consecuencia un descenso en la producción de petróleo en el futuro.

Hay, no obstante, otras estimaciones que consideran que el cenit y declive global del petróleo – que nadie discute, porque se trata de un fenómeno lógico en la explotación de un recurso y que ya ha existido en decenas de países del mundo – puede “retrasarse” aún alguna década. Las estimaciones oscilan entre un cenit en el año 2005 y un cenit en el año 2011-12. Inclusive los representantes de empresas del sector han expresado que el mundo no podrá incrementar la producción de petróleo más allá del año 2020, como fecha más “optimista”. En este margen de fechas, estamos hablando ya de “inminencia”, y escaso margen para los escenarios de “mitigación”¹⁸ de sus peores efectos.

Tras el cenit del petróleo, cada año se producirá menos, por motivos naturales. Además, ese petróleo será de peor calidad, más difícil de extraer y, por tanto, más caro, progresivamente más caro.

¹⁷ http://www.fp-es.org/images/artwork_5th_19_2_big.jpg

¹⁸ El llamado “Informe Hirsch”, “Cenit de la producción mundial de petróleo: impactos, mitigación y riesgos en la gestión”, fue encargado a Robert L. Hirsch por el Gobierno de los EE.UU. En el mismo se afirma que mitigar los peores efectos del cenit del petróleo requeriría de al menos 20 años de actuación ante del cenit. Parece que no existirán esas dos décadas ante del comienzo del declive. Informe descargable en: http://www.projectcensored.org/newsflash/the_hirsch_report.pdf

¿Alternativas? El petróleo es el líquido combustible con mayor poder energético que se conoce. Hoy no existe una “alternativa” energética de similar capacidad energética. Más del 90% de los combustibles que hoy mueven el transporte mundial provienen de derivados del petróleo. Existen desarrollos, básicamente, de combustibles a partir de plantas (biocombustibles), carbón y gas (las tecnologías conocidas como CTL y GTL), y energías “renovables”, a través del vector del hidrógeno. Sin embargo, el problema del que hablamos no es tanto de “alternativas” tecnológicas como de escala y volumen de lo que se pretende reemplazar. Cualquiera de estas alternativas, por motivos físicos, conlleva mayores costes energéticos para la movilidad que el petróleo, porque tienen una menor tasa de retorno energético¹⁹. No parece viable reemplazar – a bajo coste energético - el creciente “gap” (hueco) que dejará tras de sí el declive continuo del petróleo. Parece más evidente que nos encontremos, pues, ante un decrecimiento en la disponibilidad de energía barata para satisfacer la movilidad creciente.

Consecuencias: Parece que moverse de manera motorizada será cada vez más caro, en términos energéticos y, por tanto, económicos. El fin de la energía barata supone un punto de inflexión de carácter histórico en nuestras sociedades. La movilidad mundial registró un antes y un después con el advenimiento del petróleo como carburante, sobre todo desde el comienzo del Siglo XX. Con el comienzo del declive del petróleo, y unas exigencias cada vez mayores de energía por parte de una población mundial que se ha quintuplicado en una centuria, comienza una era distinta, que el director de la Agencia Internacional de la energía, ha calificado de “cara, sucia y sometida a interrupciones en el suministro”.

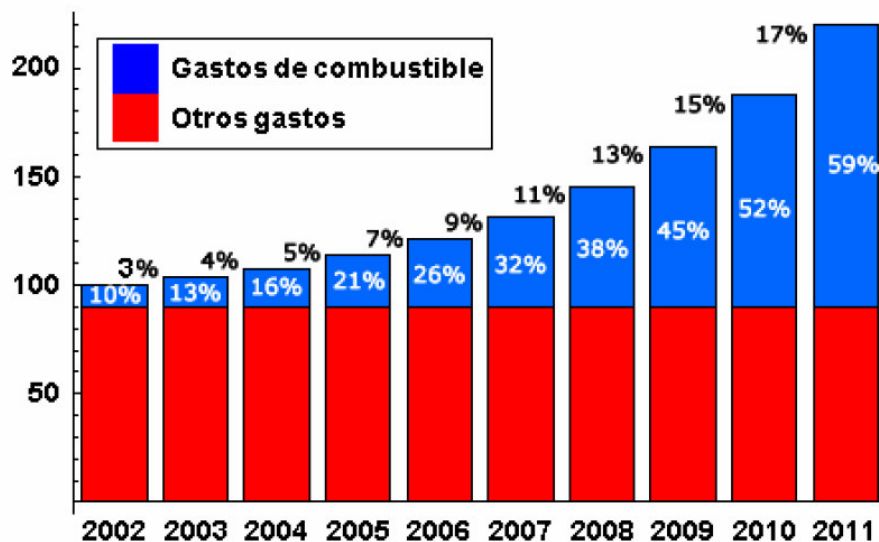


Figura 4: incremento de 33 % anual de los gastos de combustible de una aerolínea.

Una de las consecuencias más evidentes del encarecimiento de los combustibles es la estimación de su repercusión en las cuentas de resultados de las compañías aéreas, muy sensibles ante el escenario del declive del petróleo.²⁰

¹⁹ Esta controvertida expresión “TRE” o EROI en inglés (energy returned on energy invested) indica la diferencia entre la energía obtenida y la energía que se ha empleado para su obtención.

²⁰ Estimación de incremento de costes realizada por Roberto Canogar, Profesor de Matemáticas de la UNED, en su artículo, “¿Se acaba el petróleo?”.

Año	Precio medio del Jet Fuel en los EE.UU. (céntimos por galón)
2000	90.0
2001	75.0
2002	70.8
2003	88.2
2004	120.8
2005	172.2
2006	196.8

El precio medio del queroseno para combustible de aviación en los EE.UU. se ha triplicado prácticamente en el periodo 2002-2006. Actualmente constituye entre el 20 y el 30% de los costes de operación de las compañías aéreas norteamericanas²¹

Este factor será determinante en nuestra organización social y económica en el próximo futuro. Obviarlo supone asumir el peor escenario: llegar al declive energético con la inercia, la fe y la creencia en el continuo crecimiento, y encontrar el descenso continuo. Si “el lobo ya está aquí”, conviene prepararse para ello. El sector del transporte, por descontado, será uno de los más vulnerables ante este escenario.

El PETCAN no tiene una sola alusión a este escenario. Por lo tanto, hace proyecciones de escenarios basados en la abundancia energética y el petróleo barato, que no se corresponden con la más que probable realidad energética inmediata. Olvida el “planificador” el elemento esencial de cualquier política energética, porque no otra cosa es la política de transportes: tener carburante para ello. Esta ausencia supone un verdadero lastre en la elaboración de esta propuesta, y cuestiona el conjunto de sus propuestas.

El profesor de Economía Aplicada, Roberto Bermejo, en un Informe sobre “El transporte ante el fin de la era del petróleo”²² escribe que “la escalada de los precios del petróleo y la consiguiente depresión económica provocarán una drástica disminución de la movilidad. El transporte de carretera y el aéreo se verán especialmente impactados por la depresión, por ser totalmente dependientes del petróleo y por ser ineficientes. Esto se traducirá en una fuerte presión para trasvasar pasajeros al tren y mercancías a este modo y al barco. Esta situación obligará a abandonar el PEIT, pero el momento en que se haga va a tener especial trascendencia”.

Coincidimos en el análisis realizado por el profesor Bermejo. Finalmente, los planes para seguir ejecutando nuevas infraestructuras, o financiar los traslados de los ciudadanos, toparán con la realidad energética. Hasta entonces, sin embargo, y si no se cambia de política, se habrá despilfarrado una enorme cantidad de erario público en una sobredotación de infraestructuras de transportes para un mundo con movilidad más reducida.

4. Incoherencia con elementos esenciales de otras políticas.

Al margen de que el PETCAN se aleje profundamente de la realidad en su escenario energético – ni siquiera lo plantea como “posibilidad”, lo que añade singularidad a algo que se autodenomina “plan” – este conjunto de actuaciones destinado a incrementar la movilidad, carece de coherencia con otros planteamientos, inclusive con rango de Ley. Así,

²¹ Fuente: Air Transport Association. “Fuel 101: from well to wing”. En:

<http://www.airlines.org/economics/energy/fuel+101.htm>

²² Una sinopsis del mismo se puede leer en: http://www.grijalvo.com/Roberto_Bermejo/Transporte_sin_petroleo.htm

- La Ley 19/2003, de directrices de ordenación general de Canarias establece en su directriz 81.3.b., “la reducción de las necesidades de movilidad” como uno de sus ejes. Al margen de que la misma Ley ha carecido de un mínimo desarrollo – tanto normativo como en sus orientaciones básicas – y de que está plagada de contradicciones en sus propuestas, inspiran varios de sus mandatos una necesidad de contraer la movilidad o, al menos, no mantener los criterios expansivos hoy dominantes. De hecho, el PETCAN pretende estimular e incrementar la movilidad y las infraestructuras para ello, cuando la Ley de Directrices habla del “uso eficiente de las infraestructuras existentes, su adaptación y mejora, como alternativa sostenible a la creación de nuevas infraestructuras” (Directriz 3), y “la contención de los actuales índices de movilidad insular e interinsular” (Directriz 82). Resulta esclarecedor que, lejos de desarrollar unas “Directrices sectoriales” de ordenación de infraestructuras, como exige la propia Ley, y que quizás hubiera obligado a un desarrollo de los mandatos legales más constreñidores de la movilidad, se ha creado ex novo un nuevo instrumento de planeamiento, el PETCAN, ajeno, en principio, a esta Ley general.
- El cambio climático es una realidad. Se ha producido fundamentalmente por la quema de los combustibles fósiles. Cualquier estrategia para reducir sus ya irreversibles efectos, e intentar mitigarlos de cara al futuro, pasa por reducir su consumo. Sin embargo, el PETCAN plantea, en una de las comunidades que más energía usa para la movilidad, incrementar el transporte y, por lo tanto, pese a la cada vez mayor eficiencia de los modos de transporte, usar cada vez más energía para la movilidad. No otro efecto tendrá la creciente subvención de los trayectos aéreo y marítimo, la construcción y duplicación de vías, etc. Por lo tanto, el PETCAN contribuirá a incrementar las emisiones de Gases de Efecto Invernadero (GEI), que coadyuvan a su vez a incrementar los efectos del cambio climático.

5. Desarticulación territorial como efecto de la hipertrofia de infraestructuras de movilidad.

El PETCAN parte de una falsa premisa: más infraestructuras crearán más “cohesión” y “unidad”. No en vano, el *leitmotiv* de las actuaciones institucionales en los últimos años ha querido crear la “ilusión” de la “tierra única”²³. Este Plan no es otra cosa que la concreción, en forma de hormigón y mayor consumo de combustible, de la idea de “tierra única”, en un archipiélago que físicamente no puede estar unido por tierra. La creación de “autopistas” marítimas o aéreas como fórmula magistral para subvertir la discontinuidad terrestre es viable con un determinado coste. El error del PETCAN es considerar permanentemente asumible ese coste, tanto en su vertiente energética como territorial y humana.

Más infraestructuras de transporte, hoy, supone incrementar la ya excesiva fragmentación y desarticulación territorial que produce la movilidad motorizada. Uno de los principales efectos del incremento de la movilidad es la reducción de espacio “cohesionado” local y accesible. La movilidad permanente – consagrada en el núcleo de nuestro modelo social y cultural – aleja usos, y acerca destinos, con un coste creciente. Lo que antes se “resolvía” de forma cercana, hoy requiere de automóvil. El tiempo libre en los alrededores del hogar se ha hecho inviable. Hoy necesitamos un medio motorizado para “escapar” de la localidad propia, en la búsqueda de un señuelo de paz y tranquilidad, en forma de destino turístico, de sol y playa o rural, o de lugar de descanso. Además, el incremento de la movilidad accesible y barata ha tejido una profunda red de interconexiones lejanas, en todos los ámbitos de nuestra existencia, que precisa de crecientes inversiones para satisfacerlas: la congestión es la consecuencia más evidente del escenario de búsqueda de la satisfacción de nuestras necesidades vitales: alimentarnos, trabajar, ocio, relaciones familiares, etc. Dedicamos cada vez más tiempo al traslado de un sitio a otro, porque generar movilidad es más sencillo que construir las infraestructuras que soportan su incremento. Por lo tanto, hemos generado lejanía territorial que necesita articularse con cada vez más infraestructuras, si no se quiere incurrir en la congestión permanente.

²³ “Canaris, una tierra única” es el eslogan habitual de la publicidad del Gobierno de Canarias. “Una sobre el mismo mar”. La mitología e “ilusión” de la “unicidad” de Canarias ha inundado inclusive los cánticos navideños.

Los territorios que antes se abastecían con menor movilidad requieren hoy de potentes y crecientes dotaciones (conexiones modales, amplios aparcamientos, complejas regulaciones de horario, terminales ampliables, etc.) para mover más a más usuarios, en una espiral que el mismo PETCAN declara inconclusa, reclamando incrementar la dotación de infraestructuras para esa cohesión, que en realidad genera segregación espacial y territorial.

Más aún: el fin del petróleo barato y el comienzo de una era de transporte cada vez más caro generará la necesidad – pese al carácter inicialmente inelástico de la demanda de transportes ante el alza de los precios – de contraer la movilidad. El escenario de “desaceleración” económica – asociado al fin de la energía barata – requerirá de pautas de movilidad sustancialmente diferentes a las actuales. Ocurre que el esquema de movilidad urdido en los últimos años – unido a los planes eminentemente expansivos que se proponen – generará una tupida red de nuevas y ampliadas infraestructuras de transporte que será claramente excedentaria para el futuro. Una hipertrofia de infraestructuras que supone un “vaciamiento” presupuestario a favor de una movilidad que está alcanzando en estos años su cenit, para entrar, por limitación en la disponibilidad de recursos naturales, en un posterior declive, más o menos abrupto.

6. Movilidad intrainsular: Dispersión territorial en Canarias. Criterios de expansión.

En general, la apuesta del Gobierno de Canarias y del conjunto de las medidas propuestas, pasa por incrementar las dotaciones presupuestarias, en forma de infraestructuras o ayudas a la movilidad interior. En el caso de las infraestructuras, especialmente poniendo el acento en nuevas carreteras (singularmente el cierre de los anillos insulares por el oeste en Gran Canaria y Tenerife, en periodos avanzados de tramitación y licitación) y en el caso de subvenciones, ayudas al transporte público terrestre.

En general, las políticas de movilidad deben articularse conjuntamente con las urbanísticas. Canarias ha optado como modelo de expansión – prácticamente duplicando su número de viviendas en algo más de dos décadas – por criterios de baja densidad en la ocupación del territorio, generalizándose la vivienda unifamiliar, el apartamento adosado y los barrios con edificios de 2 ó 3 alturas. Este criterio urbanizador – desmedido en su cantidad, por otro lado – dificulta en gran medida la movilidad colectiva de las personas, unido a otros factores, como la proliferación de la edificación irregular o ilegal sin urbanización previa, o la compleja orografía insular. Canarias se ha especializado en un modelo “suburbia” muy similar al estadounidense, generando la “necesidad” de un parque móvil asociado que es igualmente muy similar al mayor del mundo (el norteamericano), y a distancia de nuestro marco político, la Unión Europea.

De ahí los límites de los que dispone el transporte público en Canarias. Se reconoce en general que alrededor de 8 personas de cada diez utilizan el transporte privado para su movilidad²⁴. En general, se trataría, no de estimular por sí mismo más movilidad pública, sino un trasvase de la movilidad privada a la pública (aunque siempre es necesario priorizar – porque la “era del transporte caro” así nos moverá a ello – una reducción de las “necesidades” de movilidad), reconociendo que nos encontraremos con el problema del incremento de los tiempos de distancia del punto de recogida del pasajero al lugar de residencia, debido a la baja densidad de lo edificado. Este hecho provocará sin duda alguna una resistencia, tanto a la extensión de las infraestructuras de transporte público – esencialmente líneas de guaguas, de dudosa “rentabilidad” en lugares de baja densidad, como por parte del usuario. Quizás sea visible en un futuro una opción de coche compartido “obligado” por los costes crecientes del combustible y otros factores, así como un desplazamiento de la vivienda a un lugar más cercana al centro de trabajo, aunque la resistencia cultural y otros factores como la limitación en el acceso a la vivienda, serán factores importantes en este escenario.

²⁴ “Estrategia de lucha contra el cambio climático en Canarias”. Gobierno de Canarias. Febrero de 2007

Por otro lado, merece destacarse que cualesquiera políticas de “estímulo de la movilidad pública” se encuentran con el problema estructural de que se siguen manteniendo en las islas criterios expansivos en las políticas urbanísticas. Se han creado multitud de nuevos núcleos habitados sin servicio público de transportes, pese al mandato en contrario de la Ley de Directrices²⁵. Por último, el conjunto de las decisiones públicas se entregan a la priorización del transporte privado sobre el público. La amplia dotación de nuevos viales y aparcamientos en las urbanizaciones en construcción, o la previsión de incrementos sustanciales del suelo urbanizable en la práctica totalidad de los planeamientos generales aprobados o en vías de tramitación puede invalidar cualquier apuesta por el transporte público.

7. Movilidad entre islas: la “tierra única” y el transporte caro.

El transporte interinsular ha sido el gran beneficiado en la última etapa de crecimiento de la movilidad en las islas. La potenciación de las líneas marítimas rápidas y de las compañías aéreas de aviones ATR ha facilitado la rápida y flexible conexión interinsular, especialmente entre las dos islas capitalinas y entre éstas y sus islas “periféricas”. Esta tendencia ha dado la sensación de “mercado único”, porque nunca hasta el momento habían existido tantas posibilidades de intercambio de personas y servicios entre islas.

Esta tendencia al incremento del transporte entre islas – minoritaria, sin duda, en porcentaje, en relación con la movilidad general de la población - sin embargo, es poco probable que se mantenga en el futuro. La razón tiene que ver con el progresivo incremento que tendrán varios factores que inciden en la movilidad en general:

- coste del combustible, debido al “fin de la energía barata”. Aquellos medios de transporte – transporte marítimo rápido y aéreo – más intensivos en energía, sufrirán más en sus cuentas de resultado el incremento de los costes del gasóleo y el queroseno, respectivamente.
- situación económica general: la base económica de nuestra estructura productiva es la energía barata, especialmente la energía barata para el transporte. Su encarecimiento desacelerará necesariamente la cantidad e intensidad de las relaciones basadas en su uso, esto es, las relaciones basadas en el transporte intensivo y económico. Las estrategias de compensación – vía subvención – crean un escenario irreal que será analizado, pero no “sostenible” en el tiempo, como veremos.

El concepto de “tierra única” ha creado una “ilusión” de trasiego permanente de los canarios, por más que, según la Encuesta de Ingresos y Condiciones de Vida de los hogares canarios (2004)²⁶, únicamente el 11,1% de los canarios mayores de 16 años salga de vacaciones a otra isla. Esta falsa imagen de intercambio de población entre los canarios, reforzado con un intenso aparato de publicidad, legitima las intervenciones proclives a incentivar el traslado entre islas, por motivos de ocio u otros. Es preciso tomar en cuenta que la mayor parte de la población insular no utiliza los trayectos interinsulares en sus relaciones cotidianas, laborales o de ocio. Bien es verdad que el tipo de comercio y relaciones interinsulares ha tejido una red que hoy se hace imprescindible para entender entramados empresariales, fomento de intercambio de productos, sectores de empleo, etc. Es preciso tener en cuenta, también, que estas relaciones se verán dificultadas en un futuro, debido a los factores señalados. En la medida en que

²⁵ “Directriz 102.8. Será requisito para la aprobación del planeamiento de desarrollo que resuelva satisfactoriamente la integración de los nuevos espacios urbanos en los sistemas de transporte colectivo”.

²⁶ Encuesta de Ingresos y Condiciones de Vida de los Hogares Canarios 2004. Instituto Canario de Estadística (ISTAC). En este resultado “se representa el número absoluto y porcentaje de viajes en todos los periodos de análisis (verano, semana santa, navidades y escapadas)”. Según la misma encuesta, un 8,5% de los canarios viajó a la península; el 2,4%, al resto de Europa; el 1,6% a otras partes del mundo (no aclara la encuesta si estos porcentajes se superponen en un año). http://www.gobiernodecanarias.org/istac/estadisticas/php/saltarA.php?mid=/istac/estadisticas/eicvhc_2004/eicvhc_2004.html

más personas y relaciones se establezcan dependiendo de estos modos, más fragilidad tendrá el mantenimiento de las mismas.

8. Empleo desde la lejanía, empleo en peligro.

El conjunto del empleo de las islas tiene una extrema dependencia de los insumos del exterior, como es obvio, partiendo de unas islas hoy dedicadas al turismo de masas, que precisa del transporte abundante y barato. Por lo tanto, el empleo asalariado – unido al conjunto de la actividad económica – se enfrentan a una nueva situación con los incrementos de costes del transporte.

El Grupo de expertos creado en la ciudad de Portland (Oregón, EE.UU.) para abordar la situación del empleo, tras el cenit del petróleo, estimó:

“Es importante destacar que Portland no experimentará el cenit del petróleo de forma aislada, sino que los cambios tendrán que ver con los que tengan lugar a nivel local, nacional y global (...). En general, el incremento de los costes llevará a la subida de precios para los bienes y servicios, y tanto el poder adquisitivo como de consumo es probable que decline, como ocurrió en los años 70 (...). La combinación de estos factores incrementará el número de negocios que quiebre cada año. Debido al efecto que esto tendrá en el incremento del desempleo, más gente intentará formar su propio negocio (...) Las empresas que produzcan bienes intensivos en consumo energético estarán entre los primeros negocios que experimenten los efectos del cenit del petróleo (...) Los negocios que dependan del consumo suntuario estarán en riesgo, especialmente aquellas actividades y bienes para los que existan sustitutos en la actualidad, que se consideran lujos, o cuya compra es prescindible. Los sectores que experimentarán un declive particularmente fuerte en las ventas serán los restaurantes, turismo, servicios personales, de ocio, venta de muebles y electrónica de consumo”²⁷.

El declive del combustible que alimenta el 100% del petróleo de Canarias, y de los buques y aeronaves que llegan a las islas será cada vez más caro. Competirá este coste con el salario en la cuenta de resultados empresarial, y determinará tarde o temprano un elemento decisivo en la continuidad de la actividad económica, más aún en un entorno globalizado en el que los costes finales cuentan para la opción del turista, distribuidor de mercancías, etc.

La regla es sencilla: en la medida en que se generen más infraestructuras y facilidades para la movilidad, más empleo y relaciones sociales y económicas dependerán de ella para su continuidad. Los riesgos evidentes que se ciernen sobre la continuidad de la movilidad extensiva que hoy conocemos no aconsejan, en un ejercicio de prudencia, extender el número de estas relaciones e, incluso, valorar las ya existentes y la amenaza que supondrá el declive fósil. La optimización en los usos del combustible tiene límites claros: una vez se superan los “rendimientos decrecientes” y se llega al máximo de inversión en ahorro, es inevitable – de continuar los incrementos del precio del combustible, como parece ocurrirá – la destrucción de actividades económicas y, por tanto, del empleo a ellas asociado.

9. Tiempo de traslados. La cultura de la “rápida conexión”.

¿Cuánto tiempo es el razonable para trasladarse de un lugar a otro? ¿A partir de qué momento podemos declarar que un desplazamiento a otro sitio conlleva un tiempo excesivo o penoso, o que no es “competitivo”? Evidentemente, las respuestas a estas preguntas han variado sobremanera en el transcurso del tiempo, y tienen respuestas muy diferentes en las diferentes zonas del mundo. Para

²⁷ “Descending the Oil Peak: navigating the transition from oil and natural gas”. Report of the city of Portland. Peak oil task force. March 2007. <http://www.portlandonline.com/shared/cfm/image.cfm?id=145732>

muchos, hoy incluso, hasta hace sólo unas décadas les hubiera parecido inimaginable el “progreso”²⁸ en la rapidez de la movilidad, así como la gran movilidad existente.

El PETCAN intenta dar respuesta – moderna – a estas cuestiones, utilizando para ello una serie de fórmulas de apariencia matemática (y por tanto, de similitud con la ponderable *exactitud*), tales como: “dadas dos aglomeraciones de población en las islas capitalinas, ambas con más de XX habitantes, que el viaje o desplazamiento de ida y vuelta de personas y vehículos sea posible en el día mediante transporte exclusivamente marítimo – terrestre”, y otras similares. Con esas fórmulas no se pretende sino dar formalidad “científica” a la justificación para “acelerar” y garantizar la aceleración en la conexión entre poblaciones. Probablemente, el resultado de aplicarlas justificará la implantación de mayores servicios, más infraestructuras de diversa índole y, al fin y al cabo, más inversión en transporte. No conocemos el origen de la fórmula, aunque es fácil adivinar que su deducción se realizó a posteriori del catálogo de inversiones ya firmadas entre el Estado y la Comunidad Autónoma en nuevas infraestructuras en puertos, carreteras y aeropuertos.

Además, el documento considera que el sistema de transporte aéreo “debe facilitar el viaje de ida y vuelta entre dos islas cualesquiera, en el día, y con llegada a destino antes de las 11:30 horas, y permanencia útil en destino no inferior a cinco horas”. Fórmula similar se considera para el transporte marítimo con vehículo propio, y todo ello con el consabido objetivo de contribuir a la “formación de un espacio económico y social único en todo el archipiélago”.

Probablemente, el “germen” de la *rápida conexión* ha quedado inoculado en nuestra forma de pensar, con el vertiginoso ascenso de la movilidad motorizada. No concebimos que no existan modos de transporte disponibles en casi cualquier punto a donde podamos llegar. Los que no tienen este “título” de *accesible*, permanecen aislados y son considerados espacios “marginados”, carentes de desarrollo. El consenso social que rodea la movilidad privada es enorme, por lo que gozan de gran predicamento cualesquiera propuestas destinadas a solventar lo que sin duda se considera un “problema”: no tener acceso veloz a los grandes centros de actividad económica en un tiempo infinitamente más breve que el que la mayoría de la humanidad utilizaría para realizar el mismo desplazamiento. El problema de establecer estos umbrales de tiempo es que se crean fantasmas de la satisfacción de ese deseo, y adquieren el taimado cariz de derecho inalienable, incorporándose finalmente al extraño patrimonio de conquistas de la modernidad.

No podemos encontrar razonable establecer la satisfacción de las necesidades en virtud de una variable aislada, y que sea ese un objetivo en sí mismo. Probablemente se utilice por la existencia del citado consenso sobre el concepto de tiempo a emplear en la movilidad, pero no obedece a planteamientos que soporten la complejidad del fenómeno del transporte, en el que intervienen muchos elementos: las reales necesidades a cubrir, la disponibilidad de medios y demanda real para garantizar esos tiempos, la solvencia financiera del modelo que se pretende, su incidencia ambiental, etc.

Por eso es abiertamente cuestionable este sistema garante de la rapidez, y que considera “útil” la misma, frente a la presunta “inutilidad” de la lentitud o menor rapidez. Precisamente la “pacificación” del tráfico, la evitación de la movilidad innecesaria, la recuperación del sosiego en las relaciones socioeconómicas son valores y objetivos necesarios, quizás más acordes con una era de energía cada vez más cara. No hay que olvidar que la aceleración es deudora del consumo exponencial de combustible, por lo que ser veloz será cada vez más caro, y exponencialmente más caro que ser más lento. Evidentemente, el PETCAN y, en general, los escenarios sobre movilidad, obvian esta variable – importante, por lo demás para el conjunto de los “transportados”, y parte de un ideal escenario de

²⁸ José María Sbert escribe en “Diccionario del Desarrollo”(op.cit):“El progreso excluye la visión tradicional de las limitaciones del hombre, junto con la creencia en poderes superiores al suyo. La humildad, de santa virtud se convierte en excéntrica herejía. Las condenas de la codicia, primordiales en todas las sabidurías tradicionales y la filosofía, se transforman en exhortaciones a entregarse a ella, abiertamente o bajo el disfraz del trabajo”.

abundancia y energía libre. Pero no es el caso, por lo que sería recomendable reelaborar estos objetivos, o renunciar a dar relevancia exacta al tiempo de desplazamiento, y centrar los esfuerzos en otros aspectos.

10. Los precios que no reflejan la realidad, o los actos progresivamente alejados de la realidad.

La estrategia institucional ante el escenario de encarecimiento de los combustibles ha sido, en los últimos años, la del incremento sustancial de las subvenciones al transporte aéreo y marítimo interinsular y con la península. Esta estrategia tiene como objetivo no confesado primar los modos intensivos en consumo energético, y compensar en parte esa carestía, garantizando así, con fondos públicos, los beneficios y continuidad de la actividad. El objetivo que establece el PETCAN es incrementar las subvenciones hasta el “orden de dos tercios del precio comercial”²⁹.

Se ha recurrido tradicionalmente – y el PETCAN no es una excepción – a nuestra condición de territorio “fragmentado” y discontinuo, alejado, etc. para justificar, en un gesto de solidaridad, la compensación por esta situación, en relación con el habitante peninsular. Así, el Plan considera que es necesario “acercar los precios del transporte exterior a los precios que resultarían si el territorio de las Islas Canarias fuera contiguo al territorio peninsular (aplicación del principio, “distancia terrestre equivalente, precio equivalente”. Se asimilan los modos aéreo y marítimo, imprescindibles aquí para la conexión entre islas y con la península, con el modo terrestre peninsular, buscando garantizar, además, una financiación estable para este sistema.

Uno de los apartados – el transporte regular público de viajeros – merece un tratamiento diferenciado, en su “competencia” con el coche privado. Hemos dicho que es preciso reformular la movilidad terrestre en su conjunto y, en ese escenario, será preciso reducirla – por lo que hablamos de un escenario real de contención de los desplazamientos - y, posteriormente, hacer un trasvase de la imprescindible del modo privado al público, lo que necesariamente incidiría en un refuerzo de los sistemas públicos de transporte terrestre, especialmente en sus índices de ocupación y preferencias de paso, frente a la marginación que hoy sufren.

Sin embargo, merece un apartado específico el debate sobre la prima al transporte aéreo y marítimo – veloz. ¿Qué límites existen para la prima a este servicio? ¿es razonable la equiparación entre diferentes modos de movilidad que se establece para justificar esas bonificaciones? Uno de los principales problemas de nuestros modelos de funcionamiento de las relaciones económicas es que no se “internalizan” los costes reales. A situaciones distintas, en teoría, le corresponden costes distintos. De hecho, ignorar los costes reales de la actividad está en el origen de buena parte de los problemas de insostenibilidad global que amenaza los principales recursos naturales y la ya perdida estabilidad del clima. Sin embargo, como en el caso de la “rápida conexión”, se ha instalado en la sociedad la exigencia de la necesidad de “compensar” la lejanía y fragmentación insular³⁰, por encima de cualquier otro planteamiento: “transporte rápido y barato” es la consigna unánime, que ha calado profundamente en la sociedad.

Nos tememos que este escenario de creciente compensación de los desplazamientos tiene límites claros: la solvencia del Estado para mantener ese escenario de subvención creciente, habida cuenta de que la carestía progresiva de la energía amenaza de forma clara la salud económica de cualquier país; el umbral de costes operativos por parte de las compañías, a partir del cual resulte “rentable” mantener una actividad y su frecuencia, por más que la actividad sea financiada esencialmente con fondos públicos; la

²⁹ Supondría, de confirmarse el mismo, que se deberían más que duplicar las actuales subvenciones al transporte de los residentes en las islas, pasando a convertirse el reintegro de subvenciones públicas en el principal ingreso de las compañías de transporte.

³⁰ Aunque es cierto que esa misma situación y configuración geográfica es la que nos ha permitido mantener – hasta ahora – un privilegiado marco de atracción turística y ser una comunidad especializada en la movilidad en todos sus modos.

solvencia económica del pasajero, pieza del puzzle al que se le sobreentiende “necesidad” de viajar, pero cuyos límites de desplazamiento también se rigen por su solvencia económica y situación del empleo, cargado de incertidumbres probablemente en el futuro.

Las crecientes subvenciones generan crecientes expectativas y lazos socioeconómicos que, digamos, tienen un futuro más bien incierto en cuanto a su continuidad. Ante un escenario de este tipo, ¿qué actitud será la más razonable? El consenso social rechaza fuertemente la carestía de los desplazamientos, así como agradece el que sean accesibles³¹, y exige que se compense ese “desagravio”. Un escenario de reconocimiento de la progresiva carestía de la energía nos llevaría a considerar que, bien al contrario, necesariamente debemos aceptar una mayor “lejanía” y confirmación de nuestro marco insular, frente a las dinámicas de garantizar a un precio creciente la compensación de la misma. Quizás ese reconocimiento nos llevaría a priorizar los modos de transporte más eficientes, a penalizar el desplazamiento suntuario, y a otra serie de medidas que hoy, en su conjunto, serían ampliamente reprobadas por la población, por incomprensibles.

Podemos estimar que los hechos, relacionados con el cambio de escenario económico, “fuerce” a limitar la prima a la movilidad, y termine reconociendo la “lentitud” y “lejanía” como elementos más reales, internalizando los costes de una energía de desplazamiento más cara. La disyuntiva estriba en esperar a ese probable escenario de escasez energética, sin tomar medida alguna, o articular decisiones que nos hagan menos dependientes de la “rápida y barata conexión” con el exterior, para el conjunto de nuestras relaciones socioeconómicas. Evidentemente, ignorar los posibles escenarios de escasez energética conllevaría una pérdida de oportunidad hoy para reorientar las relaciones socioeconómicas hacia una adaptación a la realidad energética, y supondrá probablemente una pérdida de recursos importante. En la medida en que menos nos alejemos de ella, más “sostenibilidad” tendrán nuestras relaciones socioeconómicas a medio plazo.

PLAN ESTRATÉGICO DE TRANSPORTES DE CANARIAS (PETCAN)											
PROGRAMAS DE ACTUACIÓN EN TODOS LOS ÁMBITOS											
ÁMBITO	TODOS LOS ÁMBITOS DE ACTUACIÓN									CLAVES	TAA
PROGRAMA	MEJORA DE LOS SERVICIOS Y DE LOS PRECIOS										SVP
PROGRAMACIÓN Y VALORACIÓN (Millones de €)											
PARTIDA TOTAL	TOTAL	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016
INVERSIÓN	313,8	23,6	32,3	26,8	26,9	26,3	29,0	31,9	35,1	39,0	42,9
GASTO	3.663,8	298,0	321,9	335,4	348,2	354,7	368,9	384,0	400,1	417,2	435,4
TOTAL	3.977,6	321,6	354,2	362,2	375,1	381,0	397,9	415,9	435,2	456,2	478,3

El PETCAN contempla que más de la mitad de sus “Programas de actuación” vayan destinados a la “mejora de precios” y los crecientes gastos en desplazamientos.

11. Una deuda para el futuro.

Mantener la gran red de infraestructuras de transportes requiere de fondos económicos cada vez mayores, conforme la complejidad de las mismas es mayor. Así ocurre con el mantenimiento que requieren los túneles que se están prodigando en la geografía viaria insular, o la profusión de parkings y ampliaciones permanentes de servicios y prestaciones que se pretenden amparar con la extensión de la movilidad. El presupuesto de reposición de materiales, mantenimiento de personal, etc. se incrementa con la extensión de la red de transportes.

³¹ No hay que olvidar que la mayoría de la población de las islas no utiliza los modos aéreo y marítimo para sus actividades – incluidas las del ocio – normalmente. Hablamos de las “necesidades” de desplazamiento de una minoría de la sociedad canaria, pues. El tráfico completo interinsular de los mayores aeropuertos de las islas es inferior al de la ocupación de una sola línea de guagua de las de mayor concurrencia de las capitales provinciales, en el transcurso de un día laborable.

Crear más infraestructuras de transportes para el futuro inmediato – en la escala prevista por el PETCAN – supondrá un gran esfuerzo financiero y de recursos para un objetivo determinado: incrementar la movilidad, que en el conjunto del texto oficial se considera “insuficiente”. Sin embargo, la era del petróleo cada vez más caro supondrá un encarecimiento de la movilidad, al no existir hoy en perspectiva una alternativa que no use el petróleo como combustible. No conviene engañarse: el desarrollo de cualquier alternativa – y está por ver que existiera para sustituir el conjunto de la movilidad hoy existente – requeriría importantísimas inversiones en investigación, desarrollo tecnológico, generación de la logística industrial, etc. y, sobre todo, mucho tiempo, como el tiempo que ha requerido el desarrollo de la eficiencia en el motor de combustión interna. Por lo tanto, es bastante probable que el precio del combustible creciente sea determinante en un escenario de pugna creciente por el mismo. Ese encarecimiento – en el juego global de la oferta y la demanda – supondrá una contracción de la demanda de combustible.

Por un lado, más infraestructuras, pero por otro menos demanda de movilidad, aunque se mantendrá la necesidad de reparar y mantener la ampliada red de transportes que se conforme, con unos costes cada vez mayores. Los compromisos financieros que se están adoptando para los próximos años de obras públicas e incrementos de subvenciones al traslado requerirán de desembolsos difícilmente asumibles en un escenario de contracción económica, y que antes que preparar para el futuro, supondrán una pesada deuda para la solvencia próxima de las administraciones públicas y el reto que supondrá el encarecimiento de la movilidad.

12. El transporte, impactos: cambio climático, siniestralidad, etc.

En estas reflexiones hemos fundamentado las grandes incertidumbres que se ciernen sobre la movilidad en Canarias en el escenario de la escasez energética. Hemos obviado otros argumentos que, por otro lado, y por sí solos, tendrían valor para cuestionar los planes de extensión de la movilidad, oficiales. En resumen:

- El **cambio climático** es uno de los principales problemas de la humanidad. Está causado por la combustión de combustibles fósiles, y uno de los sectores que más ha incrementado su participación es el del transporte. Aunque es irreversible, no parece razonable seguir incrementando las emisiones de gases de efecto invernadero. Las opciones tendrían que ser el descenso de emisiones por habitante. La extensión de las infraestructuras y promoción de su uso conllevaría un incremento del impacto de la actividad humana en el clima, justo lo contrario a lo que deberíamos buscar.
- **Ratio de consumo por habitante:** mientras que en Senegal el consumo anual de petróleo por habitante es de aproximadamente 150 litros, en Canarias se acerca a los 3.000 litros. Esta desigualdad mundial crea gravísimas tensiones poblacionales y flujos migratorios, que serán cada vez mayores, conforme la crisis energética se muestre más evidente y suba el precio de la energía. La desigualdad mundial en el reparto de la energía está en el origen de muchos de los conflictos y problemas de índole geopolítico que conocemos. No resulta lógico seguir incrementando esta diferencia de consumo. Y al tiempo, resulta imposible – debido a la finitud de recursos – que la mayoría de la población pobre del mundo incremente su consumo (aunque ello suponga incrementar a su vez los impactos ambientales globales) si no desciende el consumo en las zonas más consumidoras de energía.
- **Siniestralidad y artificialización del medio:** la generalización del transporte al conjunto del paisaje ocupa territorio – escaso en Canarias, por descontado -; supone una destrucción efectiva de suelo rústico e incrementa las tensiones urbanizadoras sobre el territorio; generar más movilidad implica más “artificialización” de los saturados paisajes insulares, que concentran en poca extensión territorial extensísimos parques automovilísticos y una creciente mancha de suelo volcada hacia los diferentes modos de transporte. La sensación de colmatación del espacio insular es una percepción únicamente desvirtuada por la pasión por la movilidad que

abarca el inconsciente colectivo. La siniestralidad en coche es la primera causa de muerte de los jóvenes de Canarias, teniendo a la velocidad como uno de los agentes mortales principales.

- **No se le conoce evaluación de impacto ambiental previa, exigible como “programa” que es, según la normativa estatal.**

13. Conclusión: paralización de la ampliación de la capacidad de transportes en Canarias.

Canarias no debe seguir ampliando los medios para la movilidad, con la excepción del transporte público terrestre, siempre y cuando suponga restar efectivamente espacio y número de ocupantes al transporte en coche. Son múltiples los riesgos de mantener la tendencia de creación de más autovías, puertos y aeropuertos, ante el escenario de creciente inseguridad en cuanto al abastecimiento energético barato. No tiene sentido embarcar al archipiélago en obras de gran calado, cuando afrontamos una era de mayor carestía en la movilidad que, tarde o temprano afectará a la economía insular. Estamos hablando de prudencia.

Por otro lado, las islas debieran preparar su estructura socioeconómica para un uso austero y probablemente decreciente de la movilidad, primando las relaciones más cercanas y menos intensivas en energía. Mantener un gran entramado de infraestructuras será cada vez más caro, así como la subvención al precio del billete, y la dependencia de los siempre imprescindibles modos diversos de transporte es un factor de fragilidad que debemos ya tener en cuenta, para intentar adelantar alternativas o, al menos, no profundizar en esa dependencia cada vez mayor.

Moverse más no es equivalente a más calidad de vida, sobre todo a partir de determinado umbral. Probablemente ese umbral nos lo impondrá la realidad energética y económica futura. El error está en mantener la “ensoñación de la tierra plana”, en la que no hay límites, y siempre hay crecimiento. Y es que la capacidad de adelantarnos al probable futuro estará en las decisiones que hoy tomemos.