

¿Cómo citar este artículo?

Apellidos, Nombre (del autor del texto elegido) (2011). "Texto" (del artículo), en Giménez Rodríguez, S.; García Manso, A. y Díaz Cano, E. *Innovaciones en la sociedad del riesgo*. Toledo: ACMS, pp. (de inicio y final del artículo elegido).

Las razones de un fracaso anunciado. Las externalidades sociales de las infraestructuras de transporte de gran capacidad.

Francisco de los Cobos Arteaga.

Universidad de Castilla-La Mancha.

Introducción

El presente trabajo tiene por objeto analizar si las externalidades o costes externos de las infraestructuras y el transporte sobre los habitantes y sus territorios, quedaron contemplados como parte de un complejo plan de transferencias de rentas sociales, medio ambientales y económicas, que debían aportar las trabajadoras y trabajadores a la banca, constructoras de obra civil y proveedores de bienes de equipos. En otra dirección, también debe contemplarse si estas externalidades fueron ignoradas por los responsables de decidir adoptar las nuevas infraestructuras de gran capacidad -autovías, ferrocarriles de alta velocidad y aeropuertos-, por su desconocimiento de temas centrales de las ciencias sociales.

No es objeto del estudio realizar un inventario de los exuberantes planes que las distintas administraciones han promocionado. Nuestra atención se centrará en los elementos que, desde la óptica de las ciencias sociales, deberían haberse estimado en el proceso de toma de decisiones y cómo, su falta de consideración o su deliberado menosprecio para favorecer a determinados grupos, han producido externalidades decisivas sobre los habitantes de España. Antes de avanzar en nuestros argumentos, es necesario advertir que no puede, ni debe realizarse una división estricta entre daños medioambientales, a las personas y económicos, porque desde una perspectiva social los tres elementos están integrados.

En otro orden de cosas, dada la extensión limitada de este trabajo, tampoco se pretende dar cuenta exhaustiva de cómo las nuevas infraestructuras han repercutido en la estratificación social, ni de las tácticas más o menos creativas que han tenido por objeto de financiarlas. Simplemente, a modo de ensayo, esbozaremos algunas líneas para posteriores investigaciones.

El trabajo se estructura de la siguiente forma. Después de esta introducción, se definen qué son externalidades o costes externos del transporte. El tercer punto tiene por objeto mostrar cómo se ha construido el discurso dominante sobre las infraestructuras de transporte, frente a los que habían sido considerados bienes preferentes en la sociedad española - educación y protección social-. Continúa el texto con el núcleo del ensayo; si bien, estos puntos son, tal y como han quedado avisados los lectores, a modo de unas notas breves sobre de qué forma se dispusieron los medios públicos al servicio de este tipo de bienes, los artificios empleados para financiar las infraestructuras y la repercusión de las externalidades en la sociedad española. Concluye el trabajo con reflexiones sobre los acontecimientos que se están desarrollando, mientras se redacta el escrito presente.

2. Las externalidades de las infraestructuras y el transporte en España

Bajo el concepto de externalidades o costes externos del transporte se recogen los perjuicios sobre los agentes ambientales y sociales que no son establecidos por los mecanismos de mercado para compensar o corregir suficientemente las pérdidas en los seres humanos, la naturaleza y, en las sociedades de mercado, en la capacidad de adquirir o de recibir transferencias de bienes y servicios por los ciudadanos (Rothergatter, 2009). Desde la economía liberal ortodoxa, preconizada por la Unión Europea, los costes externos deben ser "internalizados". Es decir, deben ser repercutidos como costes reales de precios en el mercado para facilitar la competencia perfecta y, en este sentido, deben intervenir los Estados como reguladores estableciendo impuestos para corregir los fallos del mercado y

subsidios para compensar a los afectados y, de este modo, internalizar las externalidades (Pigou, 2009). Ahora bien, los daños y las correcciones que deberían realizar las administraciones son discutibles.

Tras la firma de los protocolos de Kyoto (1997), el tema de las externalidades disfrutó de una literatura centrada en los factores medioambientales para derivar a definir, casi exclusivamente, los costes económicos indirectos producidos por cada medio de transporte con el propósito de estimular la competitividad. Salvo alguna referencia, las ciencias sociales quedaron poscristas en este debate, porque con obsesión se insistió desde la ideología dominante que todos los territorios y sus habitantes serían favorecidos por los programas de construcciones alentados desde la Unión Europea.

3. La construcción de la ideología dominante de las infraestructuras de transporte como bienes preferentes de la sociedad española

A fines del pasado milenio, Bauman constató que, en las sociedades de consumo de masas, la movilidad es un objeto de deseo vinculado a lo que en estas sociedades occidentales se ha denominado "crecimiento". Un peculiar modelo de vida caracterizado por el empleo desproporcionado de recursos ambientales, energéticos y, en sintonía con el ideario capitalista, de dinero. Asimismo, y esto es lo más importante, conforme con el sociólogo polaco el grado de movilidad de las personas está relacionado con el lugar ocupado en la estratificación social, que traza dos segmentos diferenciados. Por una parte, la clase social alta disfruta de una elevada movilidad deseada, y, por otra parte, aquellos que apenas se desplazan de su lugar de residencia o solo para satisfacer las necesidades consideradas como básicas (Bauman, 2003).

En coincidencia temporal con los estudios de Bauman, el gobierno español acepta los criterios de convergencia del Tratado de Maastricht. Explícitamente, con la adhesión al euro, se eliminan las fluctuaciones de cambio entre monedas, se reducen la inflación y los tipos de interés, y, sobre todo, deben quedar controlados el déficit y la deuda pública. Es a partir de este momento, cuando en España se inicia una dicotomía sobre la

asignación de recursos públicos. Desde los poderes políticos y económicos, se cuestionan las partidas presupuestarias del "estado de bienestar": la educación y las que se acogen bajo el nombre de protección social -salud, discapacidad, pensiones, políticas de familia, infancia y vejez, desempleo, vivienda y exclusión social- (Eurostat; Manuel; Sespros, 2008). Para estos poderes, comprometidos en rebajas fiscales, el hecho que la dotación de estos recursos fundamentales para el conjunto de la ciudadanía proceda, en buena medida, de la recaudación vía impuestos de las administraciones colisiona con su proyecto de crecimiento económico. En consecuencia, desde las instancias políticas y económicas se impone una corriente de opinión que caracteriza a la educación y a la protección social como "gastos sociales", sin retorno a la comunidad y las atribuye ineficiencia, subida de los impuestos y déficit del sector público. Por otra parte, son esos mismos poderes los que orientan a la sociedad española a valorar las infraestructuras de transporte como "bienes preferentes". Es decir, aquellos caracterizados por su naturaleza escasa y necesaria para impulsar la economía del país, la cohesión social y, al final del proceso, fomentar la equidad.

Para legitimar esta inflexión en las políticas, los gobiernos acuñaron un ideario extremadamente sencillo: trasladar a la opinión pública menores tiempos de viaje y "revalorizaciones" urbanísticas. Ventajas de las que, supuestamente, se beneficiarían todos, en su condición de demandantes de movilidad o, en su caso, como propietarios de viviendas. Estos argumentos, calan profundamente en buena parte de los españoles y consiguieron justificar el intervencionismo del sector público como provisor de infraestructuras.

Ahora bien, el modelo desarrollista por el que comenzó a apostarse desde estas fechas se dirige a potenciar selectivamente a los segmentos sociales superiores y a una serie de sectores que, desde el punto de vista del liberalismo, se consideran estratégicos para la generación de empleo y riqueza, singularmente, la construcción de viviendas, las obras públicas, el turismo de gama alta y, para financiar estas actividades, las entidades de

banca. Es evidente que, estos ámbitos de la actividad económica precisan infraestructuras de gran capacidad para posibilitar una movilidad "forzada", pero "deseada", a las segundas viviendas, playas, complejos de ocio o para facilitar los negocios. Por tanto, las políticas del gobierno español comenzaron a priorizar la movilidad rápida del estrato social con gran poder adquisitivo porque, en coherencia con sus doctrinas, estos desplazamientos conceden un "valor añadido" a la economía de mercado respecto a las trabajadoras y trabajadores que, como "viajeros cautivos" -en el lenguaje técnico del transporte-, deben desplazarse todos los días a su empleo o para satisfacer necesidades básicas.

Llegados a este punto podemos caracterizar a los beneficiarios de las políticas de transporte: son muy pocos, de alto poder adquisitivo, la mayoría varones de raza blanca y habitan en grandes ciudades. También, debe precisarse que en el cambio de milenio, hito de inflexión de las políticas de transporte en España, un país geográfica y económicamente periférico en Europa, las infraestructuras de transporte eran superiores a los Estados que podían ser nuestra referencia por Producto Interior Bruto, demografía y extensión: Italia, Francia, Alemania y Reino Unido. Además, mientras la Europa de los 15 destinaba en 2000 el 27,2% del PIB a protección social -los verdaderos "bienes preferentes" del estado de bienestar-, España, únicamente, el 19,1%, ocupando los últimos puestos junto a los "países rescatados": Grecia, Irlanda y Portugal.

4. Los medios públicos a servicio de las infraestructuras de gran capacidad

A la hora de impulsar el cuantioso programa de obras civiles españolas, debemos suponer que los dirigentes del momento estaban documentados por el tantas veces citado Informe Sacra (1999), del comité independiente asesor del Secretario de Estado británico de transportes, que mostraba la modesta repercusión de las infraestructuras sobre la economía (Standing; Advisory; Committee on Trunk Road Assessment, 1999). Al mismo tiempo, más concluyentes que los estudios era la realidad. La azarosa aventura financiera del Eurotunnel hasta su apertura en 1994 y, sobre todo, la

desviación entre el tráfico previsto entre el Reino Unido y el continente, casi 5 veces menos en viajeros y 10 veces menos en mercancías, evidenció que una empresa privada no podía asumir los gastos de la construcción y conseguir beneficios una vez abierta a los tráficos. Coherente con sus postulados liberales, Margaret Thatcher se mostró contraria a dotar con fondos públicos a la empresa privada del Eurotúnel (Groupe Eurotunnel, 2011).

Debe suponerse el desconocimiento de los dirigentes de nuestro país en estos y otros temas centrales a la hora de adoptar decisiones sobre los fondos públicos, pero, también, debe considerarse que pudieran ocultar datos de forma deliberada. Como se ha evidenciado en recientes estudios y en los resultados de explotación, antes de ser aprobadas las infraestructuras abiertas al tráfico o en ejecución no fueron sometidas a estudios de demanda, de análisis coste-beneficio, reiteran relaciones existentes sin tráfico alguno y carecieron de investigaciones sociales para conocer cómo repercutirían sobre las comunidades (Bel, 2010). Eso sí, durante la última década, se experimentó cualquier tipo de método para lograr construir. El campo de pruebas de los fabulosos planes fue la Comunidad de Madrid, presidida por Ruiz Gallardón, justificándose las infraestructuras en los efectos multiplicadores que, supuestamente, podían generar en un territorio densamente poblado, con elevada capacidad económica y factible para una compleja economía de escalas: nuevos aprovechamientos urbanísticos, grandes centros empresariales, parques de ocio, hoteles... La primera decisión fue errónea. En vez de elegir mejorar la red ferroviaria de cercanías, se confió tender una tupida red de autopistas de peaje, las llamadas "radiales madrileñas", concedidas en 1999 y que, desde su estreno, constituyen un rotundo fracaso. Para cualquier observador, estas "radiales" no precisaban estudios de demanda. Debido a que el poder adquisitivo de los desplazados de la villa a los extrarradios, por los fortísimos precios de la vivienda, hacía imposible que, además, pagasen un precio nada económico por acceder en coche a sus trabajos. Definitivamente, como en todos estos "negocios privados", las administraciones han acudido a su socorro. Junto a distintos beneficios

promocionados por el gobierno liberal de Esperanza Aguirre, hasta el momento los presupuestos generales del Estado han dotado a las concesionarias de 450 millones de euros en compensación por el "elevadísimo sobre coste de las expropiaciones (Bel, 2010).

Al mismo tiempo, que el anterior fiasco, comenzó a ensayarse con la fórmula público-privada -public private partnership (PPP)-. Si bien, es necesario advertir que, al menos en esta experiencia, los grupos inversores de la parte privada albergaban mínimos riesgos, al estar avalados por la caja de ahorros y el patrimonio de la región madrileña. No parece que hubiese mucho cuidado a la hora de planificar de cara a la ciudadanía, porque los resultados de explotación del metro Vicálvaro-Arganda (1999) y del ferrocarril Pinto-San Martín de la Vega (2000)- son muy deficitarios. En el primer caso, el metro estaba vinculado a una operación urbanística y, en el segundo, la línea ferroviaria tenía por único fin facilitar el acceso a un parque de atracciones de una transnacional americana, donde también se habían comprometido Caja Madrid y la Comunidad de Madrid con fortísimas pérdidas. Este modelo de cobertura de las inversiones privadas por las administraciones públicas y las entidades de ahorro controladas por los gobiernos regionales, adquirió tal entidad en otras partes del Estado que su enumeración excede la capacidad de este texto. Simplemente quede el apunte que estas prácticas especulativas para facilitar intereses espurios han podido ser decisivas para el rescate de varias cajas de ahorros con dinero de todos y, una vez saneadas, para la entrada de capital privado.

Por otra parte, a instancias del entonces ministro de Obras Públicas Álvarez Cascos, en 2000 fue promulgado un generoso Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT) que pretendía cubrir en un plazo de siete años todo el territorio español con nuevas dotaciones. En apoyo al PIT del gobierno Aznar, la Comisaria Europea de Transporte Loyola de Palacio promovió la llamada Lista de Essen (2001), que contemplaba un gasto de 66.485 millones de euros para trenes de alta velocidad, de los cuales aproximadamente la mitad pertenecían a proyectos de nuestro país (Comisión de las Comunidades Europeas, 2002). Evidentemente, estas

cifras desataron la euforia; sin embargo, ante la ciudadanía, de manera deliberada se ocultaron una serie de datos relevantes. El más importante, sin duda, que la financiación de la Unión Europea era muy limitada y, en consecuencia, debía recurrirse a la deuda y el déficit públicos para abordar las construcciones.

Entre los muchos modos creativos para implantar el programa de infraestructuras se recurrió a los "peajes en la sombra". Mediante este procedimiento, las empresas privadas realizan las obras y las administraciones, con los impuestos de todos, van pagando a largo plazo sin que a corto suponga un desembolso considerable, aunque su uso sea ínfimo como el caso de la M-45 madrileña. Conforme con las expertas y expertos, el coste total de este tipo de contratos es más alto que la financiación tradicional y, además, debería darse más transparencia en las cuentas de las administraciones públicas a este tipo de pagos (Pina y Torres, 2004).

También, para favorecer a grupos privados, se recurrió a prolongar la concesión de algunas autovías y, para estimular el tráfico por las mismas, a no implementar la Directiva 2003/448 sobre el transporte por carretera que impone una tasa por kilómetro recorrido a los camiones de gran tonelaje por sus fuertes externalidades. Con esta inobservancia, por las continuas demandas proteccionistas de las organizaciones empresariales de transporte de mercancías por carretera, se subvenciona de forma indirecta el tráfico por neumáticos. Incluso, tras la huelga de 2008, este sector ha recibido más ayudas del Estado. Definitivamente, en la actualidad, se realizan prácticas de dumping social a favor del estrato más rico mediante la subvención a los billetes de trenes de alta velocidad y a las compañías aéreas de low-cost, porque conforme con la legislación europea deberían operar en régimen de competencia sin ayudas, ya que carecen de interés público (Rus y Román, 2006; Albalade; Bel, 2011). Pese a sus mínimos usuarios, todavía, desde algunos grupos de interés, se hace una encendida defensa de un considerable número de estaciones deslocalizadas de áreas urbanas y de aeropuertos, que no registran casi tráfico.

Sin embargo, el artificio casi oculto y más importante, por sus actuales consecuencias sobre las cuentas públicas, es la creación de las entidades públicas empresariales (Ley 33/2003 de Patrimonio de las Administraciones Públicas), con la que se concede un carácter comercial a organismos que antes tenían la condición de prestadores de servicio público y se pone las bases para la privatización de empresas públicas dotadas con bienes satisfechos por todos los ciudadanos. Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA), Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), Puertos del Estado y Renfe Operadora son las entidades públicas empresariales que gestiona el gobierno central, en proceso de privatización, y cuyos resultados económicos se reflejan mediante el concepto de beneficio bruto de explotación o EBITDA (Earnings Before Interest, Taxes, Depreciation, and Amortization). Esta posibilidad, autorizada por la Unión Europea sobre las normas contables nacionales, tiene por objetivo mostrar los resultados exclusivamente relacionados con la explotación del negocio. Así, se desechan, selectivamente, importantes partidas: *interest and amortization*, las deudas y cargas financieras y *depreciation*, los bienes inmuebles y de equipo. Precisamente, al obviarse en la contabilidad ante la opinión pública; aunque no en los desembolsos finales que deben hacerse a las empresas, las partidas que excluyen los *interest, amortization and depreciation*, correspondientes a los beneficios de la banca, constructoras y auxiliares de obra civil y multinacionales de bienes de equipo, se legitima ante la ciudadanía las bondades de las infraestructuras y puede gastarse en estos llamados "bienes preferenciales".

5. La repercusión de las externalidades en la sociedad española: unas breves notas

Las más conocidas y las primeras definidas como externalidades son las derivadas de los gases de efecto invernadero que causan el calentamiento global del planeta. A fines de 1997 los Estados firmantes del protocolo de Kyoto adquirieron el compromiso de reducir al menos un 5 % las emisiones de monóxido de carbono CO₂ desde 1990, año considerado como base de cálculo de las emisiones, al periodo 2008-2012. Un objetivo formalmente deseado por las europeas y europeos, pero incumplido por los incrementos

de España (40 %), seguida por Portugal (30 %), Irlanda (21 %) y Grecia (19 %) (EUROSTAT EUROPEAN COMMISSION: 2010).

De este quebranto ambiental, la mayor responsabilidad recae en el transporte como emisor del 24% del total de CO₂ en la Unión Europea (European Environmental Agency, 2008). Avaladas las infraestructuras en España por su necesidad imperiosa y sus bondades intrínsecas, en nuestro país se eludió debatir acerca de este o de cualquier otro tipo de problema medioambiental que pudiera plantearse: daños en espacios protegidos, pérdidas de masas forestales, cambios en el paisaje, alteración de las corrientes naturales de agua y acuíferos contaminados, efectos barrera entre hábitats humanos y animales, alteración de la biodiversidad, descomunales gastos energéticos dedicados a la construcción.

Sin embargo, la reducción de los gases de efecto invernadero y otras preocupaciones ambientalistas hay que situarlas en el principio central de la política común europea de facilitar la competencia, porque diversas investigaciones señalan que los costes externos ambientales y en seguridad del transporte representan un coste superior al 7% del Producto Interior Bruto del grupo de los 15 de los estados miembros de la Unión Europea (Entre algunas: Infrass/WW (2000) e Infrass/WW (2004). En este sentido, mediada la década de los noventa, la Comisión de las Comunidades Europeas publicó el Green Paper con el objetivo de determinar unas tarifas equitativas y eficaces en el transporte que contemplasen la internalización de los costes externos en los países europeos y, de este modo, potenciar la liberalización de los servicios y la competitividad entre los distintos medios de transporte. Un propósito, como hemos visto, desatendido en España (Comisión de las Comunidades Europeas, 1995).

Pero, casi nadie recuerda que el acuerdo de Kyoto también incluía limitar otros agentes agresivos contra las personas. Entre ellos son muy dañinas para la salud las partículas atmosféricas PM₁₀ -conocidas en su tiempo como el "killer smog" londinense-. Estas micro partículas, generadas por los vehículos a motor, industrias químicas, cementeras..., penetran en los alvéolos pulmonares y son, en gran medida, responsables de la

enfermedad pulmonar obstructiva crónica (EPOC), que causa miles de muertos cada año en Europa y cuya repercusión en las grandes ciudades españolas es un tema tabú (Bergendorff y Halder, 2004; Whittaker, Berube, Jones, Maynard y Richards, 2004).

En estrecha relación con el tema anterior, nuestro país sigue padeciendo una excesiva dependencia de los combustibles fósiles, porque no se ha realizado una previsión estratégica sobre la conocida hipótesis del "peak oil", que sostiene la escasez de los carburantes a medio plazo y un constante incremento de su precio, sin disponerse de sustitutivos (Fernández Durán, 2011). Como una aproximación inicial a los problemas ambientales, desde las ciencias sociales podemos sostener que, en nuestro país, estos temas no trascienden más allá de los grupos ecologistas, porque los poderes políticos y económicos han minimizado u obviado las secuelas de estas externalidades sobre las "víctimas" que, además, han tenido que asumir abultados costes.

Tampoco, hay gran interés en conocer cómo están repercutiendo las infraestructuras sobre las personas y la ordenación del territorio. Es cierto que, disponemos de varios estudios para dar cuenta de las diferencias entre las pautas de movilidad de mujeres y hombres (Díaz Muñoz; Sabaté Martínez y Rodríguez Moya, 1995; Boyano Sotillo, 2011). Y desde una perspectiva de género no es necesario recordar que las españolas soportan menores tasas de actividad, estabilidad laboral, salarios y poder respecto a los varones, que limitan su acceso al automóvil -definido, en las sociedades de consumo, como el medio universal de desplazamiento-. Si seguimos profundizando en la movilidad, como proceso relacionado con la estratificación social, podemos concluir que los segmentos más desfavorecidos: pobres, mujeres, precarias, paradas, jóvenes, mayores e inmigrantes, son los que tienen menos posibilidades para acceder a las ventajas de las nuevas infraestructuras, por el fuerte precio a satisfacer para hacer uso de las mismas (Ramos Pérez, 2008).

Es indudable que, el obsesivo énfasis en la velocidad está contribuyendo decisivamente a generar desequilibrios territoriales en buena parte del país.

Al minimizarse las paradas de los nuevos medios -autopistas que eluden el paso por los pueblos o trenes sin o con escasas detenciones intermedias-, las poblaciones menores pierden las posibilidades que disponían anteriormente. Sus establecimientos no atienden a los automovilistas o los trenes atraviesan con celeridad sus términos sin ofrecer servicio de viajeros y mercancías. También, es conocido por las estudiosas y estudiosos del transporte, desde hace mucho tiempo, que la movilidad es centrípeta. Las grandes localidades, al ofrecer más oportunidades, son atractoras para que las personas de las pequeñas puedan satisfacer sus necesidades de bienes y servicios. Este llamado "efecto túnel", facilita que se pueda acceder más fácilmente a destino y, también, que el retorno sea más rápido a su origen, limitándose el número de pernoctaciones en destino (Gutiérrez Puebla, 2005). Solo las ciudades que consiguen presentar un amplio conjunto de atractivos pueden retener a los cada vez más veloces usuarios de las flamantes infraestructuras.

Respecto al valor de las viviendas, recordemos que en la ideología legitimadora de las nuevas infraestructuras se anunció que todos se verían favorecidos por la "revalorización" de sus viviendas. Como no puede obviarse que, la mayoría de las personas solo disponen de un inmueble, si hubiesen decidido materializar ese "sobreprecio" se hubiesen encontrado que la vivienda a comprar también habría aumentado su valor y, por tanto, la llamada revalorización de su antigua casa estaría neutralizada. Por tanto, el anuncio de la llegada de infraestructuras de gran capacidad, contribuyó decisivamente a la llamada "burbuja inmobiliaria". Una subida artificial de los precios de un bien básico que ha generado, con especial incidencia, a los jóvenes una barrera para el acceso a su primera casa. En definitiva, este aumento falso y efímero de la vivienda solo ha beneficiado a los constructores y a los segmentos pudientes que eran propietarios de más de una residencia y que especularon con este bien. Por el contrario, ha perjudicado seriamente a las personas con menor poder adquisitivo, porque no pudieron adquirir una vivienda o ésta, en la actualidad, se ha visto minusvalorada mientras tienen que afrontar una hipoteca, cuyos intereses están aumentando.

El texto continúa con algunas reflexiones sobre cómo están repercutiendo las infraestructuras y sus externalidades en el mercado laboral. Es evidente que, una vez agotados los presupuestos públicos en estas colosales obras y comprometidas ingentes cantidades en su financiación y en el mantenimiento de los servicios, el discurso dominante de los gobiernos liberales, grandes empresas y del segmento más favorecido de la sociedad ha puesto su énfasis en la reducción del llamado gasto público, fundamentalmente, en los llamados costes del factor humano. Frente a estos postulados liberales, es necesario recordar que la posición en el mercado laboral está determinada por criterios de herencia o adscriptivos: clase social, sexo, etnia, edad, cultura... y, solo con posterioridad y bajo estos condicionantes, por criterios de mérito o competencia. De este modo, tradicionalmente, se ha generado un mercado laboral segmentado que, en sus principales rasgos, caracterizamos a continuación.

Por una parte, el llamado mercado primario compuesto por los asalariados más cualificados, con elevados salarios, buenas condiciones de trabajo y organizados en sindicatos que, en este mismo momento, están siendo caracterizados por la ideología dominante como privilegiados y sufren rebajas de sueldos e incrementos de su productividad, con la conocida sentencia "trabajar más y cobrar menos". Por otra parte, una vez firmado el Tratado de Lisboa el propósito central de la política común europea se ha dirigido a extender las condiciones del mercado secundario de trabajo -empleo inestable y mal pagado-, hasta el momento, formado por mujeres, jóvenes e inmigrantes. El objetivo es generalizar la desregularización laboral sobre la teoría del *minimum wage* -el salario más bajo al que las trabajadoras y trabajadores pueden vender su fuerza laboral en la región donde son extraídas las materias primas, elaboradas las manufacturas u ofrecidos los servicios-. Una decisión coherente con la "iron law of wages" de Ricardo que, conforme a la ley de los rendimientos decrecientes, propugna bajar los salarios hasta el nivel de subsistencia. También, el liberalismo favorece la flexiseguridad, que significa vincular los contratos, las jornadas, las cargas de trabajo y las retribuciones, al interés

de las empresas y, en consecuencia, subordinar a las trabajadoras y trabajadores a sus necesidades de producción de bienes y servicios. Y, en esta misma línea, en la actualidad se promueven programas de “emprendedores” para convertir el empleo en “trabajo por cuenta propia” y, así, lograr que las autónomas y autónomos internalicen en su totalidad los costes de producción o, como alternativa, presten servicios a modo de subcontratadas para las entidades de mayor peso. Si bien, esta opción se presenta disonante con las crecientes demandas de seguridad y, al fin al cabo, de protección social en todos los aspectos que plantean las personas en la “sociedad del riesgo”. Con la descripción de estos planes queda expuesto que, mientras las empresas privadas obtienen plusvalías espectaculares, el capitalismo globalizado empobrece a las personas al institucionalizar el trabajo precario en cualquiera de sus formas como medio de incrementar la productividad y reducir los costes, sin contemplar que el deterioro de las relaciones laborales lleva inexorablemente a mayor desigualdad y, en la terminología del liberalismo, a mayores costes sociales.

Por último, se aventura la hipótesis, para un próximo estudio, que estas externalidades medioambientales, sociales y, definitivamente, económicas, provocadas por las políticas desarrollistas también son responsables, en alguna medida, de la creciente desigualdad en nuestro país. Conforme al índice de Gini que mide la distribución de la riqueza estableciendo una relación entre el quintil superior e inferior de las rentas nacionales, España aumentó en este índice de desigualdad de 5,4 (2000) a 6 (2009), mientras que, en esta última fecha, el indicador era de 4,9 como media en los 27 estados de la Unión Europea y en Francia (4,4), Alemania (4,5), Italia (5,2) y Reino Unido (5,2) (Eurostat, 2011).

Conclusiones

La investigación ha pretendido revisar algunos aspectos de las externalidades de las infraestructuras y se ha interrogado sobre el conocimiento que sobre las mismas tenían o deberían haber tenido los dirigentes españoles. La primera de las conclusiones a apuntar es la contradicción de los gobiernos que, imbuidos de doctrinas liberales, en vez

de estimular la competencia subvencionan selectiva y generosamente a un conglomerado de grandes empresas, subordinando sus actuaciones y los fondos públicos al éxito de estos inversores privados. No menos importante, y este es el segundo resultado del trabajo, es recordar que el eje central del programa del liberalismo de reducir impuestos ha sido incumplido y, asimismo, como fruto de sus políticas en el texto se apunta que ha precipitado la llamada crisis fiscal del Estado, precarizando las condiciones laborales y profundizado en la desigualdad en la distribución de la riqueza. Circunstancias que, en el momento presente, han forzado un pacto entre los partidos políticos mayoritarios españoles con el fin de limitar el déficit que conducirá, con verosimilitud, a recortes en las dotaciones de educación y protección social, porque durante muchos años se priorizará el pago de la deuda que, en buena medida, ha sido provocada por las infraestructuras y sus externalidades medioambientales, sociales y, definitivamente, económicas.

En conclusión, las infraestructuras de alta capacidad favorecen de forma selectiva a determinados sectores de la actividad económica y realizan transferencias de renta a las clases más elevadas. Además, en parte, son responsables de haber generado un fortísimo déficit público, de deteriorar las condiciones laborales, de aumentar la desigualdad de la distribución de la renta y de comprometer la existencia misma del estado de bienestar, al detraer por el pago de la deuda recursos a los servicios esenciales - educación y protección social- que tienen efectos compensadores de renta en el conjunto de la ciudadanía.

Bibliografía

ALBALATE, D. y BEL, G., (2011), "Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España", en *Revista de Economía Aplicada*, nº 55:171-190.

- ARTIÑANO, B.; SALVADOR, P. y PUJADAS, M., (2009), "Study of atmospheric pollution by particulated matter in Madrid (I) source apportionment", en *Física de la Tierra*, nº 21:41-49.
- BAUMAN, Z., (2003), *La Globalización. Consecuencias humanas*, México, Fondo de Cultura Económica.
- BEL, G., (2010), "La racionalización de las infraestructuras de transporte en España", en *Cuadernos Económicos del ICE*, nº. 80:211-228.
- BERGENDORFF, M. y HALDER, M., (2004), "Réduction des émissions de gaz d'échappement des moteurs diesel dans le secteur ferroviaire européen", en *International Schienen der Welt*:45-52.
- BOYANO SOTILLO, D., (2011), *Análisis de la movilidad y el urbanismo en Madrid desde un enfoque de género*, Madrid, Plataforma de Sostenibilidad Urbana y Territorial del Observatorio de la Sostenibilidad en España (OSE).
- COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS., (1995), *Hacia una tarificación equitativa y eficaz del transporte –opciones para la internalización de costes externos del transporte en la Unión Europea*. Libro Verde, Bruselas, Comisión de las Comunidades Europeas.
- COMISION DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS., (2002), *Libro blanco. La política europea de transportes de cara al 2010: La hora de la verdad*, Bruselas, Comisión de las Comunidades Europeas.
- EUROPEAN ENVIREMENTAL AGENCY., (2008), *Climate for a transport change*, Copenhagen, EEA Report.
- EUROSTAT EUROPEAN COMMISSION., (2011), *Energy, transport and environment indicators*, Luxembourg, Publications Office of the European Union.
- FERNÁNDEZ DURÁN, R., (2011), *El Antropoceno: La crisis ecológica se hace mundial. La expansión del capitalismo global choca con la biosfera*, Barcelona, Virus y Libros en Acción.

- GUTIÉRREZ PUEBLA, J., (2005), "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales", en *Investigaciones regionales*, nº 5:199-221.
- INFRAS/WW., (2000) y (2004), *External cost of transport*, Zürich and Karlsruhe, Study for UIC.
- PIGOU, A.C., (2009), *The Economics of Welfare*, New Jersey, Transaction Publishers.
- PINA, V. y TORRES, L., (2004), "La financiación privada de infraestructuras públicas: El peaje en la sombra", en *Revista Española de Financiación y Contabilidad*, nº 123:935-958.
- RAMOS PÉREZ, D., (2008), "¿Quién viaja en avión? Una aproximación a la caracterización de los usuarios europeos del transporte según su nivel de renta", en *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, nº. Extra 12:270.
- ROTHERGATTER, W., (2009), "Quantifying the environmental impact of freight transport", en *Railway Gazette*, Vol. 165, nº 10:39-45.
- RUS, G. y ROMÁN, C., (2006), "Análisis económico de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona", en *Revista de Economía Aplicada*, nº 14:35-80.
- SESPROS, M., (2008), *Le Système européen de statistiques intégrées de la protection sociale (SESPROS)*, Luxembourg, Office des publications officielles des Communautés européennes.
- STANDING ADVISORY COMMITTEE ON TRUNK ROAD ASSESSEMENT., (1999), *Transport and the Economy*, Rapport.
- THIÉRY, C., (2006), "Italie: ces écolos qui ne veulent pas du Lyon-Turin", en *Villes y Transports*, nº 98:50-55.

WHITTAKER, A; BERUBE, K; JONES, T.; MAYNARD, R. y RICHARDS, R., (2004), "Killer smog of London, 50 years on: particle properties and oxidative capacity", en *Science of The Total Environment*, Vols. 334-335:435-445.