

Grandes Infraestructuras: ¿Desarrollo?, ¿sostenible?

El ejemplo del Tren de Alta Velocidad (TAV)

Somos muchos y el espacio limitado, en el País Vasco, y mucho más aún si tomamos un territorio tan pequeño como Gipuzkoa. La densidad de población es considerable y ésta ha venido ocupando los valles, concentrándose en las ciudades, especialmente en las capitales. La red de carreteras va creciendo como una malla con vocación vertebradora, pero que se ve superada y saturada por la aún mayor demanda de los ciudadanos. Vivimos en una sociedad capitalista de consumo que demanda más y más recursos. El libre mercado y el neoliberalismo actual favorecen la libre circulación de productos y la tecnología ha hecho posible lo impensable hace décadas. ¿Globalización? Las personas y las mercancías circulan por doquier, salvando distancias inimaginables hace 100 años. El coche, paradigma de la libertad, ahora nos esclaviza. En nuestro entorno, ¿quién no puede disponer de vehículo hoy en día? El modo de vida ha cambiado y los barrios se convierten en dormitorios, compramos en grandes centros comerciales y nos desplazamos todos los días 70 ó 100 Km para ir a trabajar, algo antes impensable. Viajamos por ocio cada vez más y más lejos, nos vamos de puente... De ahí también surge la necesidad de eliminar distancias y ahorrar tiempo. En las sesiones anteriores se ha podido reflexionar al respecto, poniéndose el acento en el modelo de sociedad en el que vivimos. Nosotros mismos nos hemos creado la mayoría de los problemas a los que nos enfrentamos, al haber roto la armonía con el medio natural que nos acoge, con los ecosistemas que nos sustentan.

Se ha elegido como tema “las grandes infraestructuras”, por estar directamente relacionadas con la necesidad creada de satisfacer en todos los sentidos a los grandes núcleos de población. Por acotar un poco más, nos centraremos en las infraestructuras de transporte, en particular en las líneas ferroviarias de altas prestaciones, coloquialmente Tren de Alta Velocidad (TAV). Se va a analizar desde diferentes ángulos la situación actual del transporte en sus diferentes vertientes, para poder obtener así la imagen actual de esta realidad, que día sí, día también, colapsa nuestras carreteras.

Las diferentes administraciones públicas se enfrentan a un problema creciente que se les escapa de las manos. Para atajarlo y dar respuesta a la creciente demanda buscan una salida rápida: más infraestructuras. Se nos asocia vertebración territorial e incluso social, a través de estas grandes infraestructuras. El crecimiento económico y el desarrollo parecen estar íntimamente ligados a los Km de autovía. No se plantea una gestión de la movilidad y del transporte, de las infraestructuras ya existentes, sino que se proponen otras nuevas que aparecen como nuevos motores económicos y creadores de riqueza. Ante la saturación de las carreteras actuales, nuevas autopistas y autovías, como el segundo cinturón de San Sebastián o la Supersur en Bilbao; desdoblamientos como el de la N-1 en Gaintxurizketa o el de la N-121 en el Bidasoa; aumento de la capacidad de las actuales, como la ampliación a tres carriles de la A-8.

Cada uno intenta poner soluciones en el ámbito de sus “competencias”. Por ello, ante el aumento anual esperado del paso de unos 1000 camiones diarios en la frontera, se refuerza la idea de buscar otras alternativas. Algunos hablan de las autopistas del mar y promueven el puerto exterior de Pasajes. Su construcción en la costa de Jaizkibel, permitiría según sus promotores sacar el puerto actual de la Bahía, posibilitando la

regeneración de ésta y aumentando su capacidad. Ello serviría asimismo para eliminar camiones en la frontera. No es mi intención centrarme en este debate abierto, pero me surgen algunas dudas, las cuales quiero compartir: ¿Por qué se sigue demorando la regeneración del área? ¿Está condicionada por la realización o no de esta gran obra? ¿A quién va a beneficiar? ¿No es posible ya mismo la transformación, creando en la zona empleo a través de parques tecnológicos, servicios, etc.? Jaizkibel está incluido en la lista europea de Lugares de Importancia (LIC), por sus valores naturales y paisajísticos. La construcción de esta infraestructura afectaría a especies de fauna y flora amenazadas y a diversos hábitats de interés ¿Es asumible el costo medioambiental? ¿El supuesto aumento del tráfico de mercancías, no aumentará también el tráfico de camiones en la comarca y no terminará saturando más las carreteras? Y por último, una obra así tendrá un enorme coste económico que nos tocará pagar a todos. ¿Merece la pena? ¿Es viable?

Con la línea de alta capacidad y prestaciones pasa algo similar. Se nos presenta como una de las soluciones al problema actual: un tren moderno que nos conectará a Europa y acercará pueblos, facilitará la comunicación entre las capitales vascas y entre éstas y Madrid, o Barcelona a través del corredor navarro, y “sacará” más de 1.000 camiones diarios de las carreteras. Se defiende además el tren como ejemplo de transporte ecológico y sostenible. Por otra parte, las actuales vías ferroviarias están obsoletas y en decadencia. Pero, si analizamos los desplazamientos de las personas, ¿el tren de alta velocidad es la respuesta? Como cualquier infraestructura lineal, y más con las características técnicas que el TAV requiere, supone un importante impacto sobre el medio, ya que no se adapta al terreno sobre el que transcurre, sino que éste ha de ser adaptado. Esto condiciona enormemente su trazado y lo encarece de igual manera. Son necesarias canteras para asentamiento y hormigón (túneles, viaductos y plataforma de vías), zonas de relleno para el material extraído de los túneles... Se verán afectadas zonas de gran valor agrológico, cauces de ríos, la hidrogeología especialmente en las zonas kársticas y los hábitats que atraviese con su fauna asociada. Uno de los problemas más graves que suponen estas infraestructuras es el efecto barrera que producen y el aumento consecuente de la fragmentación del territorio, que inciden directamente sobre los ecosistemas, especialmente sobre la fauna, aunque también afectan a las personas.

Algunas preguntas para la reflexión: Si el TAV es la principal solución al coche y a los camiones, ¿por qué se siguen construyendo más y más carreteras? ¿Tiene sentido el puerto exterior de Pasajes, estando tan cerca el de Bilbao? ¿Cómo casa todo ello con el tráfico pesado que padece y padecerá la zona? ¿Solucionará el exceso de coches por facilitar los viajes a las capitales Vascas y a Madrid o Barcelona? Y entonces ¿por qué se propone ampliar el aeropuerto de Hondarribia? ¿el avión y el TAV no van a hacerse competencia? Al menos, ¿se reducirán los contaminantes emitidos? ¿El enorme coste y el impacto en el medio natural se va a ver recompensado? Y, ¿va a ser rentable?

El debate sobre la necesidad del TAV y de muchas de estas infraestructuras es necesario y su análisis puede abordarse desde vertientes muy diferentes. En cualquier caso, los grupos conservacionistas y ecologistas, en base a lo expuesto al inicio de este resumen, exigen una moratoria en todas estas obras. Piden que se abra un verdadero debate sobre su necesidad y sobre el modelo de sociedad en el que queremos vivir. Somos muchos, el territorio pequeño, nos hemos comido los recursos y nos estamos comiendo el territorio. ¿Todo tiene cabida?, ¿todo es posible?, ¿hasta cuándo?