

Grandes Infraestructuras: ¿Desarrollo?, ¿sostenible?

El ejemplo del Tren de Alta Velocidad (TAV)

Xabier Rubio Pilarte

I) INTRODUCCIÓN

Un breve repaso

Desde que el ser humano comenzó a asentarse en un territorio, con el inicio de la agricultura y el abandono de la vida nómada, ha buscado aquellas zonas en las que los recursos naturales estuvieran accesibles y pudieran así satisfacer sus necesidades básicas. Los movimientos migratorios al principio eran de supervivencia, motivados por factores ambientales, especialmente meteorológicos y climáticos. Los asentamientos humanos se van fijando y multiplicando, apareciendo el comercio hace ya varios miles de años. La economía de subsistencia y el modelo más o menos armonioso con la naturaleza comienza a cambiar. Se inician las rutas comerciales y los grandes viajes, comenzando el movimiento de personas y bienes. En un primer momento y durante muchos cientos de años, el hombre ha ido alterando el entorno continuamente, pero de una manera progresiva y gradual, lenta. Ello permitió en algunos casos la adaptación de la naturaleza y los ecosistemas, por lo lento de los procesos.

La población tiende a concentrarse cerca del agua, la cual necesita no sólo para beber, sino también para regar los campos o utilizar su energía en molinos. Los pueblos tienden a ocupar los valles, por donde transcurren los ríos, el clima es más suave y la tierra más fértil. Nacen las ciudades como polos de atracción y concentración humana, aumentando las necesidades de movilidad y el trasiego de mercancías. Así surgen primero los senderos y después las pistas y caminos rurales. Esos movimientos eran en general locales o comarcales, en general por necesidad, poco frecuentes y podían durar días. Con la revolución industrial y la aparición de las máquinas todo esto se agudiza. Comienza la utilización de la energía fósil y la velocidad de los procesos comienza a aumentar. Las ciudades crecen y con ella la demanda de productos. Nace el ferrocarril, que revoluciona las comunicaciones y el transporte, pero son el automóvil y la utilización del petróleo los que disparan la situación hasta nuestros días. Los caminos se transforman en carreteras y estas en autopistas y autovías.

El desarrollo de la técnica y las nuevas tecnologías nos arrastran a una velocidad de vértigo y vivimos en una continua realidad virtual. La sociedad, sin embargo, no ha tenido tiempo de reaccionar ante los cambios tan rápidos que se producen, no se está desarrollando y creciendo paralelamente, estando muy lejos de la madurez. En este mundo globalizado, aunque sólo para algunas cosas, podemos acceder a imágenes e información de cualquier parte del globo, podemos viajar y conocerla (si nuestro poder adquisitivo lo permite, claro está) y podemos comerciar de la misma manera. Todo a gran velocidad. Las grandes urbes se han convertido en verdaderos polos de atracción. Hemos creado grandes monstruos que crecen y crecen, y que requieren ser abastecidos. El neoliberalismo y el sistema económico capitalista impulsan el modelo social actual, desarrollista y cada vez más individual y “no identitario”. La economía se basa en la circulación del capital, por lo que para mantenerse, hay que consumir. Ello conlleva aparejado el movimiento de personas y mercancías. Pero es que además se da la paradoja de que productos producidos y consumidos en un mismo lugar son elaborados a miles de kilómetros. Si a ello sumamos el boom del coche y en general del transporte

por carretera, el aumento de las distancias medias de desplazamiento y los viajes de negocio y los vacacionales de ocio, tenemos el colapso actual que nos desborda.

La ocupación del suelo.

Tal y como se ha comentado anteriormente, los núcleos urbanos se han venido situando en el fondo de los valles, en la costa o cerca de los recursos naturales que se pretendían explotar. En un territorio como el vasco y mucho más en Gipuzkoa, debido a su abrupto y complicado relieve, se ha producido una verdadera invasión de las áreas más llanas. Los valles se han ido colmatando de edificaciones (viviendas, fábricas, pabellones industriales...) y en ellos concurren también todas las infraestructuras de transporte. Hasta las últimas décadas, las vías férreas y las carreteras se han ido amoldando a la orografía del terreno. Actualmente, debido al desarrollo de la técnica y a los requerimientos de las vías rápidas (pendientes, curvaturas...), los trazados son cada vez más lineales, aunque la disposición geográfica de los montes los sigue condicionando al final por unos coste económicos no abordables.

Pero no sólo va aumentando la ocupación en superficie del terreno, sino que cada vez esta ocupación es más rápida. En el periodo 1987-2006, se ha llegado a ocupar el 14% del territorio de la CAPV y eso que la población ha disminuido un 1,8%. Nos estamos comiendo literalmente el territorio y esto produce la destrucción del medio natural. Estamos malgastando un bien aquí escaso e hipotecando el futuro de las nuevas generaciones. En esta era del cemento, estamos destruyendo, en un abrir y cerrar de ojos, formaciones geológicas y paisajes que tardaron millones de años en formarse y modelarse. Desaparecen bosques milenarios, árboles centenarios y son innumerables las especies animales y vegetales, entre otras, que se extinguen. ¿Cómo valorar todo eso? Ni siquiera lo intentamos.

En Gipuzkoa todas las zonas llanas están fuertemente humanizadas y como consecuencia los cauces de los ríos alterados, convertidos en meros canales en muchos casos, los humedales y marismas prácticamente han desaparecido. La vegetación de ribera y los robledales que ocupaban los fondos de valle fueron sustituidos en muchos casos, primero por cultivos y recientemente por edificaciones e infraestructuras. Estas últimas se van despazando hacia las laderas, afectando de nuevo a los pocos rodales de robles que han sobrevivido a tanta construcción y a los cultivos de exóticas (principalmente pino). Un ejemplo cercano lo tenemos en la variante Urnieta. La acumulación de infraestructuras llega a su máxima expresión en la parte oriental de Gipuzkoa. En el corredor del Urumea confluyen en la misma zona la Autovía del Urumea, el Segundo Cinturón de San Sebastián y el Tren de Alta Velocidad. No sale mucho mejor parado el corredor sur de Jaizkibel, entre Pasaia e Irún, donde al crecimiento urbano se le suman variantes, desdoblamientos, ampliaciones de autopista, conexiones varias y, en proyecto, un gran nudo de conexión intermodal. Por mucho que se pinten los taludes de verde (aunque sea por hidrosiembra), no se reducen los impactos ambientales en su esencia. Cualquiera lo puede comprobar, si es que no es muy sensible y se sobrepone, en las obras de Martutene, Astigarraga, Urnieta, o en las zonas de Perurena y Gaintxurizketa. Ni siquiera se libra el Parque Natural de Aiako Harria, dentro del cual se está construyendo la nueva N-121 o Autovía del Bidasoa.

Todo lo anterior nos lleva a un problema de ordenación del territorio. Necesitamos de instrumentos de ordenación y por eso se crearon las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), Los Planes territoriales Parciales (PTP), los Planes Territoriales Sectoriales (PTS) y los Planes Generales (PG) y Normas Subsidiarias (NnSs). Además tenemos numerosas Directivas, Convenios, Leyes, decretos, Normas y Órdenes que protegen el Medio Natural, los hábitats y las especies. Desgraciadamente

quedan demasiado a menudo en papel mojado, no se cumplen, o se hacen excepciones continuas atendiendo a no sé qué “intereses generales”, como si la conservación de nuestro Patrimonio Natural y Cultural, la conservación de la Tierra, no fuera de interés universal. Los estudios de impacto ambiental son hechos “*ad hoc*” para la ocasión y jamás se evalúan conjuntamente proyectos que confluyen en un área determinada, ni los planes, ni los programas, etc. ¿Cuántas grandes infraestructuras conocéis con una Declaración de Impactos negativa?

La alteración de los ecosistemas.

Consecuencia directa de la actividad humana es la alteración y destrucción de los ecosistemas. Poco a poco nos vamos olvidando que el *Homo sapiens sapiens* está integrado en la Naturaleza y depende totalmente de ella. Es nuestro medio físico, que nos proporciona desde el suelo que pisamos, hasta el agua y los alimentos que necesitamos, pasando por el aire que respiramos o la energía que consumimos. El ser humano es parte de las cadenas alimentarias y está integrado en las redes tróficas. Sin embargo, estamos eliminando de manera inconsciente, que no inconscientemente, eslabones en la cadena, nudos de la malla. No nos damos cuenta que al final tampoco la red podrá sostenernos a nosotros.

La afección a los ecosistemas puede venir también indirectamente derivada de la contaminación. La mayoría de los científicos coinciden en señalar los Gases de Efecto Invernadero (GEI) como los principales responsables del Cambio Climático que según parece nos amenaza. El clima no es algo estático, ha cambiado y cambiará, pero jamás los cambios se habrían producido a esta velocidad. Alta velocidad derivada de la frenética actividad antrópica.

La pérdida de biodiversidad

La principal causa de pérdida de biodiversidad sigue siendo con diferencia la alteración y destrucción de los hábitats. Las grandes infraestructuras, sobre todo las lineales de transporte como el TAV producen un gran impacto, no sólo por el efecto directo sobre el terreno sino también por el enorme “efecto barrera” que producen. Abundan en la fragmentación de los hábitats y el aislamiento de las poblaciones, amenazando su supervivencia. Incluso especies comunes pueden llegar a presentar problemas locales debido a este efecto. Hoy sabemos que diversidad biológica es mucho más que un listado de especies. Engloba el pool genético de las mismas, es decir, las variaciones genéticas entre individuos y entre poblaciones. Cobra cada vez más fuerza la idea de la necesidad de salvaguardar la diversidad genética, y las políticas de conservación empiezan a dirigir sus miradas hacia las poblaciones amenazadas. Esto alcanza un valor máximo en grupos animales como los anfibios. Algunas salamandras poseen mayor diversidad genética en sus poblaciones que todas las especies de anátidas del Paleártico juntas. Por tanto, el efecto barrera de las autopistas y líneas de alta velocidad puede resultar nefasto, ya que nunca se estudian las poblaciones de especies que pueden verse afectadas, y mucho menos su evolución.

La segunda causa de pérdida de biodiversidad es la introducción de otras especies exóticas. Esto se ha agravado enormemente con la velocidad a la que se viaja y las distancias que se recorren. Las invasoras desplazan a las autóctonas alterando a su vez los ecosistemas. Además del tráfico legal e ilegal de especies, hay numerosos ejemplos de introducciones accidentales. Un ejemplo son las aguas de lastre de los buques. Pero además, en muchos casos las propias infraestructuras son medios de propagación de estas invasoras, tanto en los movimientos de tierras durante las obras, como posteriormente al encontrar un terreno alterado y artificializado.

Por otra parte, las emisiones de contaminantes a la atmósfera en la fase de construcción de las grandes infraestructuras y la quema de derivados del petróleo en la fase de utilización (autopistas, térmicas para la obtención de electricidad que mueva los trenes) no contribuyen precisamente a frenar el cambio climático. Biólogos de todo el planeta han empezado ya a notar cambios en la distribución de las especies y las poblaciones que se encuentran en los límites de distribución corren un grave peligro de extinción. Han aparecido nuevas enfermedades (enfermedades emergentes) que por ejemplo amenazan la supervivencia de numerosas especies de anfibios en todo el mundo. Se habla del “declive global de los anfibios”. Pero los riesgos de pandemias son cada vez mayores también para los humanos. Nunca se han conocido velocidades tan grandes de propagación de las enfermedades.

Velocidad contra natura.

El modelo en el que estamos instalados lleva implícito la velocidad. Se generalizan los movimientos horizontales, flujos de materia y energía, cada vez a mayores distancias y más rápidos. Esto choca frontalmente con las dinámicas naturales, de ahí los desequilibrios. En la Naturaleza los movimientos son más bien verticales y cíclicos. La velocidad es lenta y pausada. Los ciclos naturales no son constantes y eternos, pero mantienen un equilibrio, dinámico pero equilibrio. Esos ciclos se cierran, son sostenibles. Sin embargo, nosotros con nuestras actividades los alteramos. Estamos rompiendo la armonía y es esa velocidad a la que se producen la que hace imposible la adaptación. Un ejemplo claro es el del Carbono; la amenaza: el efecto invernadero. Los trenes de alta velocidad no son ajenos a lo expuesto por motivos evidentes.

II) LAS GRANDES INFRAESTRUCTURAS.

Las grandes metrópolis.

Las ciudades, en general las capitales, se han convertido en verdaderos imanes, centros aglutinadores donde se concentran las personas y los servicios. Ello a su vez genera unos flujos de mercancías y energía, necesarios por otra parte para atender las necesidades de la población residente, que las convierten aún más en polos de atracción. Estamos asistiendo al crecimiento desmesurado de las urbes, más en las zonas llanas, donde la limitación de suelo edificable es menor. El caso de Madrid salta a la vista. La megápolis se expande, como una ameba, arrasandolo todo. El resultado es un gran monstruo ingestible, pero que necesita seguir siendo alimentado.

En el País Vasco pasa lo mismo, aunque a escala menor. Las capitales concentran un porcentaje alto de la población de la provincia. Esto es más destacado en Álava, donde más del 75% vive en Vitoria, y en Bizkaia, donde el Gran Bilbao acoge prácticamente el 80% de los habitantes. Aunque Gipuzkoa, por las limitaciones orográficas de Donostia, parezca no seguir el patrón, si tomamos Donostialdea y el corredor hasta Irún, comprobaremos que la situación no es muy distinta.

Anteriormente se ha calificado la gran urbe como un gran monstruo que debe ser alimentado y así es. Tal concentración humana, de servicios, de actividad económica y empresarial, necesita dotarse de todo tipo de infraestructuras para asegurar el suministro de agua, energía y gran cantidad de mercancías. El sistema económico en el que nos ha tocado vivir se retroalimenta promoviendo la circulación del capital y ésta es fruto del consumo. Estamos en una espiral creciente en la que las necesidades son creadas para después poder ser satisfechas. Todo ocurre además a alta velocidad.

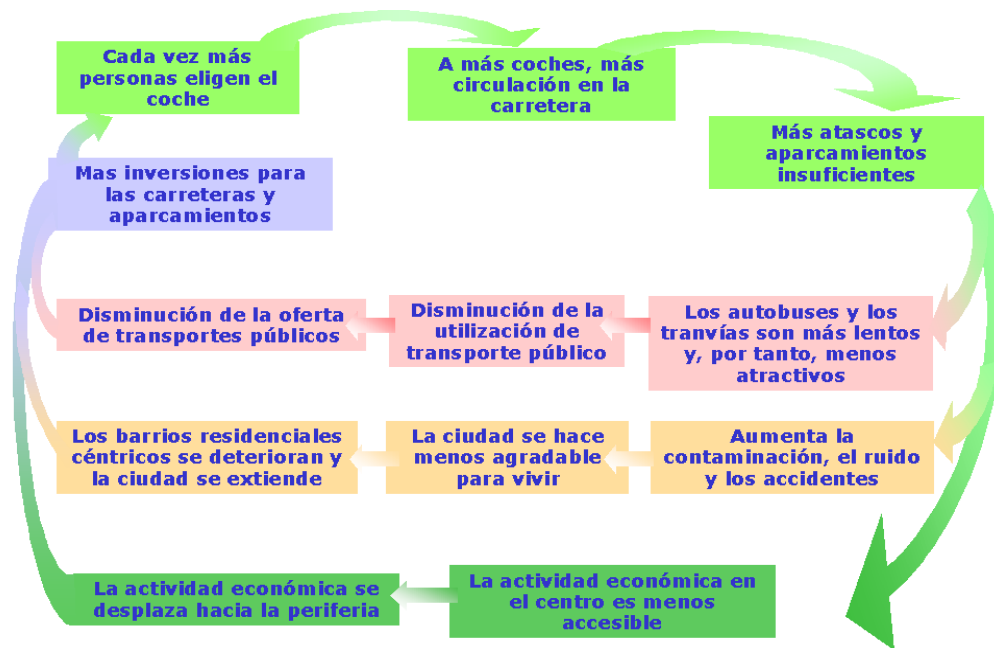
Las ciudades tienen que ser grandes, tener la suficiente masa crítica para mantener el sistema. Por ello, se trabaja en la cohesión de las áreas de influencia, o se

inventan concurvaciones. Un ejemplo claro es la “Eurohiria”, el eje Baiona-Donostia. Por si no resulta suficiente, se plantea entre otras cosas la “Y vasca”, con sus diferentes conexiones, que podría funcionar como metro interurbano (por supuesto, de altas prestaciones). Es también en las áreas urbanas donde se concentran los nudos viales y donde se acumulan las infraestructuras de transporte. Es ahí también donde se generan los mayores atascos de tráfico

Las carreteras se colapsan.

Se ha generalizado la utilización del coche particular, habiendo aumentado enormemente el parque automovilístico. Cada vez se realizan más desplazamientos y a mayor distancia. Vivimos en una zona, trabajamos en otra, compramos en una tercera, los estudios se realizan en una cuarta y para el ocio buscamos lugares diferentes. Eso sin olvidar que viajamos por placer cada vez más y también más lejos, incluso en los puentes y fines de semana. Pero la organización de las empresas de producción, transferencia y almacenaje tampoco ayuda. La globalización permite acceder más fácilmente a las materias y mercancías de cualquier parte del mundo. La actual deslocalización incentiva el tráfico pesado y la consecuencia es el aumento continuo del número de camiones que circulan por las carreteras. Todo ello facilitado por precios de combustibles subvencionados, ya que no recogen realmente los costes indirectos de su consumo. Ello hace posible entre otras cosas que productos lejanos, idénticos a los cercanos y en muchas ocasiones de peor calidad, puedan resultar más baratos que los locales. Como ejemplo se podrían poner la leche o los yogures. Para rizar más el rizo, hay mercancías que se producen en un punto, viajan lejos para su elaboración por la mano de obra barata, para volver a ser vendidos y consumidos en el lugar de origen.

A esto evidentemente no ha contribuido un transporte público deficiente y que no da una respuesta a la demanda social. El tren, uno de los medios de transporte colectivos más ecológico, se encuentra obsoleto. Todo ello empuja al ciudadano a coger el coche. Atendiendo a lo pequeño del territorio, su densidad de población y su localización geográfica, no es de extrañar que la tendencia apunte al colapso total. La respuesta institucional hasta la fecha ha sido la construcción de nuevas infraestructuras viarias que descongestionen, aunque sea momentáneamente las carreteras. Sin embargo, si no se buscan otras alternativas y no se plantean nuevas soluciones, lo único que se consigue es promocionar más la utilización del coche privado. El siguiente gráfico, tomado de la Red por un Tren Social, explicaría el proceso en el que estamos inmersos.



La radiografía del transporte

Analizando el transporte y sus consecuencias, tenemos que citar en primer lugar los accidentes de tráfico, que en CAPV, durante la década de los noventa, provocaron el fallecimiento de 2.413 personas, resultando heridas más de 65.000. Son datos escalofriantes. Todo ello derivado en buena medida del aumento de vehículos particulares y del aumento de camiones, incluyendo aquellos que transportan materias peligrosas. El número de vehículos crece en el País Vasco más rápidamente que el Producto Interior Bruto (PIB) y a una velocidad doble que en la Unión Europea. En la CAPV desde 1990 el aumento del parque de vehículos ha sido del 146%. El parque de camiones aumentó por encima del 50%, llegando hasta los 70 camiones por cada mil habitantes, muy por encima de los 54 camiones por cada mil habitantes de media europea. Además, ha aumentado el tráfico fronterizo, superando actualmente los 10.000 camiones pesados diarios, con un crecimiento medio del 3% anual desde el año 2000. Consecuencia: congestión crónica de carreteras. La Información de Aforos en las Carreteras, de la Diputación Foral de Gipuzkoa (2002), recoge unas tasas anuales de aumento de tráfico en la autopista A-8 (tramo Zarautz-Donostia) entre 1980 y 2001 del 5,6% (7% entre 1995 y 2000). Es más, el tramo Donostia-Pasaia registró unas tasas anuales de incremento de tráfico del 7,8% entre 1980 y 2001 (11,9% entre 1995 y 2000). La cuota modal del ferrocarril dentro del transporte es muy baja. La carretera es absolutamente hegemónica, siendo su participación pequeña y estancada en el tiempo: en la CAPV se sitúa en el 2%.

Consecuencias medioambientales

El consumo de energía del transporte por carretera viene creciendo a un ritmo casi doble que en la Unión Europea, alcanzando en la CAV un consumo del 27% del total de energía primaria, siendo el segundo sector más consumidor de energía. La carretera absorbe el 93% de la energía consumida.

El transporte de mercancías por carretera es uno de los máximos responsables de la contaminación ambiental. En 1998, el 25% de las emisiones de CO₂, el 39% de las emisiones de NO_x y el 52% de las partículas en suspensión (PM10) del transporte en la

Unión Europea provinieron de los vehículos pesados. Ello nos aleja del cumplimiento del Protocolo de Kyoto. Las emisiones de GEIs del transporte han aumentado en general un 83% desde 1990, lo cual duplica la media europea. Respecto a otros contaminantes, el plomo ha desaparecido prácticamente y las sustancias acidificantes y precursores del ozono troposférico han disminuido sensiblemente. Sin embargo, tanto los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) como los metales pesados (cobre, cadmio, cromo, etc.) han aumentado su presencia de manera considerable.

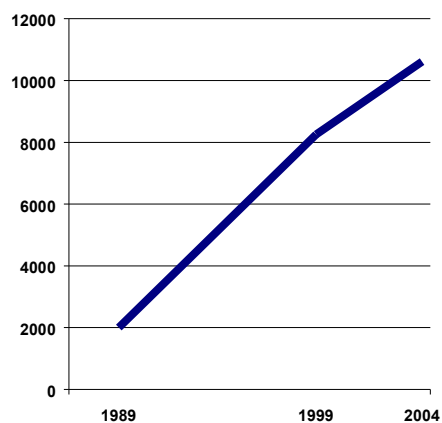
En cuanto a ocupación del suelo, las infraestructuras de transporte en la CAV han sellado un porcentaje de superficie (2,5%) mayor del doble que la Unión Europea o Estados Unidos (1,2%) y su densidad de autopistas (68 Km/1000 km²) dobla a Alemania y triplica a Francia o al Estado español.

Por otra parte, la orografía montañosa de Gipuzkoa aumenta los costes de construcción de infraestructuras e impone una mayor presión al medio ambiente. Así lo confirma un reciente estudio de la Agencia Europea de Medio Ambiente sobre los efectos del transporte de mercancías por carretera en las áreas montañosas, que demuestra que la morfología de los valles intensifica el conflicto entre las necesidades de sus habitantes, los sistemas ecológicos y el tráfico. La estrechez de los valles dificulta la dispersión de contaminantes, por lo que la contaminación que se registra en estas zonas es similar a la de las áreas urbanas como consecuencia del conocido como “efecto anfiteatro”. Así, para el mismo volumen de tráfico se triplican las concentraciones de NO_x (EEA, 2001). Según el Ministerio de Medio Ambiente francés, la concentración media diaria de NO₂ en Biriatu alcanza niveles similares a los registrados en Rennes, Cannes o París. La deposición de nutrientes aquí supera los 35 kilogramos por hectárea y año, lo cual se considera crítico a largo plazo para los restos de bosques naturales y plantaciones de coníferas del entorno (EEA, 2001). De hecho, los episodios de lluvia ácida medidos en el País Vasco están directamente relacionados con el tráfico y se localizan geográficamente en las concurvaciones de las capitales y en los valles por los que discurren vías rápidas.

¿Hay déficit de infraestructuras?

Uno de los argumentos más esgrimidos para justificar la construcción de nuevas infraestructuras es el déficit histórico de las mismas. Veamos el ejemplo estatal.

En el Plan Director de Infraestructuras (PDI) del PSOE (1993-2007) se puede leer: “la dotación de infraestructuras viarias sigue siendo de las más bajas en el marco comunitario”. Si cogemos el Plan de Infraestructuras del Transporte (PIT) del PP (2000-2007) leeremos: “superar el déficit crónico de España en materia de infraestructuras, alcanzar la convergencia con Europa y el pleno empleo”. En la presentación del Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte (PEIT, 2005-2020) se dice: la inversión en autovías permitirá que “se superen los déficits en relación a los países europeos de nuestro entorno”. Observemos el siguiente gráfico



Crecimiento de las autopistas en España 1989-2004
(Fuente: Ecologistas en Acción)

Se podría hacer paralelismo entre este incremento y el aumento del tráfico. La realidad del déficit es que en España existen más kilómetros de autovías y autopistas por habitante o por vehículo que en cualquier otro país europeo. Sólo 3 países en el mundo poseen más kilómetros de autovías y autopistas que España: EE UU, China y Alemania. Algo similar ocurre con los puertos, el tren de alta velocidad o los aeropuertos. Son ejemplos del “déficit”.

Para paliar ese repetido “déficit” el PEIT prevee un programa actuaciones 2005-2020, revisables cada 4 años con una inversión total de 248.892 millones de euros (= 41 billones de pesetas), es decir ¡7.300 millones pesetas diarios hasta 2020! Al final el Plan se resume en AVE y Autovía para todos

Sociedad de cemento.

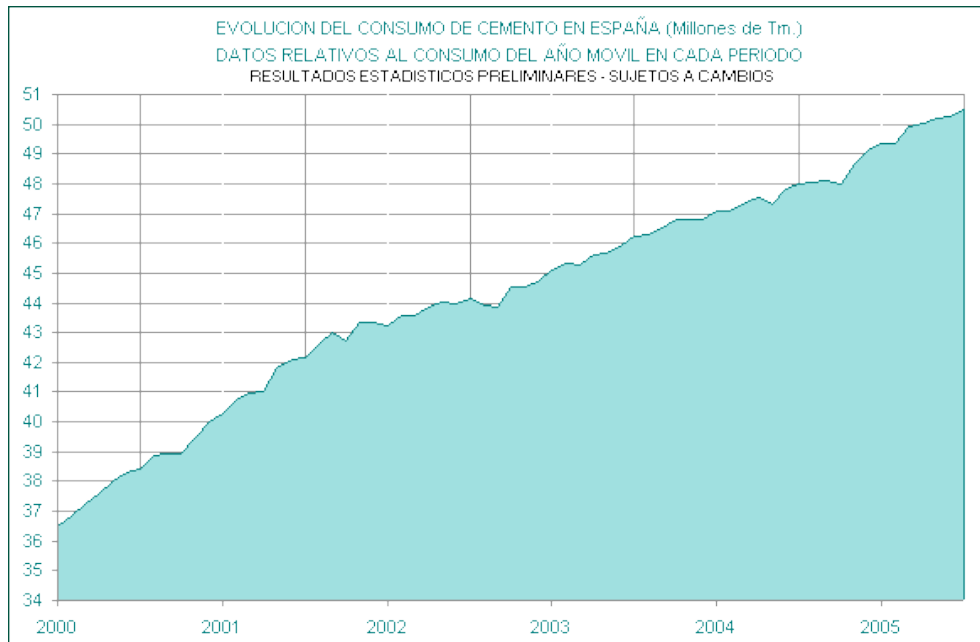
Nos estamos volviendo de piedra. En la sociedad se fomenta el individualismo y la competitividad frente a la solidaridad. Parece que tanto cemento alrededor empieza también a calar dentro de nosotros. No hace falta ser muy viejo para haber vivido los cambios que se están produciendo entorno a pueblos y ciudades. Es algo generalizado. Las ciudades y pueblos se extienden y con ello se amplía la red de carreteras.

Se nos habla del “déficit de infraestructuras”, de la necesidad de vivienda, etc. Pero se les olvida apuntar que el Estado español es el primero de la UE en:

- Número de viviendas por cada 1.000 hab
- Como productor y consumidor de cemento.
- En Km de autopistas (17.000km) y Alta Velocidad (10.000 Km.) s/poblacion

Además, Albertis es el primer operador mundial en autopistas. Las mayores inmobiliarias de la UE, y principales del mundo (Sacyr-Vallehermoso, Metrovacesa, Urbis, Colonial, etc.), son españolas, como lo son 7 de las 11 mayores constructoras del mundo (ACS, FCC, Ferrovial, Acciona, Acciona, OHL,...).

Pero además, en un territorio tan pequeño como la CAPV y tan densamente poblado, la acumulación de edificaciones e infraestructuras es tal, que tenemos el dudoso honor de ser el territorio más artificializado del Estado. Se han construido en el periodo 2000-2005 un total de 89.198 viviendas, de las cuales sólo 3.130 eran sociales. Mientras tanto, 131.000 viviendas no están habitadas. Habiendo disminuido un 1,8% la población, se ha ocupado el 14 % del territorio. Comprobaremos viendo el gráfico siguiente que estamos en la era del cemento. Un gran negocio que tiene que seguir alimentándose. Las líneas de alta velocidad aportarán su granito de arena.



III) EL TREN DE ALTA VELOCIDAD.

Como se ha tratado de exponer, la raíz de los problemas está en el modelo económico y social en el que vivimos. Las palabras “desarrollo sostenible” están de moda, pero habitualmente se confunden con “crecimiento sostenido”, más si cabe cuando nos movemos en términos económicos. Desgraciadamente manda la economía y los otros pilares de la sostenibilidad, el medioambiental y el social, carecen de peso.

El tren, paradigma del transporte ecológico, ha quedado estancado, obsoleto y en desuso. El transporte de mercancías y el de pasajeros a medias o largas distancias es escaso. Numerosas líneas han desaparecido. La mayor utilización se produce en las líneas de cercanías, tanto de RENFE, como EuskoTren. En este contexto y con el colapso de las carreteras, se plantea el TAV (la Y). La gran infraestructura que solucionará o, al menos, contribuirá a aliviar el grave problema al que nos enfrentamos.

En los siguientes apartados, se expondrá la publicidad que se recoge en la web oficial de la “Y Vasca” (www.yvasca.com), se aportará la información del propio Gobierno referida al transporte en la CAPV (“Estudio de la movilidad en la CAPV”) y, se analizará la realidad del Tren de Alta Velocidad.

La promoción de la “Y Vasca”

Se lleva años publicitando y ahora asistimos a la gran promoción. Se trata de vender un producto, aunque ya está vendido, pues las obras están en marcha. La información, en cambio, ha sido escasa en algunos momentos y nula en otros. Las cifras aportadas por la administración han sido contradictorias en muchos casos. En estos años (casi la quincena) se ha hablado de tren de alta velocidad, de tren de velocidad alta, de tren de altas prestaciones; de una velocidad, de otra; de transporte de mercancías sí, no... El trazado no ha estado definido, al menos no para los ayuntamientos y movimientos sociales que se han interesado. A fecha de hoy, ¿quién sabe por dónde se va a realizar la conexión con Navarra? Y en cada municipio, ¿saben exactamente por dónde discurrirá el trazado y sus afecciones? La respuesta es no.

En la web se destaca: <<En palabras de la Consejera de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, Nuria López de Guereñu, "dar luz verde a la construcción de la Y vasca también en Gipuzkoa es una noticia inmejorable. Supone dar un paso

adelante que, junto con lo que se está avanzando en Araba y Bizkaia, nos permitirá a los vascos contar por fin con un sistema de transporte público, intermodal y sostenible, en sus tres vertientes, económica, social y medioambiental">>

Beneficios económicos.

Efectos directos

<<La construcción de la nueva red ferroviaria supone la mayor inversión jamás realizada en la CAPV. Se estima un incremento total de la producción: 970 mill. €/año de obras (1,30% incremento del PIB). Creación de empleo directo: 6.100. Creación de empleo indirecto: 2.900>>

Reducción de costes de transporte

<<La aproximación de los mercados europeos permitirá reducir costes derivados del transporte, lo que aumentará las exportaciones y la productividad empresarial. Ahorro de 27.000 litros/día de combustibles. Beneficio anual:420 mill. € en 2010 (menor consumo combustible, ahorro tiempo, desgaste de vehículos, accidentes y emisiones contaminantes). Rentabilidad de las inversiones: 8,38%>>

Mejora en el transporte de mercancías

Doble ventaja para potenciación del transporte de mercancías: libera la red convencional de trenes de largo recorrido, aumentando su capacidad para mercancías, y creará acceso directo al sistema transeuropeo.

Beneficios ambientales.

Eficiencia energética

<<Permitirá el trasvase de viajeros y mercancías de la carretera al ferrocarril, con el consiguiente ahorro de energía. El consumo por persona/kilómetro de un tren de altas prestaciones es inferior al del tren de cercanías convencional, tres veces menos que el de un autobús y diez veces menos que el automóvil>>

Menor ocupación de suelo

<<La construcción de un ferrocarril de alta velocidad supone menor ocupación del suelo que otras infraestructuras (autopista). 1 Km de autopista= 9 hectáreas (28-38 metros de ancho), TAV= 3,5 (15 metros)>>

Respeto ambiental

<<No produce emisiones contaminantes y la electricidad consumida puede generarse sin emisiones (eólica, hidroeléctrica...). Ruido sensiblemente inferior al de cualquier carretera y pueden aplicarse medidas correctoras de forma más sencilla>>

Integración paisajística

<<Para minimizar al máximo el impacto visual, los estudios han incluido un apartado dedicado a la integración paisajística. Los puntos principales de actuación:

- Estructura de viaductos: bajar el rasante y aplicar el *Plan Paisajístico* (plantación de nuevas masas forestales y arbustos)
- Se evitan los pasos demasiado elevados con inmensas columnas de hormigón
- Integración de las boquillas de los túneles (60% del trazado) (viaducto y boca integrados entre sí y con el paisaje)
- Medidas correctoras y compensatorias de la actividad agraria (LURRANEK)

El trazado no afecta a los parques naturales de Euskadi

Beneficios sociales.

Un transporte de calidad, rápido y seguro

<<Descongestionará las carreteras, reduciendo la siniestralidad y mejorando la conexión interterritorial>>

Integración territorial

<<Complementa las actuaciones previstas en materia de transporte público, tanto en el ámbito urbano (metro, tranvía), como interurbano (cercanías). Mejorará la integración territorial gracias a la intermodalidad>>

Un tren social

<<Accesible a todas las personas, puede gestionarse con políticas tarifarias competitivas. La liberalización del sector permitirá la competencia, beneficiándose los usuarios. Los desplazamientos "estratégicos" (*intercity*) podrán ser subvencionados.

IV) LA REALIDAD DE LA Y VASCA.

Datos reales de movilidad.

Según el *Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca*, publicado en 2003 por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno de la CAPV, la movilidad de las personas está dominada por la marcha andando (46%), seguido del vehículo privado (35%), el transporte público (14%) y otros (5%). La movilidad motorizada se reparte entre el automóvil (64%) y el transporte público (25%).

Los desplazamientos intracomarcales representan el 91% del total, mientras que los desplazamientos entre capitales en la CAPV apenas alcanzan un 0,7% del total.

La generación de estos desplazamientos obedece fundamentalmente a trabajo (61%) y estudios (23%). Desglosando los viajes al trabajo por modo, el 60% se realizan en coche, el 25% andando y el 12% en transporte público. Prescindiendo de los desplazamientos a pie, el 83% de las personas que necesitan de un modo motorizado para ir al centro de trabajo optan por el vehículo privado. La mayor parte de la movilidad generada por trabajo son desplazamientos intracomarcales (88%), muy por encima de los desplazamientos intercomarcales (11%) y externos (1%).

El vehículo particular gana terreno al transporte público en todas las relaciones salvo en Bilbao y Bizkaia, donde se produce el "efecto Mohring", es decir, un mayor fomento del transporte público, (mayor frecuencia de servicios, reducción en tiempos de espera y reducción del coste medio social del servicio), produce un efecto espiral de mayor utilización del mismo.

No sólo se emplea cada vez más el vehículo privado en los desplazamientos sino que éstos son cada vez mayores y las tasas de ocupación descienden. Mientras la longitud de los viajes ha aumentado 17 Km. entre 1995 y 2001, la tasa de ocupación de vehículos ha descendido: 1,53 en 1990, 1,53 en 1995, y 1,35 en 2001. Por último, la intermodalidad es prácticamente nula en el transporte de personas de la CAPV, dado que tan sólo un 1,4% de los desplazamientos son realizados en más de una etapa.

Movilidad de mercancías

De las más de 500.000 toneladas transportadas diariamente, un 80% lo hace por carretera, un 17% va en barco y solamente el 3% en ferrocarril (la mercancía transportada en avión es insignificante). Por otra parte, el 99% de las mercancías que se mueven en el interior de la CAPV utilizan la carretera. Respecto al origen y destino de los desplazamientos, el 27% son internos, el 59% tienen origen o destino en la CAPV y el 14% corresponde a mercancías en tránsito. En el periodo entre 1995 y 2001 la cuota de la carretera ha aumentado 5 puntos, mientras que el barco ha perdido cerca de 4 y el ferrocarril 1.

El volumen de mercancías transportadas ha registrado un aumento del 39% desde 1995, lo cual representa un crecimiento anual del 5,6%. Es más, mientras el ferrocarril ha crecido a una tasa del 1% anual y el transporte marítimo al 2%, el transporte por carretera ha crecido a tasas anuales cercanas al 7%. En otras palabras, de mantenerse estas tasas de crecimiento, el volumen de mercancías transportadas por carretera se duplicaría cada diez años.

El TAV no es solución para el transporte.

Según los datos aportados por el Gobierno Vasco, la “Y vasca” apenas absorbería un 0'15% de los desplazamientos motorizados que se realizan diariamente en la CAV. Dejaría fuera los desplazamientos intracomarcales, que representan el 97% de los movimientos motorizados diarios de la población. Por tanto, apenas haría frente al espectacular crecimiento del transporte por carretera. El TAV no va a resolver esta situación porque va a impulsar que los centros metropolitanos concentren actividades económicas. Además, las capitales vascas ya están bien conectadas por autobús, realizándose actualmente la movilidad entre Bilbo, Donostia y Gasteiz a partes iguales en vehículo privado (49%) y transporte colectivo (51%).

El TAV no contribuiría a descongestionar las carreteras porque tampoco sería capaz de absorber un porcentaje significativo del flujo de camiones. Se nos dice que el TAV “retiraría” 1000 camiones de las carreteras; sin embargo, actualmente son más de 10.000 los camiones que cruzan diariamente la frontera de Irún, y con el ritmo actual de crecimiento (13% anual) el transporte por carretera seguiría incrementándose hasta alcanzar los 20.000 camiones dentro de 7 años. De este modo, la repercusión de la “Autopista Ferroviaria” en el transporte por carretera sería prácticamente inapreciable, puesto que apenas podría absorber el incremento del número de camiones internacionales que se está produciendo actualmente en el espacio de un año. Además, la SNCF es aún más prudente y prevé únicamente el transporte de 300 camiones al día en 2013.

Los datos que ofrecen las diferentes administraciones acerca del tráfico que podría sustraer el TAV de la carretera, aunque se cumplieran, restarían menos del 1% de los camiones y coches que diariamente recorren las carreteras vascas. Ni siquiera será capaz de absorber el aumento de los camiones previstos en la frontera de Irún en el espacio de un año (de los 11.000 camiones actuales a 16.000 camiones en 2009). Además, si el TAV contribuyera a descongestionar las carreteras, no se entiende la necesidad de proyectos como la SuperSur, la A-1, la A63 o la ampliación de la A-8.

El TAV es y será deficitario.

La relación entre el transporte y la economía no reside tanto en su aportación al PIB como en su eficiencia para el resto de ramas de actividad, por lo que romper el crecimiento continuado del transporte puede beneficiar a la economía. Existe un umbral a partir del cual la hipermovilidad tiene efectos perjudiciales para la economía, además de para el medio ambiente y la sociedad. Hoy, mientras el transporte aporta el 7% del PIB vasco, genera unos costes externos valorados en el 9% del mismo. El proyecto de TAV presenta una rentabilidad social, energética y económica negativa, su explotación comercial será deficitaria y tendrá un efecto regresivo en la distribución de la renta.

El TAV es la más cara infraestructura jamás proyectada

Aunque el presupuesto oficial de la “Y vasca” sin contar con los accesos a puertos, capitales y estaciones es de 4.200 mill €, el coste final de la obra podría elevarse a 6.000 millones (1 billón de pesetas), es decir, el presupuesto del Dpto. de

Vivienda del Gobierno Vasco para 24 años, el de Cultura para 25, el de Agricultura, para 40, y el de Medio Ambiente para 54 años. Además, los proyectos suelen alcanzar un coste real de ejecución un 20% superior a lo presupuestado. También hay que tener factores como la subida del petróleo y del acero o el encarecimiento de la mano de obra.

Es un sistema de transporte caro y dirigido claramente al segmento de población con mayor poder adquisitivo, que margina a un sector mayoritario de la población. Aunque el Gobierno Vasco afirma que desconoce cual será el precio del billete, lo cierto es que su plan ferroviario se basa en una hipótesis de ingresos por tráfico de viajeros que cifraría sobre los 18 € el viaje Donostia-Bilbo. Estamos ante una apuesta fuerte por un cambio radical del modelo ferroviario, en detrimento de la accesibilidad y la utilidad para la mayoría de la población que ha sido una de las características del tren, entendido como un servicio público, de precio asequible como garantía de su acceso universal y su carácter social redistributivo. El TAV sacrificará de nuevo la capacidad del tren de ser un modo de transporte económico, social y medioambientalmente considerado. De hecho, los desorbitados costes de explotación del AVE Madrid-Sevilla ya demostraron que el TAV es el modo de transporte con el mayor coste económico por plaza/km ofrecido, estableciendo la siguiente relación comparativa entre los distintos medios de transporte: autobús, 3'9 pts/plaza-km; tren convencional de largo recorrido: 6'9; automóvil: 9'1; avión: 11'5; AVE: 22'6 pts/plaza-km (“Hacia una Reconversión Ecológica del Transporte en España”, 1993).

El TAV tendría una explotación comercial deficitaria

A pesar de los elevados precios, el TAV tendría una explotación comercial deficitaria. Es decir, no solamente va a ser incapaz de amortizar los elevados costes de construcción, sino que ni siquiera cubriría los costes de explotación del servicio, por lo que requeriría financiación pública permanente para su funcionamiento.

-Según el Ministerio de Fomento, la rentabilidad social media de la “Y vasca” es del 2'41%, muy alejada del 6% mínimo exigible a la inversión pública; pero, además, también señala que *“los resultados financieros son negativos para todos los escenarios y todas las hipótesis de explotación”*.

-El estudio económico-financiero del PTS ferroviario del Gobierno Vasco resalta que *“El 76% de los beneficios generados por la explotación de la “Y” significarán ingresos para los gestores de otras líneas de alta velocidad en el exterior del País Vasco, mientras que los ingresos generados dentro del País Vasco se consideran en un 24%”*.

-En este mismo sentido, los documentos de la Comisión Europea advierten que el TAV Gasteiz-Dax presenta la tasa de rentabilidad financiera más baja de todos los proyectos de Redes Transeuropeas.

Un fabuloso negocio

Los primeros beneficiarios del negocio del TAV son las grandes empresas constructoras y del hormigón: el Gobierno Vasco estima que la obra de la “Y vasca” supondría a lo largo de varios años un incremento total de producción de 970 mill. €/año, que beneficiarían en un 83% al sector de la construcción. De ahí que el complejo institucional-constructor, estén tan interesados en la obra en sí.

Los impactos ambientales del TAV.

Las características tan exigentes de las infraestructuras de Alta Velocidad y su inadaptabilidad a la orografía accidentada (radio curvatura $\geq 3.100\text{m}$, escasa pendiente...), conllevan obras de gran envergadura con importantes impactos.

Para dar una idea de su magnitud, los movimientos de tierras previstos significan la mitad del movimiento de tierras que ha supuesto la construcción de nuevas infraestructuras en la CAV en los últimos veinte años. Si bien la plataforma sobre la que se asientan las vías es de 15m de ancho, la franja de obra de explanación en relieves montañosos se incrementa sustancialmente hasta los 50-100m de anchura. De ahí que se anuncian 9 hectáreas de ocupación por kilómetro para la construcción de la nueva línea TGV en Lapurdi, al tiempo que el Estudio Informativo del Ministerio de Fomento estima la superficie ocupada por el trazado de la “Y vasca” en 674 hectáreas. Las dificultades topográficas obligan a disponer un trazado que discurre en un 70% en viaducto o en túnel, con lo que el efecto barrera y el impacto visual de la infraestructura se minimizan en algunas zonas, pero como contrapartida peligran las aguas subterráneas, aumenta la ocupación de suelos por escombreras a lo largo del trazado, y se disparan los costes de construcción y la demanda de cemento.

Parece demencial no tener presentes las limitaciones impuestas por la propia naturaleza del territorio, máxime cuando nuestro medio está tan castigado por la gran concentración de infraestructuras.

Impacto paisajístico

El estudio de impacto ambiental de la “Y” admite numerosos impactos severos en toda la geografía, produciéndose los impactos paisajísticos más graves en los entornos de Angiozar, Iguria y Atxondo, en Ezkio-Itsaso y Zornotza, en el entorno de Marin, Zarimutz y Mazmela (anteglesias de Eskoriatza), en Antzuola, en Aldaba-Ikaztegieta y en la entrada sur a Tolosa (tramo Benta Haundi-San Esteban), en el tramo desde Hernani-Behobia, y en el entorno de los altos de Roba (Luku y Urbina), en Araba.

Impacto de túneles y vertederos

La obligada excavación de 105 kilómetros de túneles augura impactos gravísimos sobre la hidrología subterránea. Problemas de evaluación de impactos:

1. Se desconoce el alcance del impacto en unidades hidrogeológicas reconocidas por su importancia en el mapa hidrogeológico de la CAPV. Los impactos sobre las aguas subterráneas no se limitan al trazado y sólo durante la fase de la obra, sino que se extienden a todo el macizo, en la medida en que los túneles pueden alterar el esquema de flujos subterráneos y la dinámica de las zonas de descarga.
2. Dada la importancia de la excavación a practicar en los túneles, el impacto de las escombreras puede ser importantísimo por su magnitud: el volumen destinado a vertederos en la “Y vasca” sería de 16 millones de m³, y la superficie ocupada por las escombreras alcanzaría 518 ha.
3. Finalmente, resalta la gran cantidad de áridos necesarios para hormigones en los túneles: los proyectos constructivos de la “Y” cuantifican la necesidad de áridos para túnel en 39.000 Tm/Km (15m³ por metro lineal en túnel; total “Y vasca”: 4'1 millones de toneladas).

Impactos sobre acuíferos y aguas superficiales

El TAV atraviesa zonas de interés hidrogeológico reconocido, como son las unidades hidrogeológicas de Aramotz (en Udalaitz), Ernio y Gasteiz: solamente la “Y vasca” atraviesa un total de 31kms de acuíferos calificados de alta y muy alta vulnerabilidad. Llamen la atención el impacto del intercambiador de este proyecto en el importante karst del monte Udalaitz, así como la gravedad del potencial impacto

hidrogeológico que provocaría en la Sierra de Aralar si se decantan por esa alternativa para realizar la conexión de la “Y” con el Corredor Navarro.

Se ha olvidado la presencia de almacenamiento y flujo de aguas en el interior de los macizos a atravesar. Especialmente, los acuíferos kársticos están considerados como de una muy alta vulnerabilidad, en referencia a la facilidad con la que los potenciales contaminantes pueden entrar y transitar por las vías de flujos de las aguas subterráneas, pudiendo afectar notablemente la calidad de las aguas almacenadas en el acuífero y sus manantiales. Actualmente, el conocimiento hidrogeológico que se tiene de muchas zonas es tan escaso y limitado, que imposibilita un análisis adecuado de los potenciales impactos que un trazado de la magnitud del TAV pudiera tener sobre los recursos hídricos subterráneos.

Respecto al impacto del TAV sobre las aguas superficiales, la Declaración de Impacto Ambiental de la “Y vasca” señala que en 103 casos los cursos de agua son atravesados en terraplén, destacando el impacto en los ríos Zadorra y Urumea. Por su parte, la Dirección de Aguas del Dpto. de Transportes también llamó la atención sobre cinco encauzamientos o desvíos de cauces por el impacto que producen. Especialmente debe mencionarse el impacto crítico y la ruptura total del ecosistema fluvial del río Urumea: en efecto, el emplazamiento de la nueva Estación de Alta Velocidad en Astigarraga produce la destrucción del cauce natural, la eliminación de meandros y la creación de un cauce nuevo en una longitud de 2.500 metros. Según el Gobierno Vasco, *“la afección al río Urumea es la mayor y más importante que se realiza en el proyecto de la Y vasca”*; admite además que este encauzamiento en el que se debe tener en cuenta el resto del cauce hasta Donostia *“puede producir un empeoramiento de las condiciones de inundabilidad de los barrios de Martutene y Loiola”*.

Impacto de canteras y otras acciones que se desarrollan fuera del trazado

Debido a la enorme magnitud de la obra y a la gran cantidad de hormigones necesarios en los túneles, es de prever un aumento significativo en el ritmo de explotación y la apertura de nuevas canteras. A los 41 millones de toneladas de áridos necesarios para hormigones en los túneles de la “Y vasca”, deberían sumarse la extracción de otros 2 millones de toneladas de piedra para capa de forma (10m³ por metro) y el volumen de áridos necesarios para la fabricación de hormigón destinado a la construcción de 70 viaductos (longitud total 17kms), muros de contención, etc. Ahora se plantea que el TAV discurra sobre una vía en placa de hormigón, con un espesor de 1'05m en obras en tierra y 0'58m en túneles y sobre tablero de viaductos.

En otros casos, será importante la influencia de la habilitación de vertederos, de parques de maquinaria y otras instalaciones anejas para el tratamiento de materiales, la apertura de pistas de acceso a túneles y vertederos (5 m de ancho y cementadas durante la obra, pistas de nueva planta y asfaltadas durante el servicio), la ubicación de bocas auxiliares de ataque para la obra y la construcción de galerías de emergencia (por razones de seguridad, los túneles con una longitud superior a 1'500km exigen la construcción de una galería de emergencia en paralelo al túnel del TAV, o bien la excavación de galerías de emergencia independientes conectadas al túnel desde el exterior), la modificación de cauces, etc. Se van a mover más de 33 millones de m³ de tierra!!

Todo ello comporta un alto impacto paisajístico, impactos de talas, excavaciones por voladuras, contaminación de aguas y desvíos de regatas, erosión y pérdida de tierras fértiles, tránsito de camiones, derroche de energía, contaminación acústica y atmosférica por gases, polvo, partículas sólidas y metales pesados, etc.

Impacto sonoro

En cuanto al ruido, el Estudio Informativo de la “Y vasca” señala el impacto acústico en todo el trazado como severo y calcula que *“en un pasillo de 250 metros a cada lado de la vía podría llegarse a niveles de entre 79 y 94 decibelios”*, sobrepasando los niveles aceptables que fija en *“alrededor de 70dB diurnos y niveles nocturnos de 10dB menos”*. En este sentido, el Estudio de Impactos del TAV en Atxondo estima que la posible incidencia sonora a 200 metros del TAV es de 92-84 dB, pudiéndose alcanzar unos niveles de ruido del todo insalubres. Es importante remarcar además el efecto mutiplicador del ruido que se produciría en muchas zonas afectadas por la intersección del TAV con importantes infraestructuras viarias.

Impactos de la infraestructura en el medio agrario

Es una infraestructura gran consumidora de suelo, siendo el medio agrario el más castigado. La “Y vasca” transcurre sobre tierras agrarias y superficies forestales a lo largo de 54'300Km y supone según el Gobierno Vasco la destrucción de 440 hectáreas de suelo agroforestal. Un total de 331 explotaciones agroganaderas se verían directamente afectadas por el trazado de la “Y”, tratándose además en algunos casos de las áreas de mayor vocación agraria, que deberían ser preservadas estrictamente (solamente en Gipuzkoa afecta a 8 zonas agrarias declaradas de Interés). Además, se establecen zonas de servidumbre y afección de 50m a cada lado de los bordes exteriores de la obra, y una zona de protección de la infraestructura en una franja hasta 70 metros. En muchos casos, el TAV también va a constituir una barrera física, visual y psicológica para los residentes.

La Alta Velocidad es contaminante

La Alta Velocidad consume grandes cantidades de electricidad provenientes de centrales térmicas y nucleares. Tiene un consumo energético hasta seis veces superior a un tren convencional. Numerosos estudios indican que el TAV es un medio de transporte altamente devorador de energía:

-En el informe titulado “Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España”, encargado por el MOPTMA (actual Ministerio de Fomento), se advierte que *“el AVE y el avión constituyen los medios colectivos de mayor consumo energético (...) El AVE ocupa el segundo lugar en cuanto al consumo global de energía, distanciándose netamente de los restantes medios de transporte colectivos terrestres. De hecho, el AVE presenta un consumo de energía por plaza ofrecida que es solo un 13 por ciento menor que el del avión”*.

-El Doctor en Ingeniería, Sociología y Política, Wolfgang Zangl, establece la siguiente relación comparativa de consumos de energía por viajero/100kms entre el avión, el TAV y el coche: avión (ocupación al 60%): 7'9 litros de gasolina; TAV (50% de ocupación intermedia): 5'8 litros de gasolina; coche (ocupación 1'6 viajeros): 5-6 litros de gasolina (“ICE: Die Geister Bahn”, 1993).

-Recientes estudios indican que, superados los 230 Km/h, la relación de consumo viajero/km entre el TAV y el avión puede llegar a 1/1.

El TAV podría servir de justificación para futuros proyectos de centrales térmicas, con incidencia en el cambio climático. Si el Gobierno Vasco aporta cifras sorprendentemente bajas de emisiones de CO₂ del TAV, es porque sus cuentas se refieren al TGV francés, donde el 75% de la electricidad es de origen nuclear. Evitar movimientos y no promoverlos es la mejor manera de ahorrar energía. Pero es que además, aún atendiendo a los datos oficiales de eficiencia energética, tardaría ¡casi 100 años! en compensar sólo la contaminación producida durante la fase de obras.

El TAV no es un tren social.

Por donde pasa el TAV se destruyen empleos rurales y periurbanos. En cambio, a pesar de que no se tenga un plan de viabilidad, sus promotores dicen conocer la cantidad de puestos de trabajo que se van a crear, sin que se diga nada acerca del futuro de estos supuestos puestos de trabajo si el proyecto no es viable. La apuesta por un tren social supondría, en cambio, más estaciones y paradas y, por tanto, más servicios, más rentabilidad social, más seguridad y más empleo.

Con el proyecto TAV los habitantes de las capitales vascas ahorrarían tan sólo unos minutos en sus desplazamientos entre las capitales, mientras que el interior del territorio se vería aún más alejado al no disponer de presupuesto para invertir en mejorar sus comunicaciones. En la actualidad la mayor demanda de movilidad se produce en el interior de las comarcas, por lo que la enorme inversión de dinero público únicamente supondría ahorrar alrededor de 20 minutos a menos del 1% de los desplazamientos potenciales diarios que representan los viajes entre las capitales.

Graves desequilibrios territoriales

El TAV contempla únicamente la comunicación rápida entre las capitales. Las comarcas del interior sufrirán a medio y largo plazo las consecuencias de este desequilibrio territorial hacia las capitales. Apuesta por un modelo territorial centralizado y polarizado en grandes aglomeraciones urbanas. El propio PEIT del Gobierno español señala que *“las infraestructuras de altas prestaciones restringen sus accesos a unos pocos nodos y, con ello, configuran un territorio dual (...) la alta velocidad ha facilitado la concentración y centralización de la actividad económica en un número reducido de grandes núcleos, con un debilitamiento de las áreas de menor potencia en beneficio de las áreas dominantes”*.

Un modelo intrínsecamente insostenible

El modelo es insostenible porque promueve la expansión del transporte a todos los niveles y sus cuantiosos impactos sociales, ambientales y económicos seguirán agravándose en los próximos años. Estudios de la Unión Europea advierten que el crecimiento de la movilidad está originado más problemas que beneficios en los ámbitos social, ambiental e incluso en el económico. Análisis realizados en la CAV resaltan la particular gravedad de la situación del transporte en este territorio. Sin embargo, el TAV y los proyectos que le acompañan (“Supersur”, el Superpuerto de Jaizkibel, ampliación de aeropuertos y el gran desarrollo de plataformas logísticas--el Gobierno Vasco plantea 2.800 hectáreas para la implantación de polígonos de transporte--) conforman un gigantesco plan de infraestructuras, cuyo objetivo es incrementar los volúmenes del transporte internacional de mercancías a través de las redes viarias, ferroviarias y marítimas.

El TAV tendría un efecto regresivo en la distribución de la renta y en el gasto social

Con todo ello, el TAV incrementaría las desigualdades sociales y tendría un efecto regresivo en la distribución de la renta. Resultaría tan caro que solo podría ser utilizado habitualmente por las clases más pudientes y, aún así, tendría que ser subvencionado, agudizando el descenso del gasto en prestaciones sociales de la CAPV. Con ese dineral podría financiarse un transporte público de calidad para el conjunto de la población, así como responder a muchas otras necesidades sociales orientadas a

educación, salud, vivienda o proyectos de desarrollo local. Para muestra, se aportan datos reales de los Presupuestos 2008-CAPV:

TAV: Finan prop.	34,1 mill.€
Gestion	533,4 mill.€
Cred comprom.2 años	1.025,7 mill.€
Vivienda:	196,2
Familia:	61,2
Renta basica:	189,2
AES:	33,0
Euskera	45,1

La ciudadanía no conoce la Y vasca:

- Según datos institucionales, menos de la mitad de la ciudadanía sabe en qué consiste el TAV y, aún así, se procura justificar el proyecto afirmando que la mayoría de la población es partidaria de su realización.
- Lo que debería ser una campaña informativa sobre el proyecto ha sido sustituida por una campaña publicitaria a favor del mismo, al mismo tiempo que se niegan cauces de participación social y espacios en los medios de comunicación pública a las personas y organizaciones contrarias al TAV y a favor de otro modelo ferroviario.
- El coste medio de billete deseado por la ciudadanía se sitúa en 10 euros mientras que, según la política de precios para líneas de alta velocidad de RENFE, por ejemplo, el precio por trayecto entre Bilbao y Donostia rondaría los 18 euros. La administración actualmente desconoce cual será el precio del billete, ya que dependerá del operador que lo gestione.

V) CONSIDERACIONES FINALES.

Somos muchos en un territorio pequeño y orográficamente complicado. Soportamos una enorme concentración de infraestructuras y un nivel de artificialización del suelo más que preocupante, que nos pone a la cabeza en un ranking de dudoso prestigio. El enorme grado de humanización del entorno se traduce en importantes impactos ambientales, habiéndose desaparecido los bosques naturales. Contamos con una larga lista de especies amenazadas y, lo más grave, apenas sabemos de sus poblaciones o sobre el estado de sus hábitats. Las emisiones de contaminantes a la atmósfera van en aumento y es el transporte el principal generador, habiéndose registrado episodios de lluvia ácida y concentraciones que superaban los umbrales de riesgo para la salud.

El transporte por carretera, coche o camión, se ha convertido en el rey. Las carreteras se colapsan y la única solución que se aporta es la de ampliar la capacidad de las carreteras y construir nuevas autopistas, lo cual no hace sino someter su uso. No se ha invertido proporcionalmente ni parecido en el transporte público y el tren ha caído en desuso y sus infraestructuras obsoletas. En este contexto se plantea el TAV, que no solucionará los graves problemas de tráfico existentes, ya que desatiende los desplazamientos intracomarcales que representan el 97% de los desplazamientos diarios de la población. En cuanto a las mercancías, se nos dice que retirará 1.000 camiones de las carreteras, sin embargo, aún cumpliéndose esas optimistas expectativas, apenas podrá absorber el incremento anual que se está produciendo en la frontera de Irun. Actualmente son más de 10.000 los camiones que circulan diariamente y de seguir al ritmo del crecimiento actual serán 20.000 los que lo hagan dentro de unos pocos años. El TAV forma parte de un gigantesco plan de infraestructuras de transporte que incluye autopistas, superpuertos, plataformas logísticas y un largo etc., y cuyo objetivo no es otro que el aumentar por todos los medios el transporte de mercancías como negocio. Así las cosas, el TAV no sólo no contribuirá a descongestionar las carreteras, sino que al ser parte integrante del mencionado plan de infraestructuras, contribuirá a agravarlo.

En la CAPV ocasionará daños irreparables al medio ambiente: efecto barrera, impacto sonoro, impacto visual, ocupación de tierras, desregulación hidrológica, aumento del consumo energético, afección a ecosistemas de alto valor ecológico, afección directa a la biodiversidad. El TAV tendrá además otros impactos fuera de su recorrido, ya que es enorme el movimiento de tierras a realizar (33 mill. m³), con numerosos rellenos, y tanto las plataformas y escolleras como el hormigón requerido en placa de vías, túneles y viaductos necesitará de muchas canteras, las cuales provocan enormes impactos de todo tipo.

El tren de alta velocidad no es un tren social y acentuará el desequilibrio territorial, ya que contempla únicamente la conexión rápida entre las capitales, quedando subordinado el resto. Nacido del sistema económico en el que vivimos, el TAV fomenta su modelo consumista que impulsa la aglomeración en grandes zonas macro-urbanas. Es la mayor y más cara infraestructura jamás proyectada en este país, superará con seguridad los 6.000 mill. €, lo que hipotecará los presupuestos durante años, en detrimento del gasto social o de otros medios de transporte más ecológicos y eficientes. Supondría por ejemplo el presupuesto del Departamento de Vivienda del Gobierno Vasco para 24 años, el de Cultura para 25 o el de Medio Ambiente para 54.

Nos estamos comiendo el territorio, literalmente, y los problemas ambientales que se nos plantean son tales que creo firmemente que es hora de parar. Es completamente necesaria una moratoria en la destrucción del entorno. Es el momento de preguntarnos dónde estamos y a dónde vamos. Es hora de paralizar el tren de alta

velocidad y analizar integralmente el problema. Hay que impulsar un amplio debate y un profundo cambio del modelo de transportes, de ordenación del territorio y, en definitiva, de sociedad. Estamos en la era de la información, que se demuestre. La democracia participativa es otra cosa y otras formas de toma de decisión para los asuntos colectivos y públicos son posibles. Otro mundo es posible, sin duda.

Donostia-San Sebastián, 3 de diciembre de 2007.

Xabier Rubio Pilarte

Bibliografía y enlaces de interés.

www.yvasca.com / www.euskaly.com

<http://sindominionet/ahtez/>

www.ahtgelditu.org

www.blogak.com/ahtezgunea

- AHT GELDITU! ELKARLANA: “Estudio de opinión sobre el Tren de Alta Velocidad”. Donostia, 2007.
- AMOROS, Miguel:
 - “Qué es el TAV?”. Charla debate, 2003.
 - “La estación de La Sagrera: la Alta Velocidad de los negocios”. Publicado en “Barcelona marca registrada”, 2004.
- ANTIGÜEDAD, Iñaki: “Potenciales impactos del TAV en el karst de Udalaitz”. EHU-UPV, 2005.
- ASAMBLEA CONTRA EL TAV:
 - “Abiadura Handiko Trena”. 2 Kontrainformazio aldizkaria, 1995.
 - “Informe contra el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria”, 1997.
 - “Análisis del proceso del TAV y de las irregularidades del proyecto”, 2001.
 - “Erokeria”. Revista contra las grandes infraestructuras, 2001.
- ASCHER, F (2004): “Los nuevos principios del Urbanismo”. Madrid: Alianza.
- AUGÉ, Marc: “Los no lugares. Espacios del anonimato”. Ed Gedisa, 2004.
- BERMEJO, Roberto:
 - “Análisis de rentabilidad del proyecto de la “Y” vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa”. Cuadernos Bakeaz, 31. Bilbao, 2004.
 - “El transporte ante el fin de la era del petróleo”. El Correo, 32-1-2006.
- BOE, 6-11-2000.
- BOLTANSKI, L. y CHIAPELLO, ?. (2002): “El nuevo espíritu del capitalismo”. Madrid. Akal.
- COLLECTIF LA ROTONDE: “Golfech. Le nucléaire: implantation et résistances”. CRAS, 1999.
- COMISION EUROPEA: “Informe anual sobre las Redes Transeuropeas”, 1995.
- DEPARTAMENTO DE TRANSPORTES Y OBRAS PUBLICAS DEL GOBIERNO VASCO:
 - “Plan Territorial Sectorial de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco”. Documento de aprobación provisional, 1998.
 - “Jornadas sobre el sistema ferroviario vasco. Resumen de ponencias”, 1998.
 - “Proyecto Constructivo de la Plataforma. Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco. Tramo: Ordizia-Itsasondo”. Geoconsult, 2004.
 - “Y VASCA. Para que Euskadi no se detenga”. Cuadernos, 2005.

- Diputación Foral de Bizkaia. 2001. Informe de Evolución del Tráfico en las Carreteras de Bizkaia.
- Diputación Foral de Gipuzkoa. 2002. Informe de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa.
- FERNANDEZ DURAN, Ramon: - “Movilidad motorizada, globalización económica y “Proyecto Europeo”.
 - Un análisis crítico de las políticas de transporte de la UE”, 2000.
 - “El tsunami urbanizador español y mundial”. De Virus, 2006.
- Gobierno Vasco. 1999. Plan General de Carreteras 1999-2010.
- Gobierno Vasco. 2003. Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca.
- Gobierno Vasco. 2004. Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible.
- Gobierno Vasco. 1999—Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria Vasca.
- LARRINAGA, Josu: “Veloces versus pegados (al suelo)”. Programa de Doctorado en Sociología (Bienio 2002-2004). EHU-UPV.
- LIBRO BLANCO DE LA EUROCIUDAD BAYONNE-SAN SEBASTIAN: “Documento Síntesis para el debate”. BBJ Consulting, I3, IBK/CKL Gestion. 2000.
- LKS Consultants. 2001-2002. Etude prospective sur les infrastructures de transporte de l’Eurocité basque.
- MANJON, Roberto: “Euskararen normalizazioa eta AHTa”. Berria, 2006-12-3.
- MECSA: “Estudio de impactos del TAV en Atxondo”, 2003.
- MINISTERIO DE FOMENTO:
 - “Estudio Informativo” y “Estudio de Impacto Ambiental” de la “Y vasca”, 1998.
 - “Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta Velocidad”, 1997.
- MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE: “Declaración de impacto ambiental sobre la “Y vasca”.
- NAREDO, J.M. (2004): “Diagnóstico sobre la sostenibilidad: la especie humana como patología terrestre”. Archipiélago 62.
- NATURE ET PROGRES: Novembre-Décembre 1991 / Janvier-Février 1992.
- OECD. 2002. Citado en página 26...
- SANZ, Alfonso; VEGA, Pilar; y otros:
 - “Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España”, 1994.
 - “El mito de las redes transeuropeas”.
- SERVICIO DE MEDIO AMBIENTE DEL GOBIERNO DE NAVARRA: Estudio medioambiental incluido en el “Estudio Previo de nueva malla ferroviaria en Navarra”, 1992.
- SMA-PROGTRANS: “Expertise indépendante concernant le projet ferroviaire Bordeaux-Espagne”. Commission Nationale du Débat Public, 2006.
- Union Europea. 2004. Estrategia de Desarrollo Sostenible.
- ZANGL, Wolfgang: “ICE: Die Geister Bahn”, 1993.