

El Tren de Alta Velocidad en Euskadi: un proyecto polémico

Carmen Echebarria Miguel

Facultad de Ciencias Económicas y Empresariales

Universidad del País Vasco/Euskal Herriko Unibertsitatea

ebpecmic@bs.ehu.es

1. EL CONTEXTO GLOBAL

Este proyecto se enmarca, en principio, en dos escenarios. Uno, el escenario de desarrollo del Plan Español de Alta Velocidad, el cual ha diseñado toda una serie de proyectos o líneas de alta velocidad en coordinación con la Unión Europea. Concretamente, las líneas: *Madrid-Barcelona-Lleida*, *Barcelona-Port Bou*, *Madrid-Zaragoza-Lleida* y *Madrid-Lisboa*.

El segundo escenario donde se puede situar esta "Y" o "H" vasca (teniendo en cuenta el ramal que cruzará Navarra), es el Plan Director de Transporte de la Unión Europea. En éste, se declara a la red de alta velocidad como una infraestructura prioritaria a nivel europeo, planteando el enlace entre los grandes centros urbanos a través del TAV y definiendo asimismo 15 enlaces prioritarios, entre los que se encuentra la línea Madrid-París-Dax, relacionada con el TAV en Euskadi.

2. MARCO: EL PLAN TERRITORIAL SECTORIAL

El Consejo de Gobierno del 27 de Febrero del 2001 aprobó definitivamente el Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria en la CAPV, presentado conjuntamente por el Departamento de Ordenación del territorio, Vivienda y Medio Ambiente y el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Este plan, es el instrumento de ordenación territorial que define las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la totalidad de la red ferroviaria en la CAPV. Su finalidad es la de constituirse en el instrumento planificador y regulador que sirva de referencia para la intervención tanto sectorial como urbanística necesaria para el desarrollo de sus determinaciones, teniendo como objetivos:

- La definición de las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la infraestructura ferroviaria en el ámbito de la CAPV.
- La ordenación del suelo afectado por dicho uso.
- La armonización de la ordenación territorial de los espacios de uso ferroviario con la ordenación urbanística general.
- La coordinación con las demás políticas sectoriales implicadas en la ordenación territorial en el ámbito de la CAPV.
- La coordinación con las actuaciones de establecimiento y desarrollo de la red ferroviaria transeuropea.

El Gobierno Vasco ha realizado este plan en coordinación con el Gobierno del Estado, el cual ha participado gracias a las competencias que le corresponden en materia de obras públicas “de interés general.

3. CARACTERISTICAS Y PRESUPUESTO

El análisis de las características es un punto clave para analizar este proyecto. Comencemos por señalar que el TAV tiene previstos recorrer 443 kilómetros, donde 180 corresponden a la “Y”. En Tolosa se convertiría en “H” y atravesaría Navarra para enlazar en Aizón (Zaragoza) con el eje Madrid-Barcelona del TAV; y 71km. a la línea del TGV Dax-Biriatu que afecta a Lapurdi. En este sentido, el número de kilómetros previstos a través de túneles es de 128kms. (78,5kms. en la “Y”). Por las características especiales de esta infraestructura, estos túneles deben de ser de grandes dimensiones, con una excavación en obra de hasta 120-125 metros cuadrados de sección.

Respecto al número de viaductos previstos, se habla de 55 viaductos (20 kms). El régimen de explotación previsto contempla tanto la explotación de mercancías como de viajeros. Esto como veremos más adelante encierra multitud de incógnitas, todavía sin resolver. La velocidad máxima que alcanzará el TAV se estima en 250 kms/hora. La Velocidad mínima para trenes pesados es de 125 kms/h. Los Radios de curvatura mínimos: 3200-7000 m. Las Pendientes deben ser muy reducidas: 1,2-1,8% Las Distancias entre eje :4,50 m. La Anchura de plataforma puede variar entre 14-120 metros. El coste previsto del proyecto, en principio, es de 7.000.000 millones de 1994, pero si nos remitimos a la línea del TAV Madrid-Sevilla o a otras infraestructuras de esa

dimensión se puede esperar que esa cifras se vean aumentadas al doble o incluso al triple.

4. ARGUMENTOS A FAVOR

Tanto el Gobierno Vasco como el Navarro consideran el proyecto como una infraestructura necesaria que repercutirá positivamente tanto en la competitividad de las empresas como en la creación de puestos de trabajo gracias al desarrollo económico que generará. Además, con el TAV el Gobierno Vasco propone paliar la necesidad de dar alternativas ferroviarias al transporte por carretera entre Euskadi y Francia ya que éste se encuentra al borde del colapso por el incremento del tráfico de mercancías.

No obstante, los grupos ecologistas y anti-TAV consideran que esta última afirmación no tiene mucho peso teniendo en cuenta que la experiencia de mercancías en alta velocidad es escasa, la razón hay que buscarla en que el TAV está orientado para el transporte de personas, no de mercancías. Esto se debe a que para la inmensa mayoría de las mercancías es más importante la fiabilidad en el plazo de entrega que la velocidad de recorrido. A esto hay que añadir otro dato, y es que a diferencia del Estado español, Francia no tiene vías mixtas de mercancías y viajeros, es decir, que su sistema de alta velocidad está adaptado únicamente al transporte de pasajeros

También se suele hacer referencia a la necesidad de entrar en el modelo de infraestructuras básicas diseñado por la UE que prioriza, como hemos dicho antes, el TAV como máximo exponente de ese modelo y que en consecuencia ofrece ayudas económicas para su construcción que según el gobierno deben ser aprovechadas, es decir, “ahora o nunca”.

En opinión de la “Asamblea contra el Tren de Alta Velocidad”, única agrupación de oposición específica a este macroproyecto, no hay que hacer análisis tan fatalistas como este, en el sentido de que se va a perder el tren de la modernidad o competitividad por no llevar a cabo el proyecto, o por el simple hecho de que como ahora dan algo de dinero. Consideran que hay que analizar su puesta en marcha o su paralización independientemente de esas variables y priorizar el bienestar de la sociedad, es decir: ¿responde realmente esta infraestructura a las necesidades de los ciudadanos vascos?. Esa es la pregunta clave para ellos.

5. DEBATES QUE SE PLANTEAN

Se plantean diversas cuestiones al analizar este proyecto, de las cuales, tres (debate tecnológico, factor tiempo y capacidad de configurar internamente el territorio, así como el referido al impacto medioambiental), podríamos situarlas cercanas al punto de vista gubernamental, mientras que las otras dos (consecuencias socio-económicas y el impacto cultural-ideológico), por el contrario, son cuestiones tratadas por la Asamblea contra el Tren de Alta Velocidad.

5.1. El debate tecnológico

La primera cuestión a señalar en este apartado es: ¿Por qué un TAV y no trenes con mucha velocidad?. Esta es una cuestión que se ha planteado en muchos países y que se ha resuelto de diversas maneras, aunque, en general, se puede hablar de dos soluciones diferentes:

- La primera solución ha apostado por el TAV sí, pero superponiendo las líneas de éste a la red convencional en tramos con alta demanda. Ejemplos de esta solución se encuentran en países como Japón, Alemania o Francia.
- La segunda solución, por su parte, hace referencia a desarrollar sobre la infraestructura actual una mayor velocidad (150km/h de media entre estación-estación se considera velocidad competitiva y la velocidad máxima de 200km/h), pero sin constituir una red especial para la alta velocidad. Países como Suiza, Dinamarca, Grecia o Austria son los valedores de esta propuesta.

Una segunda cuestión hace referencia al problema de la “dependencia tecnológica”, puesto que tanto la fabricación como el mantenimiento de los trenes de alta velocidad no se realiza por empresas vascas o con tecnología propia sino que se recurre a empresas extranjeras, bien alemanas (Siemens) o bien francesas (Asthom).

La tercera cuestión se refiere al problema “del ancho de vía”, ya que en España el ancho de vía (1668mm) es distinto al europeo (1448mm). Este problema estructural junto a las características de la red (trayectos sinuosos), exigen que en caso de optar por el TAV se deba crear una red específica para el mismo. En todo caso, se reconoce que la homologación de la red estatal con la europea traería ventajas evidentes como son: el incremento de la demanda de tráfico internacional, a través de una mayor captación de

tráfico de mercancías y de viajeros al acortar los tiempos de recorrido, además de la interpenetración de la industria ferroviaria vasca y española con las de los otros países de UE.

5.2. El debate sobre el factor tiempo y la capacidad de configurar internamente el territorio

Para que el TAV pueda ser competitivo con otros medios de transporte, la velocidad es un factor importante pero no el único, están también, el precio, la frecuencia, la comodidad, la accesibilidad, la seguridad, etc. Desde este punto de vista, la idoneidad de un servicio de alta velocidad se encuentra en recorridos de media y larga distancia, sin detenciones, situándose como principal competidor al transporte aéreo. Sin embargo, en la CAPV, las distancias entre las capitales no son muy amplias y pudiera ocurrir que hubiera que pagar entre un 60-80% de más en el precio del billete en el TAV para ahorrar 15-20 minutos de tiempo en el trayecto de Bilbao a Vitoria-Gasteiz por ejemplo .

Por otra parte, si le sumamos a esto ciertas características técnicas del TAV mencionadas anteriormente (franjas de hasta 120 metros de anchura, bajas pendientes y radios de curvatura mínimos de 3200-7000 m.), nos encontramos con un infraestructura que divide el territorio, además de que frente al necesario equilibrio territorial y sectorial, regional y local, contempla únicamente la interrelación y el desarrollo de núcleos grandes y especializados, lo que trae como consecuencia, y a juicio de la Asamblea anti-TAV, una cierta desestructuración social, haciendo que el transporte en este modelo productivo cobre una gran dimensión.

5.3. El debate entorno al impacto medioambiental

Es difícil hacerse a la idea del impacto directo e indirecto que un tren de alta velocidad pueda tener tanto en nuestro entorno como en nuestra calidad de vida. Se apunta el “efecto barrera” que supondría en el territorio, al tiempo que el TAV supone la construcción de una infraestructura “gran consumidora de suelo” que “podría ocupar territorios de gran productividad en la zona de la rivera de Navarra o en la llanada alavesa” y que no se adapta en ningún caso al terreno sino al revés

De acuerdo con las reflexiones de grupos ecologistas, el TAV:

- Representa al llamado “desarrollismo” (entendido como producir contaminando) que, de acuerdo con ellos, ha presidido y preside nuestra sociedad, en la que el incremento indefinido de la producción es el objetivo sagrado de todos los Estados, que en aras de un progreso continuo, refuerzan la propiedad estatal, privada y humana de la tierra, acelerando los procesos de concentración de capital y de destrucción de la naturaleza. Esto supone sólo ver el beneficio económico a corto plazo (característica principal de la economía capitalista) sin preocuparse de si es sostenible o no a largo plazo, lo que supondrá, dejar un oscuro panorama a las generaciones venideras.
- Respecto de las características técnicas del Tren de Alta Velocidad, hacen referencia al hecho de que las rígidas condiciones constructivas y la peculiar morfología del territorio afectado, eminentemente montañoso, pueden suponer la construcción de una infraestructura con un impacto enorme, no solo por la construcción del mismo trazado sino por las acciones necesarias para su explotación antes, durante y después, reproduciendo en cadena un sinnúmero de problemas, ya que se requiere la construcción de una infraestructura básica gigantesca, que podría provocar consecuencias en el entorno más graves incluso que las de una autopista. En concreto, el TAV supondría a los montes vascos la perforación de un total de 128 kms. de túneles de grandes dimensiones, con una excavación en obra de hasta 120-212 metros cuadrados de sección (túnel de 11,2 kms. en Aralar, de 8,8 kms. en Arbalán, un túnel de 6,5 kms. y otros dos de 4 kms. bajo el monte Udalaiz, donde iría el nudo o intercambiador de la “Y” vasca, 5 kms. a su paso por Zumarraga,...), suponiendo un total de 118 túneles. A esto hay que sumar los 55 viaductos previstos y otros 217 kms. de trazados por la superficie del terreno, entre desmontes y escombreras. Todo ello, y sin contar las pistas de acceso a las obras, daría lugar a un movimiento de tierras cercano a los 65.000.000 de metros cúbicos.
- Este proyecto supone además, una grave agresión a numerosos ecosistemas: hayedos, robledales, encinares, bosques de rivera, matorrales, estepas, lagunas y ríos, ecosistemas cavernícolas (mucho más delicados que los de superficie y en grave peligro), etc..
- Otra faceta de este impacto será también el geológico e hidrológico, que provocará la erosión del suelo con lo que miles de especies se verán afectadas

directa o indirectamente. Su número se eleva a unas 40.000 ; 2500 especies de flora de las que el 81% se encuentran en retroceso, 96 son endemismos cántabro-pirenaicos (de extensión limitada y población reducida) como la *Saxifraga hirsuta* sub. *Paucicrenata*, *Harrautsi* y la *Saxifraga trifurcata*, en los roquedos calizos de Aralar, Udalaiz y sierra de Ernio, además de un endemismo que sólo se encuentra en Euskal Herria, la *Armeria euskadiensis*. En cuanto a la fauna 9000 especies de invertebrados, 9 de anfibios en peligro de extinción y 12 legalmente protegidas , 12 de reptiles en peligro de extinción y 15 legalmente protegidas ...; 49 especies de mamíferos (12 legalmente protegidas); 150 especies de aves nidificantes (105 protegidas) y 50 especies migratorias ; etc...Así un total de 12.500 especies de flora y fauna catalogadas y unas 25.000 especies, en su mayoría invertebrados, todavía sin catalogar. Y es que por ejemplo, 31kms. del trazado en la CAV transcurrirán sobre acuíferos calificados de “alta vulnerabilidad”. Asimismo, hay que recordar que el “efecto barrera”, mencionado con anterioridad, también afecta a estas especies provocando el aislamiento de poblaciones, la interferencia en sus ciclos migratorios y aumentando, en definitiva, las probabilidades de extinción.

- Otra consecuencia de las obras y puesta en funcionamiento del TAV, sería la necesaria sobreexplotación y apertura de nuevas canteras para abastecimiento de piedra, basalto, cemento, etc., con sus particulares y graves impactos. Ejemplo de ello el fuerte impacto en zonas kársticas afectadas (sierra de Aralar ,Ernio, Udalaiz,...) que acogen en su interior una gran riqueza natural.
- Otra problemática que afectará tanto a la fauna como a la salud y calidad de vida de las personas es la contaminación sonora y por vibraciones, puesto que el TAV produce a su paso enormes vibraciones y ruido, que además debido a su infraestructura eléctrica de 25.000 voltios produce campos electromagnéticos intensos con repercusiones serias en la salud y en el entorno, con un aumento del ozono troposférico y óxidos de nitrógeno que contribuirán al “efecto invernadero” y a la lluvia ácida. Este aspecto está siendo bastante discutido en lo que respecta a su influencia en las personas, debido, entre otras cosas, a que el trazado en muchos municipios no respeta la banda de protección de 2 kms. de distancia entorno a los núcleos urbanos que el propio gobierno de la CAV recomienda. El estudio de impacto ambiental oficial advierte de la gravedad de

ésta afección por ruido sobre el ser humano, la califica de severa y concluye reconociendo la imposibilidad de reducir y amortiguar su efecto.

- Siguiendo con las consecuencias de este proyecto sobre el entorno, llegamos a un apartado especialmente relevante como es el del consumo energético. En relación a este punto, la Asamblea anti-TAV considera que el TAV es una infraestructura gran consumidora de electricidad, debido a la mayor fuerza que deben aplicar las máquinas para circular a alta velocidad, (aumentada un 25% por la mayor resistencia del aire al avance) en los 128 kms. de túneles, el gasto de precalentamiento (un 25% superior al gasto del recorrido), además de más ó menos el 15% que se pierde en su transporte por la catenaria así como el gasto de mantenimiento, sistemas de ventilación, etc., supone tal cantidad de energía que sólo puede ser abastecida en su mayor parte (el 70%) por centrales nucleares. En menor proporción (un 25%), el TAV será abastecido por centrales térmicas a gas natural, lo que vendría a justificar la proyectada reconversión y puesta en marcha de la central de Lemoniz, a gas natural y la realización del gran complejo gasista proyectado en la costa vizcaína, con el consiguiente impacto en el ecosistema marino, peligros de explosión, etc. A esto hay que añadir las centrales térmicas de ciclo combinado que se quieren construir en Zornotza-Amorebieta y en el Puerto de Bilbao, que parecen expulsar gases muy contaminantes a la atmósfera. Por último, en cuanto a la energía que se utilizaría de los grandes pantanos solo vendría a potenciar el desarrollismo hidráulico tan cuestionado hoy en día.

5.4. Las Consecuencias socioeconómicas

El Gobierno considera que con el TAV se trata de crear un nuevo motor que dinamice la economía, impulse una mejora de la competitividad y contribuya a la modernidad, el progreso y la tecnología punta en Euskadi. Esta infraestructura además, según ese punto de vista, supondrá la llegada de nuevas inversiones extranjeras con su consiguiente efecto coyuntural de descenso del paro. Sin embargo, algunas experiencias ocurridas en países cercanos como Francia son controvertidas en este aspecto. Así por ejemplo, con la construcción del TGV (Tren de Alta Velocidad Francés), en la ciudad de *Macon* se anunció la creación de 8.000 empleos y al final se quedaron en la cuarta parte. Otro caso,

que incluso es más gráfico, es el de *Dax* (pequeña ciudad al Sur de Francia), en el que las oficinas de dirección de cuatro empresas radicadas en la localidad fueron trasladadas a París al reducirse el viaje a cuatro horas. La pregunta es clara: ¿Es posible que empresas radicadas en Euskadi trasladen sus sedes a Madrid, por ejemplo, al ponerse en marcha el TAV?

Otra reflexión importante es la relativa al hecho de que las inversiones realizadas en trenes de alta velocidad van en detrimento de los recursos de las compañías ferroviarias convencionales, con lo que muchas veces, las líneas secundarias y numerosos servicios ferroviarios se ven abocados al desmantelamiento por falta de mantenimiento. Paralelamente, los poderes públicos no pueden hacer frente a los gastos de esta inversión y recurren a la iniciativa privada. Con el tiempo, se procede a la privatización de líneas y servicios rentables y al abandono de las declaradas “no rentables”, con el consiguiente efecto sobre el empleo. En Francia, por ejemplo, la SNCF elimina cada año de 4000 a 5000 empleos además de proceder al cierre de muchas líneas (repercutiendo esto también en el incremento del transporte por carretera).

Por otra parte, los colectivos anti-TAV señalan que el TAV sólo está concebido para unir grandes ciudades, dejando al margen las localidades medianas y las pequeñas comarcas por las que atraviesa. Estas zonas tienden a padecer las secuelas de la agresión ambiental y la desertización socio-económica que se deriva de este modelo de desarrollo, con consecuencias particularmente graves para la viabilidad del sector agrario, al destruir y modificar caseríos, pastizales y suelo agrícola. Todo ello, pese al relevante papel que este sector juega, entre otras cosas, en la manutención de un medio natural y social equilibrado. Parece que ni instituciones ni gobiernos están suficientemente interesados en la promoción del sector (mejorando la oferta de calidad de vida e infraestructuras en las zonas rurales para evitar el éxodo masivo a los núcleos urbanos y el consiguiente agravamiento de los desequilibrios territoriales) sino más bien todo lo contrario, como ha denunciado en multitud de ocasiones EHNE (sindicato agrario vasco).

En otro orden de cosas, al TAV lo sitúan en el contexto de la nueva división internacional del trabajo que se está produciendo a instancias, principalmente, de las multinacionales, promoviendo la movilidad geográfica, la flexibilidad del mercado de trabajo (es decir, la precarización del empleo generalizada y el despido barato), la

reducción de los gastos sociales y como consecuencia, en la práctica, un incremento de las bolsas de exclusión social y deterioro generalizado de las condiciones de vida.

Por último apuntan que aunque se suele señalar que el TAV atraerá inversión externas (IED), a nadie se le escapa que esto supone depender de centros de decisión que están lejos de Euskadi, que deciden en base a la coyuntura económica, y no supone una verdadera garantía de empleo a largo plazo.

5.5. El impacto cultural-ideológico

Este es un debate que no aparece en ningún momento en presentaciones o declaraciones, ni en las del gobierno ni en las de la mayoría de grupos ecologistas (estos últimos centrados exclusivamente en el impacto ambiental), pero en el caso de la “Asamblea contra el Tren de Alta Velocidad” sí que se aborda. En este sentido, señalan que el TAV no es algo que se circunscriba a Euskadi, sino que se trata de una infraestructura diseñada a nivel europeo y en beneficio de las grandes multinacionales, quedando la CAPV como mera zona de paso en el eje París-Madrid. Consideran que el transporte en el modelo productivo actual está tomando una importancia cada vez mayor, puesto que las multinacionales, buscando en todo momento el menor coste y el mayor beneficio, producen sus productos ó parte de ellos en países con mano de obra barata, necesitando transportes más avanzados y rápidos para trasladar componentes de un país a otro hasta su lugar de consumo, eliminando el almacenaje. Esa nueva concepción del sistema productivo a nivel mundial es la que concede un carácter clave al transporte en la economía de hoy.

Además, asocian el proyecto de construcción del TAV al modelo de sociedad que se impone a nivel mundial y que hunde sus raíces en el modelo neoliberal o norteamericano: consumismo, insolidaridad, individualismo y valoración capitalista de la vida (se vive mejor si se dispone de más cantidad de bienes de consumo, más infraestructuras de transporte que nos permitan llegar cada vez más rápido al destino).

6. ALTERNATIVAS AL TAV

A) Suspender el proyecto, potenciando un tren convencional dotado de tecnología propia que con anchura europea permita alcanzar velocidades competitivas.

Dado que la red ferroviaria de Euskadi no tiene suficiente calidad, potenciar una red competitiva plantea necesariamente la construcción de una nueva red.

Ante esta alternativa, se plantean tres cuestiones:

- Teniendo en cuenta la orografía del terreno, ¿no plantea un coste ecológico excesivo?. En cualquier caso, si se potencia un tren que tenga un menor consumo de electricidad y genere una contaminación menor, ¿hasta qué punto estamos dispuestos a asumir sus consecuencias?
- Coste, tiempo de construcción y molestias que supondrá la construcción de esa nueva red.
- ¿Qué tipo de trazado nos gustaría para nuestro país?. ¿Que una sólo las capitales ó también los principales pueblos de las diferentes provincias (¿con la consiguiente pérdida de tiempo)?.

B) Dejar en suspenso todos los proyectos de la nueva red para el TAV, manteniendo la red actual con algunas pequeñas mejoras, pero sin plantear ninguna alternativa.

- Esto exige un planteamiento totalmente nuevo del modelo territorial y del modelo de transporte que se desea para la CAPV.

C) Sustituir el TAV por el EUROMED mejorando la red de ferrocarriles existente.

- Este tipo de tren alcanza los 200-250km/h y tiene un coste económico (la mitad del AVE Madrid-Sevilla) y ecológico menor. Es además más flexible porque no necesita de radios de curvatura tan amplios como los del TAV. El EUROMED es inmejorable para trayectos no muy largos : fortalece el equilibrio territorial, uniendo tanto pueblos grandes como pequeños. En él, sí que se pueden transportar mercancías, mientras que en el TAV no y aunque no alcance la velocidad punta del TAV (350km/h), su rendimiento parece ser muy aceptable.

D) Intentar buscar un nuevo equilibrio entre los distintos modelos y modos de transporte, mejorando las infraestructuras existentes para ese fin. Más concretamente:

- Impulsar el tren convencional

- Potenciar el uso del avión para largas distancias
- Fomentar el uso del tren también en los pueblos, rechazando inversiones que pueden potenciar el automóvil.
- Ayudar al transporte público y no al privado.

7. BIBLIOGRAFÍA

- DOCUMENTO DE PARTICIPACION DE EB-IU EN EL GOBIERNO VASCO Y DE ADHESION DEL MISMO (LEGISLATURA 2001-2005).
- MAIATZAK 13-2001 HAUTESKUNDEAK EGITASMOA (EZKER-BATUA)
- Revista “Economía Guipuzcoana” nº 158 y 170 editada por la Cámara de Comercio de Guipúzcoa.
- PÁGINAS WEB:
 - <http://www.euskoikaskuntza.org/euskonews/0080zbk/gaia8007es.html>
 - <http://www.nodo50.org/ekintza/txt/tav.html>
 - <http://personal.redestb.es/cbarona/txt/manifiesto.cas.html>
 - <http://www.terra.es/personal/igor-i-r/aht/3-en-1.htm>
 - <http://www.ecologistasenaccion.org/Madrid/convocatorias/tunel2.htm>