

INFORME DE IMPACTOS DEL TAV EN EUSKAL HERRIA

Marzo del 2007

AHT gelditu! Elkarlana
(Telf. 657705677)

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	1
1.-EL TAV OCASIONARÁ DAÑOS IRREPARABLES AL MEDIO AMBIENTE	
El proyecto del TAV afecta prácticamente a la totalidad del país	5
El TAV tendría consecuencias muy graves en algunas localidades	5
Graves impactos en el territorio	6
Impactos en entornos naturales y en el paisaje	6
Impactos de la infraestructura en el medio agrario	7
Impacto de túneles y vertederos	7
Impactos sobre acuíferos y aguas superficiales	8
Impacto de canteras y otras acciones que se desarrollan fuera del trazado	9
Efectos del ruido y del sistema energético del TAV sobre la salud	
Impacto sonoro	10
Impactos electromagnéticos	11
La alta velocidad es contaminante	11
2.-EL IMPACTO DEL TAV EN EL MODELO DE SOCIEDAD	
El TAV refuerza un modelo territorial metropolizado	
Graves desequilibrios territoriales	14
El TAV impone una nueva visión del territorio: La “Megaciudad vasca”	15
El impacto tremendamente negativo de este modelo territorial en el medio agrario-rural	16
El TAV agudiza la insostenibilidad del actual sistema del transporte	
No contribuye a solucionar los problemas del transporte público de viajeros	17
Tampoco contribuirá a reducir los problemas acarreados por el tránsito de camiones	17
Un modelo intrínsecamente insostenible	18
El TAV obedece a un modelo desarrollista y despilfarrador propio del capitalismo más salvaje	
La mayor y más cara infraestructura jamás proyectada en este país	19
Un medio de transporte caro, elitista y con los mayores costes de explotación	19
Una explotación comercial deficitaria	20
Un efecto regresivo en la distribución de la renta y en el gasto social	20
El TAV facilitará la deslocalización industrial	21
El fabuloso negocio político-empresarial del TAV en el Estado español	22
Impactos del TAV en términos socio-culturales	
El TAV hipoteca la posibilidad de avanzar hacia un modelo económico y social autocentrado	23
De “pueblo vasco” a “Ciudad vasca”	23
¿”Desarrollo sostenible”?	24
Efectos sociolingüísticos del TAV	24

La circulación incesante no es libertad	25
¡Paremos y reflexionemos!	25
3.-EL TAV ES UN PROYECTO IMPUESTO Y CON EVIDENTES TRADUCCIONES POLÍTICAS	26
A MODO DE CONCLUSIÓN	27
BIBLIOGRAFÍA	29

PRESENTACIÓN

AHT GELDITU” Elkarlana ha elaborado este informe sobre los impactos del TAV en Euskal Herria para impulsar la reflexión colectiva acerca de este proyecto tan controvertido en la sociedad vasca y que nos sitúa en una situación de falta total de consenso social.

Sin duda, el TAV supone hipotecar una ingente cantidad de recursos físicos y presupuestarios, sin que las instituciones hayan dado información ni promovido un debate que valore los desequilibrios económicos, sociales y territoriales, así como las agresiones de carácter irreversible que produciría para el medio ambiente. El sentir de la población es bien claro al respecto: los resultados de la encuesta de opinión sobre el TAV llevada a cabo en febrero de este año en los municipios afectados por la “Y vasca” confirman que una gran mayoría de la población considera que la información facilitada por las instituciones sobre el proyecto ha sido insuficiente y carente de objetividad e imparcialidad, a la vez que siete de cada diez personas (71%) consideran que no se han abierto cauces suficientes para facilitar la participación de la sociedad en el debate y en las decisiones relacionadas con el TAV. Por eso en las circunstancias actuales aparece claramente la urgencia de informar sobre la realidad que envuelve a este disparatado proyecto desarrollista, evidenciando que tanto el Estado español como el Gobierno Vasco y el Navarro han optado por la imposición de un proyecto que tendría enormes y negativos impactos ecológicos, sociales, económicos, agrarios y territoriales.

Resulta, pues, imprescindible llevar las razones de la oposición al TAV a todas las instancias sociales y paralizar el proyecto para dar la oportunidad un debate amplio y participativo, que reconozca la existencia de sensibilidades y alternativas plurales y devuelva la capacidad de decisión a la comunidad afectada, ya que dentro de esta cuestión se encierran muchas de las claves del modelo de sociedad que queremos para nuestro país.

1.-EL TAV OCASIONARÁ DAÑOS IRREPARABLES AL MEDIO AMBIENTE

El proyecto del TAV afecta prácticamente a la totalidad del país

La construcción del TAV supondría sin duda una de las obras más impactantes en el medio ambiente de la historia de Euskal Herria. Los proyectos desarrollados hasta la actualidad por la diferentes administraciones contemplan la construcción de nada menos que aproximadamente 460Kms de nuevas líneas de Alta Velocidad en la reducida superficie de nuestro país: 194 kms corresponden al trazado del TAV conocido por su forma como la “Y vasca”; otros 200kms al “Corredor Navarro de Alta Velocidad” proyectado en dirección hacia Zaragoza atravesando toda Nafarroa; y otros 70 kms a la nueva línea de Alta Velocidad entre Dax-Behobia que afecta a Lapurdi, donde el relanzamiento del proyecto de construir una nueva línea de Alta Velocidad para el TGV vuelve a suscitar una fuerte contestación. Por otro lado, en Araba también debe llamarse la atención sobre la construcción de nuevo trazado ferroviario previsto para velocidades de 220Km/h desde Gasteiz en dirección a Burgos.

“460 Km. de nuevas líneas de alta velocidad en la reducida superficie de nuestro país”

Nos encontramos por tanto ante un proyecto que afecta prácticamente a la totalidad del país. Y no solo es, sino que además, el nuevo Plan de Infraestructuras del Gobierno español prevé su ampliación, mediante la construcción de una línea de Alta Velocidad “Cantábrico-Mediterráneo” paralela al Ebro a través de Castejón-Logroño (afectando a distintos municipios navarros y riojanos), la conversión del “tramo Gasteiz-Iruñea” por

“Nos encontramos por tanto ante un proyecto que afecta a la totalidad del país”

Altsasua a alta velocidad, y también la realización de un futuro “Corredor Ferroviario de Alta Velocidad del Cantábrico El Ferrol-Bilbao”.

De forma que, verdaderamente, es difícil encontrar semejante proyecto de Alta Velocidad en ninguna otra parte de Europa.

El TAV tendría consecuencias muy graves en algunas localidades

De llevarse a cabo este proyecto, en las comarcas atravesadas el TAV representará para el territorio una barrera artificial que separará los términos municipales, un divisor de valles que



quedarán convertidos en escombreras cuando los colmaten con el vaciado de los túneles. Muchas localidades quedarán estranguladas en medio de importantes infraestructuras viarias y del TAV, sumándose los efectos negativos de ambas y disminuyendo sustancialmente su calidad de vida. A este

“El TAV representará para el territorio una barrera artificial que separará los términos municipales”

respecto, resulta necesario hacer mención, por esclarecedor, al Estudio de Impactos del TAV en Atxondo (encargado por el ayuntamiento y realizado por MECSA en 2003): el estudio advierte que el enorme impacto ambiental y la fuerte contaminación acústica del TAV pueden tener consecuencias directas muy graves en algunas localidades y en zonas rurales que se verían seriamente degradadas por el fuerte impacto del TAV, abocando a algunas poblaciones a una situación dramática con una recesión demográfica muy importante.

Graves impactos en el territorio

Debemos tomar conciencia de que el impacto ecológico del TAV sería enorme y de irreparables consecuencias. Cabe destacar las características muy exigentes de las infraestructuras de Alta Velocidad y su inadaptabilidad absoluta a la accidentada orografía del interior de Euskal Herria, lo que da lugar a la necesidad de proyectar obras de gran envergadura que se traducen en importantes impactos ecológicos y en elevados costes de construcción. La realización de una infraestructura tan poco flexible –diseñada por ejemplo para velocidades de 250Km/h en la “Y vasca”, que se eleva a velocidad máxima de 280Km/h en el tramo gipuzkoano Antzuola-Andoain y a 350Km/h en el Corredor Navarro al Sur de Iruñea-- conllevaría necesariamente los impactos más duros y agresivos de todas las infraestructuras de transporte, obligando a la ejecución de enormes desmontes, trincheras, túneles, viaductos y terraplenes que suponen profundas agresiones al medio natural.

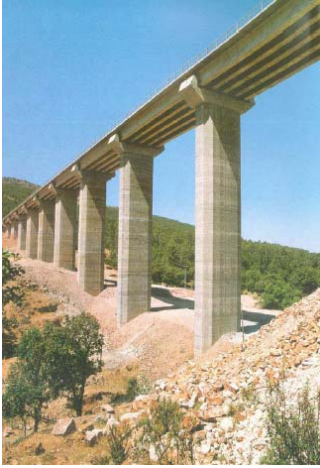
“Diseñada para velocidades de 250Km/h en la “Y vasca”, que se eleva a velocidad máxima de 280Km/h en el tramo Antzuola-Andoain”

Para dar una idea de la magnitud de la obra, los movimientos de tierras previstos en la “Y vasca” significan la mitad del movimiento de tierras que ha supuesto la construcción de nuevas infraestructuras en la CAV en los últimos veinte años. En efecto, si bien la plataforma sobre la que se asientan las vías es de 15m de ancho, la franja de las obras de explanación en relieves montañosos se incrementa sustancialmente hasta los 50-100m de anchura o incluso más. 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. A su vez, las dificultades topográficas obligan a disponer un trazado que discurre en un 65% de la “Y vasca” en viaducto o en túnel; con lo cual, si bien el efecto barrera y el impacto visual de la infraestructura se minimizan en algunas zonas con la obligada construcción de túneles para salvar los accidentes del terreno, como contrapartida peligran las aguas subterráneas, aumenta la ocupación de suelos para la disposición generalizada de escombreras a lo largo del trazado, y se disparan los costes de construcción y la demanda de cemento.

Así pues, parece demencial no tener presentes las limitaciones impuestas por la propia naturaleza del territorio, y propiciar un sistema de transportes que implica un elevado impacto ambiental; máxime cuando nos encontramos ya ante un medio tan castigado como el nuestro, que soporta una gran concentración de infraestructuras con un importante impacto negativo en el medio ambiente.

Impactos en entornos naturales y en el paisaje

Por su proximidad a la obra, también hay que señalar la afección del TAV en entornos de singular belleza y con una calidad medio-ambiental indiscutible, como el valle de Aramaio, las áreas de interés naturalístico de Udalaitz y los espacios naturales colindantes con el Parque Natural de Urkiola (en Durangaldea) y con las sierras de Aralar y los bosques de Altzania (afectados por el Corredor Navarro en el valle de Arakil y en Sakana); en las zonas de interés faunístico, como los humedales de Arkaute y Salburua, los ríos Urumea y Zadorra con sus alisedas, los embalses de Uribarri-Ganboa y Urrunaga, los robledales y hayedos existentes en el monte Albertia y en el área de la divisoria de aguas cantábrico-mediterránea, la regata Untzilla y el río Aramaio, los encinares de Aramaio y Garagartza, las áreas próximas a la margen izquierda del río Oria entre Itsasondo y Alegia, el impacto del acceso de mercancías al Puerto Exterior actualmente en estudio en el litoral de Jaizkibel, etc. En la zona Sur de Nafarroa puede ser particularmente grave la afección a hábitats



de aves esteparias, con serios problemas para su supervivencia y de gran interés ecológico.

El TAV también supondría un fuerte 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 (antiglesias de Eskoriatza), en Antzuola, en Aldaba-Ikaztegieta y en la entrada Sur a Tolosa (tramo Benta Haundi-San Esteban), en el tramo desde Hernani hasta Behobia, y en los entornos de los altos de Roba (Luku y Urbina) ya en Araba.

Impactos de la infraestructura en el medio agrario

También resulta necesario señalar que el TAV es una infraestructura gran consumidora de suelo, siendo el medio agrario el más castigado. Otra vez más, habrá baserritarras que perderán vivienda y modo de vida, baserritarras que perderán tierras o verán sus parcelas divididas; culminando, en suma, el ataque prolongado que a lo largo de décadas ha sufrido la comunidad rural. Solamente el trazado de 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 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, provocando un fuerte impacto paisajístico, sonoro y la degradación de lugares apreciados por su valor como patrimonio natural o rural, lo que romperá una de las motivaciones básicas de la decisión de optar por vivir en el campo. El valor natural de los núcleos de población rurales es su mejor aglutinador y por tanto su conservación un factor de supervivencia para estas comunidades. El medio rural y agrario vasco no puede seguir soportando los impactos de más infraestructuras como el TAV, tanto por razones físicas, como económicas, sociales y culturales (retomamos este tema en la pág. 9).

Impacto de túneles y vertederos

La obligada excavación de 105 kilómetros de túneles de grandes dimensiones en la “Y vasca”, junto con los túneles previstos en el tramo Nafarroa-Gipuzkoa del Corredor Navarro del TAV, resulta un factor crítico, tanto desde el punto de vista constructivo como medioambiental. En efecto, la importancia de la excavación augura impactos gravísimos sobre la hidrología subterránea, al tiempo que la gran cantidad de sobrantes de la excavación de túneles que se originarían en un proyecto como éste también supondría la ocupación de importantes superficies de suelo para escombreras, produciendo un indudable aumento de las repercusiones ambientales. En este orden de cosas existen problemas importantes de evaluación de impactos, puesto que:

“En efecto, la importancia de la excavación augura impactos gravísimos sobre la hidrología subterránea”

- 1.-Se desconoce el alcance que puede llegar a tener el impacto en unidades hidrogeológicas reconocidas por su importancia en el mapa hidrogeológico de la CAPV, haciendo que las aguas subterráneas salgas de las bocas de los túneles, como consecuencia de la perforación.

Hay que señalar, además, que los impactos sobre las aguas subterráneas no se limitan al trazado y solo 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” es de 16 millones de m³, al tiempo que la superficie ocupada por la creación de escombreras alcanza 518 hectáreas en el “Estudio Informativo” de este proyecto realizado por el Ministerio de Fomento.

3.-Finalmente, resalta la gran cantidad de áridos necesarios para hormigones en los túneles: a este respecto, los proyectos constructivos de la “Y” cuantifican la necesidad de áridos para hormigones en túnel en 39.000 toneladas por kilómetro (15m³ por metro lineal en túnel; total “Y vasca”: 4'1 millones de toneladas).

Impactos sobre acuíferos y aguas superficiales

Las aguas subterráneas y superficiales son un elemento esencial del medio físico y con un valor estratégico, cuya protección, incluso a largo plazo, es un objetivo prioritario. Sin embargo, 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. Llamamos especialmente la atención al impacto del intercambiador o nudo central de este proyecto en el importante karst del monte Udalaitz, así como la gravedad del potencial impacto hidrogeológico provocado en la Sierra de Aralar por los trazados estudiados por el Ministerio de Fomento para realizar la conexión de la “Y” con el Corredor Navarro. Junto a estas principales unidades, se desconocen igualmente los potenciales impactos de la obra sobre zonas consideradas de menor interés hidrogeológico (monte Albertia, tramo Tolosa-Errenteria...) y también sobre innumerables puntos de agua de pequeña entidad pero que en muchos casos resuelven problemas de abastecimiento local.

“La <Y vasca> atraviesa un total de 31kms de acuíferos calificados de alta y muy alta vulnerabilidad”

Se ha olvidado, por tanto, 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, tanto durante la fase de obras como en la posterior.

Respecto al impacto del TAV sobre las aguas superficiales, la Declaración de Impacto Ambiental de la “Y vasca” llama la atención sobre los posibles vertidos de contaminantes sobre ríos, arroyos y barrancos. 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 Departamento 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

Es decir, aparte del impacto de las obras del propio trazado, también hay que tener en cuenta la influencia de obras y actuaciones, digamos “auxiliares” pero generalmente de gran envergadura, que tienen mayor probabilidad de afección por acciones indirectas que se desarrollan fuera del trazado.

En particular, 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. En efecto, a los 4,1 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. Ya metidos en este desaguisado, el Gobierno Vasco plantea además que todo el tendido del TAV discorra 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, descartando la solución del tren convencional sobre balasto.

“4,1 millones de toneladas de áridos para hormigones”

“2 millones de toneladas de piedra para capa de forma”

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.

“En total el volumen de áridos necesarios para la construcción de 70 viaductos”

Evidentemente, 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.

Por otro lado, tampoco debería olvidarse que un total de trece vertederos de residuos tóxicos y peligrosos son afectados directamente por el trazado de la “Y vasca”, así como la posible incidencia en el recinto de la fábrica de explosivos de Galdakao, originando otro de los muchos problemas no resueltos.

Efectos del ruido y del sistema energético del TAV sobre la salud

El funcionamiento del TAV también traería consigo graves efectos ecológicos, siendo la contaminación acústica y el enorme coste energético algunos de los aspectos que más incidencia tienen. En los proyectos se suponen trenes tipo AVE con una potencia del orden de 10.000Kw y una velocidad de circulación de 250-280Km/h o incluso más, que son la causa de fuertes niveles de impacto sonoro y de un consumo de energía desproporcionado.

Impacto sonoro

En cuanto al ruido, el Estudio Informativo de la “Y vasca” señala que el impacto acústico en todo el trazado debe ser calificado de severo y calcula que “en un pasillo de 250 metros a cada lado de la vía podría llegarse a niveles de entre 94 y 79 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

“El Estudio Informativo de la “Y vasca” señala que el impacto acústico en todo el trazado debe ser calificado de severo”

Efectos	Naturaleza de los ruidos (ejemplos)	Impresión subjetiva	Nivel dBA	Posibilidad de conversación	Lugares que presentan estos niveles
Pérdida de capacidad auditiva	Tubo reactor	Dolor sordera	130	Imposible	Pista aeropuerto Talleres extremadamente ruidosos
	Perforador neumático de obras	Ruido insoportable	120		
	Bocina de coche (a 10 m)	Doloroso	110		
Sordera	Motos sin silenciador	Ruido muy penoso	100	Gritando	Disc-jockey Talleres ruidosos Discotecas Interior Pub
	Grito (a 3 m)		100		
Diferentes grados de molestias	Niños jugando		90	Difícil	Talleres normales Interior bar
			80		
Disconfort	Extractor de humos (a 1 m)	Ambiente soportable	70	Hablando fuerte	Tráfico urbano intenso Sala con TV Oficinas mecanografía
	Lavadora		60		
	Despertador		60		
	Ronquidos		50		
			40		
Grado de confort	Roce de ropa	Ruido normal	30	Voz normal	Tráfico urbano bajo Apartamento ruidoso
	Mascar chicle				
	Frigorífico (a 1 m)	Silencio	20	Voz baja	Parques y jardines Biblioteca Aulas escolares
	Reloj pulsera				
	Vuelo de un mosquito (a 2 m)				

TAV es de 92-84 dB, pudiéndose alcanzar unos niveles de ruido del todo insalubres, que no sólo ocasionen una disminución de la calidad de vida de la población, sino que incluso puedan provocar afecciones a la salud humana (desde sordera hasta diferentes grados de molestia). Es importante remarcar además el efecto multiplicador del ruido que se produciría en muchas zonas afectadas por la intersección del TAV con importantes infraestructuras viarias.

NIVELES DE RUIDO RECOMENDADOS DURANTE EL DÍA (dBA)			
Sensibilidad	Industrias	Carreteras	Ferrocarriles
Zonas de especial sensibilidad	55	60	55
Zonas residenciales	60	65	70

NIVELES DE RUIDO RECOMENDADOS DURANTE LA NOCHE (dBA)			
Sensibilidad	Industrias	Carreteras	Ferrocarriles
Zonas de especial sensibilidad	45	50	45
Zonas residenciales	50	55	60

Impactos electromagnéticos

Por otra parte, ni se habla de los efectos sobre la salud de los campos electromagnéticos inducidos por las líneas de Alta Velocidad, al dimensionar el sistema de electrificación a 25.000V y corriente alterna (50Hz) con el fin de suministrar las intensidades muy elevadas de energía eléctrica que requieren las altas potencias del TAV. Los impactos de los campos electromagnéticos producidos por algunas tecnologías, como los tendidos de transporte de electricidad en Alta Tensión pero también las líneas de Alta Velocidad, son objeto de numerosas investigaciones porque se tiene la certeza de que no son inocuos para la salud. La anchura de los corredores expuestos a los campos electromagnéticos varía generalmente entre los 200 y 800 metros, indicando la importancia

“las líneas de Alta Velocidad, son objeto de numerosas investigaciones porque se tiene la certeza de que no son inocuos para la salud”

del espacio y de la población afectada. Sus repercusiones inciden en cánceres y leucemias, a la vez que alteran el sistema inmunológico y la producción de hormonas y proteínas; además provocan alergias y otras afecciones relativas a estados “hiperenergéticos”, debidos a un ambiente saturado en el plano energético.

La Alta Velocidad es contaminante

Finalmente, la Alta Velocidad consume grandes cantidades de energía y es la causa de enormes costes de contaminación derivados de la producción de energía eléctrica en centrales térmicas y nucleares. De hecho, numerosos estudios indican que el TAV es un medio de transporte altamente devorador de energía, al producirse un incremento exponencial del consumo energético, incremento que aumenta al cubo de la velocidad:

-En el informe titulado “Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España”, encargado por el MOPTMA (actual Ministerio de Fomento), se advierte que ***“el TAV es un medio de transporte altamente devorador de energía”*** *“el AVE y el avión constituyen los medios colectivos de mayor consumo energético (...) Esta situación está indicando una gran voracidad intrínseca en ambos modos (...) 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, y miembro fundador de la Sociedad para la investigación Ecológica de Alemania, Wolfgang Zangl, establece por su parte 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).

-Un trabajo de la Subdirección General de Estudios del MTTC (actual Ministerio de Fomento) establece que en distancias superiores a 1000kms (caso de los desplazamientos con salida o de paso por Euskal Herria hacia el Norte de Europa), la relación de consumo

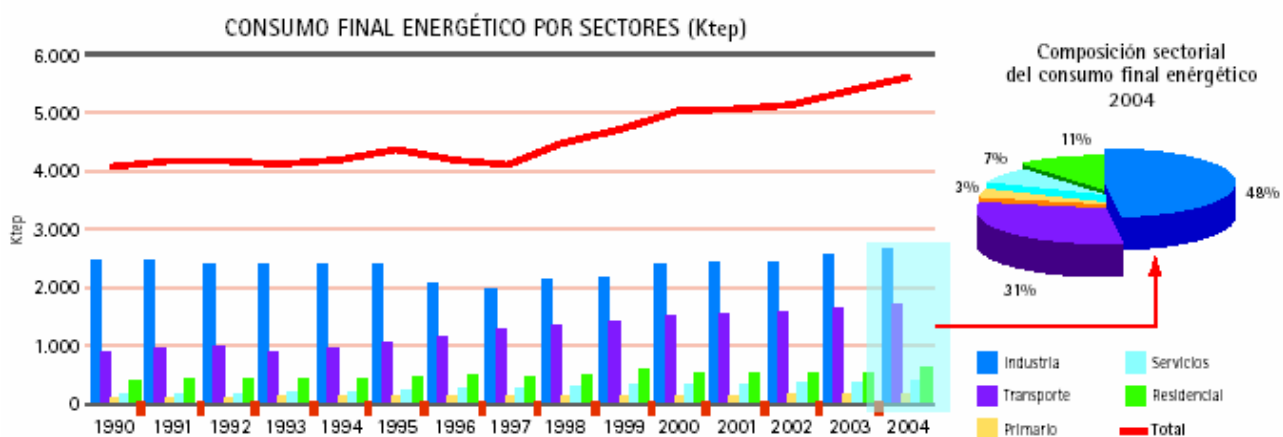
viajero/km entre el TAV y el avión puede llegar a 1/1 (Revista del MTTC, Septiembre-Octubre de 1989).

-El AVE Madrid-Sevilla, que circula a una velocidad máxima de 300Km/h, tiene una potencia de 8.800kW y 329 plazas, derrocha tanta electricidad como el equivalente al consumo doméstico de 25.000 habitantes (dato proporcionado por la plataforma contra el TAV Madrid-Valladolid, 1999).



De modo que el consumo de energía del TAV por viajero-km es, según estos estudios, equivalente al de un automóvil y en largas distancias es equiparable al del avión. En consecuencia, se advierte que el TAV podría servir de justificación para futuros proyectos de centrales térmicas, produciendo un aumento de la polución con la emisión de sustancias nocivas a escala global y con incidencia en el cambio climático (por ejemplo, la central térmica de Zornotza emite del orden de 2'3 millones de toneladas de CO2 al año, que se elevan a 4'5 millones de Tn de CO2 en las térmicas de Castejón).

Este hecho es especialmente grave si se analiza el consumo de energía respecto al PIB (eficiencia energética de la economía), en la que somos menos eficientes que la UE de la zona euro. En términos de energía final, en el año 2004 se consumieron en la CAPV un total de 5.574 ktep (kilotoneladas equivalentes de petróleo), siendo la industria y el transporte las actividades que demandaban la mayor parte de esta energía (48% y 31% respectivamente).



De hecho en los informes sobre la situación medioambiental de la CAPV, se denota un aumento creciente de la contaminación atmosférica:

Número de días con calidad del aire mala o muy mala por zonas

ZONIFICACIÓN DE LA CAPV	2001	2002	2003	2004
Ribera	4	0	0	1
Kostaldea	0	0	3	2
Donostialdea	1	2	10	20
Goierri	3	2	13	26
Deba Ibaizabal	6	4	19	22
Alto Nervión Encartaciones	2	3	5	3
Llanada Alavesa	2	6	14	12
Bajo Nervión	5	4	15	10
Media de días	2,9	2,6	9,9	12

Las estaciones que en el año 2004 superaron en más de 35 ocasiones el valor promedio diario de partículas en suspensión nocivas para la protección de la salud humana corresponden a los municipios de Alonsotegi, Zornotza, Barakaldo, Basauri, Bilbao, Durango, Erandio, Portugalete, Zierbena, Beasain, Donostia, Eibar, Lezo, Arrasate y Orereta. En muchos casos también serían afectados por el TAV.

Entretanto, si el Gobierno Vasco aporta cifras sorprendentemente bajas de emisiones de CO2 del TAV, es porque sus cuentas se refieren al TGV en Francia, donde el 75% de la energía eléctrica es de origen nuclear. En este caso, la consideración de los riesgos de la energía atómica generaría un incremento sustancial de los costes ecológicos del TGV.

Así que estos son los impactos que no se ven, pero que tienen una importancia igual o mayor que los que percibirá la población directamente: la exposición del organismo a los campos electromagnéticos, el aire contaminado, los ruidos y muchas otras fuentes de tensión física y psicológica alteran el ritmo biológico, potenciando el estrés y, posteriormente, la enfermedad.

“la exposición del organismo a los campos electromagnéticos, el aire contaminado y los ruidos alteran el ritmo biológico”

2.-EL IMPACTO DEL TAV EN EL MODELO DE SOCIEDAD

El debate sobre el TAV no debe limitarse al transporte, sino que debe abordarse dentro de la discusión más general sobre el modelo social. Desde este enfoque, resulta obligado decir que el TAV no sólo representa una feroz agresión al entorno, sino que implica también un enorme impacto a nivel territorial, socio-económico y cultural:

El TAV refuerza un modelo territorial metropolizado

El TAV y las grandes infraestructuras de transporte constituyen factores determinantes y decisivos en el devenir del modelo territorial y por lo tanto de sociedad. Desde una perspectiva de ordenación territorial de ámbito vasco, el proyecto del TAV es nefasto. Su inadecuación a la dimensión y estructura territorial de nuestro país es patente:

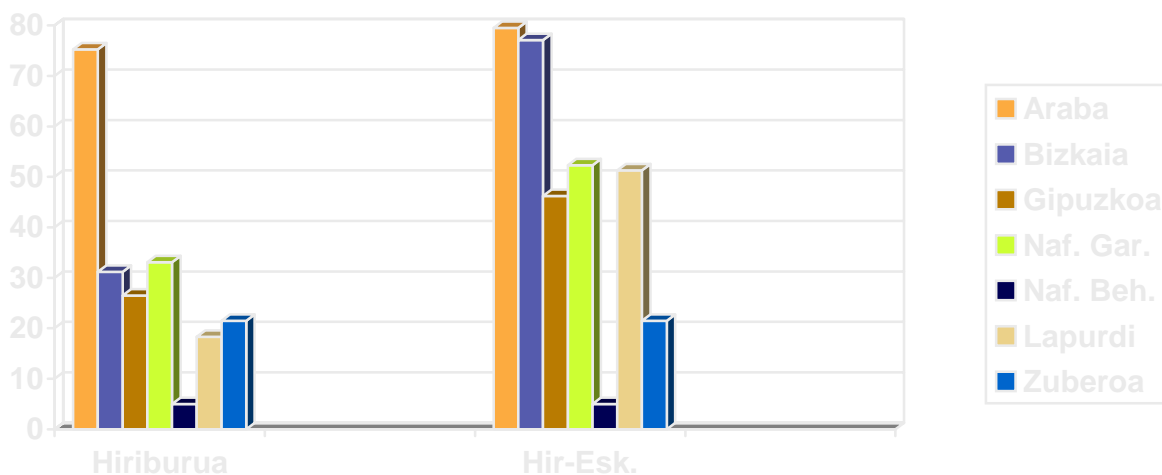
Graves desequilibrios territoriales

Resulta particularmente grave la quiebra del equilibrio territorial interior de Euskal Herria que supone el establecimiento de un tren de Alta Velocidad. En efecto, el TAV contempla únicamente la comunicación rápida entre las capitales, quedando subordinado ante esto el enorme impacto ambiental y la incomunicación por ferrocarril de pueblos y comarcas que le servirán de mero soporte físico. Las comarcas del interior sufrirán a medio y largo plazo las consecuencias de este desequilibrio territorial hacia las capitales, que la puesta en funcionamiento del TAV incrementará al estar diseñado únicamente en función de estas últimas, acentuando y recalando aún más las desigualdades. Los defensores de este controvertido proyecto obvian además que el interior de Euskal Herria es una zona que presenta un nivel muy alto de “capital social”, es decir, de recursos y redes relacionales, sociales y económicas muy ricas y complejas. En esas condiciones sociales, el intento de imponer –literalmente superponer– sobre ese territorio una infraestructura de alto impacto que no ofrece ninguna ventaja a esas comarcas ocasionará sin duda –está ocasionando ya– importantes conflictos sociales.

“Las comarcas del interior sufrirán a medio y largo plazo las consecuencias de este desequilibrio territorial hacia las capitales”

Sin duda, con el TAV se apuesta por un modelo territorial centralizado y polarizado en grandes aglomeraciones urbanas, tendiendo las capitales a acumular en su entorno una concentración cada vez mayor de actividades económicas y sociales de sus respectivos territorios. El propio Plan de Infraestructuras (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”*. Quizás en ninguna otra actuación sea tan evidente la tremenda concentración de inversiones tendentes a una cada vez mayor centralización de la actividad económica en las áreas metropolitanas. Las estaciones de la “Y vasca” con parada de trenes de viajeros están previstas en Gasteiz, Bilbo, Donostia/ Astigarraga e Irun. El otro nodo sería la estación del Corredor Navarro del TAV en Iruñea (entre Zizur y Etxabakoitz), acompañada de una enorme operación urbanística.

El territorio vasco más habitado sufre en la actualidad un fuerte proceso de extensión de la ciudad que cada vez va ocupando más territorio y llevando el modo de vida urbano a cada vez más rincones de nuestra geografía. En ese proceso que el urbanista Ascher define como “metapolización” pueden quedar islas de ruralidad en un mar cada vez más metropolitano o, mejor expresado metropolitano. De forma mucho más crítica el economista Naredo habla de la extensión del fenómeno metropolitano parangonándolo a la metastásis cancerígena en un organismo vivo. La insostenibilidad coloniza cada vez mayores extensiones, condenando además las zonas periféricas a funciones de extracción de recursos (canteras) depósitos de residuos (vertederos industriales, industrias contaminantes) o consumo espectacular de la naturaleza (parques naturales o temáticos).



Distribución actual de la población

En el gráfico se muestra la situación actual de la población de Euskal Herria: a la izquierda se presenta el porcentaje de población que vive en las capitales de herrialde y en el de la derecha los que viven en el eskualde de la capital (Gran Bilbao, Gasteiz, Iruñerria, Donostialdea, Baiona-Miarritze-Angelu). Como se puede comprobar tanto en Bizkaia como en Araba casi el 80% de su población reside en el eskualde de la capital, y en Nafarroa Garaia y Lapurdi superan el 50%.

El TAV impone una nueva visión del territorio: la “megaciudad vasca”

En este sentido, el TAV acentuará la concentración y aglomeración en grandes zonas macrourbanas, conduciendo a una evolución del sistema urbano dominado cada vez en mayor medida por las metrópolis. Así, la “Estrategia Territorial de Navarra” prevé que dentro de 25 años el 65% de la población navarra viva en la comarca de Iruñea, al tiempo que las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV nos dicen que *“interrelacionar las capitales con trenes de alta velocidad constituye un gran impulso para que el País Vasco se configure como un gran nodo urbano en el sistema de ciudades europeo”*. En suma, no encontramos mejor manera de describir el impacto del TAV en el modelo territorial que reproduciendo las explicaciones del presidente de la Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos-Urbanistas: *“La Megaciudad vasca: ¿Podemos pensar en un futuro no muy lejano en un País Vasco “transregional” a modo de megaciudad? Esta es en definitiva la gran baza, el gran rasgo diferenciador de la alta velocidad ferroviaria: la posibilidad de convertir en megápolis territorios incluso transregionales, territorios o ciudades que distan entre sí cientos de kilómetros, como ocurre de hecho ya en Japón. El Golfo de Bizkaia sería como la Bahía de Chicago”...*

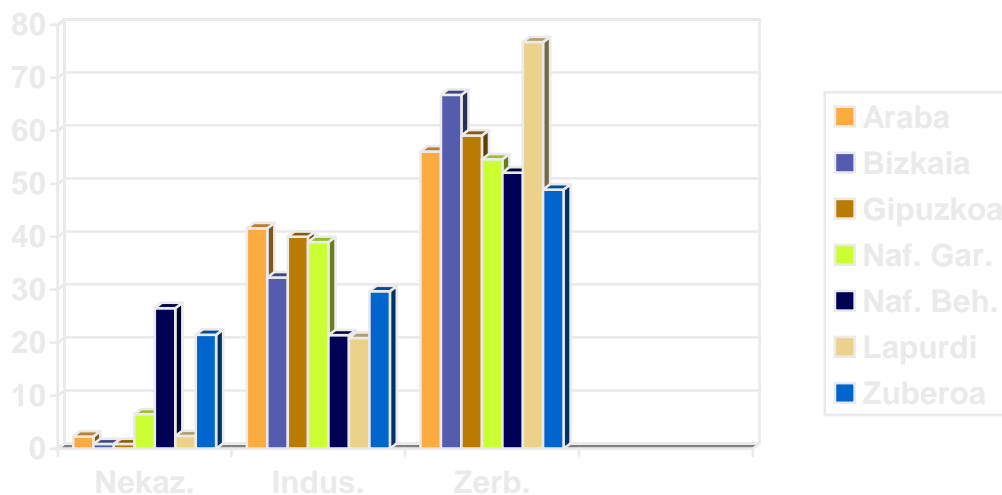
Verdaderamente, en ningún otro planteamiento son tan evidentes como en el proyecto del

TAV las tendencias a la metropolización de Euskal Herria. En todos los casos, el objetivo queda fijado en un crecimiento gigantesco y fuera de toda medida, incentivando una urbanización a ultranza en la perspectiva de un crecimiento ilimitado. Alumbrando, en definitiva, un modelo territorial altamente depredador del espacio y con graves perjuicios tanto para la colectividad –al posibilitar gigantescos procesos especulativos-- como para el entorno rural y la riqueza natural del territorio.

El impacto tremendamente negativo de este modelo territorial en el medio agrario-rural

Con este telón de fondo, se empieza a vislumbrar el sombrío panorama premonitorio de un futuro en el que la enorme pérdida de tierra agraria habida en las últimas décadas aparecerá como un juego de niños. El modelo territorial es incapaz de integrar los espacios rurales y los usos agrarios y preservarlos, consecuencia del nulo reconocimiento del papel del medio rural y de sus efectos positivos para la sociedad. La enorme pérdida de tierra agraria ocasionada por el TAV y el resto de las infraestructuras, junto con el crecimiento urbano inducido que generarán (mucho mayor, por supuesto) y una política agraria dirigida a la creciente industrialización e intensificación de la ganadería y la agricultura al servicio de la industria agroalimentaria, abocan el sector agrario ligado a la tierra y estructurado en torno al caserío a su desaparición. De hecho, el plan del Gobierno Vasco consiste en “reestructurar las explotaciones” y promover “agroaldeas” (nuevos “polígonos agrícolas”). Con este objetivo ha creado la oficina “Lurranek” que en un principio se presentó como “centro de intermediación de tierras” para facilitar el acceso a la tierra de jóvenes agricultores (para lo que contó con ayuda comunitaria) y se ha convertido en el centro de gestión y expropiación de terrenos afectados por la “Y vasca”. Las previsiones iniciales del Gobierno Vasco apuntaban a actuar en una banda de hasta cinco kilómetros a ambos lados del TAV, afectando por ello a 207.000 hectáreas de terreno, nada menos que al 33% del territorio de la CAPV.

Las consecuencias son graves si se comprueba el ya casi nulo peso de la actividad agraria:



Sectores de actividad

El TAV agudiza la insostenibilidad del actual sistema del transporte

El proyecto del TAV supone un elevado coste económico, social y ambiental para la sociedad vasca, sin un mínima legitimidad que lo justifique desde el punto de vista de la resolución de los problemas de transporte. Al contrario, es evidente que con el TAV, la imagen de un sector

del transporte sobredimensionado e hipertrofiado, con costes de construcción y explotación desproporcionados, que absorben crecientemente recursos económicos que requieren imperiosamente otros sectores de actividad o incluso otras necesidades sociales, que ya se dibuja en el panorama, se hace más consistente cara al futuro. El TAV implicaría un alto impacto ambiental que no permitiría reducir el de ninguna otra infraestructura existente, condenando la red viaria actual al colapso circulatorio:

El TAV no contribuye a solucionar los problemas del transporte público de viajeros

Según los datos de movilidad aportados por el Gobierno Vasco, la “Y vasca” apenas absorbería un 0'15% de los desplazamientos motorizados que se realizan diariamente en la CAV (calcula que el TAV podría absorber 6.000 desplazamientos diarios entre las tres capitales e inducir 2.000, es decir, transportar 8.000 viajeros diarios en total); por el contrario, dejaría fuera los desplazamientos intracomarcales, que representan el 97% de los movimientos motorizados diarios de la población. Por lo tanto, apenas haría frente al espectacular crecimiento del transporte por carretera y condena la red viaria al colapso circulatorio.

Además, aquí conviene incidir en que las capitales vascas ya están bien conectadas con un buen servicio de autobuses, realizándose actualmente la movilidad entre Bilbo, Donostia y Gasteiz a partes iguales en vehículo privado (49%) y transporte colectivo (51%). Nos encontramos por tanto con que el TAV no

contribuiría a la solución de los problemas de comunicación en transporte público y, además, muchas de las comarcas que tienen los citados problemas sufrirían una pérdida notable de calidad de vida a causa de la degradación ambiental que la construcción del TAV va a provocar.

“El TAV apenas haría frente al espectacular crecimiento del transporte por carretera y condena la red viaria al colapso circulatorio”

Finalmente, el TAV no va a resolver esta situación porque va a impulsar que los centros metropolitanos concentren actividades económicas, pero la población seguirá siendo enviada hacia suburbios residenciales cada vez más alejados y condenada en muchos casos a la utilización masiva del automóvil privado sin ninguna alternativa viable de transporte público, tal y como sucede en la actualidad.

El TAV tampoco contribuiría a reducir los problemas de congestión acarreados por el tránsito de camiones

El TAV no contribuiría a descongestionar las carreteras –falso argumento aducido por el Gobierno Vasco para tratar de conseguir apoyo social al proyecto--, porque tampoco sería capaz de absorber un porcentaje significativo del flujo de camiones. En efecto, las previsiones del Gobierno Vasco apuntan al transporte de 1000 trailers diarios con la puesta en marcha de un servicio de “Autopista Ferroviaria” (transporte de camiones sobre trenes) entre Gasteiz y Lille (Norte de Francia). Con el fetichismo de este dato parcial, 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 Irun, 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, mientras que un informe pericial realizado por empresas suizas concluye que ningún servicio de este tipo existe actualmente en Europa y su viabilidad comercial no está demostrada.

Finalmente, en el documento presentado por el Gobierno francés (RFF-Réseau Ferré de France) al Debate Público sobre el proyecto TGV Burdeos-Irun, constatamos que *“el aumento muy importante del transporte ferroviario de mercancías a través de la frontera está vinculado al cambio a ancho europeo de la red ferroviaria española existente”*. Esto contradice la visión difundida por el Gobierno Vasco y demuestra que en lo referente al transporte de mercancías todo está muy confuso.

Un modelo intrínsecamente insostenible

En todo caso, el modelo es intrínsecamente insostenible porque se promueve la expansión del transporte a todos los niveles y los cuantiosos impactos sociales, ambientales y económicos del transporte seguirán agravándose en los próximos años.

Ya en la últimas décadas se ha ido imponiendo la evidencia de que el crecimiento desbocado del transporte constituye unos de los problemas fundamentales acarreados por el desarrollo del capitalismo contemporáneo. No solo los 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; sino que además, los análisis realizados en la CAV resaltan la particular gravedad de la situación del transporte en este territorio, como consecuencia de una actividad de transportes hipertrofiada: en efecto, la extensión de infraestructuras ha destruido aquí un porcentaje de superficie mayor del doble en relación a la media europea, el transporte de mercancías crece a un ritmo 3 veces mayor, y las emisiones de gases de efecto invernadero del sector transporte se han duplicado desde 1990, lo cual indica la progresión salvaje que ha experimentado la movilidad motorizada. Sin embargo, ante este estado de cosas, lejos de acometer políticas para reducir el transporte, los poderes económicos y sus representantes políticos no hacen sino echar más leña al fuego. Este es, precisamente, el mensaje que transmite el “Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastian”: *“Queremos que el flujo de mercancías aumente y queremos seguir obteniendo, y aumentar, el valor añadido que se retiene de esos flujos de paso”*.

“los análisis realizados en la CAV resaltan la particular gravedad de la situación del transporte en este territorio”

En este contexto, se pretende construir la “Y vasca” y el volumen del transporte ferroviario de mercancías puede aumentar, pero al mismo tiempo, lo hace en mayor medida en la carretera, con el camión. En efecto, el TAV y los proyectos que le acompañan --tales como la autopista “Supersur”, el Superpuerto de Jaizkibel, la autovía transpirenaica navarra, la ampliación de aeropuertos y el gran desarrollo de plataformas logísticas (el Gobierno Vasco plantea la ocupación de 2.800 hectáreas de superficie para la implantación de polígonos de transporte)-- conforman un gigantesco plan de infraestructuras, cuyo objetivo no es otro que el de incrementar los volúmenes del transporte internacional de mercancías a través de las redes viarias, ferroviarias y marítimas. Según el ex-consejero de Transportes, A. Amann: *“Los ferrocarriles, las carreteras y las terminales convertirán Euskadi en una gran plataforma de transportes a nivel continental”*. Estamos ante una clara apuesta por convertir a Euskal Herria en una zona en la que se concentre uno de los mayores crecimientos del transporte en Europa, independientemente que ello vaya originando graves impactos ecológicos, económicos y territoriales.

El TAV obedece a un modelo desarrollista y despilfarrador propio del capitalismo más salvaje

El TAV es un ejemplo paradigmático del modelo de desarrollo que ha asumido el

capitalismo en el actual período de globalización neoliberal, en la que existe una imbricación profunda entre los procesos de urbanización, el modelo productivo y de consumo, el sometimiento de los países del Sur y el modelo de transporte.

El TAV es la mayor y más cara infraestructura jamás proyectada en este país

El TAV supone un enorme gasto de dinero público que rondaría los 9.000 millones de euros en Hego Euskal Herria, en detrimento de otras prioridades urgentes e inaplazables de tipo social, económico o cultural. De hecho, aunque el presupuesto oficial de la “Y vasca” sin contar con los accesos a puertos, capitales y estaciones es de 4.200 millones de euros, el coste final de la obra podría elevarse a 6.000 millones de euros (1 billón de pesetas), es decir, el presupuesto del Departamento de Vivienda del Gobierno Vasco para 24 años, el de Cultura para 25, el de Agricultura, Pesca y Alimentación para 40, y el de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para 54 años. En efecto, los proyectos suelen alcanzar generalmente un coste real de ejecución superior en un 20% a lo presupuestado, y también hay que tener en cuenta otros factores como la subida de precios del petróleo y del acero y el encarecimiento de la mano de obra. No en vano, el informe de Réseau Ferré de France (Gobierno francés) estima para la “Y vasca” un desembolso de 30 millones de euros por kilómetro (5.000 millones de las antiguas pts), a la vez que atribuye un presupuesto de 22 a 27 millones por kilómetro a la construcción de la nueva línea TGV en Lapurdi.

“En efecto, los proyectos suelen alcanzar generalmente un coste real de ejecución superior en un 20%”

El TAV es un sistema de transporte caro y elitista y el de mayores costes de explotación

Otro aspecto a subrayar es la marginación de un sector mayoritario de la población por la puesta en marcha de un sistema de transporte ferroviario por naturaleza caro y dirigido claramente al segmento de la población con mayor poder adquisitivo. 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 cifra entre 18 y 24 euros para el viaje Donostia-Bilbo (dato

“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”

extraído del PTS Ferroviario, donde se baraja una hipótesis de entre 17 y 25 pesetas/viajero-kilómetro, precio equivalente en 1996, tarifa sin IVA). Señala además que estos precios se refieren a los costes de los Talgos que prestarían servicios “regionales” a través de la “Y vasca”, indicando que los costes “son mucho mayores en el caso de los trenes de alta velocidad” de largo recorrido.

En todo caso, estamos por tanto 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. Para la Comisión Europea “se necesita un nuevo tipo de empresa ferroviaria que deberá ser ante todo y sobre todo un negocio”. Es decir, un ferrocarril sujeto a las reglas de la competitividad económica y ajeno a los intereses de la comunidad, olvidándose por completo de que es y debe ser ante todo un Servicio Público, lo que dará lugar a partir del año 2010, a la privatización del servicio.

De esta forma, 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 que los precios son elevados, es importante destacar que 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. En efecto:

-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”*.

-Igualmente, los resultados del estudio económico-financiero del Plan Territorial Sectorial ferroviario del Gobierno Vasco resaltan que *“los ingresos para el explotador de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco no serán relevantes (...) 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 que fueron incluidos en la Lista prioritaria de 1994; de modo que solo se justificaría *“por los beneficios que se desprenderían del resto de la red”*...

Lo cual demuestra que las inversiones desorbitadas de la “Y vasca” no tienen ningún sentido desde una óptica de ámbito vasco: es decir, sucede que el transporte de Alta Velocidad genera beneficios más allá de la geografía concreta donde están implantadas las infraestructuras, como consecuencia del denominado *“efecto de red”*.

Tampoco faltan ejemplos de bancarrota de este tipo de proyectos. El transporte a través del Eurotunnel que cruza el Canal de la Mancha sigue estando muy lejos de las previsiones iniciales y el consorcio se ha declarado en quiebra a pesar de unir las dos capitales más pobladas de Europa.

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, porque 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 CAV, que ya ha decrecido a lo largo de los últimos años y se sitúa en uno de los niveles más bajos de Europa, según un informe elaborado por el Consejo Económico y Social. Así, mientras que en el año 2003 en la UE se destinaba el 28% del PIB a protección social, en la CAPV el importe destinado era el 19'2% y en Nafarroa el 19%, inferior al 19'7% del estado español. El gasto por habitante también marca claras diferencias: tomando la UE como media=100, Hegoalde representaba sobre un 72.

“El TAV resultaría tan caro que solo podría ser utilizado habitualmente por las clases más pudientes; y, aún así, tendría que ser subvencionado”

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. Según la última encuesta de pobreza y desigualdades sociales de 2004 realizada por el Departamento de Justicia, Empleo y Seguridad Social del Gobierno Vasco, unos 45.804 hogares y unas 100.000 personas, el 5'2% de la población, se ven afectados por formas agudas de pobreza. Por su parte, la encuesta revela que 412.963 personas, prácticamente el 20% de la población, se encuentra en riesgo de perder el bienestar adquirido.

El TAV facilitará la deslocalización industrial

Normalmente se llama deslocalización al proceso mediante el cual las empresas trasladan su inversión, su capital, hacia nuevos lugares, en la mayoría de los casos en busca de mano de obra más abarata y un marco legal de contratación de ésta más amable con los intereses empresariales. Pero, aunque para las empresas, sobre todo las multinacionales, es relativamente fácil deslocalizar el capital e incluso importantes partes del proceso productivo, los principales mercados y la ubicación del personal entrenado para las labores de gestión de estas empresas sigue estando en los lugares centrales de occidente. Por eso precisamente, para que la deslocalización funcione, el capital necesita que el coste del transporte de productos acabados, recursos financieros y personal ejecutivo tienda a cero. Ahí es donde entran en juego las grandes infraestructuras de alta velocidad y alta capacidad: autopistas, superpuertos, aeropuertos, fibra óptica y banda ancha y alta velocidad ferroviaria. Que la construcción de infraestructuras y el transporte juegan un papel fundamental en la formación de capital y en la unificación total de los mercados europeos es más cierto que nunca. En particular, las Redes Transeuropeas de transporte (las Trans-European Networks-TENs), con un coste de 600.000 millones de euros hasta el año 2020, han sido impulsadas por las multinacionales de la Mesa Redonda de Industrias Europeas y los representantes de los Estados en una estrategia de ampliación de mercados y globalización económica: son nuevas infraestructuras para facilitar los “flujos” de mercancías y garantizar la movilidad de las élites dirigentes. Y así es como se da una monstruosa transferencia de recursos –vía impuestos y su utilización en nombre del “progreso”-- desde la gente trabajadora que se mueve relativamente poco hacia los ricos y poderosos del capitalismo que necesitan de esas infraestructuras para que sus negocios funcionen bien, para que la velocidad de rotación del capital vaya en aumento con la “aniquilación del espacio mediante el tiempo” (Marx) y la conversión de éste en el falso “tiempo real” de las transacciones financieras instantáneas de la red.

Como ya avisan los sociólogos franceses Boltanski y Chiapello, uno de los grandes conflictos del siglo XXI se configurará en torno a los poderosos en su hipermovilidad y los relativamente inmóviles que deberemos soportar –o rebelarnos contra-- una situación en la que nos tocará sufrir las consecuencias económicas, ambientales y socio-territoriales de ese reparto injusto de un recurso básico en la nueva mutación del capitalismo.

Hace ya 6 años el Gobierno Vasco trajo al gurú de la nueva Sociedad de la Información, Manuel Castells, para decirnos que “si Euskadi no se conecta a esos flujos simplemente se despoblará, como Asturias”. El problema es que algunos científicos sociales han matizado muchas de sus exageradas aseveraciones de hace unos años. Así, el geógrafo Rodríguez-Posse explica que la sobreabundancia de redes de infraestructura viaria tiende a concentrar la actividad económica en los nodos más potentes de la red (por ejemplo el AVE y la nueva autovía han hecho perder actividad económica a Sevilla en beneficio de Madrid: las grandes empresas han cerrado sus delegaciones y dirigen sus negocios desde el centro financiero). Otros autores como Vickermann también han insistido en que las grandes infraestructuras tiran de la actividad productiva hacia los

“Hace ya 6 años el Gobierno Vasco trajo al gurú de la nueva Sociedad de la Información, Manuel Castells, para decirnos que “si Euskadi no se conecta a esos flujos simplemente se despoblará, como Asturias”

nodos principales. Una vez conectado el TAV a la red peninsular, podríamos asistir a un posible efecto de “hub” de Madrid, que atraería la localización de sedes de grandes empresas.

El fabuloso negocio político-empresarial del TAV en el Estado español

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 la producción de 970 millones de euros anuales, que beneficiarían en un 83% al sector de la construcción. De ahí que los grupos de presión de las empresas de obras públicas, o el complejo institucional-constructor, están sobre todo interesados en la obra en sí.

“La “Y vasca” supondría a lo largo de varios años un incremento total de la producción de 970 millones de euros anuales, que beneficiarían en un 83% al sector de la construcción”

A este respecto, tampoco debería olvidarse que la “Y vasca” y el Corredor Navarro forman parte del faraónico Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte del Gobierno español, que prevé a lo largo de los próximos 15 años un gasto de 250.000 millones de euros (es decir, 40 billones de las antiguas pesetas, lo que equivale a 7.336 millones de pesetas diarios) para poner al Estado español con más kilómetros de autovías/autopistas que las mayores potencias económicas y poblacionales de la UE y para ser el primer país del mundo en Alta Velocidad (con una red de hasta 10.000 kilómetros de AVE en 2020). Más madera, si es posible, para consolidar esta especie de “dictadura de las constructoras”. Y es que muchos intereses particulares confluyen en la construcción de infraestructuras, pues el sector de la construcción es el de mayor dimensión en toda la UE (7 de las 11 mayores constructoras del mundo son en la actualidad “españolas”), España es el quinto consumidor de cemento en el mundo, y la construcción se ha convertido junto con el consumo en el principal motor del crecimiento español. Poco importa que el AVE vaya más o menos deprisa, o que tenga más o menos usuarios: las decisiones sobre las infraestructuras son un campo abonado para la fabulación del poder, restablecen claras jerarquías entre la metrópoli central y las periféricas, y su financiación determina geografías de poder. En suma, el TAV es un gran negocio políticoempresarial, y justamente por eso es imprescindible.

Aquí no se puede olvidar el papel que juegan las infraestructuras en el lavado del dinero negro. La mundialización financiera ha multiplicado las posibilidades de colocación o de inversión de estos capitales, tanto en el país de origen como en otro lugar. Se sabe que los capitales ilegales tienen predilección por ciertas grandes actividades de infraestructuras (grandes obras de comunicaciones) y de servicios, en particular el comercio al por mayor y al por menor (hoy en día en las grandes superficies), así como el turismo, el ocio y el sector inmobiliario.

Los siguientes beneficiarios son las empresas fabricantes de trenes y lanzaderas, como la alemana Siemens, la francesa Alstom, la canadiense Bombardier, Talgo y CAF (que depende de las tres Cajas vasca); las productoras de energía (Iberdrola, Hidrocantábrico...); las adjudicatarias del sistema de señalización (la italiana Ansaldo-Cobra, la filial de ACS “CSEE Transport”, Indra, Elecnor, Alcatel, Nortel, etc.); las concesionarias de servicios (Heineken, Telefónica, Amena y Vodafone...).

Finalmente, para algunas administraciones locales, especialmente en las zonas donde se ubicarían las futuras estaciones, el TAV es el nuevo emblema de la transformación urbanística al estilo *High-Tech* y la garantía de que la ciudad afectada se coloque en el mapa del capitalismo europeo: es decir, con la llegada del TAV los ayuntamientos mejoran su oferta de servicios a las multinacionales y completan las infraestructuras “culturales” para usos espectaculares y con destino al turismo (puro exhibicionismo), imponiéndose definitivamente el tipo de vida consumista y

“Con la llegada del TAV los ayuntamientos mejoran su oferta de servicios a las multinacionales y completan las infraestructuras culturales” para usos espectaculares y con destino al turismo”

elitista propio de neoyuppies de clase alta o mediana. El efecto especulativo se nota enseguida –la llegada del TAV a ciudades francesas provocó un aumento del 300% en el precio de las viviendas-- y cualquier empresa que se acerque sacará beneficios, particularmente si está ligada a la “nueva economía”: las consultoras, el turismo de negocios, la gran distribución, la comida basura, el alquiler de autos, la seguridad privada, las ETT, las del ocio de fines de semana, etc.

El impacto del TAV en términos socio-culturales

En términos de impacto socio-cultural, esto nos va a acarrear toda una serie de consecuencias ligadas al modelo social y económico global que se promueve con el TAV, muchas de las cuales ya se pueden vislumbrar:

El TAV hipoteca la posibilidad de avanzar hacia un modelo económico y social autocentrado

Un reiterado argumento del Gobierno Vasco viene a decir que: *“Nos guste o no, somos una zona de paso. Lo cierto es que la “Y” no es sino una pequeña parte de las Redes Transeuropeas por las que ha apostado la Unión Europea”*. Sin embargo, dentro de esa misma lógica, Euskal Herria deja ya totalmente de ser un marco autónomo, en cuanto que va a tener que subordinar cada vez más su futuro a la racionalidad neoliberal que rige la expansión mundial del capitalismo, arrasando cualquier modelo o proyecto social alternativo y siendo además dependiente de la extrema movilidad del capital que puede trastocar cualquier esfuerzo hecho a nivel local.

De “pueblo vasco” a “ciudad vasca”

Ibarretxe manifiesta que el TAV transformará el concepto de “pueblo vasco” en “Ciudad vasca”. Con este argumento se intenta justificar uno de los fenómenos más inquietantes de la sociedad contemporánea: la gran explosión urbana (o mejor dicho metropolitana) ha roto la escala humana de las ciudades, dando lugar a extensas conurbaciones y áreas metropolitanas que en algunos casos son verdaderas regiones. En todo caso, en ningún momento puede decirse que la construcción de las metrópolis persigue la mejora de la condición humana: la calidad de vida se deteriora afectiva y psíquicamente como resultado de la irremediable pérdida de relaciones humanas y del aislamiento que concitan las metrópolis modernas, creando una sociedad de individuos atomizados que desemboca en la desestructuración social y en la alienación psicológica y existencial de muchos, sin olvidar la existencia y el crecimiento de una precariedad social que afecta sobre todo a la juventud y a los sectores sociales marginados de la sociedad. Igualmente, el TAV nos va a acarrear una fuerte presión inmobiliaria, una creciente dualización social, y un aumento de los ejecutivos que serán movidos de un lado al otro, especialmente en las grandes ciudades.

“La calidad de vida se deteriora afectiva y psíquicamente como resultado de la irremediable pérdida de relaciones humanas y del aislamiento que concitan las metrópolis modernas”

persigue la mejora de la condición humana: la calidad de vida se deteriora afectiva y psíquicamente como resultado de la irremediable pérdida de relaciones humanas y del aislamiento que concitan las metrópolis modernas, creando una sociedad de individuos atomizados que desemboca en la desestructuración social y en la alienación psicológica y existencial de muchos, sin olvidar la existencia y el crecimiento de una precariedad social que afecta sobre todo a la juventud y a los sectores sociales marginados de la sociedad. Igualmente, el TAV nos va a acarrear una fuerte presión inmobiliaria, una creciente dualización social, y un aumento de los ejecutivos que serán movidos de un lado al otro, especialmente en las grandes ciudades.

¿Desarrollo sostenible?

El TAV es sin duda, por su magnitud como infraestructura y por sus graves consecuencias ecológicas y sociales, el icono de un modelo desarrollista que camufla lo insostenible con un falso discurso de sostenibilidad. Desde hace años, está abierto el debate sobre destrucción ecológica y la imposibilidad física de un crecimiento indefinido en un mundo finito. Un informe de la ONU caracteriza el actual modelo de desarrollo económico y social como *“un crecimiento despiadado socialmente, generador de pobreza y marginación; un crecimiento sin raíces, que arrasa las estructuras económicas, políticas, sociales y culturales autóctonas; un crecimiento sin futuro, depredador de los recursos naturales”*. Nos enfrentamos por tanto a la necesidad de abordar cambios profundos en la organización de las economías y las sociedades desarrolladas. Pero al mismo tiempo, cada día es más difícil articular una respuesta crítica y práctica a este proceso, porque los poderosos intereses económicos en juego hacen que no puedan considerarse esos límites y las instituciones manipulan sistemáticamente el concepto de desarrollo sostenible.

No solamente la tierra va siendo golpe a golpe fragmentada, hormigonada y desnaturalizada hasta niveles extremos; sino que se conforma un tipo de sociedad que al no conservar ninguna práctica concreta, realizada en común y en contacto con la naturaleza para obtener ventajas materiales del medio, sólo puede sentir una total indiferencia para dicho medio. La ruptura de las relaciones con la naturaleza y la pérdida de la cultura rural popular tradicional, a estas alturas ya prácticamente inexistente, son cada vez más evidentes.

Efectos sociolingüísticos del TAV

Desde la cultura vasca también se ha llamado la atención sobre los efectos sociolingüísticos que produciría el enorme despliegue de grandes infraestructuras (TAV, grandes redes viarias, superpuertos,...). Advierten que este modelo acentuará considerablemente la concentración metropolitana de la población y agravará en el futuro la dislocación demográfica y cultural que ha padecido la comunidad vasco-parlante. Además, los núcleos poblacionales que guardan un gran uso del euskara quedarían engullidos por el crecimiento metropolitano, lo que puede desestructurar totalmente los vínculos sociales y relacionales que sostienen el uso de la lengua vasca. Este deterioro de los pueblos vascos es ya evidente en la pérdida de densidad relacional que padecen muchas de sus calles, con redes de interacción social en claro proceso de descomposición, cuyo vehículo lingüístico de expresión es el euskera. Muchos pueblos euskaldunes han visto en los últimos años como sus calles han visto reducido su comercio y sus bares a casi la mitad, mientras que algunas de sus sociedades languidecen, a la vez que crece el ocio de fin de semana globalizado, bien porque se materializa en las grandes superficies, bien por las regulares escapadas a lugares de consumo masivo como estaciones de esquí, a ciudades europeas cuyo acceso facilitan los vuelos baratos o la proliferación de autopistas, autovías, vías rápidas, etc., o bien porque las personas se refugian en su casa con cientos de canales por cable o vía satélite, mientras los hijos se enganchan a los chateos y videoconsolas. De este modo, muchos pueblos vascos están cada vez más cerca de convertirse en barrios dormitorio de una gran ciudad dispersa, en donde el euskera, junto con la cultura popular que lo envuelve y de la sentido, tiene la perspectiva de convertirse en una especie de esperanto.

“los núcleos poblacionales que guardan un gran uso del euskara quedarían engullidos por el crecimiento metropolitano”

La circulación incesante no es libertad

En fin, nuestra época puede tener la certeza, al menos, de una cosa: la circulación incesante no es libertad. Se asiste a la pérdida de formas de vida y de cultura ancladas en el territorio y a la multiplicación del espacio de la circulación y de los llamados “no-lugares”, por oposición al concepto antropológico de “lugar”, que es al mismo tiempo principio de sentido, lugar de identidad, relacional e histórico para aquellos que lo habitan. El propio estilo de vida que promociona el TAV distorsiona de tal manera lo local como ámbito de relaciones, que cada vez aleja más lo cercano y acerca lo lejano. Libertad es calma, reflexión, encuentro, comunicación, sensibilidad, creatividad; necesita tomarse su tiempo.

¡Paremos y reflexionemos!

Entre los partidarios del TAV prima la idea de que el proyecto es bueno porque favorece al “progreso” de la sociedad. En este sentido podemos decir que el “éxito social” del TAV no se debe a una consideración racional, sino que el TAV tiene un valor mítico. Se impone pues la necesidad de revisar críticamente la influencia del mito del progreso. Para Santiago Alba Rico: *“La primera y radical transformación del mundo que debemos de abordar es la de conservarlo. Ya hemos “progresado” lo suficiente; de hecho hemos progresado tanto que hemos dejado atrás algunas estaciones correspondientes a Otros Mundos Posibles modestamente superiores a ésta. Ahora se trata de... pararse”*. Dicha argumentación resulta en este caso pertinente: ¿paremos y reflexionemos!...

3.-EL TAV ES UN PROYECTO IMPUESTO Y CON EVIDENTES TRADUCCIONES POLÍTICAS

El proyecto de TAV se ha impulsado desde una absoluta falta de transparencia informativa y en ausencia de cualquier debate y participación social. No solo la población y los movimientos sociales han quedado al margen de este proceso, sino que también se han impuesto fuertes restricciones de información a los municipios, resultado de la pobreza democrática más absoluta.

A lo largo de años, si ha habido una actuación del Gobierno Vasco que más haya usurpado al pueblo información y más se haya hecho en la sombra, ha sido el proyecto del TAV. El origen de esta controversia en Euskal Herria se remonta a las decisiones fundamentales que fueron tomadas en 1988 y 1991 por el Gobierno español, el vasco y el navarro en relación a la construcción de una red de Alta Velocidad; fueron decisiones extremadamente importantes y previas a cualquier otra, pero que, lamentablemente, se tomaron en ausencia de cualquier proceso de información y debate social. Posteriormente, el proyecto se ha desarrollado por la vía de permanentes presiones políticas y tensiones cruzadas entre el Gobierno español y los autonómicos, a la vez que las supuestas campañas “informativas” del Departamento de Transportes se han revelado como descaradas campañas publicitarias, diseñadas según las pautas de la propaganda y del marketing más manipulador.

“el proyecto se ha desarrollado por la vía de permanentes presiones políticas y tensiones cruzadas entre el Gobierno español y los autonómicos”

A estas alturas, resulta obvio que las decisiones sobre el TAV no son un hecho neutral, sino que están determinadas por los intereses políticos de los partidos gobernantes. En particular, la financiación de la “Y vasca” a cargo de los Presupuestos Generales del Estado acordada a finales del 2005 entre PSOE y PNV tiene evidentes traducciones políticas, en cuanto que ha buscado abiertamente reforzar a los sectores más inmovilistas de las instituciones vascas. Igualmente, tras las disputas de UPN y PSN por la financiación del TAV en Navarra se esconde una sorda lucha por el poder.

Con el comienzo de las obras, tanto el Estado español como el Gobierno Vasco han optado, una vez más, por la prueba de fuerza y la imposición, mostrando una nefasta actitud de prepotencia ante los movimientos sociales y la población afectada por el TAV. Y no solo eso, sino que además estamos presenciado una campaña de intoxicación que busca criminalizar a la oposición al TAV, presentando de forma inadmisibile a cualquier intento de oposición social y resistencia civil a este proyecto como una amenaza a los intereses comunes. Y es que la desinformación y la manipulación son al parecer un complemento necesario del simulacro de “democracia” en la que en algunas élites gestoras y políticos profesionales usurpan todo el poder de decisión.

4.-A MODO DE CONCLUSION

El TAV ocasionará daños irreparables al medio ambiente

Efecto barrera; brutal impacto sonoro (perjudicial para la salud hasta 250 metros a ambos lados de la vía); brutal impacto visual; ocupación de tierras (más de 600 hectáreas tan sólo el trazado de la vía); desregulación hidrológica (destrucción de 31 kilómetros de acuíferos); aumento del consumo energético (consume 6 veces más que un tren convencional); infinidad de escombreras; afección a ecosistemas de alto valor ecológico (reservas naturales de Aralar y Udalaitz); afección directa a alrededor de 12.500 especies de plantas y animales catalogadas en Hego Euskal Herria...

El TAV no es un tren convencional

El TAV acaba con el concepto de transporte ferroviario como servicio público y universal. Lo pagaremos entre todos, pero, en función de los recorridos y el precio del billete previstos, tan sólo podrán utilizarlo unos pocos.

El TAV no solucionará los graves problemas de tráfico y transporte existentes

Desatiende los desplazamientos intracomarcales que representan el 97% de los desplazamientos diarios de la población. Nos dicen que retirará 1.000 camiones de las carreteras y que con ello aliviará la congestión de las mismas... Sin embargo, actualmente son más de 10.000 los camiones que circulan diariamente por la frontera de Irun 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.

El TAV acentuará el desequilibrio territorial

Contempla únicamente la conexión rápida entre las capitales, quedando subordinado ante ésto el grave impacto ambiental y las negativas consecuencias que acarreará sobre la calidad de vida y la economía de los municipios y comarcas intermedias que le servirán de mero soporte físico. El TAV incrementará la aglomeración en grandes zonas macro-urbanas y ocasionará graves perjuicios a la agricultura (sólo en Gipuzkoa afecta a 8 zonas agrarias declaradas de interés) y al modo y calidad de vida del medio agro-rural en general.

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

El TAV es la mayor y más cara infraestructura jamás proyectada en este país. El gasto final de la "Y vasca" rondará los 6.000 millones de euros (1.000.000.000.000 de pesetas), es decir; el presupuesto del Departamento de Vivienda del Gobierno Vasco para 24 años; el de Cultura para 25; el de Agricultura, Pesca y Alimentación para 40; y el de Medio Ambiente y Ordenación del Territorio para 54. Con ese dineral podría financiarse un transporte público de calidad para el conjunto de la población, así como responder a muchas otras necesidades sociales. Necesidades que, de llevarse a cabo este proyecto antisocial, continuarán desatendidas. Con todo ello, el TAV contribuirá a incrementar la precariedad y las desigualdades sociales.

El TAV es el paradigma del neoliberalismo

Viene a reforzar un modo de producción, de sociedad y un modo de vida basado en la producción sin límite, las desigualdades sociales y el consumo desenfrenado. Modelo de desarrollo que acumula poder y riqueza en manos de unos pocos a costa de condenar a la eventualidad, inestabilidad y precariedad a la mayoría.

El TAV fomentará la precariedad laboral y facilitará la deslocalización industrial

El TAV es un instrumento que, siguiendo el dictado de las multinacionales, pretende incrementar la movilidad de ejecutivos y mercancías y reducir sus costes. Tanto el TAV como el conjunto de grandes infraestructuras de transporte están directamente relacionados con la internacionalización y la globalización de los mercados y la economía así como con el incremento de la precariedad laboral y la deslocalización derivada de las mismas. El TAV contribuirá a apuntalar la hegemonía del sector servicios en detrimento del primer y segundo sector y convertirá a nuestro país en zona de paso de mercancías. Con ello acentuará la situación de dependencia estructural que padece Euskal Herria y alejará la posibilidad de un desarrollo autocentrado.

El TAV no une, separa

El TAV acerca lo lejano y aleja lo cercano...

Por estas y otras muchas razones, llegamos a la conclusión de que el TAV es un proyecto anti-social, anti-ecológico, despilfarrador de recursos y totalmente inapropiado para Euskal Herria. De llevarse a cabo, no solo produciría un enorme impacto ecológico, sino que tendría también una fortísima incidencia en el propio modelo de sociedad, en la estructura territorial y en la economía, induciendo a su vez importantes efectos socio-culturales. Es por ello que resulta imprescindible que sea un tema ampliamente debatido por la sociedad.

Sin duda, el TAV ha despertado una fuerte contestación en la sociedad vasca y puede constituir uno de los debates más vivos entre los muchos que ha causado la imposición de infraestructuras de elevado impacto ecológico y social en nuestro país. Muchos grupos locales, movimientos sociales, organizaciones sindicales, grupos ecologistas, Asamblea Contra el TAV, ayuntamientos y partidos políticos están actuando, informando, denunciando y movilizándose por poner freno al TAV. La importancia de oposición social también ha quedado de manifiesto a raíz de las consultas populares sobre el TAV realizadas en varias localidades afectadas, demostrando la voluntad de sus habitantes de decidir así como el rechazo de la población a este proyecto. Igualmente, creemos que la respuesta popular al TAV ha de ser una apuesta de futuro, de apostar por la transformación del actual modelo económico y social que genera un creciente desequilibrio ecológico y acentúa cada vez más las desigualdades sociales en todo el mundo.

“La importancia de oposición social también ha quedado de manifiesto a raíz de las consultas populares sobre el TAV realizadas en varias localidades afectadas”

Por todo ello, nuestra propuesta exige la paralización del TAV para acometer un amplio debate y un profundo cambio del modelo de transportes, de ordenación del territorio y, en definitiva, de sociedad que se está desarrollando desde las instituciones y los poderes económicos. En todo caso, resulta imprescindible paralizar el TAV y crear cauces de información y debate que demuestren, a través de modos de actuación mucho más participativos, que otras formas de toma de decisión para los asuntos colectivos y públicos son posibles.

BIBLIOGRAFIA

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 Udalaiz”**. 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.
- **“Alerta ante la imposición del TAV en Euskal Herria”**, 2004.
- **“Informe sobre el Corredor Navarro del TAV”**, 2006.

ASCHER, F (2004): **“Los nuevos principios del Urbanismo”**. Madrid: Alianza.

AUGE, 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.

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.

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.

HERRI BATASUNA: **“El ferrocarril en Hego Euskal Herria. Análisis de la situación y propuesta de alternativas”**, 1995.

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.

MANJON, Roberto: **“Euskararen normalizazioa eta AHTa”**. Berría, 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”**. BOE, 6-11-2000.

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.

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.

ZANGL, Wolfgang: **“ICE: Die Geister Bahn”**, 1993.