

Carta abierta a la PTP

José Allende. Catedrático de Planificación Urbana y Regional de la Universidad del País Vasco – Euskal Herriko Unibertsitatea

Iñaki Barcena. Profesor de Ciencias Políticas de la Universidad del País Vasco – Euskal Herriko Unibertsitatea

Rosa Lago. Profesora del Departamento de Electrónica y Telecomunicaciones de la Universidad del País Vasco – Euskal Herriko Unibertsitatea

Estimado Sr. Riol y socios y socias de la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP):

Como bien sabrán, a mediados de mayo un grupo de profesores e investigadores de la Universidad del País Vasco, 124 concretamente, firmamos un manifiesto conjunto en el que exponíamos las razones por las que nos oponíamos al proyecto de Y ferroviaria vasca y solicitábamos a las instituciones competentes mayor información y transparencia en megaproyectos infraestructurales. Un manifiesto universitario firmado no por un “colectivo de personas vinculadas a la Universidad del País Vasco”, como señalaban en su comunicado de respuesta, sino por 124 profesores e investigadores de esta universidad.

Pues bien, este Manifiesto no tuvo relevancia informativa ni para la radiotelevisión pública vasca, EITB, ni para importantes medios de comunicación escrita como EL CORREO o EL PAIS. Sí la ha tenido, no obstante, que la Asociación para la Promoción del Transporte Público (PTP) catalana alabara las virtudes de este proyecto y llegara a afirmar que la Y vasca “es el único proyecto de alta velocidad en España concebido con la cabeza en vez de con los pies.” Así, la información que llegó a la ciudadanía fue que la Y vasca era un gran proyecto según una “organización ambiental catalana” pero no que un nutrido grupo de profesores universitarios se oponía a este proyecto. Por supuesto que su organización no tiene ninguna culpa de la utilización que se haga de sus opiniones, si bien sí se le puede exigir responsabilidad, independencia y honestidad. Desde nuestro punto de vista, la “alabanza” que la PTP hace del proyecto de Y vasca es condescendiente con el Gobierno vasco (al que atribuye incluso la titularidad de un proyecto cuyo diseño, financiación y titularidad corresponde al Ministerio de Fomento). Además, resulta sorprendente que la PTP se limite a criticar algunos argumentos en los que se

justificaba la oposición a este proyecto y no se posiciona abiertamente a favor de lo que constituía el argumento central y fundamental del Manifiesto: la información, transparencia y participación social en el diseño y ejecución de grandes proyectos de infraestructuras.

En las líneas que siguen, pretendemos contrastar los datos y argumentos que se esgrimían en el manifiesto con la literatura especializada para, al mismo tiempo, desmontar los argumentos expuestos por la PTP. Así, recogiendo el testigo que lanzaban al final de su comunicado, estos comentarios pretenden contribuir a un debate “serio, profundo y comprometido con la movilidad sostenible.”

Este va a ser, precisamente, uno de los puntos cruciales de nuestra respuesta: ¿qué es la movilidad sostenible? Quizás, lo más sorprendente del comunicado de la PTP es identificar la Y ferroviaria vasca con la movilidad sostenible: “creemos que en líneas generales detrás de la propuesta de Y vasca que defiende el Gobierno vasco subyace un proyecto de transporte que favorece el progreso de la movilidad sostenible”.

A nuestro juicio la movilidad sostenible es un concepto que busca reinventar la movilidad en términos de cercanía, accesibilidad, ahorro energético, ...; es decir, la movilidad sostenible como un proceso que tiende a reducir la degradación ambiental derivada de las pautas actuales de movilidad, satisfaciendo para ello la necesidad social de accesibilidad (de acceder a bienes y servicios públicos) – que no de moverse a donde se quiera y cuando se quiera sin tener en cuenta las consecuencias ambientales de esos desplazamientos. Es decir, el diagnóstico de la movilidad actual no es otro que el de un sistema de transporte hipertráfico que tiene que ser puesto a dieta, que tiene que reducir la necesidad de moverse al mínimo y que, en caso de ser necesario, esta movilidad se haga en los modos de transporte menos agresivos para el medio ambiente: la marcha andando, la bicicleta y el ferrocarril convencional.

Y esto no sólo es bueno para el medio ambiente sino también para la economía, como señala un reciente informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente: “alimentar la movilidad con un transporte más barato y rápido no sólo es una de las mayores fuerzas motrices del proceso actual de urban-sprawl sino que hace que el sistema económico y social sea más dependiente del transporte ya que

precisa esfuerzos aún mayores para evitar o reducir los impactos negativos sobre la salud y el medio ambiente” [EEA (2007) Size, structure and distribution of transport subsidies in Europe (EEA Technical Report No 3/2007)]

Algunas referencias sobre este tema en el entorno más cercano se pueden encontrar en: Esteban, A. y Sanz, A. (1996) Hacia la reconversión ecológica del transporte en España (Madrid: Bakeaz); Miralles, C. (2002) Ciudad y transporte. El binomio imperfecto (Barcelona: Ariel); o Guillamón D. y Hoyos, D. (2005) Movilidad sostenible: de la teoría a la práctica (Bilbao: Fundación Manu Robles Arangiz Institutua). Paradójicamente, en el monográfico de la PTP “Movilidad sostenible i segura” se establecen algunos principios para un transporte sostenible, entre los que destacan la accesibilidad, proximidad, equidad, participación, utilización eficiente del suelo y de los recursos naturales, etc.

Parece, por tanto, que sí estamos de acuerdo en que la promoción del transporte público (en oposición a la generalización del transporte en vehículo privado) es fundamental para la sostenibilidad, esto es, un transporte accesible a todas las personas, barato y ecológico. Veamos, pues, si el proyecto de Y vasca que el Gobierno vasco, el Gobierno español y ustedes defienden favorece la accesibilidad, la equidad y la sostenibilidad.

El diagnóstico de la movilidad en Euskadi – que tampoco es muy diferente de lo que sucede en otras regiones del Estado español –, nos dice que el 97% de los desplazamientos son intracomarcales y que la mayoría de ellos se hacen en automóvil [Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco (2003) Estudio de la movilidad en la CAV]. Sólo un 0,7% de estos desplazamientos se hacen actualmente entre las tres capitales (4% si como sugieren en su comunicado lo medimos en vehículos-km), y los desplazamientos a Madrid o a Europa representan un porcentaje prácticamente nulo. El proyecto de Y vasca apenas absorberá un 0,32% de estos desplazamientos [Bermejo, R. (2004) Análisis de rentabilidad del proyecto de la Y vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa (Bilbao, Bakeaz)]. Resulta especialmente llamativo en este informe el reparto modal anterior y posterior a la Y vasca: su cuota en viajeros-km de 2003 (6%) llegaría incluso a reducirse en 2010 (5%)

debido al incremento relativo del resto de modos. Prueba de ello es que las Diputaciones Forales no han abandonado sus planes de construcción de nuevas grandes carreteras (Variante Sur Metropolitana en Bilbao, autopista Eibar-Vitoria o segundo cinturón de Donostia). Dicho de otro modo, los desplazamientos entre las capitales o desde las capitales vascas a Madrid o a Europa en alta velocidad ni son una necesidad social ni contribuyen a avanzar hacia pautas más sostenibles de movilidad.

Esto nos lleva al segundo punto, las tarifas. Dice la PTP que las tarifas no tienen por qué ser elitistas, a pesar de que la política tarifaria actual de RENFE en la red de alta velocidad ha castigado a los usuarios más cautivos del transporte público (estudiantes, pensionistas, mujeres, etc.). Paradójicamente, estas tarifas más elevadas han empujado a muchos de estos usuarios a la carretera, al transporte en autobús.

La construcción de líneas de alta velocidad resulta extremadamente costosa para el erario público, lo que ineludiblemente conlleva unas tarifas, bajo el punto de vista de la economía del bienestar, acordes al coste del servicio y a su utilidad social. El coste social por viajero-km de una línea de alta velocidad es elevado, incluso cuando se excluye el coste de construcción de la misma. De hecho, De Rus [De Rus (2005) Inversiones en infraestructuras de alta velocidad: esperar es rentable (Economistas, 108)] señala que los precios del corredor Madrid-Sevilla están lejos de conseguir un equilibrio financiero ya que sólo cubren los costes variables (costes de explotación) que representan un 25% de los costes totales. El resto es financiado por el conjunto de la sociedad y en caso de que hubiera precios más bajos, el déficit sería aún mayor y volvería a ser la sociedad en su conjunto la que pagara no sólo la inversión, sino una parte del billete de los viajeros de este corredor.

Lo cierto es que el punto 8 de su respuesta no tiene desperdicio (“es inexacto, como dicen algunos, que los trenes de alta velocidad estén ideados para viajes de negocio. Diversos estudios llevados a cabo indican que puede haber un componente muy importante de viajes de ocio provenientes de otros modos ineficientes como el coche o el avión”). Si poco carácter social tiene atender exclusivamente las necesidades de viajes de negocios, poco carácter sostenible tiene, en lugar de calmar la movilidad, alimentar una demanda latente de viajes

de ocio. Dicho de otro modo, no sólo perpetuamos que la movilidad obligada siga utilizando mayoritariamente el automóvil debido a la ausencia de alternativas más sostenibles, sino que construimos (quizás mejor, destruimos) una gran parte de nuestro territorio para atender los viajes de ocio.

Afirmar que “la política tarifaria más adecuada será aquella que permita llenar en la mayor parte de servicios las 300 plazas de un tren de alta velocidad” es un atentado al sentido común y un insulto al contribuyente que con toda razón se preguntaría por qué ha de financiar él o ella los desplazamientos de unos pocos a París. ¿Cuál es la justificación social para que la administración pública financie este servicio?, ¿tendría sentido una tarifa “social” para una conexión aérea entre Bilbao y Katmandhu que llenara diez aviones diarios?

De hecho, un transporte más barato y más rápido no sólo es antisocial como acabamos de ver, sino antieconómico y antiecológico, como señala el informe de la Agencia Europea de Medio Ambiente citado anteriormente [EEA (2007): pág. 13]:

“El objetivo principal de la política de transporte es mejorar la capacidad de personas y bienes de moverse y alcanzar otros lugares. Movilidad y acceso permiten a personas y empresas satisfacer su demanda de bienes y servicios, asegurar la inclusión social, permitir cooperación empresarial eficiente y mantener una economía dinámica y una sociedad ágil. El transporte es una de las claves para una movilidad eficiente y acceso (aunque no la única). Abaratar el transporte a través de subsidios podría parecer meramente un paso positivo para una mayor bienestar social. Aunque esta lógica es muy habitual, es sin embargo errónea. Un transporte más barato puede no sólo mejorar la movilidad y el acceso, sino tener impactos no deseados en el largo plazo, como por ejemplo, el urban sprawl o efectos sobre la salud humana.”

Y esto nos lleva al último punto: el carácter ecológico de la Y vasca. Una cosa es decir que un tren emite menos GEIs por viajero transportado y otra es que la construcción de la Y vasca vaya a “contribuir a la preservación del medio ambiente y a la lucha contra el cambio climático”. Las emisiones de GEIs – disparadas tanto en Euskadi como en el Estado español – van a seguir creciendo gracias a las nuevas carreteras y autopistas y a los pocos automóviles que van a restar de las carreteras la Y ferroviaria. Así, las emisiones de la nueva red de alta velocidad van a sumar, no a restar. Confunde la PTP en este punto, los valores relativos y absolutos. Es más, si tuviéramos en cuenta las emisiones derivadas

de la construcción de esta infraestructura (excavaciones, cemento, etc.) veríamos como el saldo total de emisiones a la atmósfera será más desfavorable que si no se hubiera construido nada.

Las cifras que aportaba el Manifiesto tampoco estaban sacadas de la chistera. Un reciente estudio analizaba el consumo energético de un tren a 225 Km/h, un vehículo privado de reciente fabricación y un avión moderno, para concluir que eran similares [Kemp (2004) Environmental impact of high-speed train (Discussion paper, Lancaster University)].

Y además, 180 kilómetros de túneles y viaductos, 30 millones de metros cúbicos de escombros y la explotación de nuevas canteras no es lo que, al menos en Euskadi, entendemos por preservar el medio ambiente. Y más, en un país pequeño y abrupto, cuyos paisajes más característicos se verán fuertemente impactados por esta infraestructura, siendo especialmente afectadas numerosas explotaciones agrarias que, además de producir alimentos, contribuyen a proteger el paisaje y la biodiversidad que tanto apreciamos los urbanitas.

A falta de que la PTP o el propio Gobierno vasco aporten algún documento, la capacidad de transportar mercancías de la Y vasca es prácticamente nula, como demuestra el documento de Roberto Bermejo citado arriba. Dicen ustedes que “si se pueden hacer pasar 100 trenes de mercancías al día (...) nos ahorraremos la circulación de hasta 3 millones de camiones al año.” Evidente. Y si se pudiera hacer pasar 300.000 trenes de mercancías por la red ferroviaria estatal desaparecerían los camiones de las carreteras españolas.

Resulta llamativo que si bien la PTP alaba la gestión vasca en detrimento de la gestión del Estado, la titularidad y el diseño de la Y vasca pertenece al mismo Ministerio de Fomento y todos los argumentos esgrimidos para defender este proyecto son extensibles a cualquiera de los proyectos estatales de red mixta de alta velocidad. Sería interesante saber qué es lo que tiene de especial la Y vasca respecto a la denominada red mixta de altas prestaciones en el que se agrupa toda la red de altas prestaciones que contempla el PEIT a excepción de las exclusivas de viajeros que conectan Madrid con Barcelona, Sevilla, Valencia y Santiago de Compostela.

La rentabilidad social de un proyecto, teniendo en cuenta todo lo anterior, es ciertamente difícil de evaluar. Sin embargo, y a falta de herramientas más eficaces, el Análisis Coste-Beneficio (ACB) de proyectos se presenta como una contribución de la economía del bienestar a la evaluación social de inversiones. En este sentido, ni el ACB del Ministerio de Fomento [MINISTERIO DE FOMENTO (1997) Estudio Informativo del proyecto de Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco] ni el análisis de rentabilidad del profesor Roberto Bermejo avalan la necesidad social de este proyecto. Más bien al contrario, invertir cerca de 6.000 millones de euros en el proyecto de Y vasca no sólo nos aleja de la sostenibilidad, sino que hipoteca recursos económicos fundamentales para el futuro (por ejemplo, para la educación o el sistema sanitario). Algunos autores sugieren que la rentabilidad social de un tren de alta velocidad se justifica en la unión de ciudades de gran tamaño (cercas al millón de habitantes) capaces de generar entre 12 y 15 millones de pasajeros al año como mínimo [Vickerman (1997) High speed rail in Europe: experience and issues for future development (The Annals of Regional Science, 31)]. Ni las capitales vascas alcanzan estas cifras de población ni la Y vasca generaría esta demanda de pasajeros, ya que se prevén entre 3 y 4 millones de pasajeros al año (Bermejo, 2004).

Un reciente artículo publicado en la revista Economistas analizaba las inversiones en alta velocidad ferroviaria para concluir que “la decisión de cuánto, cómo o dónde invertir debe estar justificada, una vez iniciada la infraestructura la decisión es irreversible y el servicio tendrá que operar sea o no rentable. La inversión que no esté justificada por sus beneficios supondrá una carga futura para la sociedad en su conjunto a través de una mayor presión fiscal o deuda pública” [González-Savignat, M. (2006) Inversiones en alta velocidad ferroviaria (Economistas, 110)]

Todos los argumentos defendidos en este texto se apoyan en la bibliografía citada que, por supuesto, está a su entera disposición. Agradeceríamos que en su respuesta, todas las opiniones también fueran soportadas por fuentes bibliográficas contrastables.