

El TAV frente a un transporte sostenible

Roberto Bermejo

A finales de octubre finaliza el plazo de alegaciones al proyecto del Tren de Alta Velocidad vasco, y salvo un reducido número de colectivos y de ayuntamientos, cuyas críticas han recibido poca atención en los medios de comunicación y en la administración, la sociedad vasca ha permanecido ajena al mayor proyecto de infraestructuras que se haya propuesto jamás en este país. Todo parecía indicar que estábamos ante una decisión inamovible de los ejecutivos vasco y central, solamente condicionada al problema de la financiación. Sin embargo, las declaraciones del nuevo consejero de Transportes en las que se replantea la red ferroviaria vasca, vuelve a abrir el debate.

Desde una perspectiva más general, el Informe Brundtland (Comisión Mundial para el Medio Ambiente y el Desarrollo de las Naciones Unidas) y la Agenda 21 (principal documento de la Cumbre de Río) declaran que el modelo de producción y de consumo de los países desarrollados es insostenible. La propia Unión Europea propone, en el quinto programa de actuación ambiental (1992-2000), una estrategia a favor de un "transporte sostenible" que debe contener "una planificación económica y de los usos del suelo más adecuada a los niveles local, regional, nacional e internacional para reducir la necesidad de transportes", y la "inclusión de los costes reales de las infraestructuras y del medio ambiente en las políticas y decisiones de inversión y en los costes e impuestos que recaen sobre el usuario".

A la luz de esta estrategia comunitaria es conveniente reducir la necesidad de desplazamiento en el contexto vasco. Nuestro territorio se caracteriza por sus pequeñas dimensiones, su orografía montañosa y una gran densidad de población, por lo que el escaso suelo existente resulta muy disputado. En particular, la continua merma de suelo agrícola a favor de otros usos (vivienda, industria e infraestructuras) ha llevado al sindicato agrario EHNE a considerar la "defensa de la tierra" como su máxima prioridad.

Las autopistas y autovías que unen nuestras tres capitales (a excepción del alto de Etxegarate en la N1, cuyo desdoble está aprobado), hace que los tiempos de desplazamiento sean (o serán en el caso de la autovía Vitoria-Donostia) bajos. La red ferroviaria es mucho peor, con el agravante de que la mala conexión Bilbao-Vitoria también lo es para el puerto de Bilbao. En el obligado debate sobre la necesidad o no de mejorar las redes de transporte, en general bien satisfechas por las conexiones por carretera, es fundamental analizar el papel del ferrocarril como medio más eficiente: realiza el mismo servicio que la carretera utilizando mucha menos energía y territorio. Dos vías de ferrocarril pueden transportar tantas personas como 16 carriles de autovía. En consecuencia, si partiéramos de cero, la apuesta por el ferrocarril sería la más razonable; pero teniendo en cuenta la realidad actual, la construcción de cualquier nueva infraestructura agravará los impactos.

Por otro lado, estamos a punto de entrar en un proceso, quizás irreversible, de encarecimiento de los combustibles fósiles. La tendencia comunitaria a gravarlos para limitar su uso y disminuir la contaminación, y el paulatino agotamiento de las reservas, avalan esta afirmación.

En consecuencia, la alternativa más razonable pasa por reducir la necesidad de transporte en general y el de carretera en particular, trasvasando personas y mercancías al ferrocarril, por lo que se debe modernizar su red actual y quizás construir algún tramo nuevo, buscando alternativas que minimicen los costes económicos, sociales y ecológicos. En este sentido, el TAV no cumple estos requisitos, porque representa una tecnología que sólo guarda similitudes formales con el ferrocarril tradicional (velocidad máxima inferior a 200-220 km/h). Su consumo energético por pasajero se acerca al del avión y en suelo utilizado se asemeja a las autopistas.

De entre los impactos detectados por el estudio de impacto ambiental (EIA) para el TAV vasco, conviene destacar el ruido, el impacto sobre los acuíferos, la necesidad de reubicar vertederos de residuos tóxicos y peligrosos (RTP), la destrucción de suelo rural y la parcelación de ecosistemas. El ruido en una franja a ambos lados de 250 m resultará insoportable (puede acercarse a los 100 dB). Y en una franja de 1-2 km, también a ambos lados, el ruido soportado será de 55-65 dB, equivalente a vivir al borde de una carretera de tráfico intenso. Decenas de miles de personas lo padecerán. El EIA informa que el trazado pasa por 16,5 km de acuíferos calificados de vulnerabilidad muy alta y 14,16 km de vulnerabilidad alta. En algunos puntos califica el impacto sobre ecosistemas como severo. También señala su paso por 13 vertederos de RTP, que deberán ser reubicados, con los consabidos conflictos sociales.

La parcelación del territorio de tal obra es evidente y se ve agravada por otras infraestructuras (la autovía Eibar-Vitoria, los diversos corredores, etc.). La UE reconoce que la política de conservación de especies en peligro de extinción pasa por la preservación de sus hábitats. Por último, la villa de Elorrio constituye un ejemplo paradigmático de los impactos ambientales. El EIA señala los siguientes: sobre Udalaiz (espacio natural de alto valor ecológico y paisajístico); sobre los acuíferos de Udala; el impacto paisajístico y visual; y el impacto sonoro. Los 7.000 habitantes de esta villa van a sufrir una enorme degradación de su calidad de vida.

En relación a los aspectos sociales, el TAV va a acentuar la macrocefalia de Bilbao y Vitoria y la concentración de la población guipuzcoana en el área de Donostia, contrario al objetivo propuesto en las DOT de reequilibrar la distribución espacial de la población. El TAV va a suponer la desaparición de numerosas explotaciones agrarias, por la pérdida de suelo y la imposibilidad de complementar las actividades agrícolas con el agroturismo.

En cuanto a la evaluación de los costes y, por tanto, de la rentabilidad del proyecto, el criterio de sostenibilidad comunitario obliga a contabilizarlos todos, incluidos los ambientales. Los costes directos estimados en el proyecto rondan el medio billón de pesetas. Es muy probable que el coste final directo sea mucho mayor por las desviaciones que normalmente se producen. En el AVE alcanzaron el 71%. Se estima que el coste de construcción por kilómetro será dos o tres veces mayor que el del AVE, debido a la difícil orografía vasca.

La estimación de los otros costes es una tarea difícil, por la complejidad de los factores a tener en cuenta y la imposibilidad de realizar una valoración monetaria de algunas variables, como pueden ser un paisaje o la vida humana. Sin embargo, existen muchos factores que pueden ser objeto de una estimación económica bastante racional. Entre los numerosos estudios de valoración de los costes indirectos generados por el transporte, uno de la universidad alemana de Karlsruhe los estima en 43 billones de pesetas para la UE (el 4,6% del PIB), evaluándose sólo los costes del ruido, accidentes, contaminación atmosférica y congestión del tráfico, y no otros costes indirectos importantes en el caso del TAV, como la afectación de acuíferos, de vertederos de RTP, la pérdida del ya muy escaso terreno rural, la devaluación de la propiedad

inmobiliaria en las zonas impactadas, etc. También, habría que tener en cuenta los costes no monetarizables.

A todo ello podemos añadir que la rentabilidad del proyecto es muy dudosa, más si se tienen en cuenta sólo los costes de explotación. Numerosos factores apuntan en esta dirección: el elevadísimo coste de construcción; la rentabilidad del capital privado que se quiere que participe en el proyecto; la utilización de tecnología extranjera, que va a contribuir poco al desarrollo de la industria doméstica y al aumento de la recaudación de las haciendas forales; una población no suficientemente numerosa, etc. Los países con TAV lo han hecho para descongestionar líneas saturadas, que comunican zonas habitadas por muchos millones de personas. Gran Bretaña ha renunciado a esta tecnología a pesar de ser uno de los países del mundo más densamente poblados. La especial necesidad financiera del TAV de alcanzar altas tasas de viajeros va en contra del criterio de sostenibilidad comunitario de reducir la necesidad de transporte. Además, la contribución de los fondos comunitarios es problemática, por la reivindicación alemana de reducir su aportación a las arcas comunitarias, y la necesidad de financiar la integración de los países del Este.

Por último, a la hora de evaluar la utilidad del TAV conviene tener en cuenta dos factores adicionales: en la Alta Velocidad el transporte de mercancías queda relegado, por lo que no se puede realizar el trasvase necesario de mercancías de la carretera al ferrocarril y no da solución a la conexión ferroviaria del Puerto de Bilbao; Francia sólo contempla realizar la conexión en Alta Velocidad con la península por Cataluña.

En consecuencia, los requisitos comunitarios de sostenibilidad aplicados a la realidad vasca, determinan la necesidad de rechazar el TAV y de impulsar el ferrocarril convencional pero modernizado, minimizando sus impactos sociales y ecológicos. Dejando de lado el ferrocarril de cercanías, que está siendo impulsado, estas conclusiones apuntan hacia la potenciación de las líneas existentes (Vitoria-Irún y Bilbao-Donostia) y la construcción de un nuevo enlace entre Bilbao y Vitoria. En este caso merecería un estudio especial la solución propuesta por el Plan de Transporte Ferroviario del 87 (sin duda el plan ferroviario estatal más lúcido que se ha realizado) de desviar hacia Vitoria antes de Orduña el actual trayecto de Bilbao-Miranda.

Roberto Bermejo es responsable del Área de Economía y Ecología de Bakeaz.

© Roberto Bermejo, 1998; © Bakeaz, 1998.
Publicado en *El Correo*, 19 de noviembre de 1998.