

La ‘Y’ vasca: ¿un proyecto de futuro?

Gabriel Ibarra

El pasado 22 de junio se celebraba el encuentro de Aznar con Ibarretxe y el mismo día se hacía público el acuerdo alcanzado entre los gobiernos central y vasco por el cual Madrid se compromete a aportar 497.000 millones para la realización de la llamada ‘Y’ vasca o futuro Tren de Alta Velocidad (TAV) vasco. El ejemplo de la financiación de la ‘Y’ para el País Vasco permite que de nuevo aflore un consenso que, al igual que con otras grandes infraestructuras, atraviesa casi toda nuestra clase política, a pesar del aparente clima político de enfrentamiento crispado. Creo que resulta apropiado hablar de la existencia de un acuerdo básico en torno a este tipo de actuaciones cuya realización tendrá implicaciones de futuro mayores que las que el actual enfrentamiento político, centrado en torno a cuestiones de marcado carácter simbólico, arroje en su fase resolutive.

Sin embargo, es necesario realizar un debate sereno en torno a este tipo de proyectos, muchos de los cuales en absoluto puede decirse que sean beneficiosos para el País Vasco, siendo el TAV un claro ejemplo de ello.

Las justificaciones esgrimidas a favor del TAV se basan en la necesidad que tiene el País Vasco de no ser periférico frente a otras regiones europeas y no quedar relegados a un segundo plano en el entorno europeo. Es decir, el TAV sería un factor de competitividad al que no se puede renunciar. Sin embargo, trabajos realizados en los últimos años por figuras europeas de enorme prestigio y altura intelectual arrojan serias dudas sobre este enunciado. Entre ellos, merece la pena destacar a Roger Vickerman, catedrático de economía de la Universidad de Kent (Reino Unido), quien el pasado enero, en el marco de unas jornadas organizadas en el Palacio Euskalduna, puso como ejemplo a Irlanda, seguramente la zona más periférica y peor comunicada de la Unión Europea, pero cuyo Producto Interior Bruto está claramente por encima de la media. El contraste lo pone el Mezzogiorno (Centro-Sur) italiano, una de las zonas con mejores comunicaciones y, sin embargo, con un PIB por debajo de la media. El propio Vickerman mostró los resultados de sus trabajos de investigación, donde se puede ver que al conectar el centro con la periferia con líneas transeuropeas como el TAV, paradójicamente, aumenta más rápidamente la *centralidad* de las regiones que ya son centrales de lo que disminuye la *perifericidad* de las regiones que son periféricas. El resultado es que estas redes, en vez de servir como factor de cohesión, sirven para ahondar más las diferencias entre distintas regiones de la Unión Europea. Sus trabajos mostraban un efecto adicional, al señalar cómo las redes actúan como agentes de la globalización, con lo que las economías de escala de las distintas regiones quedan desbaratadas.

La inexistencia de estudios concretos que prevean el efecto –positivo o negativo– que sobre nuestro PIB puede tener el TAV aconseja la máxima prudencia antes de anunciar, como se ha

hecho, una inversión en torno al medio billón de pesetas. También habla de una actuación cuando menos irresponsable por parte de las administraciones públicas, de las cuales cabría esperar un mayor rigor a la hora de gestionar el dinero público con el que se va a financiar esta obra.

Por lo que se refiere a nuestro medio ambiente, el TAV generará gravísimos impactos que el propio Estudio de Impacto Ambiental (EIA) oficial admite. El TAV no es un tren normal que sigue las estribaciones del terreno. El TAV requiere un desmesurado consumo de energía y su realización necesita un trazado de tipo lineal, lo cual, en una orografía montañosa como la nuestra, cambiará definitiva e irreversiblemente el aspecto de nuestro país. La gran cantidad de túneles y pasos elevados que requerirá la obra generará múltiples impactos paisajísticos por toda la geografía, algunos de ellos calificados también como “severos” en el EIA oficial. Entre los impactos, cabe subrayar la destrucción de 31 kilómetros de acuíferos, especialmente el de Udalaiz, y el impacto sonoro que afectará a miles de personas, impactos que el EIA califica de “severos”. El trazado del TAV supondrá horadar la crestería Udala-Anboto, entorno de gran valor ambiental, histórico y simbólico, que quedará irremediablemente afectado. Por añadidura, en algunas comarcas, como el Duranguesado o el Alto Deba, sus habitantes experimentarán un notable descenso en su calidad de vida por efecto del futuro TAV.

Finalmente, es del todo censurable que el Gobierno vasco y el central hayan sellado su financiación y hecho llegar a la opinión pública las fechas previstas de construcción del futuro TAV, antes de responder a los cientos de alegaciones presentadas por los ciudadanos, sin esperar a la Declaración de Impacto Ambiental –que en principio podría ser negativa– y sin esperar a la resolución administrativa que dé luz verde al proyecto.

Desafortunadamente, no queda sino levantar acta de cómo los pocos mecanismos de participación y control ciudadano que frente a este tipo de obras –cuya utilidad social es más que dudosa– prevé la legislación, se ven de hecho anulados.

Gabriel Ibarra es profesor de la UPV/EHU y colaborador de Bakeaz.

© Gabriel Ibarra, 2000; © Bakeaz, 2000.
Publicado en *El Correo*, 16 de julio de 2000.