

La 'Y' vasca: el tren a Vascópolis

Gabriel Ibarra

Recientemente el Gobierno central ha dado luz verde al proyecto de Tren de Alta Velocidad (TAV) o 'Y' vasca, aprobando una Declaración de Impacto Ambiental positiva. Éste ha sido el último trámite antes de la definitiva aprobación administrativa. Dicho proyecto ferroviario ya estaba previsto en las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT), aprobadas por el Parlamento vasco en febrero de 1997, y se enmarca en el diseño territorial futuro para el País Vasco. En el mismo, la 'Y' estaría destinada a cumplir el doble papel de cohesión interna y conexión con Europa.

Las DOT definen un modelo territorial para el País Vasco vertebrado en torno al llamado sistema polinuclear de capitales, que no es otra cosa que la creación de un continuo urbano que, desde Santander hasta Logroño y Pamplona por el sur y Bayona al norte, forme una megaciudad en el golfo de Vizcaya con vocación de articularse como nodo de centralidad europeo. Es lo que algunos han dado en llamar Vascópolis.

Las decisiones en infraestructuras clave encargadas de otorgar viabilidad al modelo de Vascópolis se han ido aprobando en consonancia con las DOT, ajenas al ruido de fondo de la política vasca e independientemente de las muy variadas alianzas que han regido los destinos del país en los últimos años. Por ello, no es aventurado afirmar que las DOT constituyen un auténtico acto fundacional que inspira las posteriores actuaciones de nuestras administraciones en temas estratégicos como el TAV, los proyectos energéticos o las nuevas tendencias en la gestión del agua y las basuras.

Las implicaciones políticas del modelo DOT son evidentes, al resolver con la construcción de Vascópolis, por la vía de los hechos y sin marcha atrás, todas las cuestiones que no logramos resolver desde –según algunos– hace más de 150 años. Vascópolis determina para los vascos una única forma de estar en el mundo. La gran paradoja, en muchas ocasiones, sangrante en el sentido literal del término, es que mientras que los proyectos que nos conducen a Vascópolis gozan de un gran consenso en casi toda nuestra clase política, el día a día es un choque continuo sobre precisamente proyectos futuros de país. Este consenso explica que, a pesar de su importancia, infraestructuras como la propia 'Y' vasca hayan pasado desapercibidas en las etapas de discusión previa. De hecho, la campaña electoral al Parlamento vasco en las elecciones de 1998 coincidió con el último período de presentación de alegaciones correspondiente al Estudio de Impacto Ambiental (EIA) del TAV, sin que prácticamente ningún grupo político hiciera del mismo objeto de debate a pesar de su enorme trascendencia.

Sin embargo, por parte de la ciudadanía, son exigibles a los responsables públicos debate, transparencia y rigor. Por ello, no son de recibo vagas apelaciones a apuestas por la

‘modernización del ferrocarril o a estar en Europa’. En este sentido, hay aspectos de gran relevancia que necesariamente deben ser tenidos en cuenta y han pasado prácticamente desapercibidos.

Así, es necesario señalar que la tramitación de la ‘Y’ vasca ha estado plagada de irregularidades, lo cual podría llegar a anular el proyecto si, como se ha anunciado, algún ayuntamiento interpone acciones legales.

Por otra parte, en un país montañoso como el nuestro, un TAV a 200-250 km/h no cabe y hay que meterlo cerca de núcleos habitados en muchos de sus tramos, con lo que la calidad de vida de muchos miles de ciudadanos se va a ver resentida por causa del ruido. El trazado en muchos municipios no respeta la banda de protección de 2 kilómetros de distancia que en torno a los núcleos urbanos el propio Gobierno vasco recomienda. El EIA oficial advierte de la gravedad de esta afección por ruido sobre las personas, la califica de “severa” y concluye reconociendo la imposibilidad de reducir o amortiguar su efecto.

En un entorno con problemas crecientes de agua como es la península ibérica, su posesión y control se perfila como un factor estratégico de desarrollo de primera magnitud. A decir de los expertos, los conflictos y tensiones que a cuenta de los trasvases han aflorado recientemente no han hecho sino empezar. En este contexto, resulta inaudita la frivolidad con la que se aborda la construcción de un TAV que va a dilapidar parte de nuestras reservas hídricas, puesto que, de un trazado total de 190 kilómetros, 31 transcurrirán sobre acuíferos calificados de alta y muy alta vulnerabilidad. Este proceder es muestra de una grave irresponsabilidad y puede depararnos tristes consecuencias futuras. La importancia de esta afección, especialmente en acuíferos importantes como el de Udala, es tal que el propio EIA oficial no duda en calificarla de “severa”.

El TAV tampoco va a servir para cohesionar el país, ya que sólo conectará las capitales, abriendo así una brecha con el resto del territorio sobre el que se harán recaer los fortísimos impactos de esta obra. Aspectos colaterales de la construcción que aún no se han resuelto contribuirán a ahondar en tensiones territoriales. Así, el TAV pasará por encima de lo que hoy son 13 vertederos de residuos tóxicos y peligrosos que habrá que trasladar a otros emplazamientos, lo cual, con toda lógica, no es de esperar sea bienvenido en los nuevos destinos. El coste de éstas y otras actuaciones no está incluido en el presupuesto inicial de 500.000 millones asignados para el TAV, por lo que no sería de extrañar que, al final, las desviaciones alcancen valores similares a los del AVE Madrid-Sevilla, estimadas en un 71% respecto al presupuesto de partida.

Finalmente, cabría señalar que la absoluta descoordinación operativa de esta obra con los Planes de Carreteras aprobados por las diputaciones, deja poco resquicio a la esperanza de que el TAV sea una herramienta eficaz que contribuya a resolver los graves problemas de tráfico que hoy padecemos. Además, las previsiones de tarifas para los futuros usuarios del TAV entre las capitales vascas –entre un 60 y un 80% más caras que, por ejemplo, el transporte público por carretera– serán poco competitivas y prohibitivas para la mayor parte de la población, que seguirá, por ello, empleando sus medios de transporte habituales.

Mientras la ‘Y’ vasca enfila la recta final de su tramitación, a pesar de su evidente nula utilidad social, sus promotores ven en el TAV el paradigma del progreso y la modernidad, el tren que nos acercará a nuestro futuro hogar: Vascópolis, la ciudad de los vascos en el tercer milenio.

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

© Gabriel Ibarra, 2000; © Bakeaz, 2000.
Publicado en *El Correo*, 17 de noviembre de 2000.