

## El transporte en el País Vasco, a debate

Roberto Bermejo

El debate sobre transporte que ha rebrotado recientemente se ha centrado, salvo alguna excepción, en la idoneidad de diferentes trazados de una nueva red ferroviaria básica que permita la conexión en alta velocidad de viajeros entre las capitales vascas entre sí y con el resto de la península y de Europa. Parece que éste es el único, o el más importante, problema que tiene el sistema de transporte vasco. Por el contrario, considero que los problemas son abundantes y graves, y que el debate debe centrarse en el diseño de una estrategia capaz de solventarlos.

En el País Vasco la situación del transporte se caracteriza por: a) una fuerte congestión viaria, con varias zonas a punto de colapso; b) un alto riesgo de siniestrabilidad catastrófica debido a la elevada cantidad de mercancías peligrosas que se transportan por carretera; c) un alto consumo energético y una participación destacada en las emisiones de gases de efecto invernadero; d) una contribución principal a la pérdida de biodiversidad; e) una contribución muy importante a la destrucción del suelo (doble ratio de destrucción de suelo que el comunitario debido al transporte); f) una degradación de la calidad de vida de gran parte de la población urbana (reducción de la movilidad de niños y ancianos, fuerte incidencia en la salud por contaminación atmosférica y acústica, etc.); g) un transporte público deficiente en bastantes aspectos, especialmente un sistema ferroviario insuficiente y frecuentemente obsoleto, lo que se traduce en una desconexión ferroviaria real entre las capitales vascas y sus áreas de influencia, y unas malas o muy malas conexiones con el resto de la península y de Europa.

Pero lo más preocupante no es la situación en sí misma sino su acelerado ritmo de empeoramiento. Por ejemplo, en la década de los noventa el consumo energético del transporte se ha incrementado en un 68% y sus emisiones de gases de efecto invernadero en un 70%, frente a un 18% y un 16%, respectivamente, en la Unión Europea (UE). Las emisiones de gases que provocan la lluvia ácida han aumentado en un 8% mientras que en la UE se han reducido en un 20%, y las de gases precursores de ozono troposférico han crecido un 30% cuando en la UE se han reducido en un 34%. El Gobierno vasco resume así la situación en su reciente informe sobre indicadores ambientales: las presiones ambientales del sector transporte “aumentan a un ritmo mayor que lo que el sector aporta a la economía”.

Un factor clave del agravamiento de los problemas es el desmesurado ritmo de crecimiento del transporte de mercancías por carretera. Esto es debido a que el ratio de camiones y furgonetas por 1.000 habitantes es de 63, frente a 43 en la UE, a que el 67% de las mercancías se transporta por carretera, frente al 44% en la UE, y a un crecimiento muy rápido del número de camiones en tránsito (15% de crecimiento anual en Irún). Numerosos estudios corroboran que el transporte de mercancías por carretera es el problema más grave. El Libro Blanco de la

Eurociudad (Bayona-San Sebastián) defiende que la 'Y' vasca sea "un canal especializado de mercancías". El informe de las Cámaras de Comercio 'Sobre la Y vasca' señala que "en el País Vasco, si hubiera que elegir una prioridad, ésta sería la de las mercancías". El Informe Becker, que representa la postura francesa sobre el tráfico fronterizo hispano-francés, defiende la modernización de la línea Dax-Vitoria para uso mixto y se centra en el transporte de mercancías.

Sólo se podrán ir solventando los problemas citados mediante una estrategia de movilidad sostenible que, dando prioridad a las mercancías, tenga en cuenta los siguientes objetivos: disminución de la necesidad de desplazamiento; utilización preferente de los modos de transporte más eficientes (autobús, ferrocarril y navegación de cabotaje para mercancías); mejora continua de la eficiencia del sistema de transporte, que pasa por una intermodalidad cada vez mejor, por el avance tecnológico; etc. Esto es lo que están defendiendo la OCDE, la Unión Europea, las Naciones Unidas, etc. En la medida en que se avance en la consecución de estos objetivos se minimizará la necesidad de nuevas infraestructuras (con lo que se reducirá el suelo destruido y la pérdida de biodiversidad), irá reduciéndose el uso de energía (con la consiguiente disminución de la contaminación local y de su contribución al cambio climático), irá disminuyendo la siniestralidad y mejorará la calidad de vida. Y al mismo tiempo el sistema será capaz de ofrecer un servicio de calidad y adecuado a las necesidades de la sociedad (movilidad fluida de mercancías y personas, oferta de modos adecuados a los tipos de desplazamiento, etc.).

En esta estrategia la red ferroviaria debe constituir la columna vertebral de un sistema de transporte multimodal e integrado. Pero no sirve cualquier red ferroviaria. Para que sea capaz de captar de la carretera grandes masas de mercancías y viajeros es necesario un ferrocarril que acumule funciones (que sirva para desplazamientos de corto y largo recorrido, para viajeros y mercancías). A su vez, esta acumulación permitirá establecer tarifas moderadas, lo que contribuirá más a su uso intensivo. Pero la multifuncionalidad obliga a sustituir la búsqueda de las velocidades más altas posibles por las idóneas. Cuanto mayor sea la velocidad que alcance una línea ferroviaria, menores serán las funciones que pueda desempeñar y mayores sus impactos ambientales. Resulta absurdo que en este pequeño país la premisa de alcanzar la mayor velocidad posible sustituya a la de lograr la mayor multifuncionalidad posible, porque la adopción de uno u otro enfoque va a suponer sólo diferencias de 10 ó 15 minutos en la conexión entre las capitales vascas o para llegar a París, y una contribución marginal o importante a la solución de los problemas. Un ejemplo de infraestructura multifuncional es la línea modernizada de Madrid al País Valenciano, que permite el desplazamiento de mercancías, trenes regionales y rápidos interregionales como el Alaris, que, a pesar de parar en las localidades más importantes, permite el desplazamiento Madrid-Albacete (250 km) en dos horas.

Como consecuencia del abandono histórico del ferrocarril, es necesaria una labor intensa de modernización (y de construcción de nuevos tramos), pero haciendo hincapié en la primera acción, porque minimiza los impactos ambientales. La red actual tiene una conexión inadecuada de Vizcaya con la meseta, y el resto de la red requiere una profunda modernización. Por ello, se debe construir una línea básicamente nueva que enlace Bilbao con Vitoria, para lo cual existe un estudio pormenorizado realizado por Renfe a finales de la década de los ochenta. Además, se debe modernizar la línea Vitoria-Irún y construir tramos nuevos en aquellas partes del trazado actual que no puedan modernizarse. Es necesario, además, complementar la red básica con otras líneas de forma que constituyan una red integrada. Un primer objetivo debe ser modernizar la línea actual Bilbao-San Sebastián manteniendo el carril métrico, lo que le va a permitir competir con la autopista. Hay que tener en cuenta que la A-8 tiende a ser más lenta por el crecimiento natural del tráfico, el aumento de la congestión en la entrada de las poblaciones, el incremento de tráfico aportado por la autopista Eibar-Vitoria y,

sobre todo, por el incremento del tráfico que provocará la introducción del peaje blando que las Diputaciones tienen previsto una vez que pase a titularidad pública.

No obstante, la construcción de una red ferroviaria moderna e integrada no es suficiente para provocar el trasvase de la carretera al ferrocarril. Tenemos los ejemplos recientes de la puesta en servicio de la línea 1 y parte de la 2 del Metro de Bilbao, que sólo ha generado una pequeña disminución del tráfico al principio y luego ha seguido ascendiendo. Es necesario complementarla con políticas de gestión de la demanda, que engloban un nutrido conjunto de actuaciones, entre ellas: disminuir la necesidad de desplazamiento acercando los servicios a la ciudadanía; ordenar el territorio de forma que se integren las áreas residenciales y de trabajo; crear ciudades compactas; reducir el espacio urbano dedicado al coche; y modificar el sistema fiscal de forma que elimine los subsidios insostenibles y grave en función de la contribución a los problemas.

En fin, frente a tan graves problemas y respuestas inadecuadas, que van a determinar nuestro modelo de transporte futuro, es absolutamente necesario que nuestras autoridades promuevan un debate plural y transparente. Sólo así seremos capaces de encontrar las soluciones que el sistema de transporte en nuestro país necesita.

**Roberto Bermejo** es profesor de la UPV/EHU y miembro de Bakeaz.

© Roberto Bermejo, 2003; © Bakeaz, 2003.  
Publicado en *El Correo*, 15 de enero de 2003.