

## Se acabó el juego con la 'Y' vasca

Roberto Bermejo

En la ceremonia de la confusión entre el Ministerio de Fomento y la Consejería de Transporte del Gobierno vasco, el primero ha venido manifestando su apuesta por la 'Y' vasca, pero presupuestando cantidades ridículas, y la Consejería ha declarado su voluntad de acometer el proyecto, incluso ha licitado obras. Su exclusión de la "Iniciativa Europea por el Crecimiento" (56 proyectos de inversión en infraestructuras de transporte, energía, I+D, etc.), es decir, de la lista de proyectos prioritarios de la Unión Europea para esta década, va a suponer, según el Gobierno vasco, "un retraso de 50 años en el desarrollo social, cultural y económico". Esta declaración apocalíptica, y la campaña de 'adhesiones inquebrantables' que ha promovido, no contribuye a un debate serio y sereno sobre las infraestructuras de transporte que este país necesita, y que siempre se ha querido obviar.

La congestión viaria es un problema muy grave (el ritmo de crecimiento de vehículos es doble que el comunitario; el de mercancías es tres veces mayor), que hasta ahora nadie ha resuelto construyendo más carreteras. Sólo se puede afrontar trasvasando pasajeros y sobre todo mercancías al ferrocarril. Éste es el objetivo prioritario de la política comunitaria de transporte. Todos los informes sobre transporte vasco reafirman la prioridad del trasvase de mercancías de la carretera al tren. El Libro Blanco de la Eurociudad (Bayona-San Sebastián) plantea que la 'Y' sea "un canal especializado en mercancías". El Informe de las Cámaras de Comercio 'Sobre la 'Y' vasca' señala que "si hubiera que elegir una prioridad, ésta serían las mercancías". El Informe Becker, que se considera como la posición oficial francesa, aboga por la modernización de la línea Vitoria-Dax, dando prioridad a las mercancías.

Las limitaciones de la 'Y' se han puesto de manifiesto al ser excluida de la propuesta de proyectos prioritarios, por no cumplir los requisitos exigidos de madurez, dimensión transfronteriza, impacto sobre el crecimiento y beneficios medioambientales.

La **dimensión transfronteriza** hace referencia a "los segmentos que cruzan fronteras". La 'Y' vasca no tiene este carácter, aunque está dentro de la línea transfronteriza Madrid-Dax. Esta situación sólo se puede superar si el Gobierno francés realiza su parte, el tramo Hendaya-Dax. Y va para largo, como veremos después. En cambio, Francia sí está dispuesta a colaborar en la conexión Figueras-Perpiñán, por lo que está incluida en la propuesta comunitaria. La razón es que tal conexión es mixta (para viajeros y mercancías), no siendo contradictorio con la política de Fomento; es una consecuencia de la imposibilidad de construir una línea nueva por la costa mediterránea, dada la actual densidad urbana en la zona, modernizándose la línea mixta existente (la Euromed).

El requisito de **impacto en el crecimiento** es relevante para la UE por la débil coyuntura económica y porque los Estados están sometidos al corsé presupuestario del Tratado de Maastricht. Por ello, la inversión en infraestructuras de transporte en la UE ha bajado desde el 1,5% del PIB comunitario en los ochenta hasta menos del 1% en la década actual. De ahí que la financiación sea el problema que más preocupa a la UE. El Libro Blanco del Transporte titula el capítulo dedicado a la financiación “El dolor de cabeza de la financiación”. La Comunicación de la Comisión ‘Desarrollo de la red transeuropea de transporte. Financiaciones innovadoras’ (abril 2003) intenta buscar soluciones a la financiación de los proyectos prioritarios, porque constata que “el desarrollo de la red transeuropea está estancado”. Afirma que sólo se han realizado 3 de los 14 proyectos (de entidad comparativamente menor que la mayoría del resto) y que, al ritmo actual, la realización del primer grupo de proyectos se retrasará veinte años. La respuesta comunitaria habitual a este dilema es priorizar los proyectos o fases más rentables. El Libro Blanco declara que la escasez de fondos “significa que algunos de los proyectos tendrán que ser seleccionados frente a otros”. La Comunicación afirma que “la complejidad, el tamaño y carácter transfronterizo de los principales proyectos de la red transeuropea de transportes hacen necesario definir mejor las prioridades”. La incidencia sobre el crecimiento viene determinada por la rentabilidad financiera de las inversiones y por la capacidad de resolver problemas de clara incidencia económica, como la congestión. La Comunicación declara que los proyectos ferroviarios “suelen ofrecer una rentabilidad financiera (escasa) a largo plazo y un riesgo de construcción y de explotación (tráfico) a veces elevado”. Esta conclusión es particularmente relevante en el caso de la ‘Y’ vasca porque, entre otros problemas, sus costes de construcción por kilómetro triplican los habituales. Por otro lado, resulta evidente que no resuelve el problema de la congestión fronteriza, por ser un proyecto especializado en viajeros. Y, sin embargo, la Comunicación señala que la solución de los cuellos de botella fronterizos “tiene un significativo efecto multiplicador” de las inversiones.

En relación con los **beneficios para el medio ambiente**, se dice que “se debe dar preferencia a los proyectos que ofrecen fuertes beneficios ambientales. Por ejemplo, proyectos que [...] trasvasen tráfico de la carretera al ferrocarril”. E insiste en conceder prioridad a los segmentos transfronterizos porque “los problemas de contaminación y congestión son a menudo más frecuentes en los cuellos de botella de la red europea de transporte que tienen barreras naturales, tales como los Alpes y Pirineos”. La capacidad de trasvase de la ‘Y’ vasca es muy pequeña y, además, tiene un trazado que difícilmente puede tener más impactos ambientales, porque es enteramente nuevo y porque plantea su conexión con Navarra por la sierra de Aralar.

El **requisito de madurez** se entiende mejor en el contexto de los otros requisitos. La Comisión Europea entiende por proyectos maduros aquellos que “están preparados para comenzar [...] tanto en términos de planificación como de financiación”. Éste no es el caso de la ‘Y’ vasca.

Ante esta situación, Álvaro Amann ofrece su colaboración al Ministerio, y el PP un día echa la culpa a Francia, otro declara que va a empezar a invertir en la ‘Y’ vasca, y el siguiente que también va a haber fondos comunitarios. Por último, anuncia que la exclusión es revisable. Esta ceremonia de la confusión continuará. Pero los hechos son muy tozudos. La “Iniciativa Europea por el Crecimiento” rompe con la trayectoria anterior, porque relega proyectos prioritarios e incorpora múltiples líneas nuevas, y no sólo con los nuevos países miembros. Por ejemplo, la modernización de una línea ferroviaria entre Finlandia y Rusia. El empecinamiento del Gobierno vasco con el proyecto nos llevará a un colapso circulatorio y a que sigamos careciendo de una red ferroviaria acorde con las necesidades del país. Se han perdido casi dos décadas, desde que rechazara la conexión directa entre Bilbao y Vitoria (con velocidad punta de 160 km/h) del Plan de Transporte Ferroviario de RENFE (1987) por defender la ‘Y’ vasca. En el futuro todo va a ser más difícil.

La conexión Madrid-Dax es problemática por razones presupuestarias y de interés de los Gobiernos involucrados. Sólo el acuerdo en firme (y las correspondientes dotaciones presupuestarias) de Francia y España permitirá la activación de los fondos comunitarios –del 20% del coste de los proyectos en la iniciativa, frente al 10% tradicional–. El plan de infraestructuras del Gobierno francés incluye la conexión Hendaya-Dax, pero en el grupo más retrasado. El comienzo de las obras sería para después de 2012. Pero, por motivos presupuestarios y de interés francés por la línea, las obras se retrasarán mucho más. El desinterés se debe a la fuerte inversión necesaria para conectar su línea (que será línea modernizada, por tanto, mixta) con la española que es nueva (por tanto, especializada en pasajeros), cuando Aquitania es uno de los departamentos de menor densidad de población y a Francia le preocupa el problema de los camiones en tránsito –el tráfico de mercancías por la frontera crece un 13% anual–.

El Gobierno español tiene enormes problemas presupuestarios. Se ha comprometido a financiar numerosos proyectos incluidos en la iniciativa (conexiones ferroviarias y algunas autovías entre Portugal y Galicia, Madrid y Salamanca, y la culminación de la línea Madrid-Francia por Barcelona), y ha dado prioridad a las conexiones Córdoba-Málaga, Madrid-Galicia, Madrid-País Valenciano, etc. Es evidente que carece de los fondos para culminar tantos proyectos en los plazos fijados, pues a partir de enero de 2007 España perderá la mayor parte de los fondos comunitarios, ya que el grueso de los mismos se dirigirá a los nuevos países miembros.

La construcción de la 'Y' vasca va para largo, si finalmente se hace, y los problemas de transporte seguirán agravándose. Urge sustituir el proyecto de la 'Y' por otro menos caro y más adecuado a la naturaleza de los problemas vascos que, básicamente, coinciden con las prioridades francesas. Este modelo de ferrocarril facilitaría que Francia diera prioridad a la conexión Hendaya-Dax y la financiación del Gobierno español, en el caso de que tenga voluntad de invertir en el País Vasco.

**Roberto Bermejo** es profesor de la UPV/EHU y miembro de Bakeaz (rbermejo@bakeaz.org).

© Roberto Bermejo, 2003; © Bakeaz, 2003.  
Publicado en *El Correo*, 22 de diciembre de 2003.