

La vasca no se sostiene

Un grave coste
social y ambiental

Las obras del proyecto de alta velocidad ferroviaria en el País Vasco circulaban a velocidad lenta en los últimos años. Sin embargo, el acuerdo alcanzado por los Gobiernos central y autonómico del PP y PNV podría dar un empujón definitivo a las obras.



Iñigo Capellán-Pérez

Grupo de Energía, Economía y Dinámica de Sistemas, Universidad de Valladolid (GEEDS).

David Hoyos

Grupo de investigación en Economía Ecológica y Economía Política (EKOPOL).

A pesar de llevar encima de la mesa más de tres décadas, la puesta en marcha de las obras del tren de alta velocidad en el País Vasco se ha visto afectada durante todo este periodo por la falta de un verdadero debate social y político. A estos dos factores es necesario añadir un tercero: la falta de un análisis riguroso de las ventajas e inconvenientes que tal infraestructura, que supone la mayor inversión de la historia de la Comunidad Autóno-

ma Vasca con 10.000 millones de euros. Así, este proyecto ha venido siendo insistentemente defendido *a priori* y con argumentos no contrastados desde las principales instituciones.

Ante la ausencia de información institucional, los sindicatos ELA y LAB solicitaron a un grupo de investigación multidisciplinar de la Universidad del País Vasco, EKOPOL¹, la realización de un dictamen que abordara el análisis de rentabilidad social y ambiental del pro-



Imagen de las obras de la Y vasca en Gipuzkoa. Foto Irekia Eusk.

Una línea que no cubre costes es una transferencia de impuestos de las capas más pobres a las más ricas

yecto. El objetivo último de este informe ha sido dotar a la ciudadanía de información independiente y rigurosa con la que enriquecer un debate social más necesario que nunca ante las negativas perspectivas que se vislumbran en el modelo español de alta velocidad ferroviaria (AVF).

El punto de partida fue el primer análisis independiente que se realizó antes del inicio de las obras, que ya concluía que la apuesta por la red ferroviaria de

alta velocidad en la Comunidad Autónoma Vasca resultaba inadecuada desde el punto de vista económico, social, ambiental y territorial. Lo que hemos aprendido sobre alta velocidad ferroviaria en la última década no hace sino confirmar las principales conclusiones de este informe elaborado hace ya 13 años.

Rentabilidad

El análisis económico concluye que a día de hoy no existe ninguna publica-

ción académica que demuestre que las líneas de alta velocidad ferroviaria españolas sean rentables ni en el plano social ni en el financiero. Al contrario, existen numerosos informes que demuestran que su rentabilidad social es negativa. Las instituciones públicas encargadas de la fiscalización del uso de los recursos públicos han venido advirtiendo sobre la "insostenible" situación financiera de las inversiones españolas en AVF. Como afirmaba en 2014 Gonza-

lo Ferré, presidente de ADIF: “La red de AVE no tiene ni pies ni cabeza con el actual número de pasajeros”.

Precisamente, este es el quid de la cuestión: el número de personas que viajan. Nuestro informe es claro al concluir que la evaluación económica de la alta velocidad es una cuestión técnica desde hace tiempo: el umbral de rentabilidad de la inversión en una línea de AVF se sitúa en los 10 millones de personas usuarias en su primer año de funcionamiento, muy por debajo de las cifras de las líneas españolas (la más alta, Madrid-Barcelona, apenas alcanza los seis millones anuales y el proyecto de Y vasca tan sólo unos dos).

Desde la perspectiva social, el servicio de alta velocidad es caro y, por tanto, solo asequible para personas de renta elevada. La única encuesta disponible sobre el perfil de usuarios y usuarias (realizada en Francia) indica que el 10% de la población más rica realiza un 32% de los viajes mientras que el 30% más pobre apenas realiza un 14%. Esto significa que una línea que no es capaz de cubrir sus costes de explotación, como se prevé en el caso de la Y vasca, supone una transferencia vía impuestos de la capas más pobres a las más ricas de la sociedad.

Por otro lado, se constata que la puesta en marcha de servicios de AVF está siendo habitualmente acompañada de la supresión de servicios de ferrocarril convencional, lo que en la práctica supone que las personas que habitualmente utilizaban este medio se vean expulsadas a la carretera.

Perspectiva ambiental

La Y vasca ha sido defendida en los últimos años también desde la perspectiva ambiental; miembros del gobierno autonómico han afirmado repetidas veces que esta línea de alta velocidad permitiría evitar “425 toneladas de CO₂ al día”. Así, los presupuestos de 2016 del Departamento de Medio Ambiente y Política Territorial del Gobierno Vasco destinan la mayor partida presupuestaria (superior al 50%) al tren de alta velocidad.

Sin embargo, este dato no incluye las emisiones y energía necesarias para la construcción de la infraestruc-

Las inversiones en alta velocidad nos alejan del cumplimiento de los compromisos sobre el cambio climático

tura. Al incluir estas emisiones (ver figura) incluso en escenarios optimistas de demanda mixta de pasajeros y mercancías. La Y vasca no lograría ahorrar emisiones de CO₂ antes de 100 años, ni ahorrar energía antes de 55 años. Teniendo en cuenta que la vida útil de este tipo de infraestructuras se estima en unos 60 años, concluimos que la Y vasca no puede ser vendida a la ciudadanía vasca como una política sostenible. Este resultado es especialmente relevante desde el punto de vista de la lucha contra el cambio climático dado que las inversiones españolas en alta velocidad ferroviaria nos alejan del cumplimiento de los compromisos internacionales en esta materia.

El informe reconoce, además, que existen multitud de dimensiones am-

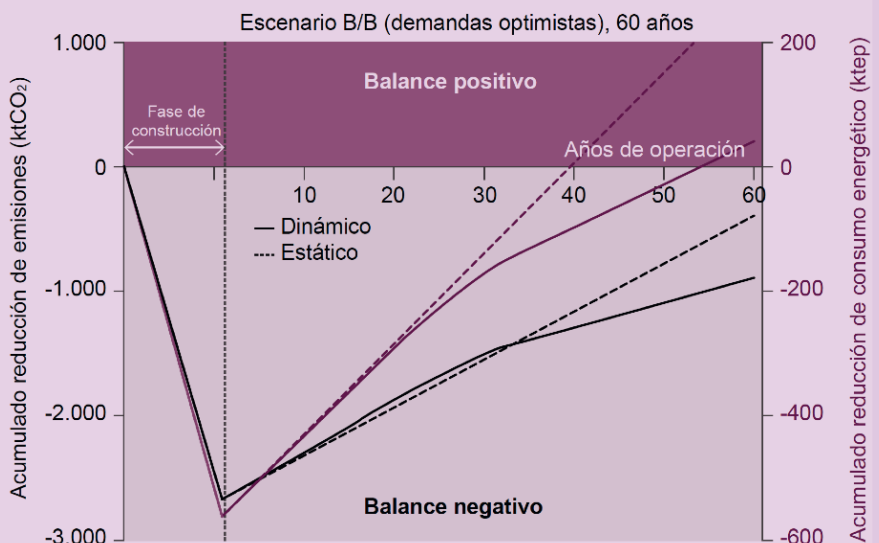


bientales críticamente afectadas por esta infraestructura: fragmentación de hábitat, biodiversidad, ocupación de suelo fértil, impacto visual y paisajístico, ruido, vibraciones, etc., que no han sido objeto de análisis.

Desde la perspectiva política y cultural, el informe constata que aunque la toma de decisiones pública en materia de sostenibilidad se basa, oficialmente, en la transparencia informativa

Balance ambiental del Proyecto de la Y vasca (transporte mixto de pasajeros y mercancías)

Fuente: Antigüedad et al., 2016.





Las protestas contra la Y vasca se suceden. A la derecha, acción del sindicato ELA.

y en la democracia participativa, un conflicto tan largo como la Y vasca demanda nuevas formas de comunicación basadas en criterios democráticos. Un estudio sociológico realizado a este respecto señala que las posturas contrarias a esta inversión aumentan cuanto mayor es la información acerca del proyecto de las personas entrevistadas. Además, desde una perspectiva cultural, el proyecto de Y vasca puede situarse en el quicio de un cambio paradigmático que algunos han bautizado como el “ocaso del prometeísmo”, del culto a la desmesura y a la ausencia de límites. Un cambio cultural que lentamente viene calando en la sociedad y ha minado la credibilidad del proyecto, especialmente tras la crisis económica global y su especial reflejo en la quiebra del modelo económico español basado en la construcción de grandes burbujas inmobiliarias y de infraestructuras de transporte.

Lo que no hay que hacer

La evidencia empírica disponible demuestra la falsedad de las premisas que justificaron la construcción del proyecto de Y vasca. Así, se puede afirmar que la construcción del tren de alta velocidad en la Comunidad Autónoma Vasca impulsado por los Gobiernos vasco y

español es contraria al interés general. El observador atento al contexto internacional ya se habrá dado cuenta de que la apuesta por la AVF en España, en general, se está convirtiendo en un ejemplo mundial de lo que no hay que hacer.

¿Cómo se explica si no que España tenga una densidad de 79 kilómetros de AVE por millón de habitantes, mientras Alemania tiene 18, Suiza 13 y Reino Unido dos? ¿Cómo se explica que países con un nivel mayor de renta como Finlandia, Noruega o EE UU no tengan un solo kilómetro de alta velocidad? ¿A na-

España tiene una densidad de 79 km de AVE por millón de habitantes, mientras que en Alemania es de 18, Suiza 13 y Reino Unido dos

die sorprende que el Tribunal de Cuentas portugués califique de inviable la conexión Madrid-Lisboa que impulsa el Gobierno español?

La AVF sólo podría ser justificable en aquellos casos en los que una línea fuera capaz de transportar gran volumen de pasajeros con gran frecuencia. Sin embargo, el número de viajeros en el Estado español es y será insuficiente debido a la baja densidad de población y baja renta per cápita. La AVF en España es una ruina y su quiebra es cuestión de tiempo, no es rentable ni para la sociedad ni para las empresas.

El objetivo último de este informe es alentar un debate que nunca se ha dado y que es más necesario que nunca. Por tanto, las deficiencias detectadas y las muchas incógnitas que persisten en torno a este proyecto demandan una evaluación rigurosa e independiente que garantice un uso eficiente de los recursos públicos, especialmente en un contexto de recortes importantes en áreas tan sensibles como la sanidad o la educación ■

1 Análisis transdisciplinar del modelo ferroviario de alta velocidad: El proyecto de nueva Red Ferroviaria para el País Vasco, puede consultarse en