

Documento elaborado por  
ELA - LAB - EHNE - HIRU

# *Criterios para una red ferroviaria vasca de utilidad social*



**ELA**



**L**os sindicatos ELA, LAB, ENHE e HIRU celebraron en 1999 unas jornadas en relación al modelo ferroviario que se estaba planteando llevar adelante, en concreto, en relación al tren de alta velocidad. Tras un proceso de reflexión, se logró llegar a un documento común entre los cuatro sindicatos que resumía algunas conclusiones.

Desde entonces, en el tema de infraestructuras, y en concreto también en el del modelo ferroviario, han ocurrido cosas importantes, y los sindicatos hemos mantenido algunas reuniones con el Gobierno Vasco. A partir de ahí, y tal y como viene ocurriendo en otros temas, se ha generado un trabajo colectivo entre diversos sindicatos (ELA, LAB, ENHE e HIRU en este caso). Cabe decir, que este trabajo común ha sido muy fructífero para ELA.

El tema de infraestructura de transporte, es un tema político; al fin y al cabo, decidir qué infraestructura realizar, cuándo, cómo, etc., es una decisión política. En Hego Euskal Herria se están realizando muchos proyectos de infraestructuras (sobre todo se están construyendo muchas carreteras), pero éstos no se hacen de una forma integral. Nuestro país es pequeño, pero no le faltan instituciones, con distintas competencias, y a menudo, tal y como ocurre con

infraestructuras, cada uno va por su cuenta. Ello, por supuesto, conlleva consecuencias penosas, y creemos que es algo que hay que arreglar cuanto antes, debido a los efectos que tiene en la utilidad social, en el medio ambiente en los recursos económicos, etc.

Para ELA es necesario mejorar las infraestructuras actuales, en especial las ferroviarias. Pero, ¿por qué estos sindicatos fijamos una posición ante el modelo ferroviario?. En primer lugar, porque es un proyecto de infraestructuras y porque nos parece necesario que haya infraestructuras adecuadas. Por otra parte, porque el tema de las infraestructuras está relacionado directamente con el modelo de sociedad, y este es un tema que nos interesa, como agentes sociales que somos.

En la última reunión que mantuvimos con el Gobierno Vasco se le hizo entrega de un documento acordado entre los cuatro sindicatos, que explica, entre otras cosas, que el Tren de Alta Velocidad no es el proyecto que Euskal Herria necesita. Este informe es, en concreto, el que os presentamos en estas hojas.

**Julene Gabiola y Mikel Noval**

# *Criterios para una red ferroviaria vasca de utilidad social*

**ELA - LAB - EHNE - HIRU**

## **Introducción**

**L**os Gobiernos Vasco, Navarro y de Madrid persisten en sus proyectos de realizar grandes infraestructuras, y concretamente en el sector ferroviario, están fomentando principalmente las líneas de alta velocidad.

Los sindicatos ELA, LAB, EHNE e HIRU se han posicionado en contra de la propuesta de los Gobiernos Vasco, Navarro y Madrid de construir un Tren de Alta Velocidad que cruzara el territorio vasco. En su momento, dichos sindicatos subrayaron los fuertes impactos, sociales, económicos, agrarios y ambientales como factores negativos del proyecto, a la vez que insistían en que un Tren de Alta Velocidad tampoco tendría utilidad social para la población vasca y por tanto, ni siquiera desde esta perspectiva se justificarían los grandes impactos negativos que generaría.

En el contexto ferroviario, ELA, LAB, EHNE e HIRU entienden por "utilidad social" una

red o un trazado que reduce la presión del tráfico en la carretera, tanto de pasajeros como mercancías, que no induce mayores movimientos globales de transporte, que facilita el movimiento en transporte público entre distintas partes de la red ferroviaria y entre redes ferroviarias y de carretera, en definitiva, una red cuyos beneficios sociales superan ampliamente cualquier coste (socio-económico, agrario, ambiental...) y que satisfaga al máximo número de usuarios en función de la frecuencia y alcance geográfico de su servicio. Creemos por tanto que el futuro modelo ferroviario del Euskal Herria debería de cumplir estos requisitos.

En aras a favorecer un debate social real y con vistas de hacer realidad la participación de la sociedad en el diseño de algo tan importante como puede ser una red ferroviaria, ELA, LAB, EHNE e HIRU han elaborado este documento que resume por un lado, el diagnóstico actual del modelo ferroviario y por otro, propone criterios para uno futuro. Emplazan de nuevo a los Gobiernos com-



petentes a reconsiderar sus planes ferroviarios e invitan a cuántas personas y entidades quieran a aportar sus ideas y sugerencias.

## 1. Diagnóstico de la situación actual del modelo ferroviario

1.1. La Red actual necesita de fuertes inversiones para convertirla en **MÁS SEGURA, MÁS UTIL** para sus usuarios y para que sea **INTERCAMBIABLE**. Es necesaria una política coordinada de los distintos modos de transporte.

1.2. La Red actual no puede absorber el tráfico de mercancías de la manera aceptable para poder reducir los problemas de tráfico en las carreteras. Los problemas se centran en:

- Congestión de las carreteras
- Inseguridad en las mismas

1.3. La Red actual no está diseñada desde el punto de vista de la sociedad vasca en su conjunto, sino que refleja intereses de sectores concretos de la sociedad vasca e intereses estatales y europeos.

1.4. La Red actual está gestionada por una dispersión de administraciones, lo cual

merma su eficacia y utilidad para la población local (vasca).

1.5. Desde la perspectiva del medio rural: los trenes no aportan soluciones a problemas de comunicación en grandes áreas de la geografía vasca, bien por su ausencia, bien por la falta de enlaces adecuados con otras formas de transporte público

1.6. El único proyecto planteado para ser llevado a cabo es del TAV, el cual, no se está llevando a cabo con transparencia y por la información que aparece en la prensa escrita, da la impresión de estar "en el aire":

- El objetivo del tren de alta velocidad de servir de unión con Europa queda en entredicho tanto hacia el norte como hacia el sur:

(a) El Estado francés no se está mostrando a favor de continuar con la infraestructura del tren TGV hacia el sur.

(b) El tramo Burgos-Gasteiz de unión con el Estado Español está aún en fase de estudio informativo

(c) Por otro lado, la conexión hacia el corredor navarro y el Mediterráneo está sin definir por parte de las dos administraciones correspondientes.

(d) Los fondos necesarios para la ejecución del proyecto para nuestro



territorio están sin definir y no existen en este momento.

- Hay un fuerte rechazo de una parte importante de la sociedad hacia el proyecto del TAV, lo que ni siquiera ha servido para abrir un debate en torno a dicho proyecto.

1.7. No existe un estudio serio y actualización de los costes económicos derivados de los actuales proyectos ferroviarios y, más concretamente, del TAV. Tampoco hay claridad acerca de quién o quiénes sufragarán estos costes.

1.8. Es necesario aún concretar con claridad cuáles van a ser las necesidades reales de transporte que vamos a tener en los próximos años, tanto en viajeros como en mercancías para a partir de ahí definir la cota de participación de los diferentes medios de transporte, dentro por supuesto de los compromisos internacionales adquiridos como el de Kioto.

## 2.

### **2.1. Criterios para un futuro modelo ferroviario vasco:**

#### **2.1. Desde una perspectiva social general**

2.1.1. Las actuaciones a realizar en la red ferroviaria vasca deben encaminarse hacia

la SUSTITUCION de tráfico y no a fomentar aún más la movilidad.

2.1.2. Esto es particularmente importante en lo que respecta al transporte de mercancías, aunque también es válido para los pasajeros.

2.1.3. La Red ferroviaria vasca debería de tener el objetivo de aumentar la accesibilidad de las personas a los servicios que necesitan, y no el de fomentar su movilidad. Por tanto, requiere una nueva filosofía de planificación interdepartamental de las instituciones vascas para (a) evitar aquellos proyectos que promueven la movilidad (grandes superficies en zonas periurbanas, clausura de escuelas rurales...) y que tienen como consecuencia el fomento y empleo de medios de transporte con gran huella ecológica y social (b) acercar servicios a las poblaciones y no las poblaciones a los servicios.

2.1.4. La red ferroviaria debe constituirse por modelos de trenes que son alternativas social y ambientalmente mejores que el transporte por carretera, mar o aire. No todos los tipos de trenes son alternativas ambientalmente positivas al tráfico por carretera. Los trenes que superan velocidades de 220 km/hora no son opciones ambiental y socialmente mejores que las carreteras ya que:

(a) Aumentan exponencialmente su consumo energético



(b) Aumentan su impacto en la tierra y paisaje agrario (ver punto 2.2.1) por las condiciones técnicas de sus trazados ya en la fase de construcción

(c) Aumentan los impactos en el medio rural (ver punto 2.2.2.) como la contaminación acústica, tanto en fase de obra como de funcionamiento del tren. (Estos impactos no son exclusivos del medio rural)

(d) No ofrece una salida eficaz para el transporte de mercancías, modo de transporte que a nuestro parecer, debería de ser el objetivo fundamental de cualquier nueva infraestructura que se plantee construir

(e) No permiten la conexión de distintos puntos intermedios

2.1.5. La Red ferroviaria vasca debe diseñarse teniendo en cuenta la red de otros modos de transporte, fundamentalmente de carreteras, para cumplir con los criterios de intercambiadores y no duplicidad de infraestructuras. Debe indicarse en cualquier cartografía los vínculos entre red ferroviaria y red de infraestructuras generales.

2.1.6. La utilidad social de la red ferroviaria no se medirá sólo por la rapidez con la que puede viajar una persona o se pueda transportar una mercancía de un lado a otro, sino también por:

(a) El número de personas que pueden hacer sus viajes habituales necesarios en tren

(b) El número de personas que pueden emplear la red ferroviaria en combinación con otros medios de transporte público

(c) (a) y (b) se refieren tanto al mantenimiento de viajeros como, particularmente, al número de personas que deciden alterar su forma de transporte, sustituyendo el empleo del turismo privado por el transporte público.

(d) El área geográfica al que sirve la red

(e) La cuantía de tráfico de mercancías que deja de emplear la carretera para poder transportarse por tren

(f) La cuantía de turismos que dejan de entrar en las grandes ciudades, al hacerse factible por ejemplo, la compaginación de viajes coche/tren

(g) La minimización del efecto inductor de nuevos movimientos al mejorar la red ferroviaria

(h) El ajuste de horarios de los servicios a las necesidades locales de cada población, teniendo en cuenta las especificidades de éstas

2.1.7. Los estudios previos obligados para cualquier actuación en la red ferroviaria



incluirán estudios presupuestarios, estudios de impacto social, estudios económicos, previsiones de medidas correctoras y cuadros de condiciones sociales de la realización de obras aparte de los estudios de impacto ambiental ya legalmente requeridos. Los estudios los sufragarán los promotores de cualquier proyecto, pero lo realizarán personas elegidas mediante consenso.

2.1.8. El futuro modelo ferroviario debería de vertebrar nuestro territorio, cosa que el proyecto TAV no hace.

### *2.2 Desde una perspectiva rural:*

2.2.1. El modelo ferroviario tiene que minimizar su impacto en tierras agrarias desde los siguientes aspectos:

- \* Superficie y calidad de tierra perdida bajo las vías del tren
- \* Superficie de tierra sujeta a servidumbres y afección
- \* Fragmentación de parcelas
- \* Impacto en manantiales y otros flujos hidrológicos
- \* Contaminaciones acústica, edáfica, acuática...
- \* Pérdida de agroecosistemas y agrobiodiversidad

2.2.2. Igualmente, tiene que minimizar su impacto en:

- \* Pérdida de puestos de trabajo en el medio rural, consecuencia de la pérdida de la base física de una ocupación
- \* Ruptura de accesos a caseríos/explotaciones, viviendas, etc
- \* Pérdida de valor patrimonial
- \* Pérdida de oportunidades (agroturismo, etc)

2.2.3. Únicamente se puede contemplar una actuación ferroviaria que implica impactos del tipo descrito en los puntos (2.2.1) y (2.2.2) si se demuestra la clara utilidad social de la misma. (ver punto 2.1.6).

2.2.4. Es preferible mejorar y/o desdoblarse vías existentes de manera que cualquier pérdida de tierra sea contigua a vías existentes, a introducir vías completamente nuevas

2.2.5. Solamente se puede acometer una obra ferroviaria que implica pérdida de tierra agraria cuando se pone a disposición de la población agraria activo afectada tierra alternativa que garantice la continuidad de sus explotaciones agrarias de forma social y ambientalmente sustentable. Se considera inaceptable una solución que aleja las explotaciones de las pautas de la actividad agraria sustentable o duradera. Se requiere consensuar con el sector el significado de "sustentable" y el diseño y ejecución de los mecanismos necesarios para hacer factible este criterio (por ejemplo, ente de gestión



del acceso a la tierra agraria). Igualmente, la población de las tierras afectadas tendría que tener acceso al tren generador de los impactos.

### **2.3. Desde la perspectiva de la gestión:**

2.3.1 Debe haber un único gestor de las vías ferroviarias vascas para garantizar la coherencia interna de la red desde el punto de vista de la anchura de vías, intercambiabilidad, información al público, etc.

2.3.2. El gestor de la red ferroviaria vasca debe ser, a la vez, propietario de la red y operador (al menos, estos dos deben ser públicos)

2.3.3. El gestor de la red ferroviaria vasca debe ser público y debe de llevar a cabo una política coordinada con el resto de gestores de transporte público

2.3.4. La gestión de la red ferroviaria vasca debe estar sujeta a las consideraciones de un consejo con representación social que garantice el mantenimiento de los criterios de utilidad social en las actuaciones y gestión de la red. Las empresas privadas nunca pueden participar ni presionar en la toma de decisiones sobre la red ferroviaria vasca

2.3.5. El estudio de impacto de cualquier obra lo financiará el promotor de la obra, pero lo realizarán equipos técnicos multidisciplinares no vinculados al promotor y consensuados.

2.3.6. La administración pública debe desarrollar modelos técnicos que permitan conocer sistemática y automáticamente el impacto de una propuesta concreta de obra en la red en general (inducción de nuevos viajes, reducción de viajes por carretera, etc, etc).

### **2.4. Desde el punto de vista de la financiación de la red:**

2.4.1. No puede hacerse un beneficio privado de una inversión pública en la red ferroviaria

2.4.2. Debe presupuestarse por capítulos y presentarse públicamente:

(a) La mejora y mantenimiento de la red ferroviaria actual

(b) Propuestas de nuevas actuaciones (reapertura de vías en desuso, desdoblamientos, nuevos trazados, enlaces con otros modos de transporte, preferentemente públicos)

(c) Los costes de la minimización o compensación de impactos, especificando claramente el concepto, como la intervención en tierras agrarias

(d) El coste de cualquier estudio previo obligado (por ejemplo, de impacto ambiental), según los varemos establecidos por la administración pública.

2.4.3. El presupuesto de una actuación en la red ferroviaria, sea de mantenimiento,



mejora o nueva obra tiene que ser más ajustado al coste real final y tener en cuenta todos los conceptos previsibles de forma realista. El que el coste final de la obra supere el presupuesto inicial supone una falta de profesionalidad en el diseño de sus presupuestos, siendo obligado reclamar responsabilidades políticas y técnicas. Se puede redactar una lista de atenuantes (problemas geotécnicos imprevistos.....).

2.4.4. En contrataciones de cualquier obra (de mejora o nueva actuación) la contrata adjudicataria de una obra solo podrá subcontratar para el desarrollo de una función determinada a otra única subcontrata, de forma que la subcontratación en cadena quede limitada. Como requisitos a cumplir en la adjudicación o contratación, se debe de exigir :

- (a) Cualificación/formación en prevención de riesgos laborales de todos/as los/las trabajadores/as que vayan a trabajar en esa infraestructura.
- (b) El promotor dispondrá de un/a responsable de seguridad in situ en la obra. Según el artículo 24 del decreto 1627/1997, de la Ley de Prevención de Riesgos Laborales, es obligatoria la coordinación entre las empresas contratistas y subcontratistas
- (c) Aplicación del convenio de construcción más favorable en cómputo

general al trabajador o a la trabajadora, sea el convenio del territorio en el que se esté realizando la obra o del lugar de residencia del trabajador o la trabajadora.

2.4.5. Los costes públicos presupuestados y finales de cualquier obra de la red ferroviaria tienen que ser transparentes y muy fácilmente accesibles en aras a evitar el fraude y poder ayudar a garantizar el cumplimiento del criterio de utilidad social.

2.4.6. Deben consensuarse precios sociales para la población usuaria de estos medios de transporte

## Comentarios finales

En esta situación los sindicatos ELA, LAB, EHNE e HIRU instan a la administración a reflexionar sobre su huida hacia delante con el proyecto TAV. Así mismo, solicitan al Gobierno Vasco a reconsiderar su Plan Territorial de Red Ferroviaria y a abrir un verdadero debate con los agentes sociales y la sociedad en su conjunto sobre el futuro de los trenes en Euskal Herria. Los mencionados sindicatos insisten en que el Gobierno Vasco debería darse cuenta de la inviabilidad del proyecto TAV y se ofrecen nuevamente a sentarse a debatir con la adminis-



tración las líneas maestras que la red ferroviaria vasca debería reflejar para que ofreciera un servicio de verdadera utilidad social, y a la vez minimizar su impacto agrario, ambiental, económico y social.

A estos fines, ELA, LAB, EHNE e HIRU ofrecen este diagnóstico de la situación actual

del modelo ferroviario y con qué criterios creen que se debería dirigir la red ferroviaria vasca en el futuro, todo lo cual queda recogido en este documento intersindical destinado a todas las entidades y personas que deben o pueden influir en el futuro ferroviario vasco.

