

# RAZONES CONTRA EL TAV



## *Presentación*

**J**unto a otros sindicatos, movimientos ecologistas, grupos de consumidores y partidos políticos, ELA forma parte de la Red a favor de un tren social, red que más allá de rechazar el proyecto de alta velocidad, establece criterios para el futuro modelo ferroviario de Euskal Herria, y demanda la participación social en este tema.

En este documento, la Red a favor de un tren social responde a la última campaña publicitaria del Departamento de transportes y demuestra que el proyecto de Y Vasca actual no responde a las necesidades reales de Euskal Herria.

*Julio de 2005*



**¡PARA QUE EUSKADI  
NO SE DETENGA!**

**¡QUE NO TE ENGAÑEN!  
¡ES UN TAV!**

La ceremonia de la confusión en la que de forma intencionada se han instalado las instituciones públicas vascas en torno a la Y Vasca, hace necesaria una reflexión conjunta de toda la sociedad.

Las mujeres y los hombres que componemos este movimiento de oposición al proyecto de alta velocidad ferroviaria y a favor de un tren social para Euskal Herria pretendemos denunciar la demagogia y manipulación que ha acompañado a este proyecto desde sus orígenes.

Una sociedad madura es una sociedad que puede y debe decidir su futuro y para ello debe estar formada e informada. Lejos de la propaganda del Departamento de Transpor-

tes y Obras Públicas del Gobierno Vasco, pedimos a los ciudadanos y las ciudadanas de Euskal Herria que nos acompañen a desmontar las falsedades, que no argumentos, esgrimidos por el Gobierno Vasco para imponernos un proyecto de tren de alta velocidad que nos perjudicará seriamente.

Lejos de aclarar dudas, el Departamento dirigido por Álvaro Amann ha diseñado una campaña propagandística, financiada con el dinero de todos y todas, para pedir el Si a la Y Vasca. Pues va a ser que NO.

Hay mil razones para decir NO al Tren de Alta Velocidad (TAV). A continuación vamos a cuestionar y desmontar algunos "argumentos" en los que se sustenta la última campaña "a todo color" del GV.

Y, caminando preguntamos... para que Euskal Herria avance.



**1) ¿la no construcción de la Y vasca supondrá un retraso de más de 50 años?**

**Ayer fue el Concorde y Lemoiz, hoy el TAV**

El avión a reacción ha sido un estrepitoso fracaso y a pesar de que Lemoiz no se construyó, "hoy no comemos berzas y vivimos con velas" como se dijo en su día. Es más, viendo el caso francés, el modelo de alta velocidad ferroviaria está suponiendo un coste socioeconómico y ambiental altísimo. ¿En qué parámetros miden ese retraso de 50 años?

Estamos de acuerdo con el Viceconsejero de Transportes en que "un proyecto como el de la Y marcará una línea divisoria" aunque no entre bienestar y decadencia como éste mantiene, sino entre un modelo de desarrollo despilfarrador, depredador e insostenible y un auténtico modelo de desarrollo sostenible en el que no tienen cabida proyectos faraónicos como la Y Vasca cuyo único objetivo es engrosar las cuentas de resultados de las empresas del hormigón y, de paso, las arcas de algunos partidos políticos.

**2) ¿Conectará ágilmente nuestro territorio?**

**Aleja personas, pueblos y comarcas**

La ecuación que iguala progreso y alta velocidad es falsa. Con este proyecto los/las habitantes de las tres capitales vascas ahorrarían tan sólo 20 minutos en sus desplazamientos entre las capitales, mientras que el interior del territorio se vería aún más alejado.

En efecto, en la actualidad la mayor demanda de movilidad, como muestran los propios estudios del Gobierno Vasco, se produce en el interior de las comarcas: un 97%. No parece, por tanto, socialmente aceptable que se derroche tal cantidad de dinero público para ahorrar veinte minutos a menos del 1% de los desplazamientos potenciales diarios de la CAV que representan los viajes entre las tres capitales. ¿Es ésta la forma de conectar nuestro territorio?

**3) ¿Es la vía a seguir hacia la sostenibilidad?**

**¿Respeta rigurosamente el medio ambiente?**

**Uno de los mayores atentados al medio ambiente de la historia de Euskal Herria**

Entre los gravísimos impactos ecológicos destacan la extracción de 33 millones de m<sup>3</sup> de tierra (el equivalente al relleno de 2.200 campos de fútbol hasta la portería), agresio-



nes a ecosistemas autóctonos (robledales, hayedos, etc.), la erosión de suelos, la pérdida de tierra agraria, alteraciones hidrológicas, ruido, etc.

El camino hacia la sostenibilidad pasa por un ferrocarril que en aras a minimizar la ocupación y artificialización de suelo, aproveche en la medida de lo posible la red ferroviaria actual; un ferrocarril que por responder a las necesidades de movilidad, traiga consigo una disminución de desplazamientos en nuestras carreteras.

#### **4) ¿Será financiada por la Unión Europea y el Gobierno central?**

##### **¡A que no!**

No hay petición alguna de financiación de fondos europeos y la ampliación de la Unión Europea dificultará conseguirlos, a la vez que el proyecto Y Vasca no es una prioridad para el Ministerio de Fomento del gobierno estatal. El Gobierno de la CAPV no tiene un plan de viabilidad para prever las desviaciones presupuestarias en la construcción (solo en túneles de un 60%), la utilización y el mantenimiento. En caso de desviaciones presupuestarias, ¿quién las asumirá?. Si se gasta tanto dinero en el TAV ¿en qué no se invertirá?

#### **5) ¿Transportará mercancías entre Vitoria e Irún?**

##### **Ningún tren de alta velocidad transporta mercancías**

El proyecto está concebido para el transporte de viajeros, pero las administraciones son conscientes de que no pueden abstraerse de introducir el principal problema que son las mercancías, que utilizan para vender el proyecto. ¿Qué hacemos con las mercancías peligrosas, 3.8 millones de toneladas/año, con alto índice de accidentes? ¿Y con las bobinas, cereales, automóviles, madera? Todas éstas, ¿hacia dónde y con qué operadores esperan trabajar?

#### **6) ¿Se eliminarán 1.000 camiones diarios de la carretera? ¿Contribuirá a descongestionar las carreteras?**

##### **Lejos de contribuir a resolver los problemas del transporte obstaculizará su solución**

No sólo son falsos los datos que ofrece (sin demostrar) el Gobierno Vasco sino que, aunque se cumplieran, restarían menos del 1% de los camiones y coches que diariamente recorren las carreteras vascas. En otras palabras, ni siquiera será capaz de absorber el aumento de camiones previsto en la fronte-



ra de Irún en un año. El aumento previsto es de los 11.000 camiones actuales a 16.000 camiones en 2009.

Además, si la Y Vasca contribuirá a descongestionar las carreteras, ¿cómo es que se planifican nuevas carreteras como la Supersur, la A-1 o la ampliación de la A-8?

### **7) ¿Desvinculará el desarrollo económico del incremento de la demanda de transporte?**

#### **La hipermovilidad perjudica la economía**

La relación entre el transporte y la economía no reside tanto en su aportación al PIB como en su eficiencia para el resto de ramas de actividad, por lo que romper el crecimiento continuado del transporte puede beneficiar a la economía. En otras palabras, existe un umbral a partir del cual la hipermovilidad tiene efectos perjudiciales para la economía, además de para el medio ambiente y la sociedad. Ya hemos visto que el TAV no disminuirá el tráfico, y por tanto, no evitará que superemos ese umbral. No en vano, mientras el transporte aporta el 7% del PIB, genera unos costes externos valorados en el 9% del PIB vasco.

El proyecto de Y Vasca presenta una rentabilidad negativa económica y social, su

explotación comercial será deficitaria y tendrá un efecto regresivo en la distribución de la renta, ya que lo pagaremos la población trabajadora y lo utilizará la élite.

### **8) ¿Crearé 13.000 puestos de trabajo en los próximos 20 años?**

#### **Un tren social creará y mantendrá más y mejor empleo**

¿13.000 puestos de trabajo? Por donde pasa el TAV se destruyen empleos rurales. Igualmente, es sorprendente que no se tenga un plan de viabilidad y, aún así, se conozca la cantidad de puestos de trabajo que se van a crear. ¡Propaganda! ¿Qué futuro tendrán los puestos de trabajo si el proyecto no es viable? Ninguno. ¿Negocio para las cementeras o creación de empleo? ¡Negocio! ¿Trabajo digno o precario? ¡Precario!

Mejor un tren social. Más paradas, más servicios, más rentabilidad social, más seguridad = más empleo.

### **9) ¿Se ahorrarán 630 toneladas diarias de CO<sub>2</sub>? ¿Incrementará el ahorro energético respecto a otros medios de transporte?**



### **El mejor ahorro energético es la reducción de la movilidad**

Este vuelve a ser un dato inventado por el gabinete de Álvaro Amann dado que otros estudios han situado este ahorro en apenas 30 toneladas diarias. No obstante, lo importante no es cuánto ahorra en términos absolutos sino en términos relativos dado que el transporte de la CAV emite más de 14.000 toneladas diarias de CO<sub>2</sub>. Es más, no sólo no va a limitar el incremento futuro de las emisiones contaminantes del transporte, sino que impedirá definitivamente que Euskal Herria cumpla el Protocolo de Kyoto.

Con un consumo energético hasta seis veces superior a un tren convencional, el TAV es un tremendo despilfarrador de energía. Así, la Y Vasca podría servir de justificación para proyectos futuros de centrales térmicas en Euskal Herria.

### **10) ¿Es la obra que nos falta por hacer?**

#### **¡Lo que nos faltaba!**

Algunos argumentos que utilizan para justificar esta afirmación son:

- *"El 75% de la población es partidaria de la realización de esta obra", a pesar de que tan sólo "el 50% de los ciudadanos sabe en qué consiste la Y vasca". ¿Por qué? La campaña informativa ha*

sido sustituida por una campaña publicitaria a favor del proyecto y se han negado los cauces de participación pública a los grupos contrarios al TAV. En cualquier caso, el que la mitad de la población desconozca el proyecto anula la credibilidad a las conclusiones de la propia encuesta citada.

- *"El coste medio de billete deseado se sitúa en 10 euros".*

Según la política de precios para líneas de alta velocidad de RENFE el precio por trayecto entre Bilbao y Donostia rondaría los 18 euros. Eso supone que la población vasca no está dispuesta a pagar el coste real del billete, lo que asegura una infra-utilización y la no viabilidad de la infraestructura.

El GV ha afirmado públicamente que desconoce cual será el precio del billete, ya que dependerá del operador que lo gestione; se pretende construir un mega-proyecto, por tanto, sin conocer su utilidad.

- *"Ocio, principal uso (68,1%)".*

Pretenden cimentar un TAV cuyo principal objetivo es el de ofrecer un servicio al ocio, dejando sin cubrir las necesidades reales de movilidad, e incrementando la misma.



¡PARA QUE EUSKADI NO SE DETENGA!

### **11) ¿Es un proyecto Ynteligente?**

Y vasca: un proyecto YnYntelYgYble ha-  
cYa la YnsostenYbYlYdad del PaYs Vasco,  
basado en la YmposYcYón antYdemocrá-  
tYca.

**¡QUÉ NO TE ENGAÑEN! ES UN TAV**

