

## ***Manifiesto universitario: Y vasca, una apuesta equivocada***

“Hemos tenido 16 años de debates sobre la Y, ahora toca construirla” – señalaba hace un año la Consejera de Transportes. Pues bien, 17 años de debate ritual en el que el Gobierno vasco se limita a presentar su proyecto haciendo oídos sordos de las voces críticas, no han sido suficientes para que las instituciones públicas presenten un sólo informe riguroso que justifique la rentabilidad social de la Y vasca. Es más, 17 años después falta información imprescindible para poder analizar su rentabilidad: no se sabe cuánto va a costar el billete, cuántas paradas va a haber, cuántas y qué tipo de mercancías va a llevar (en caso de que finalmente circulen también trenes de mercancías), qué se va a hacer con los 33 millones de m<sup>3</sup> de tierra que se van a excavar en nuestros montes, qué efecto van a tener los túneles sobre las corrientes subterráneas, qué va a suceder con los municipios interiores que parecen abocados a desaparecer debido a las afecciones de la infraestructura en su entorno, ....

Ante esta grave situación, las profesoras, profesores, investigadoras e investigadores de la UPV/EHU que firmamos este manifiesto exigimos a las instituciones públicas poner a disposición de la ciudadanía toda la información relevante sobre el proyecto. Además, nos sentimos en el deber de denunciar la manipulación informativa y la ausencia de participación pública en torno al proyecto de Nueva Red Ferroviaria para el País Vasco (NRFPV), más conocida como Y vasca. Paradójicamente, cuando más se habla de desarrollo sostenible y de la madurez de la sociedad vasca para decidir su futuro, menos se cuenta con ella en la planificación y ejecución de megaproyectos de infraestructuras que afectarán al bienestar de generaciones actuales y futuras.

La campaña mediática diseñada por el ejecutivo de Lakua para *vender* su proyecto más ambicioso, se vertebra en cuatro grandes ejes: modernidad y carácter estratégico, identificando la Y vasca como la necesidad social principal; desarrollo económico, afirmando que supondría un gran impulso a la economía del país; solución a los problemas del transporte por carretera, incluyendo imágenes de atascos en la propaganda del proyecto; y sostenibilidad, ofreciendo la imagen de un tren sostenible, beneficioso para el medio ambiente. A continuación, analizamos las premisas anteriores ofreciendo a la ciudadanía elementos de juicio independientes de intereses económicos y políticos.

La Y Vasca ha pasado de ser un proyecto ferroviario a un icono de modernidad, lo que conlleva que se considere políticamente incorrecto cuestionarlo, y que al hacerlo se

corra el peligro de estar permanentemente señalado y acusado de querer detener el progreso. En lugar de informar y facilitar la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones, las instituciones públicas convierten en eje principal de la coordinación institucional entre el gobierno autonómico y central la “creación de una opinión social favorable” hacia este proyecto. La estrategia es semejante a la de las grandes multinacionales: crear un producto e incitar a la gente a consumirlo mediante campañas masivas de publicidad. Aquí se pretende crear un estado de opinión de fuerte demanda de la infraestructura. Sin embargo, este objetivo es contradictorio con las conclusiones de estudios sociológicos que muestran cómo la opinión pública establece la educación o la sanidad como las inversiones prioritarias relegando las infraestructuras al último puesto (CIS, 2005). No en vano, mientras el Estado español va camino de convertirse en el país con más autopistas y líneas de alta velocidad del mundo, tiene el mayor índice de fracaso escolar de todos los países industrializados. De la misma forma, existe en la actualidad un clamor en la sociedad vasca sobre otros problemas sociales como la dificultad de los jóvenes para acceder a una vivienda, la falta de recursos de la educación pública o el deterioro de la sanidad pública.

Crear una opinión es radicalmente contrario a informar y fomentar la participación pública. Un reciente estudio de opinión sobre la Y Vasca concluye que no se han ofrecido cauces a la participación de la ciudadanía (sólo el 1% de las personas pertenecientes a los municipios afectados había sido invitada a participar en algún foro relacionado con este proyecto) y en opinión de una mayoría de las personas, la información facilitada por las instituciones ha sido insuficiente (69%) e incluso sesgada (54%). Es más, las opiniones contrarias al proyecto crecen a medida que aumenta el nivel de información de la persona entrevistada.

En lo que se refiere al impulso a la economía, el proyecto de Y vasca costará en torno a 6.000 millones de euros. La eficiencia de toda inversión económica debe analizarse bajo el prisma de la escasez de recursos ante infinitud de necesidades sociales que, como acabamos de ver, son más demandadas por la sociedad. A pesar de la falta de información sobre la rentabilidad económica y social del proyecto, los pocos datos existentes que pretenden justificar la inversión no hacen sino desaconsejarla. Así, el Estudio Informativo sobre la NRFPV del Ministerio de Fomento concluye que la inversión no es rentable socialmente en ninguno de los escenarios contemplados, y eso que no se tiene en cuenta ninguna estimación de costes ambientales del proyecto. Estos resultados coinciden, además, con la opinión de la mayoría de expertos en economía del transporte quienes aconsejan modernizar y ampliar las redes existentes antes de construir nuevas. Resulta sorprendente que el Estado español sea el único miembro de

la Unión Europea que ha apostado por generalizar líneas de alta velocidad ferroviaria a todo el territorio.

Los costes faraónicos de los proyectos de alta velocidad ferroviaria tienen notables implicaciones sobre el precio del billete. La política tarifaria del Ministerio de Fomento, que no debemos olvidar es el titular de la Y Vasca, es meridiana: el precio se determina en función de los costes de la infraestructura y de la calidad del servicio (fundamentalmente la velocidad de desplazamiento). La subida de tarifas ferroviarias en Toledo y Aragón, que provocaron diversas manifestaciones durante el año pasado, fueron justificadas por la inversión realizada en el primer caso y por el aumento de la velocidad del servicio en el segundo. Unas recientes declaraciones de Esteban Morlán, Secretario de Estado de Infraestructuras, despejan cualquier duda sobre el carácter no social de la red de alta velocidad: “así como los servicios de Cercanías y de Media Distancia tienen una intervención del Gobierno desde el momento que son un servicio público, la alta velocidad es un servicio o una oferta comercial”. Si a esto le añadimos que el coste por kilómetro de la Y Vasca será el más alto de toda la red española de alta velocidad debido a que gran parte del recorrido circularía por túnel o viaducto, es evidente que el coste del billete será especialmente alto en nuestro territorio. Esta situación acarrearía dos consecuencias posibles: o el precio del billete es suficientemente elevado de tal forma que los usuarios del tren de alta velocidad cubran sus costes de desplazamiento o, en caso de que el Gobierno vasco optara por financiar parte del coste del servicio, serían todos los contribuyentes vascos los que financiaran a esa minoría de usuarios de la infraestructura.

El problema de fondo no es otro que la propia naturaleza de la alta velocidad ferroviaria, dado que ésta no se concibe como solución a la congestión crónica que sufren las carreteras vascas, sino como alternativa al transporte aéreo. En otras palabras, el tren de alta velocidad es un modo de transporte ideado para viajes de negocios puesto que son los únicos con posibilidad de pagar las altas tarifas que implica una infraestructura de este tipo. Así, no es de extrañar que según estimaciones del propio Departamento de Transportes del Gobierno vasco, la Y Vasca apenas eliminaría un 1% de los vehículos que diariamente circulan por las carreteras vascas. Según la encuesta citada anteriormente, tan sólo un 0,3% de las personas entrevistadas prevé utilizarlo habitualmente. Es evidente que su objetivo tampoco es quitar camiones de las carreteras. Si bien en un principio la Y vasca no iba a llevar mercancías, posteriormente se dijo que iba a quitar el equivalente a 7.000 camiones diarios y finalmente esta cifra hubo de ser reducida a 1.175 camiones (de los cerca de 50.000 que circulan diariamente). La confusión es aún mayor cuando en un debate reciente, la Viceconsejera de Transportes afirmaba que “ya se verá si lleva mercancías”. Y sus

dudas tienen fundamento puesto que aparte de la incompatibilidad (por razones de costes) entre alta velocidad y transporte de mercancías, a día de hoy RENFE no tiene ningún plan para llevar mercancías en la red de alta velocidad.

Si por el contrario, la nueva red ferroviaria vasca hubiera sido concebida como una red convencional, modernizando la red existente y construyendo sólo los tramos nuevos mínimos necesarios y con un mayor número de paradas intermedias, mejoraría no sólo la cohesión territorial y accesibilidad de la mayoría de la población, sino que optaría a captar un gran número de desplazamientos por carretera, dado que estos usuarios se muestran más preocupados por el coste del viaje o el riesgo de accidente que por el tiempo de viaje. Además, una red de estas características estaría en condiciones de captar una gran cantidad de mercancías.

Por último, la afirmación de que un tren de alta velocidad es un tren sostenible porque será beneficioso para el medio ambiente es un atentado al sentido común. Como personas sensibles ante el proceso de destrucción del planeta y en muchos casos como investigadoras e investigadores de la sostenibilidad, denunciamos la manipulación que hace el ejecutivo vasco del concepto de transporte sostenible. Ni contribuirá a la lucha contra el cambio climático ni a reducir la factura socioambiental del transporte en nuestro territorio, dado que apenas reduciría un 1% de los 3.500 millones de euros anuales en que fueron estimadas las externalidades del transporte en 2000. Además, es bien sabido que duplicar la velocidad cuadruplica el consumo energético. Los estudios más recientes señalan que cuando se superan los 225 Km/hora, el consumo energético de un tren de alta velocidad por pasajero es similar al de un avión o automóvil modernos. Por si esto fuera poco, la Y vasca necesita que las curvas tengan radios de 3.100 metros y las pendientes suavísimas, lo cual elimina la posibilidad de que el trazado pueda adaptarse al terreno y minimice los impactos irreversibles que provocará en el territorio.

Con ser muy graves los problemas de la Y vasca, éstos se ven multiplicados por los grandes retos de carácter energético a los que se enfrenta la humanidad: el fin de la era de los combustibles fósiles y el cambio climático. Los problemas ambientales globales como el cambio climático y el techo del petróleo nos obligan fundamentalmente a reducir la hipermovilidad actual y a ahorrar energía. La sociedad del futuro no va a necesitar un *concorde* sobre raíles para desplazarse; la sociedad del futuro no va a necesitar un transporte elitista y derrochador de energía, sino todo lo contrario. En la medida en que las instituciones públicas no prueben con estudios concluyentes lo contrario, la Y Vasca se demuestra ineficiente en lo económico, injusta en lo social e insostenible en lo ambiental, a la vez que retrasa la ineludible tarea de crear una malla ferroviaria multifuncional que vertebré el sistema vasco de transportes.

## ***Firmantes:***

Agirre, Elena  
Agirre, Eneko  
Agirregoitia, Naiara  
Ahedo, Igor  
Ainz, Maria Jose  
Ajangiz, Rafael  
Alberdi, Jokin  
Aldama, Leticia  
Alegría, Iñaki  
Allende, José  
Amezaga, Josu  
Andino, Susana  
Angulo, Patxi  
Ansa, Maite  
Antigüedad, Iñaki  
Antolín, Enrique  
Arana, Edorta  
Arbizu, Feli  
Areskurrinaga, Efren  
Arostegi, Javier  
Arriola, Joaquín  
Arrizabalaga, Ramón  
Arto, Iñaki  
Bakaikoa, Baleren  
Barcena, Iñaki  
Barrutia, Xabier  
Bengoetxea, Joxerramon  
Bermejo, Roberto  
Bidaurratzaga, Eduardo  
Bilbao, Alberto  
Blas, Asier  
Borja, Antón  
Bueno, Gorka  
Camara, Jesus  
Castrillón, Verónica  
Cearreta, Alejandro  
De la Fuente, Mikel  
De la Peña, Alberto  
Díez, Jose Ramón  
Duplá, Antonio  
Elías, Angel  
Elorriaga, Jon  
Elorrieta, Aiala  
Elosegi, Arturo  
Errasti, Anjel  
Etxano, Iker  
Etxebarria, Goio  
Etxebeste, Joseba  
Etxezarreta, Enekoitz  
Fernández, Idoia  
Fernández, Pablo  
Franco, Helena  
Gainza, Xabier  
Garay, Jesus  
García, Oihana  
Garin, Inazio  
Garmendia, Eneko  
Garmendia, Joseba  
Gómez, Mikel  
Gorostidi, Izaro  
Gutiérrez, Jorge  
Gutiérrez, José Daniel  
Hernández, Juan  
Hoyos, David  
Huarte, Maider  
Ibarra, Gabriel  
Ibarra, Pedro  
Idoyaga, Petxo  
Igarza, Juan  
Intxausti, Lander  
Irurzun, Koldo  
Iturriotz, Ander  
Jubeto, Yolanda  
Karrera, Iñaki  
Lago, Rosa  
Larrañaga, Jon  
Larrazabal, Lutxi  
Larrinaga, Ane  
Larrinaga, Josu  
Lasaga, Xabier  
Lasagabaster, Iñaki  
Letamendía, Francisco  
Lizarralde, Amaia  
Marcellán, Idoia  
Martín, Rosa María  
Martínez de Alegría, Iñigo  
Martínez, Elena  
Martínez, Maria Jose  
Martínez, Zesar  
Mateos, Txoli  
Mayor, Aingeru  
Mejuto, Gaizka  
Mendizabal, Antxon  
Mendizabal, Elena  
Mesa, Adela  
Minguez, Rikardo  
Moreno, Jose  
Narbaiza, Beatriz  
Ortells, Txus  
Ortubai, Miren  
Otxoa, Isabel  
Puyo, Annie  
Ramirez de la Piscina,  
Txema  
Redondo, Rafael  
Rivadeneira, Jose María  
Rodríguez, Arantxa  
Sancho, Iker  
Serna, Maite  
Sierra, Egoitz  
Tamayo, Unai  
Ugalde, Unai  
Unceta, Koldo  
Uriarte, Ibon  
Urkaregi, Arantza  
Usategui, Elisa  
Uskola, Araitz  
Valdivia, Asier  
Villalba, Unai  
Zabalo, Patxi  
Zelaia, Ana  
Zendoia, Jose  
Zubero, Jaime  
Zubiaga, Mario  
Zurbano, Mikel