

EL TRANSPORTE EN EUSKAL HERRIA

ACERCAMIENTO A LA SITUACIÓN ACTUAL Y PROPUESTAS DE FUTURO

RED POR UN TREN SOCIAL

Marzo 2006

1. Introducción
2. Situación actual del transporte en Euskal Herria
3. Criterios para la futura red de transporte en Euskal Herria
4. El Tren de Alta Velocidad en el contexto de estos criterios
5. Avance de una estrategia ferroviaria alternativa adecuada a las necesidades de Euskal Herria
6. Conclusiones y recomendaciones



1.	Introducción.....	1
2.	La situación actual del transporte en Euskal Herria	2
2.1.	Marco institucional	2
2.2.	Diagnóstico del transporte en Euskal Herria	2
2.2.1.	Movilidad de personas.....	11
2.2.2.	Movilidad de mercancías.....	14
2.2.3.	Perspectivas	16
2.2.4.	Conclusiones	17
3.	Criterios para la futura red de transporte en Euskal Herria	19
3.1.	Participación.....	19
3.2.	Marco técnico	19
3.3.	Marco político	20
3.4.	Criterios sociales.....	20
3.5.	Criterios ambientales	21
3.6.	Criterios económicos	22
4.	El TAV en el contexto de estos criterios	24
4.1.	El TAV no equivale a “progreso”	24
4.2.	El TAV aleja personas, pueblos y comarcas	24
4.3.	El TAV produce un enorme e irreversible impacto ambiental.....	24
4.4.	El TAV supone desviar enormes fondos desde inversiones de interés social	24
4.5.	Ningún tren de alta velocidad transporta mercancías.....	25
4.6.	El TAV obstaculizaría y no solventaría la solución de los problemas del transporte	25
4.7.	La hipermovilidad que provocan proyectos como el TAV perjudica la economía.....	25
4.8.	Un tren social creará y mantendrá más y mejor empleo	25
4.9.	El mejor ahorro energético es la reducción de la movilidad innecesaria	26
4.10.	La ciudadanía no conoce el proyecto TAV	26
5.	Avance de una estrategia ferroviaria alternativa adecuada a la realidad de Euskal Herria.....	27
5.1.	El impulso de la intermodalidad.....	27
5.2.	Una apuesta por el ferrocarril	27
5.2.1.	Máximo aprovechamiento de las redes ferroviarias existentes	27
5.2.2.	Mínimo impacto ambiental posible.....	27
5.2.3.	Máxima racionalidad económica de las inversiones en términos sociales	27
5.2.4.	Apoyo a la vertebración interna de Euskal Herria en clave social.....	28
5.2.5.	Accesibilidad a las líneas de comunicación a nivel europeo.....	28
5.2.6.	Creación de una única empresa pública de gestión ferroviaria para toda Euskal Herria.....	28
5.2.7.	Una red ferroviaria mallada y multifuncional	28
5.2.8.	Una política de financiación de infraestructuras de transporte que conceda prioridad al ferrocarril	29
5.2.9.	Una política de transporte que se centre en la gestión de la demanda más que en la provisión de nuevas infraestructuras.....	30
5.2.10.	Un proceso de toma de decisiones participativo que busque el consenso social	32
6.	Conclusiones y recomendaciones.....	33
7.	Fuentes consultadas	34
8.	La red por un tren social	35

1. Introducción

Con este documento, la Red por un Tren Social, en la que confluyen actualmente 20 grupos sociales, sindicales y políticos, ofrece un análisis del transporte en Euskal Herria y propuestas de criterios y estrategias con el propósito de lograr que cualquier proyecto de transporte para el futuro sea de corte social y consensuado con los movimientos sociales, sindicales y políticos.

El trabajo realizado por la Red por un Tren Social le ha llevado a subrayar que el debate acerca de la red ferroviaria vasca, la potencial función social y ambiental del ferrocarril convencional y los impactos que conlleva exigen un debate más amplio acerca del modelo de transporte en general. Para la Red por un Tren Social resulta difícil, e incluso, equivocado, abordar conceptos como la movilidad, la accesibilidad o la intermodalidad, o cuestiones como el movimiento de personas o mercancías en el marco del transporte ferroviario, sin conocer y analizar la problemática del transporte en general.

Igualmente, un análisis del transporte genera la necesidad de una reflexión acerca de la ordenación territorial, particularmente la ordenación urbana, ya que ésta influye directamente en las necesidades de infraestructura de transporte.

Por lo tanto, el presente documento pretende hacer, en primer lugar, un análisis lo más exhaustivo posible de la situación del transporte en Euskal Herria. A continuación aborda cuáles serían las pautas o criterios a tener en cuenta para abordar una planificación conjunta del futuro del transporte en Euskal Herria, incluyendo, necesariamente, el transporte ferroviario. El resultado arroja mucha luz sobre el debate concreto en que está inmersa gran parte de los movimientos sociales de Euskal Herria en cuanto a los diferentes megaproyectos como el Tren de Alta Velocidad (TAV) y orienta irremediamente las reivindicaciones sociales tanto en cuanto al modelo de transporte en general como a la red ferroviaria en particular.

2. La situación actual del transporte en Euskal Herria

2.1. Marco institucional

El sistema vasco de transportes se caracteriza por un déficit de planificación integrada debido a la insuficiencia de competencias por un lado y a un reparto competencial disperso, por otro. Se echa en falta una institución nacional propia o en su caso, una coordinación interinstitucional que abarque a toda Euskal Herria para que de esta forma se pueda hacer una planificación del transporte a la medida de las necesidades de toda su población. Tanto histórica como actualmente, las infraestructuras de transporte de Euskal Herria se han diseñado y se están diseñando como un apéndice de los esquemas del Estado centralista francés, del modelo autonómico español y de los ejes transeuropeos sin tener en cuenta un modelo propio y equilibrado al servicio de la ciudadanía de los siete territorios de Euskal Herria.

De esta manera hay, hoy día:

- unas redes de carreteras que pertenecen al Estado francés, al Estado español, al Gobierno de Navarra, a las Diputaciones Forales, y a los Ayuntamientos, siendo parte de ellas de peaje.
- un sistema ferroviario que forma parte de la red estatal francesa, española y de la CAV, con diferentes anchos y cuya titularidad corresponde al Estado francés (SNCF), al Estado español (RENFE y FEVE) y al Gobierno de la CAV (EuskoTren, Metro de Bilbao y EuskoTran).
- Un sistema portuario, con los puertos de Baiona, Ziburu y Hendaia integrados en el sistema de puertos francés, Bilbao y Pasaia en el sistema de puertos español y el resto de puertos más pequeños de la CAV bajo la dirección limitada del Gobierno de Gasteiz.
- Finalmente, en cuanto a los aeropuertos, la situación sigue siendo la misma: el aeropuerto de Biarritz situado dentro del esquema francés y Noain, Loiu, Foronda y Hondarribia dentro del esquema español.

Además, el reparto desigual de las competencias ha conformado un sistema de cotos privados donde cada institución ha impulsado los modos de transporte en función de sus intereses particulares, dejando patente que la Mesa del Transporte de Navarra y la Autoridad Unica del Transporte de la CAV son insuficientes para afrontar la problemática del transporte a nivel de toda Euskal Herria y corregir estas deficiencias.

2.2. Diagnóstico del transporte en Euskal Herria

Euskal Herria, al igual que el resto de los países industrializados, ha sido testigo durante las últimas décadas de un vertiginoso crecimiento del transporte, muy por encima del

crecimiento económico. Si a esto se añade la hegemonía que ostenta el transporte por carretera dentro del sistema vasco del transporte, se observa que los cuantiosos impactos sociales, ambientales y económicos asociados al transporte por carretera han venido agravándose a lo largo de los últimos años: congestión, emisiones contaminantes, pérdida de tierra agraria, consumo energético, fragmentación del territorio, despilfarro de recursos económicos en nuevas infraestructuras, etc.

Además, el papel que actualmente está jugando el ferrocarril convencional en Euskal Herria es muy escaso. Por una parte, su trazado se realizó en su día pensando en el esquema de vertebración centralista y radial tanto del Estado francés como del español sin contar para nada con las necesidades de Euskal Herria, a la vez que no se ha invertido el dinero necesario para su actualización. Y por otra, las autoridades estatales, regionales y autonómicas están apostando por el Tren de Alta Velocidad.

Como consecuencia de todo ello se está abandonando este ferrocarril para la conexión exterior y para la vertebración interna del territorio. Las líneas Baiona-Altsasu-Gasteiz-Miranda como parte del eje Paris-Madrid, Baiona-Donibane Garazi como parte del eje Baiona-Toulouse, Altsasu-Iruña-Castejon como parte del eje estatal Irun-Zaragoza, Bilbao-Miranda-Madrid y Miranda-Logroño-Tudela en el medio y largo recorrido se encuentran totalmente obsoletas e infrautilizadas tanto a nivel de viajeros/as como de mercancías. Se puede decir que solo funciona medianamente bien el corto recorrido en los tramos Santurtzi-Bilbao-Laudio-Orduña e Irun-Brinkola. Por lo que respecta a las líneas de vía estrecha de FEVE y Eusko Tren no se está aprovechando su potencial ni para mercancías ni para viajeros/as.

Al mismo tiempo se asiste a un impulso claro del vehículo privado, sin apostar por un transporte público eficaz, moderno y de calidad, generando verdaderos problemas de contaminación, embotellamientos y aparcamiento, sobre todo en las zona urbanas.

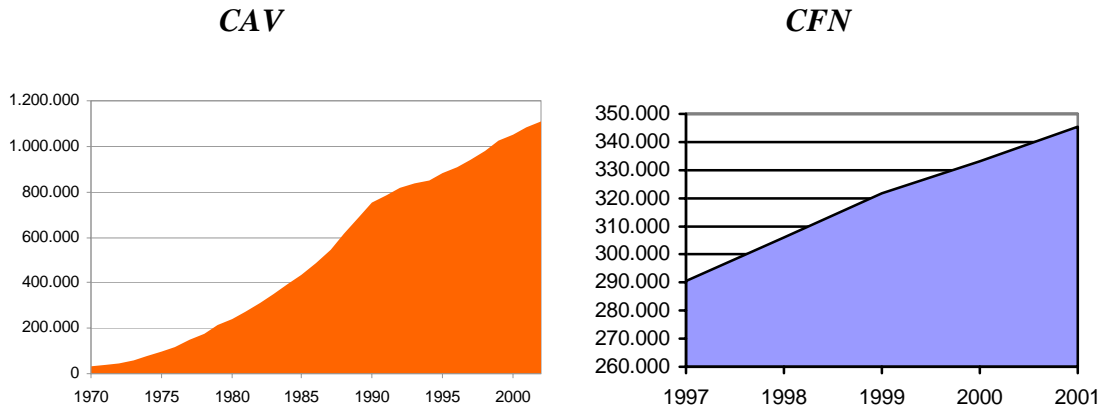
Si bien estos problemas son comunes a lo largo y ancho de la Unión Europea, los problemas socio-ambientales del transporte tienen especial incidencia en Euskal Herria debido a sus características específicas: orografía montañosa en la parte norte, alta densidad poblacional, zona de paso del transporte internacional, fuerte especialización de la economía en industria pesada, así como la existencia de importantes infraestructuras portuarias.

La imagen que presenta el transporte en Euskal Herria es preocupante a la luz de los datos que se muestran a continuación:

- **Accidentes:** El número de accidentes de tráfico que se producen a lo largo y ancho de Euskal Herria supone un impacto muy negativo tanto en la salud como en la calidad de vida de la ciudadanía. La zona de acumulación de accidentes de tráfico entre el año 1999 y el 2004 en Iparralde se encuentra en la zona urbana costera (de Hendaia a Baiona); en la Comunidad Foral de Navarra (CFN) en el año 2000 fallecieron 102 personas en accidente de tráfico; y en la Comunidad Autónoma Vasca (CAV), durante la década de los noventa, fallecieron 2.413 personas y resultaron heridas más de 65.000.
- **Aumento de vehículos particulares:** El número de vehículos crece en Euskal Herria más rápidamente que el Producto Interior Bruto (PIB) y a una velocidad doble que en la Unión Europea. En el periodo que va desde 1997

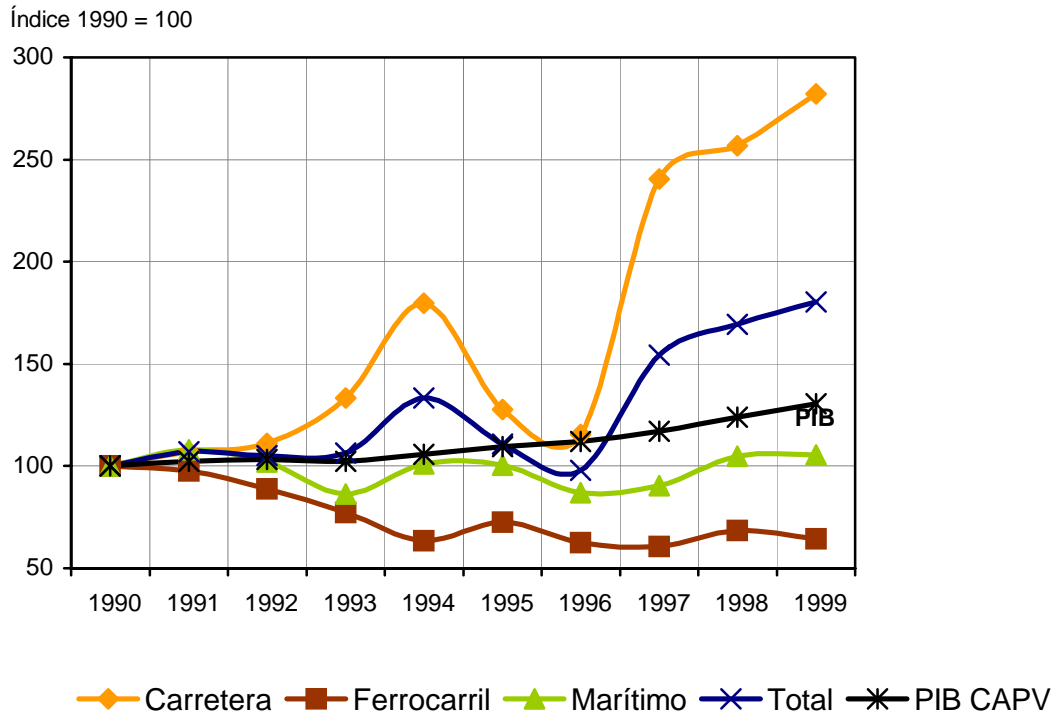
hasta 2001 el parque de vehículos de la CFN ha sufrido un incremento del 18.8%, pasando de 290.592 vehículos a 345.346. En la CAV desde 1990 el aumento del parque de vehículos ha sido del 146%.

Gráfico 1. Evolución del parque de vehículos



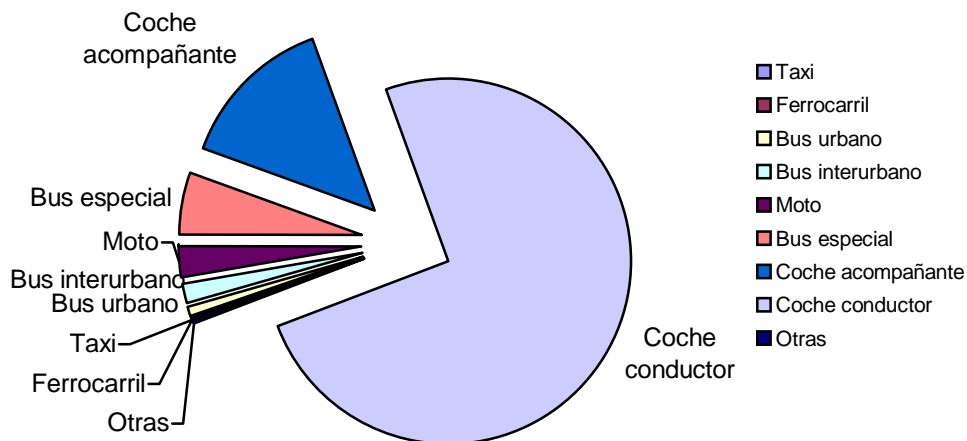
- **Aumento de camiones:** Especial importancia cobra el espectacular crecimiento en el número de camiones cuya tasa supera ampliamente la media europea. En la CFN, el número de vehículos de transporte a 31 de diciembre del 2002 en la CFN era de 17.951, con un incremento del 25% en los últimos cinco años. Por lo que respecta a la CAV, entre 1990 y 1999 el parque de camiones aumentó por encima del 50%, llegando hasta los 70 camiones por cada mil habitantes, muy por encima de los 54 camiones por cada mil habitantes de media europea. Además, se está produciendo un crecimiento muy problemático del tráfico de camiones pesados por el paso vasco de los Pirineos, donde actualmente se llega a los 10.000 camiones pesados diarios, con un crecimiento medio del 3% anual desde el año 2000. Por otra parte, las mercancías transportadas por carretera de origen y con destino en la CFN llegaron en el año 2001 a las 44 millones de toneladas, lo que supone un incremento del 60% en el decenio 1990-2000. En la CAV en el año 1999 se alcanzaron las 70 millones de toneladas con un aumento anual del 28% en la década de los 90. En Iparralde el incremento del tráfico de mercancías ha sido del 25% desde el año 1998 al 2003.

Gráfico 2. Transporte de mercancías en la CAV



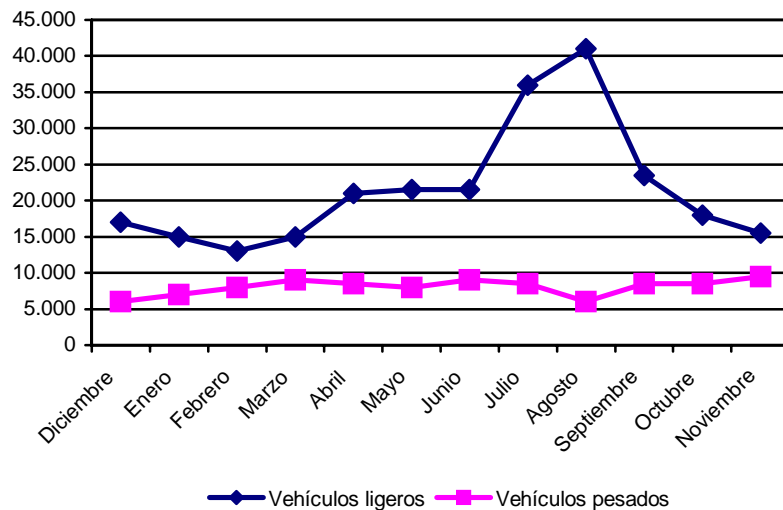
- Empleo del ferrocarril:** La cuota modal del ferrocarril dentro del transporte de mercancías en Euskal Herria es muy inferior a la media comunitaria del 14%. La carretera es absolutamente hegemónica, siendo la participación del ferrocarril pequeña y estancada en el tiempo: en la CFN es del 0,78%, en la CAV se sitúa en el 2% y en Iparalde en el 11%.

Gráfico 3. Distribución de viajes por modo de transporte en la CFN



- **La congestión:** la congestión en las carreteras vascas es crónica, sobre todo en las inmediaciones de los núcleos urbanos. La falta de un transporte público de calidad está presionando hacia el uso del vehículo privado. Se pueden citar como los ejemplos más claros:
 - Los continuos atascos que se producen en las ciudades del eje costero de Iparralde, especialmente en el eje Baiona-Angelu-Biarritz (BAB). Se está apostando para que el BAB se convierta en el punto nodal de conexión de todos los flujos del transporte de Ipar Euskal Herria, haciendo al mismo tiempo de enlace de proximidad, regional, estatal y transeuropeo. Así el 85% de todos los desplazamientos de Iparralde se efectúan dentro de este espacio costero. Como consecuencia de esta apuesta política, que gira únicamente en torno al BAB, se asista a un desequilibrio poblacional, económico y social del interior de Iparralde, con la consiguiente saturación del transporte en la zona costera, especialmente en Baiona-Angelu-Biarritz y la falta de un mallaje de transporte adecuado en gran parte del territorio interior. Si la situación es crítica en el periodo estival, los atascos van a convertirse en pocos años en un problema cotidiano, tanto en invierno como en verano.

Gráfico 4. Evolución mensual del tráfico entre Donibane-Lohizune y Biarritz



- La congestión de la A-8 a su paso por la Margen Izquierda, Bilbao y Donostialdea. Pese a que no existen datos generales algunos corredores, como la A-8 a su paso por Bilbao, estuvieron congestionados el 23% de las horas anuales en 2001. Según los últimos datos de la Diputación Foral de Bizkaia la congestión en

este tramo se sitúa actualmente en 8 horas diarias, estando prevista la saturación en el paso de Biriatu para el 2010.

- Aunque la problemática no llega a los niveles de las zonas urbanas arriba mencionadas, si no hay capacidad de tomar medidas drásticas para frenar la demanda por carretera, la Comarca de Iruña y la ciudad de Gasteiz van a acusar en poco tiempo los mismos graves problemas de congestión.

- **Mercancías peligrosas:** Euskal Herria en su conjunto soporta un enorme volumen de mercancías peligrosas transportadas por carretera, con una elevada y creciente siniestralidad asociada. La inmensa mayoría de las mercancías peligrosas se transportan por el modo más peligroso que es la carretera, existiendo desde hace años una directriz europea que determina el transporte de éstas por ferrocarril.

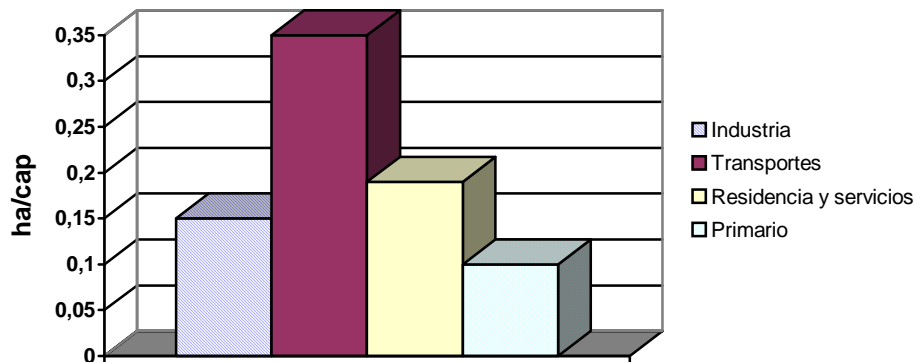
- **Consumo de energía:** El consumo de energía del transporte por carretera en Euskal Herria viene creciendo a un ritmo casi doble que en la Unión Europea. En la actualidad, en la CFN, (Comunidad Foral Navarra) el transporte supone el 30% del consumo total de energía primaria, con un crecimiento espectacular del 9% en los últimos cinco años, muy por encima del crecimiento de otros sectores como industria (2,9%) o servicios (0.08%). A su vez, en la CAV el transporte, con un consumo del 27% del total de energía primaria, es el segundo sector más consumidor de energía. En el ámbito del transporte, la carretera absorbe el 93% de la energía consumida. Niveles similares de consumo de energía se pueden asignar al transporte en Iparralde, concentrándose, sobre todo, en la zona costera y en la aglomeración del BAB.

- **Protocolo de Kyoto:** El sector transporte aleja a Euskal Herria del cumplimiento del Protocolo de Kyoto. Las emisiones de gases de efecto invernadero del transporte han aumentado en general un 83% desde 1990, lo cual constituye una tasa de crecimiento que duplica la media europea. En lo que respecta a otros contaminantes, es verdad que el plomo ha desaparecido prácticamente y las sustancias acidificantes y precursores del ozono troposférico han disminuido sensiblemente. Sin embargo, tanto los hidrocarburos aromáticos policíclicos (HAPs) como los metales pesados (cobre, cadmio, cromo, etc.) han aumentado su presencia de manera considerable.

- **Contaminación ambiental:** El transporte de mercancías por carretera es uno de los máximos responsables de la contaminación ambiental. En 1998, el 25% de las emisiones de CO₂, el 39% de las emisiones de NO_x y el 52% de las partículas en suspensión (PM₁₀) del transporte en la Unión Europea provinieron de los vehículos pesados.

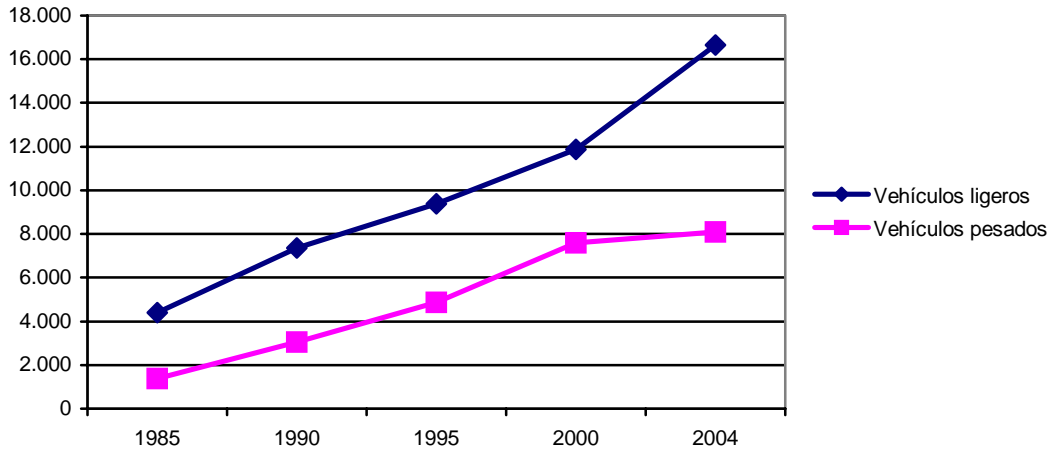
- **Huella ecológica:** El sector del transporte en la CFN es el sector que más contribuye a la huella ecológica asociada a los consumos energéticos. Representa 0,35 ha/cap/año de un total para la huella energética del 0,75 ha/cap/año. A su vez, en la CAV las infraestructuras de transporte han sellado un porcentaje de superficie (2,5%) mayor del doble que la Unión Europea o Estados Unidos (1,2%) y su densidad de autopistas (68 Km/1000 km²) dobla a Alemania y triplica a Francia o al Estado español.

Gráfico 5. Contribución de la huella energética de los diferentes sectores en la CFN (2001)



El imparable crecimiento del parque de vehículos conlleva un aumento exponencial del tráfico, sobre todo en las cercanías de los grandes núcleos urbanos de Euskal Herria (Baiona-Angelu-Biarritz, Gran Bilbao, Comarca de Iruña, Donostialdea, periferia de Gasteiz) y a lo largo del trazado que une la Península Ibérica con el Estado francés y el resto de Europa. Por lo que respecta a este último, se está produciendo un incremento acelerado de la problemática del transporte en el paso de los Pirineos, sobre todo en la autopista A63, motivado tanto por la entrada del Estado español y Portugal en la Unión Europea (UE) como por la apuesta por el modelo de la globalización económica neoliberal que provoca la aceleración del intercambio de las mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa.

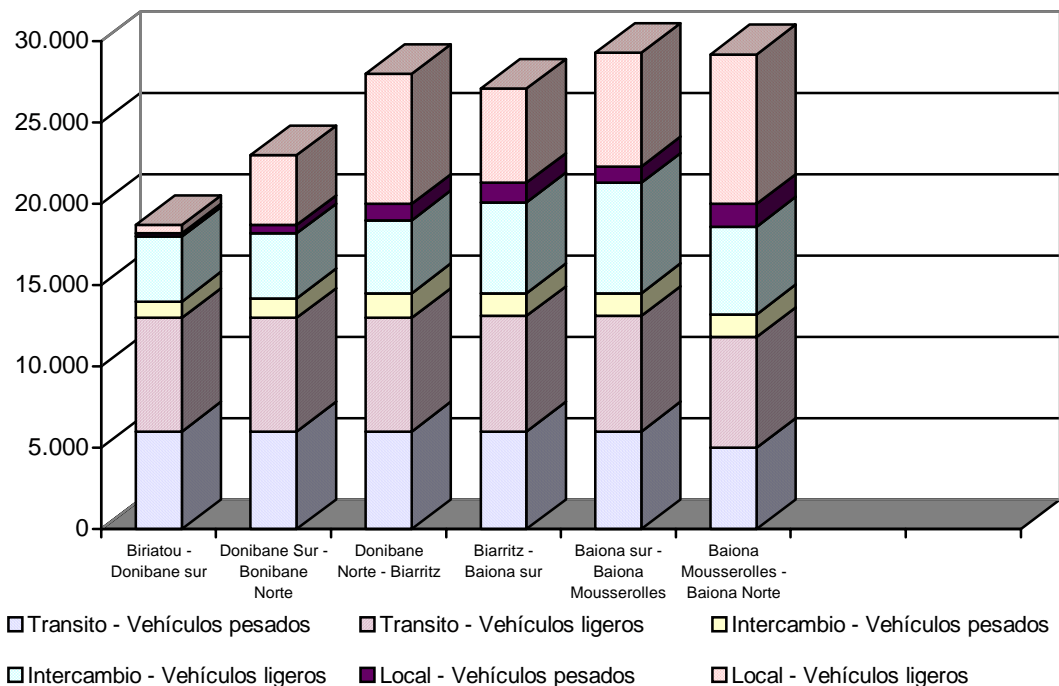
Gráfico 6. Evolución del tráfico en la A63 (Biriadou)



Se concluye claramente que a lo largo de los últimos años las carreteras que constituyen la red principal de Euskal Herria han aumentado el tráfico de vehículos muy considerablemente:

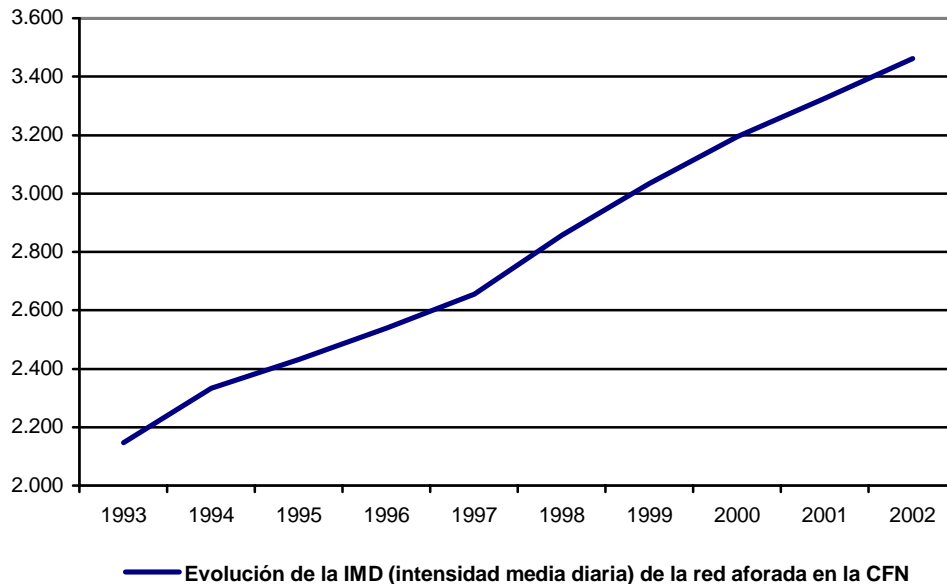
- **En Iparralde** se ha producido un aumento sobre todo en la Costa y hacia las zonas peri-urbanas como la de Ustaritze. Por lo que respecta al interior se está produciendo una concentración de tráficos alrededor de los polos urbanos rurales como Donibane Garazi, Hazparne, Maule o Donapaleu.

Gráfico 7. Composición del tráfico en la A63



- **En la CFN (Comunidad Foral de Navarra)**, la aglomeración del tráfico tanto de viajeros/as como de mercancías está aumentando aceleradamente en la Comarca de Iruña, así como en la autopista A-15 Andoain-Irurtzun-Iruña-Tafalla-Tudela.

Gráfico 8. Evolución del tráfico en la CFN



- **En Bizkaia**, según el informe de la evolución del tráfico en las carreteras de Bizkaia 2001 publicado, por la Diputación Foral de Bizkaia (DFB), las carreteras que configuran la red preferente aumentaron el tráfico medio ponderado (IMD) entre 1996 y 2001 a una tasa anual del 5,5%. En concreto, la autopista A-8 (Bilbao-Behobia) aumentó el tráfico de vehículos a una tasa anual del 7,6%. Especialmente preocupante es el aumento del transporte de mercancías por carretera: el porcentaje de vehículos pesados que circularon por la A-8 se situó en 2001 en el 13,8%. Por su parte, la autopista A-68 (Bilbao-Gasteiz) ha visto aumentar su tráfico entre los años 1996 y 2001 a una tasa acumulativa aún mayor, el 8,8%. El porcentaje de vehículos pesados se situó en 2001 en un 14,8%.
- **En Gipuzkoa**, la Información de Aforos en las Carreteras, de la Diputación Foral de Gipuzkoa (2002), recoge unas tasas anuales de aumento de tráfico en la autopista A-8 (tramo Zarautz-Donostia) entre 1980 y 2001 del 5,6% (7% entre 1995 y 2000). Es más, el tramo Donostia-Pasaia registró unas tasas anuales de incremento de tráfico del 7,8% entre 1980 y 2001 (11,9% entre 1995 y 2000). En lo que se refiere a la N-I (a su paso por Tolosa), el tráfico de vehículos aumentó a tasas anuales del 4,7% entre 1980 y 2001 (9,5% entre 1995 y 2000). Finalmente, este estudio destaca que “en la carretera N-I ha crecido más el tráfico de vehículos pesados que ligeros entre 1995 y 1999 en todas las estaciones excepto Olaberria

A estos datos habría que añadir algunas consideraciones adicionales:

* En primer lugar, la orografía montañosa de la vertiente atlántica y pirenaica de Euskal Herria no sólo aumenta los costes de construcción de las infraestructuras de transporte, sino que, además, impone una mayor presión sobre el medio ambiente. Así lo confirma un reciente estudio de la Agencia Europea de Medio Ambiente sobre los efectos del transporte de mercancías por carretera en las áreas montañosas, que demuestra que la morfología de los valles intensifica el conflicto entre las necesidades de sus habitantes, los sistemas ecológicos y el tráfico. La estrechez de los valles dificulta la dispersión de contaminantes, por lo que la contaminación que se registra en estas zonas es similar a la de las áreas urbanas como consecuencia del conocido como efecto anfiteatro. Así, para el mismo volumen de tráfico se triplican las concentraciones de óxidos de nitrógeno.

* Además, en las noches de verano, las emisiones del tráfico de vehículos inducen una concentración en la calidad del aire seis veces superior a las concentraciones diurnas (EEA, 2001). Según el Ministerio de Medio Ambiente francés, la concentración media diaria de NO₂ en Biriatu alcanza niveles similares a los registrados en núcleos urbanos como Rennes, Cannes o París. La deposición de nutrientes en Biriatu supera los 35 kilogramos por hectárea y año, lo cual se considera crítico a largo plazo para los restos de bosques naturales y plantaciones de coníferas del entorno (EEA, 2001).

2.2.1. Movilidad de personas

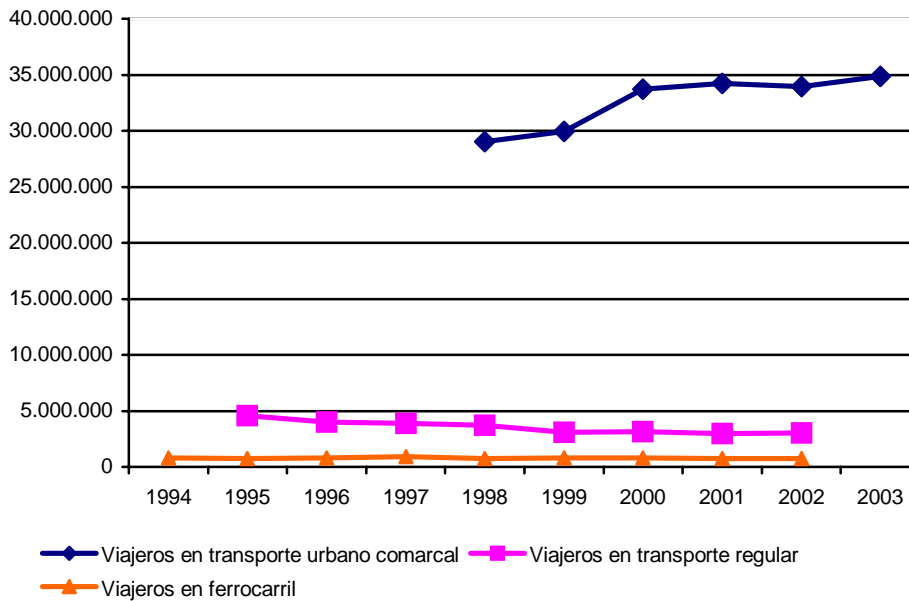
Iparralde:

Los diferentes estudios de movilidad que se han realizado en Iparralde (por ejemplo, “Étude prospective sur les infrastructures de transport de l’Eurocité basque, LKS consultants, 2001-2002”) muestran una fuerte movilidad por carretera, especialmente acentuada en la zona costera. En esta área se producen 2,8 desplazamientos por día y por persona. De ellos, el 80% se realizan en vehículo privado, una de las tasas más altas del Estado francés en aglomeraciones urbanas similares y el 7,5% se realizan en transporte urbano. Además, el 70% de los turistas vienen en vehículo privado si bien una vez en el destino se desplazan menos que la media, 0,3 desplazamientos por día y por persona. En cuanto a los motivos del desplazamiento, entre el 15 y el 23% se deben a trabajo y a estudios y entre el 60% y el 85% a compras, ocio y turismo.

Comunidad Foral Navarra:

En este territorio es preciso diferenciar la movilidad de la Comarca de Iruña del resto del territorio. Los datos que se ofrecen se sustentan en dos estudios de movilidad : “Movilidad en relación con el transporte urbano en la Comarca de Pamplona”, 1997 y “Estudio sobre el transporte público en la Comunidad Foral de Navarra”, 2000.

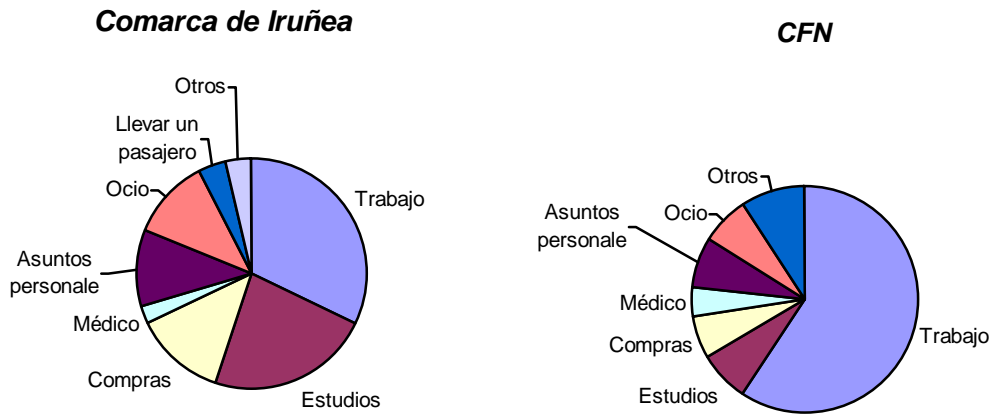
Gráfico 9. Movilidad de personas en la CFN



En la Comarca de Iruña, el nivel de motorización de vehículo privado es de 382 unidades por mil habitantes (en Iruña 382). Al mismo tiempo, el índice de movilidad para los 280.000 habitantes de la Comarca es de 2,763 viajes por habitante y día. Los desplazamientos que se realizan andando representan un 43%, los realizados en vehículo privado un 36% se realiza en el vehículo privado y los realizados en transporte público un 14%. Los principales motivos de desplazamiento son: trabajo (32%), estudios (23%), compras (13%) y ocio y asuntos personales (alrededor del 11%). Los viajes por motivos de trabajo se efectúan en un 61% en vehículo privado. El índice de movilidad mecanizada por hogar para el resto del territorio navarro es de 2,64 viajes /día (0,21 viajes en modo de transporte público y 2,43 viajes en modo privado).

El uso de medios mecanizados para necesidades de movilidad es principalmente por motivos de trabajo (59% del total de viajes). Le sigue en porcentaje, pero a mucha distancia, el motivo de estudio y asuntos personales (7,3%). En cuanto a los modos utilizados, el 88% de los viajes se hacen con coche privado. Por el contrario, destaca por su escaso peso relativo el transporte público por carretera en líneas regulares con un 1,7% y el modo de transporte en ferrocarril con un 0,1% de los viajes realizados. Estos datos, en sí mismo preocupantes, todavía son más significativos si se constata que entre las motivaciones para el uso del transporte público colectivo un 50% responde no disponer de coche. Las principales razones que dan las personas que utilizan el transporte privado para no usar el transporte público son: el 38% por que no existe el servicio, el 20% por que no le lleva a destino y el 29% por comodidad.

Gráfico 10. Distribución de viajes por motivos en la CFN



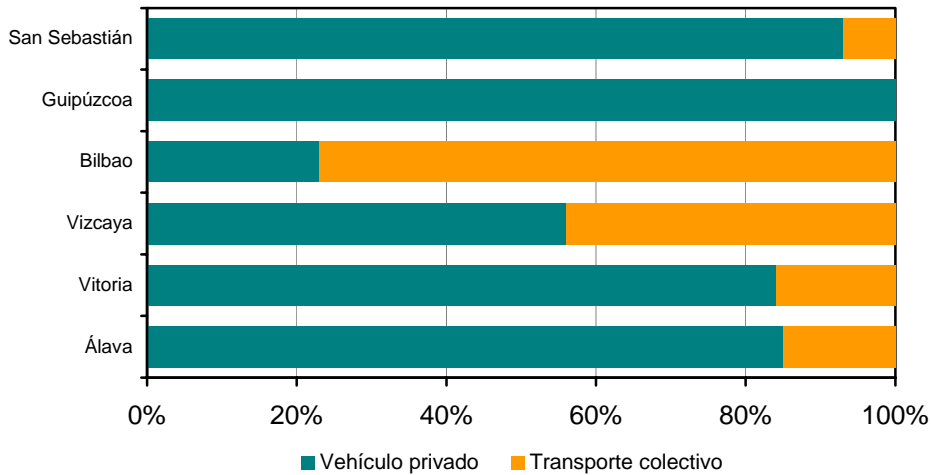
Comunidad Autónoma Vasca:

Según el *Estudio de la movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca*, publicado en 2003 por el Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno de la CAV, la movilidad de las personas está dominada por la marcha andando (46%), seguido del vehículo privado (35%), el transporte público (14%) y otros (5%). Excluyendo la movilidad a pie, la movilidad motorizada se reparte mayoritariamente entre el automóvil (64%) y el transporte público (25%). A su vez, los desplazamientos intracomarcales representan el 91% del total, mientras que los desplazamientos entre las tres capitales de la CAV apenas alcanzan un 0,7%.

La generación de estos desplazamientos en la CAV obedece fundamentalmente al trabajo (61%) y los estudios (23%). Si se desglosan los viajes al trabajo por modo de transporte, se observa que el 60% se realizan en coche, el 25% andando y el 12% en transporte público. No obstante, prescindiendo de los desplazamientos a pie, el 83% de las personas que necesitan de un modo motorizado para ir al centro de trabajo optan por el vehículo privado. La mayor parte de la movilidad generada por el trabajo son desplazamientos intracomarcales (88%), muy por encima de los desplazamientos intercomarcales (11%) y externos (1%).

El estudio de movilidad recoge, asimismo, la evolución de la movilidad con respecto a estudios anteriores, observándose una tasa media de incremento anual del 2,5%. Sin embargo, el modo de transporte que ha absorbido en cada caso el incremento de movilidad muestra una gran variabilidad, como muestra el gráfico 4. A excepción de Bizkaia, el incremento de movilidad motorizada en la CAV ha sido principalmente absorbido a través del vehículo privado.

Gráfico 11. Absorción del incremento de la movilidad por modo de transporte



Este estudio de movilidad pone de manifiesto que el vehículo particular gana terreno al transporte público en todas las relaciones salvo en Bilbao y Bizkaia. De esta forma, el Gobierno de la CAV está implícitamente comprobando la existencia de efectos de red en el transporte público, lo que entre personas expertas se conoce como efecto Mohring. Es decir, un mayor fomento del transporte público, (lo que supone mayor frecuencia de servicios, reducción en los tiempos de espera de personas usuarias y reducción del coste medio social del servicio), produce un efecto espiral de mayor utilización del mismo,.

También es importante destacar que no sólo se emplea cada vez más el vehículo privado en los desplazamientos sino que éstos son cada vez mayores y las tasas de ocupación descenden. Así, mientras la longitud media de los viajes ha aumentado 17 Km. entre 1995 y 2001, la tasa media de ocupación de vehículos ha descendido en la última década: 1,53 en 1990, 1,53 en 1995, y 1,35 en 2001.

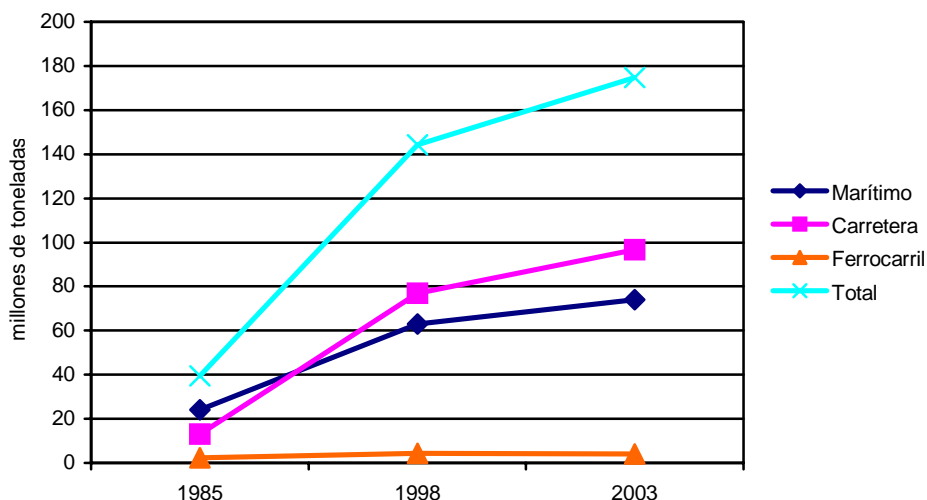
Por último, la intermodalidad es prácticamente nula en el transporte de personas de la CAV, dado que tan sólo un 1,4% de los desplazamientos son realizados en más de una etapa.

2.2.2. Movilidad de mercancías

Iparralde:

La movilidad de mercancías en Iparralde viene caracterizada por la preponderancia del eje costero tanto por carretera como por ferrocarril, sobre todo por la aceleración de los intercambios internacionales de las mercancías en los últimos 25 años y el consiguiente aumento de los flujos internacionales entre la Península Ibérica y el resto de Europa. Además, se constata el declive del peso del ferrocarril y el constante crecimiento del transporte de mercancías por carretera que auguran un colapso a corto plazo. Si entre el año 1998 y el 2003 el flujo total de mercancías transpirenaica ha aumentado un 21%, el tráfico de mercancías por carretera ha aumentado un 25,5%, el tráfico marítimo un 17% y el tráfico ferroviario ha descendido un 1%.

Gráfico 12. Evolución del transporte de mercancías transpirenaico



Comunidad Foral Navarra:

En la CFN para el año 2010 las predicciones estimadas de movilidad establecen un crecimiento del 30% del transporte de mercancías, en el que el transporte por carretera supone más del 98%. Este desequilibrio entre modos de transporte no manifiesta ningún cambio de tendencia, de forma que si no se toman medidas decididas a favor del ferrocarril el peso relativo de la carretera será cada vez mayor. Por eso, el principal problema del transporte de mercancías en la CFN es la casi nula disponibilidad a transitar por otros modos de transporte diferentes a la carretera. La participación de otros modos más eficientes como el ferrocarril es pequeña y estancada en el tiempo. Desgraciadamente no hay ninguna apuesta por parte de la administración navarra para impulsar modos alternativos a la carretera como son el ferrocarril o el cabotaje de las mercancías con destino al norte de Europa, favoreciendo el transporte hacia puertos cercanos.

Comunidad Autónoma Vasca:

De las más de 500.000 toneladas transportadas diariamente, un 80% lo hace por carretera, un 17% va en barco y solamente el 3% en ferrocarril (la mercancía transportada en avión es insignificante). Por otra parte, el 99% de las mercancías que se mueven en el interior de la CAV utilizan la carretera. Respecto al origen y destino de los desplazamientos, el 27% son internos, el 59% tienen origen o destino en la CAV y el 14% corresponde a mercancías en tránsito. En el periodo entre 1995 y 2001 la cuota de la carretera ha aumentado 5 puntos, mientras que el barco ha perdido cerca de 4 y el ferrocarril 1.

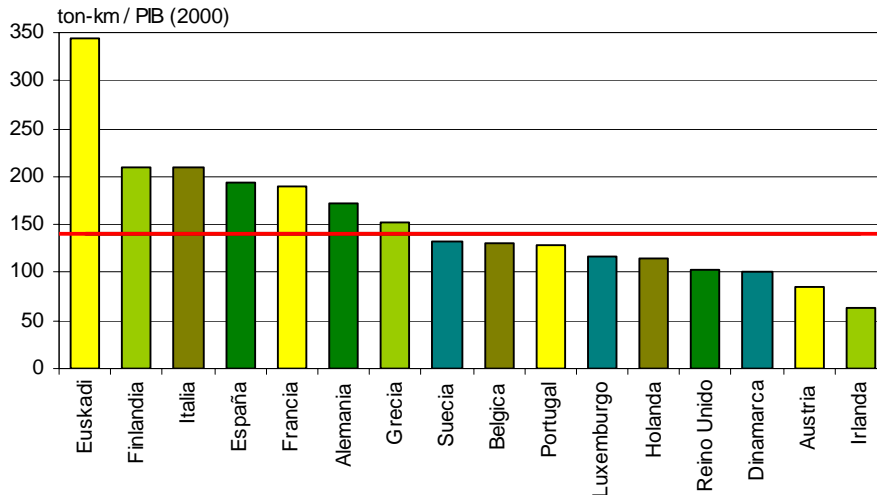
El volumen de mercancías transportadas ha registrado un aumento del 39% desde 1995, lo cual representa un crecimiento anual del 5,6%. Es más, mientras el ferrocarril ha crecido a una tasa del 1% anual y el transporte marítimo al 2%, el transporte por carretera ha crecido a tasas anuales cercanas al 7%. En otras palabras, de mantenerse

estas tasas de crecimiento, el volumen de mercancías transportadas por carretera se duplicaría cada diez años.

Por otro lado, es importante destacar que los viajes son cada vez más largos y los vehículos van más cargados. Los productos más transportados por las carreteras de la CAV son los productos siderúrgicos, los minerales de hierro, derivados del petróleo y materiales de construcción.

Las personas expertas en economía del transporte consideran que la importancia del transporte en una economía avanzada no reside tanto en la magnitud de su contribución al crecimiento de la renta nacional como en su eficiencia para el resto de ramas de actividad. Esta idea, que las instituciones de la CAV se niegan a reconocer, puede ilustrarse mediante el siguiente gráfico donde los Estados Miembros de la UE con una mayor intensidad de transporte de mercancías no son los que presentan unas mayores tasas de crecimiento en el mismo bloque comercial:

Gráfico 13. **Transporte y economía: ¿es el transporte el motor de la economía?**



2.2.3. Perspectivas

* Tendencia a Macroproyectos:

Si bien es difícil prever con exactitud cual va a ser la situación del transporte en Euskal Herria el futuro, sí es posible analizar tendencias a medio y largo plazo en base a las medidas que se están aplicando en la actualidad. En este sentido, se observa cómo las diferentes administraciones de Euskal Herria siguen ancladas en modelos de macroestructuras que no van a solucionar los problemas del transporte: la ampliación de nuevos carriles (autopistas A63 y A8), el impulso de nuevos proyectos constructivos de carreteras que alimentan los intereses de la corte de consultoras y constructoras creadas a su alrededor (Autovía 2X2 entre Iruña y la A64, la Supersur del Gran Bilbao, el segundo cinturón de Donosti, la culminación de la Eibar-Vitoria, etc), la apuesta por la ampliación del puerto exterior de Pasaia y el proyecto TAV, a lo largo y ancho de Euskal Herria. Y, además, dados sus enormes costes económicos, esta política afecta

negativamente a las inversiones necesarias para la mejora de infraestructuras de transporte sociales como las del ferrocarril convencional, la red de FEVE o Euskotren.

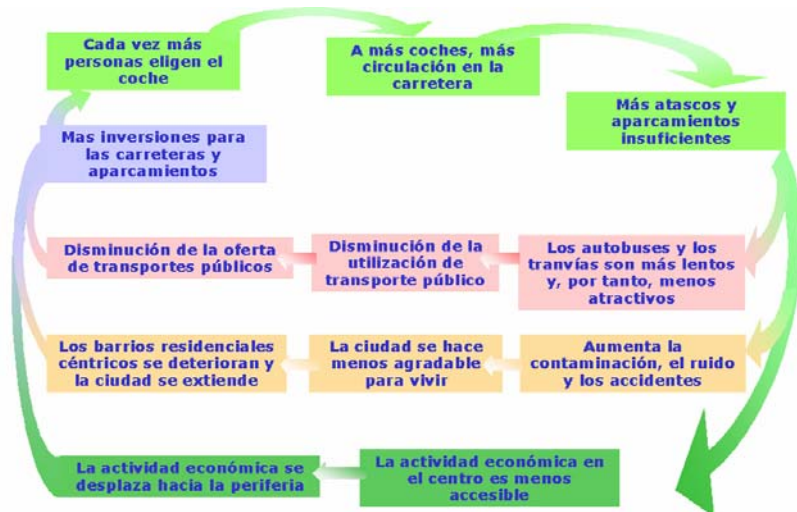
*** Precio del petróleo:**

Otro factor importante a tener en cuenta en cualquier escenario futuro es el precio del petróleo y la enorme dependencia que sufre el sistema vasco de transporte de este combustible. Personas expertas prevén que durante el 2006 o el 2007 se alcance el techo de extracciones petrolíferas mundiales, lo que supondría un desajuste permanente entre la oferta y demanda mundial de crudo y un consiguiente encarecimiento progresivo de este combustible.

En este contexto es importante subrayar que el gasto energético asociado al transporte sube exponencialmente con la velocidad de éste, por lo que proyectos como el TAV están apostando claramente por transportes ambientalmente no sustentables y poco eficientes en términos socio-económicos.

*** Mayor tráfico:**

Las nuevas infraestructuras, por el hecho de que mejoran, aunque sea efímeramente, las condiciones de circulación, incentivan un tráfico privado mayor, desvían personas usuarias de otros medios de transporte y otras carreteras y favorecen desplazamientos que de otra forma no se hubieran realizado. Con ello el tráfico se vuelve a congestionar y se argumenta a favor de la necesidad de construir nuevas infraestructuras, alimentando un círculo vicioso de las infraestructuras de transporte, sin visos de solución:



2.2.4. Conclusiones

Del diagnóstico anterior se desprenden varias conclusiones interesantes para la política de transportes en Euskal Herria:

- El transporte de personas y mercancías en Euskal Herria es esclavo de la carretera, lo cual supone graves y crecientes impactos sociales, ambientales y económicos.
- La mayoría de los movimientos de personas está compuesta por lo que se conoce como movilidad obligada: estudios y trabajo.
- La práctica totalidad de los movimientos diarios en Euskal Herria son intracomarcales.
- La movilidad de las personas aumenta anualmente y es absorbida principalmente por la carretera, salvo cuando existe una red extensa de transporte público.
- La carretera, el modo de transporte menos eficiente, domina también en el transporte de mercancías y su cuota aumenta año a año.
- La actual política de las diferentes administraciones vascas conduce a una mayor dependencia del vehículo privado, tanto por la magnitud de las inversiones en carreteras, como por la falta de una apuesta clara y sincera a favor del transporte público y por la escasa captación de viajeros/as de la carretera que resultaría de la construcción del TAV. Si a esto se añade la previsible escalada de los precios del crudo en el futuro, el encarecimiento de las obras en curso limitaría aún más la capacidad financiera de las instituciones vascas.

Tanto la imagen actual como la futura del transporte en Euskal Herria lleva a replantear el modelo actual de movilidad, centrado en torno a la carretera y a analizar las causas que originan la actual expansión del sistema de transporte. Resulta evidente que la manera en que se organiza un sistema de transporte determina, en gran medida, la forma en la que se realizan los desplazamientos; de ahí que la actual política de transportes del conjunto de las instituciones vascas alimenta el peso del transporte por carretera.

Pero además, es preciso prestar atención a otros factores distintos del transporte con importantes implicaciones sobre la movilidad: planificación urbanística, ordenación del territorio, política fiscal, etc. Por ejemplo, los procesos de suburbanización dispersa y difusa no sólo de usos residenciales sino de actividades productivas, centros de ocio y compras, centros de estudios, etc. provocan un mayor número de desplazamientos en vehículo privado y una mayor distancia de los mismos.

Es por ello que el diseño de un sistema de transporte sostenible requiere un marco más amplio, una visión global interdisciplinar e integrada de la movilidad. Para romper el actual círculo vicioso es necesario apostar por otro modelo de desarrollo alternativo que frene el consumismo, que impulse las relaciones económicas y comerciales de cercanía, que apueste por una planificación adecuada del territorio, que minimice las necesidades de desplazamiento y que reduzca la demanda de movilidad, estableciendo restricciones al vehículo privado y favoreciendo al mismo tiempo la peatonalización, el desplazamiento en bicicleta y el transporte público. Un modelo que apueste por un modo de transporte más eficiente en términos económicos, sociales y ambientales y que sea capaz de absorber una parte sustancial de la movilidad de personas y mercancías. Un modelo que impulse un ferrocarril público y moderno, adecuado a las necesidades del territorio vasco, y que, se deduce, nada tiene que ver con el actual proyecto de TAV.

3. Criterios para la futura red de transporte en Euskal Herria

3.1. Participación.

Cualquier propuesta de transporte tiene que ser fruto del consenso entre todas las partes implicadas, lo cual requiere un cambio drástico en actitudes y prácticas de cara a la participación real y efectiva de los movimientos sociales. La primera propuesta de la Red por un Tren Social es la creación de una serie de mesas de trabajo que inicien un proceso de diseño del futuro del transporte en Euskal Herria y que partiendo de la situación actual, no den por definitivo proyecto alguno existente. Este proceso debe comenzar por un consenso sobre los problemas del sistema de transporte, para pasar a definir las soluciones, siendo una clave fundamental la participación de los agentes sociales, sindicales y políticos y todas las administraciones de Euskal Herria.

3.2. Marco técnico

- Soluciones integradas. Cualquier propuesta de transporte tiene que abordar todos los medios de transporte así como integrarse en el marco de una política global de ordenación y vertebración del territorio, orientada hacia una reducción de la movilidad mediante la promoción de modelos de ciudad compactos e integrados que favorece la descentralización de los servicios, de la distribución comercial y de los lugares de ocio dentro de los pueblos y barrios.
- Mejora continua. Se debe sustituir la filosofía heroica (una gran infraestructura que supuestamente resolverá todos los problemas) por otra de mejora continua, sin límites temporales.
- Velocidad adecuada. La filosofía de perseguir la más alta velocidad posible debe dejar paso a la filosofía de la velocidad adecuada a las funciones que debe desarrollar. Así un claro criterio es la reducción general de la velocidad en transporte, para ajustarla a límites socio-económico-ambientales sustentables. Este es un criterio que urge aplicar hoy día en las carreteras. Igualmente, se deben tomar medidas más estructurales, como, por ejemplo, intervenir en la fabricación de vehículos para limitar su capacidad de velocidad.
- Multifuncionalidad. Es necesario pasar de la filosofía de la especialización a la filosofía de la multifuncionalidad, como medio de resolver los problemas.
- Capacidad potencial para realizar el trasvase decisivo y necesario de mercancías y viajeros/as de la carretera al ferrocarril.
- Capacidad de conexión de viajeros/as y mercancías de forma eficiente con el resto de Europa.

3.3. Marco político

- Cualquier propuesta de modelo de transporte tiene que abarcar al conjunto del territorio de Euskal Herria, tanto desde el punto de vista de su diseño, como de su futura gestión, en base a una política de desarrollo sostenible que responda a las necesidades sociales.
- Para ello, se debe disponer de las mismas competencias que tienen el resto de los Estados de la Unión Europea para poder diseñar un modelo propio de transporte a la medida de nuestras necesidades y al mismo tiempo poder aspirar a una gestión integral del mismo.
- Participación de todas las diferentes administraciones vascas en el diseño integral de las infraestructuras de transporte, impulsando la intermodalidad y apostando por el fortalecimiento de los modos de transporte más sociales y económicos como el ferrocarril público y funcional.

3.4. Criterios sociales

Cualquier futura red de transporte tiene que cumplir una serie de criterios sociales para que beneficie a la sociedad vasca en su conjunto. Así, deben priorizar de forma clara e indiscutible los siguientes aspectos:

- La accesibilidad de la población a servicios y bienes básicos, siendo un criterio ineludible recortar la distancia entre dichos servicios y bienes y su población usuaria.
- La restricción de la movilidad, medida principalmente en la distancia y número de viajes en vehículos a motor que se ve obligada la sociedad a realizar para conseguir servicios y bienes básicos.
- La restricción de la movilidad en el sector económico-laboral.
- La socialización de los medios de transporte, sean de pasajeros/as sean de mercancías, para que el máximo número posible de movimientos, caso de ser estos necesarios, sean en medios públicos y colectivos de transporte.
- La intermodalidad y el carácter intercambiable, entendiéndolo por ello facilitar la posibilidad de combinar medios de transporte para disminuir e incluso evitar el empleo del vehículo privado.
- La reducción en la necesidad global de transporte, sea de pasajeros/as, sea de mercancías.
- La sustitución de modelos de transporte agresivos en términos sociales y ambientales por modelos sustentables. El qué se entiende por transporte “agresivo” y transporte “sustentable” requiere un debate y nivel de consenso que hoy día no existe entre las partes interesadas en el debate de transporte.
- La vertebración interna de Euskal Herria entre pueblos, comarcas y provincias, aportando soluciones reales a las demandas ya cuantificadas tanto en viajeros/as como en mercancías y en base a criterios sociales y de sostenibilidad.

- La mejora de las redes ya existentes de aquellos medios de transportes considerados válidos desde la perspectiva social y ambiental antes de la construcción de cualquier nuevo elemento de infraestructuras de transporte.
- La priorización de las inversiones que supongan una distribución positiva de la renta; esto es, que beneficien a amplios sectores de la población o a los sectores menos favorecidos.
- Minimización de las tarifas y establecimiento de bonificaciones que permitan la accesibilidad al transporte de todos los sectores sociales.
- Basar cualquier acción en transporte (desde la planificación básica que se reivindica, hasta la más pequeña actuación puntual en la red de transportes), en los estudios presupuestarios, de movilidad, de impacto social, agrario, ambiental, laboral y económico, etc. suficientes que permitan una labor de seguimiento fácil y un contraste entre las propuestas y la práctica, todo ello inserto en una nueva legislación de responsabilidad que permita actuar en caso de desfases entre previsión y resultado, abierto al control ciudadano.
- Realizar cuantas campañas de sensibilización sean necesarias acerca de los impactos negativos de la movilidad innecesaria.
- Cambiar por completo la actual política de unilateralidad, ambigüedad, secretismo, marketing político manipulador y desinformación que se aplica al sector de las infraestructuras del transporte.

3.5. Criterios ambientales

La futura red de transporte en Euskal Herria debería cumplir con una serie de criterios ambientales para considerarse “sustentable” y adecuado para el medio físico en que se inserta:

- Minimización de impactos en el territorio:
 - Mejora de elementos infraestructurales para evitar la construcción de nuevos. Construcción de nuevos únicamente donde no quede otra alternativa y siempre teniendo en cuenta también los demás criterios enumerados en el presente documento.
 - Minimizar el impacto de cualquier infraestructura existente o proyecto de infraestructura de transporte en la tierra agraria y suelo no urbanizable
 - Minimizar los impactos de cualquier infraestructura existente o proyecto de infraestructura en elementos estructurales del paisaje: manantiales, acuíferos, bosques, setos y demás elementos leñosos, y ecosistemas naturales.
 - Minimizar los impactos de cualquier infraestructura existente o proyecto de infraestructura en la calidad de vida de la población (ruido, degradación paisajística...)
- Minimizar los impactos en los demás elementos ambientales: fauna y flora silvestre, calidad del agua, acuíferos, aire, etc

- Basar el modelo futuro del transporte en las conclusiones sacadas tras haber realizado un cuadro comparativo y contrastado de modelos y medios de transporte, según sus impactos ambientales: empleo de recursos naturales para su ejecución; empleo de recursos naturales para su funcionamiento; eficiencia energética, contaminación acuática, acústica, paisajística, edáfica y biológica.
- Desestimar los medios y modelos impactantes.
- Realizar un seguimiento continuo de los impactos ambientales negativos del sistema de transporte para ir ajustándole en función de los resultados.
- Tener en cuenta y cumplir los tratados internacionales suscritos por cualquier entidad administrativa de Euskal Herria (Protocolo de Kyoto, Convenio de Biodiversidad...) en cualquier planificación del sector de transporte e instaurar mecanismos locales vinculados a su puesta en práctica.
- Considerar el futuro previsible de las diferentes fuentes de energía para ir adaptando los medios de transporte de la población vasca y las líneas maestras del futuro modelo factible del transporte en Euskal Herria. Priorizar los medios energéticamente más eficientes y ajustar las velocidades a parámetros de sustentabilidad ambiental.

3.6. Criterios económicos

Conviene presionar en los foros necesarios para que el transporte no sea primordialmente una actividad con ánimo de lucro, sino una necesidad social para acceder a determinados bienes, servicios y actividades que se consideran imprescindibles para desenvolverse como personas, comunidades o pueblos. De esta manera es importante tener en cuenta:

- Los criterios económicos de cara al futuro modelo del transporte deben casar, a través del consenso, con las necesidades sociales
- Igualmente, debe consensuarse qué se entiende por impactos económicos negativos y positivos de cualquier propuesta de transporte, tanto en una planificación general del transporte como en cualquier obra puntual. Se considera no probada, e incluso rechazada, la tesis de que a mayor inversión en transporte se genera más riqueza económica. En todo caso, como ejemplos de criterios para medir impactos económicos negativos del transporte deben de tenerse en cuenta:
 - Qué gastos sociales se dejan de financiar al dedicar dinero público para inversiones en infraestructuras (“costes de oportunidad”). Igualmente, qué otras infraestructuras sociales se dejan de financiar por cada macro-infraestructura.
 - Los impactos económicos de cualquier obra nueva de infraestructura de transporte en actividades económicas existentes en el territorio, bien sea por eliminar su base territorial de trabajo y sus puestos de trabajo, bien sea por eliminar o perjudicar su acceso actual al mercado, etc...

- Los impactos económicos de cualquier plan de transporte que no aborda una adecuada vertebración de la actividad económica entre producción y consumo, en el contexto lógico de una producción y consumo responsable de servicios y bienes necesarios. Ello exige producir más cerca del lugar de consumo, con unidades de producción mejor dimensionadas y adaptadas, trabajando por una mayor autosuficiencia productiva y alimentaria.

Como ejemplos de criterios para medir impactos económicos positivos del transporte deben tenerse en cuenta:

- La mayor accesibilidad a mercados locales para bienes y servicios, con reducción, por tanto, en costes de transporte.
- La transferencia de ingresos económicos desde modelos y medios de transporte no sustentables a sustentables.
- La minimización de los impactos ambientales y sociales y, por lo tanto, de las externalidades negativas cuya corrección suele asumir el sector público. La filosofía implícita de considerar los impactos sociales y ambientales que generan las nuevas infraestructuras como los “costes del progreso” (en abierta contradicción con el discurso oficial favorable al transporte sostenible) debe ser sustituida por la filosofía de la minimización de los impactos.
- La minimización del coste de la ejecución, compatible con las funciones que debe realizar. La filosofía de que cuanto mayor sea la inversión mejor, debe abandonarse en favor de una filosofía coste-eficiencia, que busque la maximización del ratio servicio/coste, siempre en términos tanto sociales, como económicos y energéticos.

4. El TAV en el contexto de estos criterios

4.1. El TAV no equivale a “progreso”

Los intereses que promueven el proyecto TAV argumentan que marcará una línea divisoria entre bienestar y decadencia, pero un análisis de los datos y experiencia disponibles sugiere que la única línea que se marcaría sería entre un modelo de desarrollo ferroviario despilfarrador de recursos e insostenible y un auténtico modelo de desarrollo sostenible. El único “progreso” que se observaría con claridad, caso de ejecutar el proyecto TAV, estaría en las cuentas de resultados de empresas como las del hormigón. De hecho, en el Estado francés el modelo de alta velocidad ferroviaria está suponiendo un coste socioeconómico, ambiental y energético altísimo.

4.2. El TAV aleja personas, pueblos y comarcas

Vincular modernidad con alta velocidad es erróneo. Con el proyecto TAV los/las habitantes de las capitales vascas ahorrarían tan sólo unos minutos en sus desplazamientos entre las capitales, mientras que el interior del territorio se vería aún más alejado al no disponer de presupuesto para invertir en mejorar sus comunicaciones. Cómo ya se ha señalado arriba, en la actualidad la mayor demanda de movilidad se produce en el interior de las comarcas, por lo que la enorme inversión de dinero público únicamente supondría ahorrar alrededor de 20 minutos a menos del 1% de los desplazamientos potenciales diarios que representan los viajes entre las capitales.

4.3. El TAV produce un enorme e irreversible impacto ambiental

Construir el TAV supondría uno de los proyectos más negativamente impactantes en el medio ambiente de la historia de Euskal Herria. Entre los gravísimos impactos ecológicos destacan la extracción de millones de m³ de tierra, agresiones a ecosistemas autóctonos (robledales, hayedos, etc.), erosión de suelos, pérdida de tierra agraria, pérdida de biodiversidad, alteraciones hidrológicas, ruido, etc, impactos éstos sin medidas correctoras posibles. Y esto cuando hay otros modelos de transporte y ferroviarios con menos impacto ambiental. Se entiende que el camino hacia la sostenibilidad pasa por un ferrocarril que, en aras a minimizar la ocupación y la artificialización de suelo y el medio ambiente, aproveche, en la medida de lo posible, la red ferroviaria actual, respondiendo a necesidades imprescindibles de movilidad y trayendo consigo una disminución de desplazamientos en la carreteras. El TAV no cumple ninguno de estos requisitos.

4.4. El TAV supone desviar enormes fondos desde inversiones de interés social

Por el enorme esfuerzo económico que implica, si se invierte en el TAV se generarán múltiples problemas de financiación de otros proyectos ferroviarios, de corte social. A su vez, el Gobierno de la CAV no tiene un plan de viabilidad para prever las desviaciones presupuestarias en la construcción del TAV, que pueden alcanzar un 60% solo en túneles, y en caso de dichas desviaciones presupuestarias nada se dice sobre

quién las asumirá. Subrayar, igualmente, que nada se dice tampoco acerca del coste de billete ni de la financiación de los costes de mantenimiento de este ferrocarril.

4.5. Ningún tren de alta velocidad transporta mercancías

El proyecto TAV está concebido para el transporte de viajeros/as, aunque las administraciones son conscientes de que no pueden abstraerse de introducir el principal problema que son las mercancías. Pero, en relación al TAV, se refieren única y exclusivamente a la paquetería, cuándo la mayor parte de las mercancías que se transportan en Euskal Herria son, por un lado, mercancías pesadas como las bobinas, cereales, automóviles y madera y, por otro lado, mercancías peligrosas. El proyecto TAV no prevé el transporte ferroviario de estas mercancías.

4.6. El TAV obstaculizaría y no solventaría la solución de los problemas del transporte

Los datos que ofrecen las diferentes administraciones acerca del tráfico que podría sustraer el TAV de la carretera, no sólo son muy parciales y cuestionables 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 10% del aumento de los camiones previstos en la frontera de Irún en el espacio de un año (de los 11.000 camiones en 2004 a 16.000 camiones en 2009). Además, si el TAV contribuyera a descongestionar las carreteras, no se entiende la necesidad de proyectos de nuevas carreteras como la SuperSur, la A-1, la A63 o la ampliación de la A-8.

4.7. La hipermovilidad que provocan proyectos como el TAV 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 (algo que se plantea sin cuestionar el modelo económico existente). 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. El TAV no disminuirá el tráfico y, por tanto, no evitará que se supere ese umbral. Hoy día, mientras el transporte aporta el 7% del PIB vasco, genera unos costes externos valorados en el 9% del mismo. El proyecto de TAV presenta una rentabilidad social, energética y económica negativa, su explotación comercial será deficitaria y tendrá un efecto regresivo en la distribución de la renta, ya que lo pagará la población trabajadora, y tenderá a emplearlo las clases más pudientes.

4.8. Un tren social creará y mantendrá más y mejor empleo

Por donde pasa el TAV se destruyen empleos rurales y periurbanos. En cambio, a pesar de que no se tenga un plan de viabilidad, sus promotores dicen conocer la cantidad de puestos de trabajo que se van a crear, sin que se diga nada acerca del futuro de estos puestos de trabajo si el proyecto no es viable. La apuesta por un tren social

supondrá, en cambio, más estaciones y paradas y, por tanto, más servicios, más rentabilidad social, más seguridad y más empleo.

4.9. El mejor ahorro energético es la reducción de la movilidad innecesaria

El TAV 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. Tiene un consumo energético hasta seis veces superior a un tren convencional, por lo que, por unidad de movimiento, multiplica y no ahorra energía. Evitar movimientos y no promoverlos es la mejor manera de ahorrar energía en el sector transportes.

4.10. La ciudadanía no conoce el proyecto TAV

- Según datos institucionales, menos de la mitad de la ciudadanía sabe en qué consiste el TAV y, aún así, se procura justificar el proyecto afirmando que la mayoría de la población es partidaria de su realización.
- Lo que debería ser una campaña informativa sobre el proyecto ha sido sustituida por una campaña publicitaria a favor del mismo, incluso en medios de comunicación públicos, al mismo tiempo que se niegan cauces de participación social y espacios en los medios de comunicación pública a las personas y organizaciones contrarias al TAV y a favor de otro modelo ferroviario.
- El coste medio de billete deseado por la ciudadanía se sitúa en 10 euros mientras que, según la política de precios para líneas de alta velocidad de RENFE, por ejemplo, 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. La administración actualmente desconoce cual será el precio del billete, ya que dependerá del operador que lo gestione. Por lo tanto, se pretende construir este proyecto sin conocer su utilidad real.
- Así, el TAV no podrá cubrir las necesidades reales de movilidad.

5. Avance de una estrategia ferroviaria alternativa adecuada a la realidad de Euskal Herria

Este apartado desarrolla las líneas básicas de lo que puede ser una estrategia específicamente ferroviaria que se adapte a las necesidades de Euskal Herria derivadas del análisis realizado, basada en criterios sociales, ambientales y económicos desarrollados anteriormente.

5.1. *El impulso de la intermodalidad*

El conjunto de redes viarias y ferroviarias, puertos y aeropuertos existentes sugiere la necesidad de que la vertebración territorial de Euskal Herria, en el contexto de las necesidades sociales de su población, se realice mediante el transporte combinado, tomando como punto de partida la combinación de las infraestructuras actuales.

5.2. *Una apuesta por el ferrocarril*

El análisis de las repercusiones económicas, de impacto medioambiental y la rentabilidad social con perspectiva de futuro, dentro de las distintas modalidades de transporte –avión, carretera, vía marítima-fluvial o el ferrocarril- sugiere que hay que priorizar esta última. Desde una perspectiva de respeto a la naturaleza y de fomento de un modelo productivo equilibrado, equitativo y ecológico, el ferrocarril aporta evidentes ventajas en relación al resto de los modos de transporte, consumo de energía, contaminación, ocupación del suelo, seguridad en el transporte y congestión del tráfico. Por eso, en un modelo de transporte ideal, el ferrocarril debería de formar la malla básica central a la cual deberían de adherirse el resto de los modos de transporte. Como ha quedado patente a lo largo de este documento, no todos los modelos ferroviarios pueden cumplir esta función.

5.2.1. Máximo aprovechamiento de las redes ferroviarias existentes

Por razones de tipo ambiental y agronómico, se propone el máximo aprovechamiento de las redes existentes, evitando la duplicidad innecesaria de infraestructuras y sus impactos en el territorio. El aprovechamiento de las redes existentes también tiene una justificación económica desde planteamientos alternativos que limiten el constante despilfarro que suponen las sucesivas inversiones para sustituir infraestructuras, promovidas más por intereses financieros que por la demanda socialmente necesaria.

5.2.2. Mínimo impacto ambiental posible

Conscientes de que cualquier renovación seria del ferrocarril conlleva necesariamente un impacto medioambiental, éste debería de ser el mínimo necesario.

5.2.3. Máxima racionalidad económica de las inversiones en términos sociales

De forma que se evite un esfuerzo inversionista desproporcionado que impida hacer frente a necesidades sociales inaplazables.

5.2.4. Apoyo a la vertebración interna de Euskal Herria en clave social

El ferrocarril no debe suponer únicamente la comunicación entre las capitales, sino que deberá apoyar la accesibilidad y la comunicación entre pueblos, comarcas y provincias de manera que se consiga la integración territorial, económica y social de todo el territorio.

5.2.5. Accesibilidad a las líneas de comunicación a nivel europeo

Debe facilitarse la accesibilidad, tanto hacia el norte como hacia el sur de Europa, buscando una buena comunicación con el exterior, pero siempre en clave de control de la movilidad en función de verdaderas necesidades sociales.

5.2.6. Creación de una única empresa pública de gestión ferroviaria para toda Euskal Herria.

Como primer paso se propone una coordinación interinstitucional, paso necesario para crear una única Empresa Pública que planifique, coordine y gestione las distintas modalidades del transporte en general y del público en particular, desde una perspectiva intermodal. La división territorial y la existencia de diferentes empresas que se dedican a la gestión del servicio ferroviario (SNCF, RENFE, Eusko Trenbideak, FEVE), la mayoría con sede y dependencia de Paris y Madrid, dificulta enormemente la debida planificación del servicio público, por lo que urge caminar hacia un único Ente Público Vasco de gestión ferroviaria.

5.2.7. Una red ferroviaria mallada y multifuncional

Teniendo en cuenta las premisas anteriores, la futura red ferroviaria vasca debería tener las siguientes características:

- a) Una red básica que conecte internamente Euskal Herria y, a su vez, se comunique ágilmente con el resto de Europa, y con las otras infraestructuras principales de transporte (autovías/autopistas, puertos y aeropuertos).
- b) Multifuncionalidad, intermodalidad e interoperatividad, con el objeto de que la red ferroviaria y, en última instancia, el sistema integrado de transporte puedan ofrecer un servicio óptimo (eficiente y flexible).

Se considera ésta una de los elementos más destacables a tener en cuenta. En consecuencia, y ante la situación actual, la red ferroviaria vasca requiere considerar y debatir los siguientes proyectos, para su posterior desarrollo, adaptación o rechazo:

- Una conexión eminentemente nueva entre Bilbao y Gasteiz, conectada con el puerto de Bilbao y el aeropuerto de Foronda, pero que se debe analizar dentro de una comparación de ventajas y desventajas socio-económicas, agronómicas y ambientales con otras alternativas de transporte público (de personas y/o bienes) entre Bilbo y Gasteiz (mejor servicio de autobús, etc)

- La modernización de la línea Gasteiz-Baiona con algunos tramos nuevos, para salvar barreras orográficas con parámetros modernos y para alcanzar estos parámetros en zonas donde, por su alta densidad de edificación, es imposible alcanzarlos.
- La remodelación del tramo Altsasu-Castejón, incluyendo dentro del mismo el desdoblamiento de la vía Altsasu-Iruña.
- La mejora del tramo Baiona-Donibane Garazi, actualmente infrautilizado y medio abandonado.
- La modernización de la línea Bilbao-Donosti, manteniendo el ancho métrico por ser el que mejor se adapta al territorio para alcanzar una determinada velocidad. Esto supondría sustituir la estrategia actual de Euskotren (centrada sólo en la modernización de las dos áreas metropolitanas, es decir, en los extremos) por otra de mejora continua de toda la línea.

c) En lo que refiera a la red secundaria, la mayor parte está por hacer, siendo necesario:

- Modernizar las pocas líneas existentes.
- La recuperación de determinadas líneas abandonadas
- Analizar la construcción de nuevas líneas, hasta completar una malla compatible con las premisas y los criterios del presente documento (intermodalidad, minimización impacto ambiental, reducción movilidad y sustitución del tren como alternativa a la carretera y al vehículo privado)

5.2.8. Una política de financiación de infraestructuras de transporte que conceda prioridad al ferrocarril

La inversión en infraestructuras de transporte debe otorgar prioridad al transporte por ferrocarril de carácter social, frenando al mismo tiempo el transporte por carretera y el uso del vehículo privado. No obstante, una vez más, la división territorial y la falta de competencias dificulta la organización de políticas ferroviarias a la medida de las necesidades de Euskal Herria, si bien es necesario distinguir la parte de la red básica perteneciente a SNCF (Estado francés) y a RENFE (Estado español) del resto de la red.

La parte de la red básica de SNCF y de RENFE sigue siendo un proyecto prioritario de la Unión Europea (lo que supone un 10% de financiación comunitaria), ya que ésta no determina trazados sino conexiones generales. Como, además, el modelo ferroviario que aquí se propone estaría en consonancia con las necesidades del Estado francés y del Estado español, no habría ningún problema para modernizar los trayectos Baiona-Altsasu-Vitoria, Baiona-Altsasu-Iruña-Castejón. De esta manera el proyecto se llevaría según el actual marco transfronterizo, por lo que recibiría una subvención del 20%. El resto, en cuanto no haya competencias plenas en infraestructuras para las administraciones de Euskal Herria, sería financiado en gran medida o totalmente por los presupuestos de ambos Estados.

En la situación competencial actual, la mejora de las líneas de FEVE y el resto de la línea SNCF que pasa por territorio vasco debería correr a cargo de ambos Estados. Por lo que respecta a la financiación de la red que depende de la CAV, hay dos problemas importantes: la falta de recursos financieros y el reparto competencial sobre transporte entre las Diputaciones y el Gobierno de la CAV. Las instituciones de la CAV están hipotecadas por el Plan General de Carreteras (1999-2010), por los proyectos que continuamente están añadiendo las Diputaciones desde entonces en un esfuerzo inadecuado por atajar la creciente congestión, y por los nuevos proyectos de otras infraestructuras de transporte, como el puerto exterior de Pasajes. El reparto competencial en el transporte supone básicamente que el Gobierno de la CAV se encarga del ferrocarril y las Diputaciones de las carreteras. Teniendo en cuenta la gran capacidad inversora de las Diputaciones, este reparto competencial se traduce, de hecho, en una prioridad absoluta a la carretera. Mientras no haya capacidad de cambiar esta situación, el ferrocarril de la CAV será siempre un apéndice menor del sistema de transportes.

Para poder financiar el tipo de plan ferroviario propuesto en este apartado es necesario paralizar las inversiones dirigidas a los macroproyectos como el TAV y dirigir las a través de los Presupuestos Generales de las diferentes administraciones competentes hacia el ferrocarril de carácter social.

A su vez, es preciso estudiar diferentes medidas de política fiscal para lograr una financiación adicional mediante políticas como establecer impuestos sobre gasolinas (Cataluña y otras comunidades han decidido gravarlas varios céntimos por litro, aunque parece que la recaudación será destinada a Sanidad).

5.2.9. Una política de transporte que se centre en la gestión de la demanda más que en la provisión de nuevas infraestructuras

La experiencia demuestra que no es suficiente dotarse de un sistema moderno e integrado de transporte colectivo para realizar el trasvase modal necesario, sino que es imprescindible complementarlo con actuaciones sobre la demanda de transporte. Las políticas de gestión de la demanda han de tener en cuenta tanto medidas de aplicación a corto plazo (como las fiscales y de regulación) como políticas a largo plazo tendentes a provocar cambios estructurales (de la estructura productiva, de la ordenación del territorio, de la ordenación específica urbana, etc.) y en el nivel de concienciación social (OCDE, 2002). Es tal la variedad de políticas que aquí sólo se exponen algunas de las más importantes que se están aplicando:

- **Fiscales:** tales como impuestos de matriculación de vehículos en función de su consumo de combustibles, sobre gasolinas (en algunos casos por tramos, como ha ocurrido en el Reino Unido), sobre emisiones de CO₂, sobre contaminación (la mayor parte de los quince primeros Estados comunitarios)...; impuestos sobre las empresas de cierta entidad para financiar el transporte público (Estado francés), etc. Hay que recordar que en la Unión Europea, según la Estrategia de Desarrollo Sostenible, es política oficial que las tarifas que pagan las personas y empresas usuarias del transporte incluyan los costes externos asociados a cada modalidad (criterio recogido también en la Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible).

- **Peajes:** Por lo que respecta a los peajes, es denunciabile la función que actualmente están jugando en la mayoría de las autopistas de Euskal Herria ya que, en vez de cumplir una función de regulación de la demanda se está utilizando como forma de financiación de la imparable política de construcción de nuevas autopistas y el consiguiente impulso del transporte por carretera y del vehículo privado. La A-8 constituye un ejemplo claro ya que su peaje, a pesar de estar expresamente prohibido por la UE, está siendo utilizado como la principal fuente de recursos y la garantía principal para la construcción de la SuperSur, de la nueva variante de Donostialdea y de la ampliación del tercer carril a lo largo de todo su recorrido. En cualquier caso, se debe debatir la política de peajes para estudiar cómo diseñar una política integral dirigida, por ejemplo, a limitar el uso del automóvil privado, apoyar el trasvase de mercancías y viajeros al ferrocarril, considerar elementos como los peajes de tránsito y evitar la doble imposición económica a la población local contribuyente. Hay peajes uniformes sobre los camiones en tránsito (Alemania y pronto Francia) y por el uso de las vías de alta capacidad; peajes variables en función de las zonas de tránsito y de los horarios, motivados por el grado de congestión de las vías (Londres); sistemas de ecopuntos, destinados a limitar las emisiones de NOx de los vehículos pesados, etc.
- **Normativas:** medidas tales como carriles especiales para vehículos de transporte colectivo (Dublín, Budapest...); prohibición de circulación de camiones por la noche (Suiza); limitación de las plazas de aparcamiento de las empresas en función de los servicios de transporte colectivo existentes (Países Bajos), etc.
- **Estructurales:** la promoción de una economía crecientemente desmaterializada (que se presenta como el objetivo prioritario de la Estrategia de Desarrollo Sostenible de la Unión Europea, aunque hay que reconocer que la desmaterialización requiere, a su vez, enormes esfuerzos sociales y políticos para llevarla a cabo) aliviaría los problemas del transporte. No se puede quedar, como actualmente, en el discurso sino hay que poner en marcha mecanismos sociales y políticos que atajen en la práctica el modelo consumista. También lo harían la promoción de ciudades compactas y la integración en las mismas de las empresas, la descentralización de los servicios y de la distribución y venta, etc.
- **De concienciación social:** La opinión pública podría apoyar los criterios propuestos si se realizaran campañas de información sobre los problemas más acuciantes del transporte en Euskal Herria: el inevitable colapso circulatorio si se continúa con el modelo actual; los peligros del transporte masivo de mercancías peligrosas por carretera; los numerosos efectos negativos del transporte en la salud y la calidad de vida; la pérdida de autonomía de la población infantil y anciana, etc.

5.2.10. Un proceso de toma de decisiones participativo que busque el consenso social

Hasta la fecha la mayor parte de los proyectos de infraestructuras han sido elaborados en los centros de poder para, posteriormente, captar el apoyo de la población mediante amplias campañas de publicidad (marketing político) según las pautas del marketing empresarial más manipulador; esto es, pretendiendo hacer creer a la población que las infraestructuras que se promocionan son la solución idónea y definitiva de los problemas del transporte y una contribución decisiva a la prosperidad futura del país.

En cambio, la viabilidad de la estrategia que aquí se propugna pasa por su elaboración mediante un proceso participativo, en el que intervengan todos los agentes involucrados para lograr un amplio consenso social y político en Euskal Herria. Este proceso debe comenzar por un consenso sobre los problemas del sistema de transporte, para pasar a definir las soluciones, siendo una pieza fundamental en el proceso la colaboración de las diferentes administraciones. Además, el consenso y la participación social constituyen el principio fundamental para avanzar hacia el modelo de desarrollo sostenible que dicen perseguir estas Administraciones.

6. Conclusiones y recomendaciones

- No se dispone, en la actualidad, de un análisis institucional claro, preciso, contrastado y documentado de la situación del transporte en Euskal Herria, ni para el conjunto del país, ni para sus diferentes entidades administrativas.
- Por tanto, las previsiones que hacen las diferentes instituciones de Euskal Herria de necesidades infraestructurales de transporte para el futuro no están basadas en estadísticas completas, fiables o contrastadas.
- Con los análisis que se ofrecen en el presente documento, basados en los datos que hoy en día están a disposición de los movimientos sociales, sindicales y políticos, se ha procurado hacer un diagnóstico lo más ajustado posible sobre la situación real del transporte en Euskal Herria y presentar un nuevo modelo de transporte y de ferrocarril que realmente solucione la gravísima situación actual. A través del presente documento se quiere demostrar que, antes de que sea demasiado tarde, es posible e imprescindible apostar por otro modelo de transporte y de ferrocarril que realmente solucione los graves problemas actuales del transporte.
- Para ello hace falta, mas allá de discursos grandilocuentes para la galería, voluntad política para frenar la actual alocada carrera por la superposición de una infraestructura detrás de la otra, para cuestionar el actual modelo de consumo y para abordar una planificación territorial y de transporte que rompa con la espiral actual e introduzca criterios consensuados de racionalidad y sustentabilidad social, energética, económica y medioambiental.
- Igualmente, hace falta impulsar un debate participativo permanente entre la administración y los agentes sociales, sindicales y políticos que conduzca a un acuerdo en cuanto a qué modelo de transporte y de ferrocarril respondería a la movilidad diaria considerada socialmente necesaria de personas y mercancías y, a su vez, solucione los graves problemas actuales.
- En tanto, se pide la paralización del TAV y una moratoria del resto de macroproyectos de transporte que actualmente se encuentran en fase de diseño y de ampliación en Euskal Herria (ampliación tercer carril de la A64 y A8, Supersur, cinturón de Donostia, A1, ampliación del puerto de Pasaia...) hasta no disponer, al igual que en el caso del TAV, de estadística, debate y consenso social entorno a ellos.

7. Fuentes consultadas

- Bermejo, R. 2004. *Análisis de rentabilidad del proyecto de la 'Y' vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa*. Bilbao. pp. 55.
- Diputación Foral de Bizkaia. 2001. *Evolución del Tráfico en las Carreteras de Bizkaia, 2001*.
- Diputación Foral de Gipuzkoa. 2002. *Informe de Aforos en las Carreteras de Gipuzkoa*.
- Estevan, A. & Sanz, A. 1996. *Hacia la reconversión ecológica del transporte*. Bakeaz / CCOO / Catarata. pp. 384.
- EEA. (European Environment Agency). 2001. *Road freight transport and the environment in mountainous areas. Case studies in the Alpine region and the Pyrenees*. Informe Técnico 68.
- Gobierno de Navarra. 1997. *Movilidad en relación con el transporte urbano en la Comarca de Pamplona*.
- Gobierno de Navarra. 2000. *Estudio sobre el transporte público en la Comunidad Foral de Navarra*.
- Gobierno Vasco. 1999. *Plan General de Carreteras 1999-2010*.
- Gobierno Vasco. 2000. *Plan Territorial Sectorial de la Red Ferroviaria Vasca en la Comunidad Autónoma del País Vasco*.
- Gobierno Vasco. 2001. *Estrategia Ambiental Vasca de Desarrollo Sostenible 2002-2020*.
- Gobierno Vasco. 2003. *Estudio de Movilidad en la Comunidad Autónoma Vasca*.
- LKS Consultants. 2001-2002. *Etude prospective sur les infrastructures de transporte de l'Eurocité basque*.
- OCDE (Organización de Cooperación y Desarrollo Económico). 2002. *Road travel demand. Meeting the challenge*. Paris. OCDE.
- Union Europea. 2001. *Estrategia de Desarrollo Sostenible*.

8. La red por un tren social

La Red por un Tren Social lo constituyen actualmente las siguientes organizaciones:

Angiozar Batzarra, Aralar, Batasuna, CGT, EAE-ANV, Eguzki, EHNE, EKA, Ekologistak Martxan, ELA, ESK, Ezker Batua-Berdeak, Gezia Fundazioa, Grupo Ezkio-Itsaso, HIRU, Kalapie, LAB, Lurra Deialdia, STEE-EILAS, Zutik

La Red por un Tren Social está abierta a la incorporación de otras organizaciones que compartan su misma filosofía en cuanto la red ferroviaria y de transportes en general. Se contempla ampliar el contenido de este documento base con aquellas aportaciones que pudiesen aportar futuros miembros.

