

ALERTA ANTE LA IMPOSICIÓN DEL TAV EN EUSKAL HERRIA

**Contribución de un miembro de la Asamblea Contra el TAV
al esclarecimiento de la situación actual
(noviembre 2003-febrero 2004)**

ÍNDICE EN CONTRAPORTADA

A modo de presentación:

Ante la gravedad de la situación actual en que el Gobierno del Estado está dando un fuerte impulso al proyecto del TAV, la oposición no ha de someterse a los hechos consumados, pero ha de comprender las nuevas condiciones en las que habremos de hacer frente a la imposición de esta gran infraestructura. Hemos asistido desde de noviembre a un proceso que ha pasado sobre el Gobierno Vasco y el propio movimiento de oposición al TAV como una oleada frente a la que, a nuestro entender, las pocas reacciones habidas hasta el momento no han alcanzado a reconocer ni la dimensión ni la gravedad.

Es por ello que se ha realizado este trabajo: porque uno ha estado incitado a pensar con inquietud sobre la situación que enfrentamos, y a tratar también de remontar algunos aspectos relacionados con el proyecto sobre los que a la vez hemos sido objeto de un auténtico “bombardeo informativo”. De lo contrario, se deja que el terreno de encuentro entre el pensamiento y la acción en la que uno está comprometido se evapore. Y cuando el vacío de contenido se extiende, acarrea esa clase de iniquidad que, llevada al extremo, ha hecho por ejemplo que un dirigente de IU-EB haya tachado el anuncio del Consejo de Ministros del 13 de febrero de “*propaganda electoral*” y acusado al Departamento de Transportes y al Ministerio de Fomento de “*mentir sobre la construcción de la Y*”, mostrándose incluso convencido de que “*la realidad es que nunca se va a construir, porque no se adjudicará un solo contrato para la construcción de ningún tramo*”. Se comprenderá que la cuestión es demasiado importante para confiar en aprendices de brujo, que cultivan el optimismo más ciego por la sencilla razón de que no quieren salirse del guión y enfrentarse con la realidad.

Siendo conscientes de las limitaciones de nuestra aportación, queremos transmitir esta información a todas las personas contrarias al TAV para contribuir a una reflexión necesaria. Puede suceder que la extensión del documento no facilite su lectura. Animando a ello, os agradeceríamos sino por entregarlo a otra persona o a dejarlo en un lugar (local, asociación...) donde a alguien lo mejor puede echarle un vistazo.

Hoy mismo se produce el cambio de partido en el Gobierno español, lo cual puede relativizar algunos aspectos de la estrategia de imposición del Estado apuntados en la primera parte del trabajo. No obstante, conviene tener presente que el PSOE de ninguna manera discute los principios básicos del “capital-Estado” y las cosas, en cuanto al TAV, están así a finales de febrero.

ÍNDICE:

(Primera parte)

EL ESTADO TOMA LA INICIATIVA (3)

(Segunda parte)

**“AUTOPISTAS FERROVIARIAS” Y “AUTOPISTAS MARÍTIMAS”:
MAS QUE SOLUCIONES SON UNA “MEZCLA EXPLOSIVA” PARA UNA NUEVA
EXPANSIÓN DEL TRANSPORTE (13)**

MEMORIA:

**ACERCA DE LA “EUSKAL HIRIA” O DEL PROYECTO DE VERTEBRACIÓN DE UNA
METRÓPOLI VASCA (19)**

¿QUE HACER? (23)

**ASAMBLEA CONTRA EL TAV
APDO 3243. 20080-DONOSTIA**

EL ESTADO TOMA LA INICIATIVA:

Parece evidente que el Estado ha tomado completamente la iniciativa tras la decisión de la Comisión Europea del pasado 11 de noviembre de 2003 de no incluir el TAV Dax-Vitoria (en el que se apoya la “Y vasca”) en la lista de proyectos de ejecución inmediata de la UE y el acuerdo posterior del Consejo de Ministros del 13 de febrero de 2004 por el que el Gobierno español ha aprobado la licitación de los primeros contratos de obra para su construcción con un presupuesto de más de 800 millones de euros (**ver nota 1**, en pag.10). Dos decisiones aparentemente contradictorias, en cuanto que se pensaba que la no inclusión del proyecto Dax-Vitoria en la lista “rápida” de la Comisión Europea ralentizaría el proceso, haciendo que la incertidumbre acerca de la financiación de la “Y vasca” se disparara. Pero ahora es necesario sacar conclusiones de la capacidad del Estado de instalarse cómodamente en esta situación, que ha colocado en cambio al Gobierno Vasco en mala posición como administración mediadora. El alarmante cariz que vienen tomando los acontecimientos se ha visto confirmado aún más si cabe con la publicación, en el Diario Oficial de la Comunidad Europea del 27 de febrero, de un pre-aviso de licitación de más obras en la “Y vasca” por un valor de 1.750 millones de euros en la segunda quincena de marzo. Este nuevo anuncio preve el comienzo de las obras para el segundo semestre de este año, en los tramos “Vitoria-Mondragon, Bilbao-Mondragón y Mondragón-San Sebastián”.

El paso de la imposición mediatizada por el Gobierno Vasco a la imposición sin intermediarios por el Gobierno del Estado:

Dice Miguel Amoros que el TAV es cualquier cosa antes que un tren: es ante todo una operación política y monumental. Y actualmente, hay que entender que la decisión del Gobierno del PP de acelerar la “Y vasca” se ha producido tras la no inclusión en la “Quick Start List” europea porque ésta habría tenido el efecto de poner en crisis la iniciativa de representación y “liderazgo” del Gobierno Vasco, colocándolo en mala posición como administración mediadora que vive de representar (entre otras cosas) el interés en las infraestructuras europeas. Aun evitando la tentación de hacer de una parte el todo, hemos asistido a un verdadero golpe, el paso de la imposición mediatizada y gestionada por el Gobierno Vasco a la imposición despótica y sin intermediarios por el Estado, incluía, para empezar, la inmediata suspensión de la campaña publicitaria del Departamento de Transportes sobre la “Y” a demanda del PP.

Entiéndase que la siguiente reflexión no pretende de ningún modo menoscabar, en cuanto a lo esencial, el sentido de esta lucha, la propuesta de lucha contra el TAV centrada en la denuncia de la imposición y la crítica al desarrollismo. Pero en cada época, la imposición de grandes infraestructuras se acompaña de otros conceptos y representaciones que explican el contexto ideológico-político del momento. Y en este caso, la no inclusión en la “Quick Start” --provocada en realidad, como luego veremos, por el freno del Estado francés a sus conexiones de Alta Velocidad con la península-- habría tenido el efecto de acelerar el proceso, porque ello hace prever que dentro de unos años el Estado español disponga de una red ferroviaria de Alta Velocidad magníficamente conectada con su epicentro, Madrid, pero desconectada de la red europea, siendo este último “modelo” solamente encajable en un “marco estatal” de desarrollo del proyecto del TAV impulsado desde instancias centrales. Lo cual ha proporcionado al Estado la gran “oportunidad” política y la coyuntura favorable para quitarle al Gobierno Vasco el “liderazgo” que pretendía llevar sobre el proyecto; y por ello también hemos asistido a la imagen del Gobierno Vasco “perdiendo el culo” en el empeño por la inclusión en la lista “rápida” europea.

En definitiva, el TAV ha llegado ya a ser, por así decir, un instrumento más de reforzamiento del marco estatal; o bien, dicho de otra forma, siendo el TAV un medio de transporte de la mundialización, también puede constituir un instrumento insustituible de dominación política: el camino a Europa pasa primeramente por la meseta, como decía Fernández de la Mora, el ideólogo del tardofranquismo y ministro de Obras Públicas que hace treinta años afirmaba al presentar el Plan Nacional de Autopistas: *“La más espectacular gloria del Estado del 18 de julio, está siendo cumplir, en solo tres decenios, proyectos seculares y, concretamente, hacer en tan corto plazo, la mayor parte de la infraestructura de nuestro país. Ese, y no el de los formalismos retóricos, es el camino real de*

Europa". Lo cual también ha llevado por ejemplo a un articulista de EL DIARIO VASCO a manifestar: *"¿Queremos una España radial, o preferimos una España en red? (...) Así como una ciudad sin estación de AVE desaparece del mapa de la modernidad, pregunto: ¿Se puede ser moderno hoy, en España, sin pasar por Madrid? Y dos: ¿qué tiene de moderna la Y vasca, más allá de la velocidad, si no rompe con las inercias heredadas de Felipe V?"* (Alvaro Bermejo).

El Plan de Infraestructuras del Estado español es el mayor de la UE y la "Y vasca" ha sido, por así decir, cuidadosamente integrada en la unidad de programación del *"Corredor Norte-Noroeste"*, con enlaces desde Valladolid hacia Burgos, a zona del País Vasco e incluso hacia Asturias. El fuerte impulso del Estado a la construcción de líneas TAV sintoniza también con el escenario de ejecución total de la "Y" sin fases que finalmente se avecina (mientras que el proyecto aprobado prevía un escenario de ejecución por fases, divididas en 4 años para el Bilbo-Gasteiz y 7 años para el Arrasate-Irun). Asimismo, el Gobierno del Estado procedía el 11 de diciembre 2003 a la aprobación definitiva de la nueva línea Burgos-Vitoria para velocidad de 220Km/h, cuyos *"impactos más importantes se producen en los montes Obarenses (Sierra de Pancorbo y Peña Gobera) y los Montes de Vitoria", "los ríos Oca, Bayas y Zadorra"*, así como la *"fertilidad del suelo, especialmente en las zonas de los valles del Vena, Cerrata, Oca, Oroncillo, Ebro, Zadorra y Bayas"* (BOE del 17 de febrero 2004). También debe llamarse la atención sobre el avance del Corredor Navarro del TAV Zaragoza-Castejón-Iruñea, que se encuentra a la espera de aprobación definitiva, incluida la nueva infraestructura de Alta Velocidad en la comarca de Iruñerria y la nueva Estación del TAV, previstas para 2009. De modo que una infraestructura como la vasca --es decir, el trazado conocido por su forma como la "Y" junto con el Corredor Navarro--, con 400Kms de nuevas líneas de Alta Velocidad en una superficie tan pequeña y de difícil orografía, no se plantea en ninguna otra parte de Europa.

Será, pues, la iniciativa del Estado la que predomine definitivamente sobre la del Gobierno Vasco a la hora de diseñar el futuro que se avecina. La cosa va adquiriendo incluso tinte patriótico, promoviendo una resurrección del espíritu nacional y un culto sin disimulo al Estado, dentro de un proceso general en que el Gobierno del Estado aspira a desplazar a la burguesía nacionalista y le disputa abiertamente su hegemonía, como se advierte en el editorial de "ABC" que presenta sin disimulos la dimensión política que para el Gobierno del Estado reviste este espaldarazo al TAV (2).

Al mismo tiempo entra en crisis la labor de gestión y mediación del Gobierno Vasco. Y precisamente, cuando los administradores del Gobierno Vasco se percatan de la fragilidad de su "liderazgo", aún sacan de ello argumentos para presentarse como salvadores y tratar de impedir que la sociedad vasca vea con transparencia el hecho de que su rol y aportación han quedado totalmente mermados y de que nos enfrentamos en definitiva a una imposición contundente y sin más intermediarios por parte del Estado, en cuyo camino apenas será necesaria su colaboración. Para ello, protagonizaron la gran campaña reivindicativa del TAV de noviembre y diciembre, y a partir de febrero, coincidiendo con el acuerdo del Consejo de Ministros, han lanzado la campaña publicitaria patrocinada por el Departamento de Transportes y EuskoTren del *"SY. Ahora es nuestra oportunidad de decir Sí a la Y vasca"*. Pero, en el fondo, ¿qué busca con tanta campaña y notoriedad, más allá de un simple "lavado de imagen" destinado a tratar de conseguir el apoyo social al TAV le falta, sino ofrecer una imagen completamente invertida de la situación en la que el Gobierno autónomo ha perdido toda la iniciativa en la "representación" del proyecto en favor de la omnipotencia del Gobierno central? Se trataría en verdad, de ocultar a la sociedad que hemos entrado en un escenario de imposición cuyo prototipo es, por así decir, la actuación omnipotente del Ministerio de Fomento relativa a la decisión de ampliar el aeropuerto de Hondarribia, aún cuando los vecinos del Bº Mendelu, amenazado de derribo, los ayuntamientos de Irun y Hondarribia, la Diputación e incluso el Gobierno Vasco se oponen, en este caso, a dicha ampliación. La disimulación de esta situación puede ser actualmente el objetivo principal perseguido por el Gobierno Vasco porque esta cuestión pudiera desde luego resultar inquietante para la población.

Podría decirse, porque es cierto, que las disputas del Gobierno Vasco no buscaban desplazar al Estado sino reforzarlo, imbuyéndolo de su misión: *"Si Madrid dice que tiene la competencia en exclusiva, tiene una coartada perfecta para desarrollarla a tope", "sin el Estado no se puede hacer nada"...* De hecho, el TAV siempre ha tenido la virtud de asociar la administración autonómica y la central, cristalizando un interés común, habida cuenta de que las posibilidades materiales de la clase dominante vasca no están a la altura de sus ambiciones económicas y hace tiempo que salió del particularismo para confeccionar a medias con el Estado su programa, reclamando "a Madrid" toda clase de infraestructuras. Además, hay mucho más "progreso" del mismo estilo en juego, como el Superpuerto de Pasaia, que está a la espera de que el Gobierno central emita en mayo o junio el informe de

aprobación del anteproyecto presentado por la Autoridad Portuaria y que el Estado debe financiar. Por ello, aunque el consejero Amann se haya mostrado partidario de “olvidarlo todo” tras el acuerdo del Consejo de Ministros, lo cierto es que no ha olvidado nada, porque siempre trató de convencer al Estado de ponerse a la cabeza.

Hace algún tiempo, una sugerencia tal hubiera parecido como una extravagancia, un desvío; actualmente, pudiera decirse algo peor, si uno se atiene al “Plan Ibarretxe”. Pero no se necesita mucho para entender que la independencia real, la autodeterminación de los individuos y de los pueblos no puede existir si se está bajo el yugo del capital autóctono diariamente confundido con los intereses del capital-Estado de las multinacionales (Costantino Cavalleri). *“Muchos son lo que estiman que cualquier forma de globalización es portadora de pulsiones uniformizadoras, reclama de élites directoras llamadas a abrir camino a nuevos jacobinismos, y bien puede propiciar inquietantes flujos jerarquizadores al amparo de los cuales se deslicen viejas opresiones”* (Carlos Taibo).

Así pues, el Gobierno Vasco, presa de un oportunismo sin límites, se ha puesto a remolque del Gobierno central y se bate por su última tarea, la de adaptarse claramente ya a las disposiciones que establezca el Estado para imponer el TAV.

Las Redes Transeuropeas (RTE) son un campo abonado para la fabulación del poder: Esconden realidades muchos más perversas de lo que el pretendido “Modelo Federal de las RTE” representado por el Gobierno Vasco relata:

Llama la atención toda la serie de encuentros habidos en los últimos años entre los dirigentes del Gobierno Vasco y Aquitania, donde la cuestión central son siempre las infraestructuras. Así lo expresaba, ya en diciembre 1993, la revista institucional “Atlántica”: *“Estos temas se han convertido en asuntos principales en los encuentros interregionales y transfronterizos. Se plantea una cuestión. Mejorar y modernizar las redes de comunicación. De acuerdo, pero ¿cuales? Todas las redes por supuesto: viarias, ferroviarias, aéreas, marítimas, sin olvidar las nuevas comunicaciones. Todas y por todas partes, eje oeste-este, eje norte-sur, TGV, puertos, aeropuertos, autopistas, centros multimedia, ¡Todo y por todas partes! ¿Es posible? Hay que pedir, exigir la mejora de todas las redes de comunicaciones y su instalación por todas partes aún a riesgo de que algunas zonas queden sobreequipadas y otras desabastecidas”*. Tan disparatada política ha descansado en el impacto producido por la unificación del mercado europeo y el paralelo lanzamiento de las Redes Transeuropeas, que priorizan la construcción de una serie de grandes obras de infraestructura y conexiones transfronterizas consideradas indispensables para impulsar el crecimiento y consolidar el Mercado Único.

En efecto, un rasgo destacado de los esquemas emanados desde la Comisión Europea siempre ha sido el desarrollo transfronterizo de las Redes Transeuropeas, que ya en 1993, en el capítulo transporte pretenden la creación de 10.000Kms de conexiones ferroviarias de Alta Velocidad, 12.000Kms de nuevas autopistas y autovías, ampliar sensiblemente la capacidad aeroportuaria de las mayores conurbaciones, y construir superpuertos y grandes áreas de actividades logísticas que permitan al mismo tiempo conectar la economía europea con la economía global. De algún modo, frente a unos esquemas de “destrucción radial” centrados en los Estados, se propone un modelo de “destrucción multicéntrico” y estirado a escala europea, donde las regiones transfronterizas, en las que se sitúan gran parte de las “barreras” naturales y las infraestructurales heredadas de los Estados, una vez “desaparecidas” las fronteras con la unificación económica y monetaria, se convierten en piezas “estratégicamente ubicadas” para reforzar la circulación de mercancías *“dentro de un espacio europeo globalmente competitivo”*. Lo cual no es reflejo de un desarrollo regional “armónico” que intenta reducir los desequilibrios (del que no hay precedentes en la historia económica del capitalismo), sino que se trata de crear un campo de juego totalmente favorable a los intereses de las fuerzas y del capital transnacional que operan en la economía europea y global.

Sin embargo, para el Gobierno Vasco ello ha constituido un elemento clave en la representación del TAV como parte de un supuesto “modelo federal de las Redes Transeuropeas”, en el que gozaba de una privilegiada situación: a partir del momento en que el proyecto transfronterizo del TAV Dax-Vitoria apareció redondeado en el primer Esquema Europeo del TAV de 1990 como uno de los catorce “eslabones clave” y los consejos europeos de 1994 incluyeron el proyecto en la lista de los “14 proyectos prioritarios” de las Redes Transeuropeas, el devenir del proyecto parecía no depender tanto del marco estatal sino del contexto europeo, vinculado además al impulso de

una “*eurorregión*” formada por Euskadi y Aquitania (e inicialmente, en el período 1993-2000, también por Nafarroa), y con las expectativas puestas en que la UE financiaría adicionalmente en nuestro caso hasta el 80% de la “*Y vasca*” a través de los Fondos de Cohesión.

Y aún así, nada ha podido garantizar la permanencia de esa representación, porque, en definitiva, la Unión Europea no es una federación sino un mercado, donde las decisiones sobre las infraestructuras son “*un campo abonado para la fabulación del poder*” y “*son sobre todo las lógicas estatales y los intereses sectoriales de la burocracia europea los que finalmente prevalecen*”, tal y como advierte Alfonso Sanz Alduán en “*El mito de las Redes Transeuropeas*”. Es más, según Sanz Alduán, “*decir que las infraestructuras europeas de transporte “tienen plan” es un mito. La lectura literal de los textos comunitarios puede hacer pensar que ha sido una óptica supranacional la que ha permitido definir las redes europeas de transporte*”, pero en realidad, “*son objeto de intereses múltiples por parte de los grupos de presión industrial y financiero y también encajan en el reparto de poder que se está configurando entre los Estados (...) Lo que hay es una lista de peticiones que se va complicando a medida que se van solapando las propuestas individuales de los Estados y se busca el reparto de una “tarta hipotética” estimando lo que corresponde a cada país y cada región*”. Y además, cada uno a su modo, disimulan el hecho de que han de estar constantemente ajustando la política según la orientación de los mercados, de modo que los intereses estatales y sectoriales se supeditan a los del Capital y la iniciativa pasa definitivamente a las finanzas, el holding, la multinacional, pasando por encima de las instancias políticas y administrativas. “*Por todo ello --prosigue Sanz Alduán-- el mito de las Redes Transeuropeas esconde una realidad mucho menos heroica y, por supuesto, menos “sostenible” de lo que su relato indica*”. Y concluye: “*Son un campo abonado para la fabulación del poder*”.

Y de alguna forma, la no inclusión del proyecto en la lista “*Quick Start*” de la UE ha significado un duro revés a la representación del TAV sostenida por el Gobierno Vasco.

La no inclusión del proyecto Dax-Vitoria en la “*Quik Start List*” de la UE y el estado de emergencia decretado por el Gobierno Vasco:

El ministro de Finanzas italiano anunció a comienzos de la presidencia italiana de la UE, en el segundo semestre del 2003, un plan de choque para relanzar el crecimiento de la economía europea a través de las grandes redes de infraestructura. Esto se concretó en la “*Iniciativa de Crecimiento Europeo*” (“*European Growth Initiative*”) presentado el 11 de noviembre por Romano Prodi y la comisaria de Transportes, Loyola de Palacio: un plan extraordinario de inversiones de 62.000 millones de euros hasta el 2010, basado en 56 proyectos incluidos en una lista de grandes obras de ejecución inmediata denominada “*Quick Start List*”, a iniciar antes del 2006. Las infraestructuras de transporte se llevan la parte del león y se concentran en secciones transfronterizas o proyectos que afectan a más de un país, con 31 proyectos valorados en 38.000 millones de euros. Se ha señalado que no es casualidad que la propuesta se formalice durante la presidencia europea del Gobierno Berlusconi, citándose el caso de que el presidente del último Consejo de Transportes, Pietro Lunardi, es constructor de túneles y entre las infraestructuras en cuestión figura por ejemplo el túnel de más de 50 kilómetros de longitud en la línea TAV Lyon-Turin, sobre el que la Sociedad Rocksoil Spa, que pertenece a Lunardi, acaba de conseguir un contrato de consultoría. De cualquier forma, el desarrollo de las Redes Transeuropeas, que actualmente se encuentra muy por debajo de las previsiones iniciales al haberse finalizado solo tres de los 14 proyectos declarados como prioritarios en 1994 --la Comisión afirma que solo se ha realizado el 20% y está estancado-- recupera su carácter prioritario. Los proyectos se beneficiarán de un incremento de la financiación pública y de facilidades para la inversión privada a través de créditos del Banco Europeo de Inversiones (BEI). “*Se trata de impulsar el crecimiento*”, insiste Loyola de Palacio. “*¡Menos cemento, más inteligencia!*”, habría llegado a manifestar el presidente Chirac. Por lo que junto con las inversiones de corte clásico en cemento, el programa de acción para el crecimiento aboga por redes de energía y por la vertiente del conocimiento y las nuevas tecnologías: investigación en nanotecnología, desarrollo de nuevas generaciones de láser...

España interviene de forma notable, al aparecer en la lista con seis proyectos valorados en 17.000 millones de euros, lo que supone una panacea para todas las grandes empresas del sector de la construcción: se trata de las líneas TAV Madrid-Lisboa, Oporto-Vigo y Perpignán-Figueras, además de las conexiones eléctricas de España con Portugal y con Francia, y el gasoducto entre Argelia, España y Francia... Sin embargo, el proyecto TAV Dax-

Vitoria de la “Y vasca” no figuraba en la lista de proyectos de ejecución inmediata que debía recibir, en el plazo de un mes, el visto bueno de los jefes de Estado y de Gobierno en el Consejo Europeo a celebrar en Bruselas el 13 de diciembre.

Inmediatamente, el Gobierno Vasco denunció que la no inclusión obedecía a una “maniobra” del Gobierno central y decretó el estado de emergencia. El consejero de Transportes, Alvaro Amann, manifestó que *“la no construcción del TAV provocaría un retraso de 50 años en el desarrollo social, cultural y económico de la sociedad vasca”*. Ante la incredulidad de todo el mundo, se puso a la cabeza de la fronda más resuelta, mezcla de patronal, cámaras de comercio, autoridades portuarias y rectores de universidad, que en pocos días suscribieron manifiestos más o menos fanáticos tratando de fabricar la imagen de un movimiento al estilo de “Plataforma Cívica en Defensa de la Autovía por Cuenca” y “Teruel existe”, cuyos lemas más llamativos eran “autovía o muerte” y “autovía o ruina”. Se llegó a calificar la situación como *“un nuevo chapapote que ennegrece aún más el futuro y la viabilidad económica de una región que, sin conexión de alta velocidad a Europa, desaparece del mapa económico europeo”* (3). Realmente, confirmando en este punto la certeza de un aserto de Marx según el cual *“la burguesía es ella misma el producto de un largo desarrollo de los modos de producción y de los medios de transporte y comunicación”*, creen que las condiciones particulares de su salvación son las condiciones generales fuera de las cuales el cataclismo social no puede ser evitado. Minutos después de que Amann lanzara el movimiento leyendo una declaración institucional, mostrándose *“cada vez más convencido”* de que el Gobierno central *“tiene voluntad de no hacer este proyecto ferroviario”*, el portavoz del Gobierno Vasco, Josu Ion Imaz, denunció la existencia de *“presiones o de actuaciones políticas del Gobierno del PP”* para excluir el TAV Vitoria-Dax de las lista. A la pregunta de qué tipo de presiones se habrían llevado a cabo, Imaz no concretó ninguna, si bien indicó que *“viendo la situación política, uno intuye cosas”*. Ambos apuntaron directamente como una de las responsables de la *“exclusión”* a la vicepresidenta de la Comisión Europea y Comisaria de Transportes y Energía, Loyola de Palacio. Asimismo, el secretario del PSOE en Gipuzkoa manifestó que *“ha habido un retraso político calculado”* y el portavoz de la Diputación de Gipuzkoa, Jose Ramon Beloki, comentó la *“perplejidad”* del gobierno foral ante esta situación, que *“sólo es comprensible porque alguien que dice representarnos y defendernos en Europa, el Estado, que es meticuloso hasta extremos increíbles y entrometido frente a iniciativas vascas, se despreocupa de nuestros intereses respecto al proyecto de integración en las redes europeas, que es donde nos jugamos el futuro, porque no estar en las redes de transporte es volver a levantar los Pirineos, a los planes ferroviarios franquistas”*.

Ahora bien, ¿hemos de pensar que un jefe de orquesta invisible --al parecer Loyola de Palacio-- dirigió la operación? ¿Pensar que hubo una conspiración contra el Gobierno Vasco para expropiarle la iniciativa sobre el proyecto? Ciertamente, no ha habido “estrategia” completamente elaborada; pero, sin embargo, ha habido una situación, provocada por la evolución de los planes ferroviarios del Estado francés que han significado un aplazamiento de la conexión en alta velocidad del TGV Atlantique con la península, que ha sido decididamente explotada por el Gobierno español. De Palacio achacó precisamente a este retraso y falta de definición por parte del Gobierno francés la no inclusión del eslabón Dax-Vitoria en la lista “Quick Start” de proyectos de ejecución inmediata. Y si bien Alvaro Amann afirmaba que *“no se sostiene hablar de Francia como coartada”* y *“nadie ha entendido lo que ha pasado”*, la responsabilidad del Estado francés en la exclusión ha sido luego confirmada por el presidente del Gobierno Regional de Aquitania, Alain Rousset, quien ha afirmado con ocasión del nuevo encuentro mantenido con Ibarretxe el 20 de febrero en Hendaia: *“Acabamos de conocer por el Sr. Ibarretxe que el Gobierno español ha aprobado la construcción de aproximadamente el 30% de la Y vasca. Ahora bien, el proyecto del TAV del Sur de la Europa Atlántica no está aún en la lista Quick Star de la UE. El compromiso positivo de Europa sobre esta cuestión no depende más que del Gobierno francés. Por lo que he solicitado solemnemente al Gobierno de inscribir la línea Tours-Burdeos-Dax-Baiona-Irun en la lista de los proyectos prioritarios”* (Le Journal du Pays Basque). En efecto, para no arreglar las cosas al Gobierno Vasco, el problema no era tan solo lo que hiciera el Gobierno de Madrid, sino también lo que hiciera Francia (4).

El Estado se instaló cómodamente en esa situación y la comisaria De Palacio habría presionado a Francia para relanzar el proyecto en Iparralde:

Finalmente, el 13 de diciembre el Consejo de jefes de Estado y de Gobierno de la UE reunido en Bruselas ratificó la lista propuesta por la Comisión y el Estado se instaló cómodamente en esa situación. El ministro de Fomento, Alvarez Cascos, declaró que la no inclusión de la línea Vitoria-Dax en la "Quik Start" sólo tenía "importancia relativa" y que de todos modos las primeras obras e la "Y vasca" se licitarían en 2004. Al tiempo, la comisaria De Palacio explicó que *"la parte española está lanzada con la máxima urgencia, pero desde el punto de vista de la Comisión Europea, necesitamos que la parte española se construya a un ritmo sincronizado con la francesa y vamos a presionar al máximo a Francia para que así sea"*. Entretanto, el Gobierno español también ha propuesto la inclusión del TAV Dax-Vitoria en la lista de ejecución rápida y el presidente Aznar destacó que la lista "rápida" podrá ser completada cada año con nuevos proyectos en los Consejos de Jefes de Gobierno de primavera (el próximo tendrá lugar los días 25 y 26 de marzo, aunque según luego se ha precisado, la lista permanecerá abierta hasta abril del 2005, cuando se procederá a revisar la misma).

Unido a lo anterior, De Palacio habría intervenido para favorecer el relanzamiento del proyecto en Iparralde ante el Gobierno francés, el cual, casualmente, el 18 de diciembre decidió incluir la construcción de una línea nueva TGV desde Dax hasta la frontera en el programa de infraestructuras hasta el 2025, el inicio de los estudios preliminares del proyecto para el primer trimestre de 2004 y la información pública en 2006, aunque el comienzo de las obras no será antes del 2012 y se calcula que la entrada en servicio será en 2020 (5). Respecto a todo lo cual, Amann manifestaba a los pocos días: *"Nuestra valoración de las decisiones francesas es de total satisfacción. Por primera vez, Francia reconoce la ruta atlántica y eso es una decisión histórica"*.

Por fin, la comisaria De Palacio anunció ella misma el 30 de diciembre que la construcción de la "Y" estará adjudicada antes del verano y recibirá financiación europea. *"Hay que clarificar lo que algunos se han empeñado en enredar"*, manifestó De Palacio. *"La Y vasca está en las redes prioritarias europeas, y en 2004, en que según las previsiones del Gobierno español se van a iniciar las obras, va a tener cofinanciación europea para su construcción"*. A este respecto, conviene mencionar que previamente a la publicación de la lista "Quick Start" de ejecución inmediata, la Comisión Europea había aprobado el 1 de octubre 2003 una revisión de las Redes Transeuropeas (RTE), ratificada el 5 de diciembre por el Consejo de ministros de Transporte de la UE, siendo otra muestra eminente de bestialidad: un negocio de 600.000 millones de euros para todas las RTE hasta el año 2020 y que mantiene en vigor, con ampliaciones, la lista de los 14 proyectos declarados como prioritarios en 1994, incluido el TAV Madrid-Vitoria-Dax (6). Y es que, al parecer, las inversiones de las instituciones europeas en las Redes Transeuropeas están creciendo serán cada vez mayores (7)

El Gobierno Vasco se pone a remolque de Fomento pero bajo la euforia puede haber perdido el control del negocio y la planificación del TAV

La nueva fase eufórica como la que se inaugura para los promotores del TAV puede propender al Gobierno Vasco a olvidar todos los problemas. Acabamos de asistir en poco tiempo a la toma de decisiones extremadamente importantes que han pasado sobre él como las olas de un mar agitado y ello puede tener repercusiones que probablemente se intensificarán en los próximos meses, llevando camino de hacerle perder completamente la iniciativa y el control sobre la planificación y el negocio del TAV. Aunque es obligado reconocer que las disputas que ha mantenido con el Gobierno del Estado son un terreno abonado para abyectas manipulaciones y está lleno de trampas, hemos constatado que, de cualquier forma, las instituciones vasca se suman al carro:

- Todavía el 1 de octubre del 2003, Amann se posicionaba en contra de que Fomento intentara sacar a concurso "el proyecto y su obra a la vez", porque *"no existen garantías técnicas ni medioambientales"*. *"Nos oponemos tajantemente a que se inicien los trabajos sin ninguna garantía técnica ni medioambiental, como así pretenden"*. *"El insistir en hacer ahora proyectos básicos para luego tener que ir al procedimiento de proyecto constructivo y de obra en un mismo encargo, nos lleva a una situación de incertidumbre técnica, medioambiental y de plazos sin precedentes en una obra de esta envergadura. Esta situación produce una inquietud que crece en un contexto ferroviario de precedentes próximos alarmantes"*, aseguraba el Departamento de Transportes, en referencia sin duda a todas las "chapuzas" descubiertas en la recién inaugurada línea Madrid-LLeida.

- El 25 de febrero, el nuevo consejero de Obras Públicas del Gobierno de Navarra, Alvaro Miranda, declaró que *“el gran reto del Departamento para la legislatura es traer el TAV en ancho internacional a Iruñea”*, agregando que *“queda para una segunda fase la **conexión de Iruñea con Nafarroa Beherea como salida a Europa**. El Ministerio de Fomento es consciente de este propósito”*. Este anuncio pone en cuestión los acuerdos alcanzados en 1988 por el Gobierno Vasco con el Navarro y el central a fin de que la conexión del Corredor Navarro hacia Europa se hiciera empalmando con la “Y” en la zona de Tolosaldea/Goiherri, formando un eje transfronterizo común de forma que sirviera en cualquier caso al área de Donostialdea y consolidara el paso por Irun (*“el gran valor estratégico que tenemos”*, según ha repetido insistentemente Amann).

- El 13 de febrero, mientras que Amann felicitaba al Gobierno por las licitaciones y descartaba que el Consejo de Ministros hubiera actuado por motivos electorales, el periódico DEIA afin al PNV denunciaba con su editorial titulado *“Inversión electoralista”, “el electoralismo descarado y abusivo” del Gobierno español, que pasa del enfrentamiento, hace tan solo unas semanas, con el Gobierno Vasco, por los retrasos injustificados de las obras y la ineficacia de los representantes españoles para defender con eficacia la prioridad del proyecto ante las instancias europeas, al anuncio de esta inversión de 807 millones de euros. Propaganda política descarada”*. Entonces, ¿por qué colabora tan eficazmente el Gobierno Vasco en tan detestable maniobra?

- Como mediador cada vez más innecesario, el 10 de diciembre el Gobierno Vasco se quitó de encima en poco más de un cuarto de hora a los sindicatos ELA, LAB, EHNE e HIRU, que habían solicitado una reunión con Amann, dejándoles claro, además, que sus opiniones no iban a ser tomadas en consideración. *“Parece muy recomendable que la iniciativa sea plenamente asumida por el Gobierno Vasco, de modo que se movilice el mayor grado de consenso posible”*, señalaba en cambio el Anteproyecto en la fase de información institucional.

- El Gobierno Vasco aspira encomendar la gestión de la línea del TAV a un ente público gestor de las infraestructuras ferroviarias de Euskadi, o Euskal Trenbideak Sarea, que conformarían entre Imebisa (Ingeniería Metro Bilbao) y el área de infraestructuras que actualmente forma parte de Eusko Tren, ya que ésta iba a ser en definitiva la forma de poder controlar el negocio. Pero puede suceder que no le sirva ya más que para cantar, porque el huevo se pone en otro nido.

- Actualmente, Amann ofrece toda su colaboración a Fomento y anuncia que le enviará el próximo mes de abril los proyectos constructivos encargados en diciembre 2002 por el Gobierno Vasco para que *“pueda utilizarlos como trabajo para nuevas incorporaciones”*, negando que los estudios adjudicados por su Departamento por un valor de 12 millones de euros (2.000 millones de pts) vayan a ser dinero tirado. Antes bien, Fomento continúa su marcha con el proyecto según las contrataciones y los plazos establecidos por el Estado, transformándose así los estudios adjudicados por el Gobierno Vasco en papel mojado. En realidad, desde la perspectiva que el momento actual ofrece, es preciso señalar que jamás se ha aclarado la cuestión de las motivaciones que han llevado a partir de finales del 2002 al Gobierno Vasco a pugnar con el Ministerio de Fomento en la contratación de los proyectos. El mismo ha propuesto como explicación que buscaba acelerar el proyecto para *“cumplir los plazos de la UE”*. Pero es falso decir que persiguiese simplemente una aceleración del proyecto, y parece razonable pensar que tras esa explicación se han ocultado otros propósitos e intereses, más relacionados con el control del negocio y la “representación” ideológico-política del proyecto ante la sociedad. Además, es contradictoria con los hechos: en efecto, debe constatarse que la diferencia entre los plazos previstos por Fomento y el Gobierno Vasco para el inicio de las obras era de meses y prácticamente irrelevante (8).

- El 20 de febrero, el consejero de Ordenación del Territorio, Sabin Intxaurreaga, planteó la necesidad de que tuviera *“estaciones de cabeza en las comarcas por las que atraviesa”* y al día siguiente Amann se reunió con los alcaldes del Alto Deba, el presidente de la MCC y el vicerrecor de la Universidad de Mondragón, para escuchar su propuesta de incorporación del Alto Deba a la red del TAV mediante la construcción de una parada. El consejero recibió positivamente el emplazamiento de los alcaldes, pero se mostró muy precavido afirmando que *“no hay que crear falsas expectativas”*. En efecto, en este orden de cosas, el Ministerio de Fomento ya advierte en el proyecto que no asume el planteamiento de paradas intermedias (9).

Todo ello solo es secundario. La conclusión, de cualquier forma, es que el Estado ha tomado la iniciativa y las instituciones vascas se suman al carro.

NOTAS A LA PRIMERA PARTE

(1) El acuerdo del Consejo de Ministros del 13 de febrero sobre la “Y vasca” ordena al GIF la licitación de tres contratos de proyecto y obra para la construcción de los ocho primeros tramos de la “Y vasca” por un coste orientativo de 814 millones de euros (135.000 millones de pesetas). Además, el Ministerio de Fomento había reservado hasta ahora una partida de 104 millones de euros para la redacción de proyectos y obras de la “Y vasca” en los presupuestos de este año 2004, de los que, según algunas informaciones, 82’1 millones son ya para ejecutar obras de construcción a comenzar antes de fines de año.

Se trata en Bizkaia de los tramos Amorebieta/Etxano-Lemoa, Lemoa-Galdakao y Galdakao-Basauri, con una longitud total de 12’4Kms, afectando a los municipios de Amorebieta, Lemoa, Bedia, Galdakao, Zaratamo y Basauri. Incluye la construcción de los túneles de Zaratamo (2.716m), Galdakao (1.792m), Gonzelai (1.359m) y San Roman (735m), además de los viaductos de Ibaizabal (483m), Nervión (350m) y Bistibieta (195m). El presupuesto total estimado es de cerca de 190 millones de euros, con un plazo para la redacción de los proyectos constructivos de 6 meses y un plazo de ejecución de obras de 38 meses.

Dentro de Araba y en su zona limítrofe con Gipuzkoa, los tramos Arrazua/Ubarrundia-Legutiano y Legutiano-Eskoriatza, con una longitud total de 15’2Kms, afectando a los municipios de Gasteiz, Arrazua-Ubarrundia, Legutiano, Leintz-Gatzaga y Eskoriatza hasta el límite con Aramaio. Incluye la construcción de los túneles de Albertia (4.900m) y Luko (961m), además de los viaductos del Zadorra (515m) y de Miñano (208m). El presupuesto total estimado es de más de 280 millones de euros, con un plazo para la redacción de los proyectos constructivos de seis meses y un plazo de ejecución de las obras de 46 meses.

En Gipuzkoa, los tramos Hernialde-Zizurkil, Zizurkil-Urnieta y Urnieta-Hernani, con una longitud total de 18’4Kms, afectando a los municipios de Hernialde, Anoeta, Asteasu, Zizurkil, Aduna, Andoain, Urnieta y Hernani. Incluye la construcción de los túneles de Belkoain (4.540m), Goiburu (2.635m), Basagain (2.467m), Buruntza (1.706m) y Hernialde (1.260m), además de los viaductos del Urumea (792m, en la vega de Iparragirre), Asteasu (382m), Antzibar (198m) y Oria (175m). El presupuesto total estimado es de cerca de 350 millones de euros, con un plazo para la redacción de los proyectos constructivos de 8 meses y un plazo para la ejecución de las obras de 36 meses.

(2) Tal y como señalaba el comentarista de prensa de GARA en su revisión de hemeroteca, publicada al día siguiente bajo el título “*El Estado también viaja en tren*”, el editorial dedicado al tema por el medio más afín al PP no tiene desperdicio. Y es que, según “ABC”, “*se trata de una necesidad económica y social del País Vasco, pero igualmente implica una dimensión política que se traduce en la presencia efectiva del Estado en el desarrollo de esta comunidad, lo que también debe reivindicarse sin temor alguno*”. Es decir: “*No basta el ejercicio intelectual de afirmar que la Autonomía vasca también es Estado si el Estado no traduce su presencia institucional y jurídica en acciones visibles para los ciudadanos (...)* El repliegue del Estado en el País Vasco ha ido mucho más lejos de lo que sería explicable en razón de la distribución de competencias entre la Administración central y el Gobierno autonómico, impulsado por la creencia de que la gestión prácticamente exclusiva de los recursos públicos por el nacionalismo tendría como contrapartida su lealtad constitucional. Hay que empezar a hablar de otra manera y esta línea ferroviaria es un buen comienzo para desperezar al Estado y animar más inversiones y nuevos proyectos en todos los ordenes”. De modo que: “*La Y vasca no es ni puede ser, por tanto, un plan inversor que deba ser tratado como una incursión anecdótica del Estado en un territorio ajeno, sino que ha de valorarse como una iniciativa coherente con la realidad unitaria de España y como una pauta para lo que debe asumirse como una futura y ambiciosa política de implicación recíproca entre el Estado y el País Vasco*”. En efecto, advierte que “*uno de los tópicos más arraigados en la sociedad vasca es que el alto nivel de vida de sus ciudadanos está vinculado a la permanencia del nacionalismo en el Gobierno autonómico. La falsedad de este aserto no es responsabilidad exclusiva de la propaganda del nacionalismo sino también de una prolongada pusilanimidad del Estado a la hora de asumir activamente la ejecución continuada de las competencias que aún conserva en su integridad y aquellas que exigirían un planteamiento básico de la cohesión nacional*”. No contento con ello, el final del editorial que comentamos resulta apoteósico: “*Todo será mejor si se hace con la cooperación del gobierno nacionalista, pero también todo será igualmente legítimo y necesario aún cuando no se cuente con dicha colaboración*”.

(3) El estado de emergencia fue sobre todo movilización al servicio de sus intereses, pero también una campaña no declarada contra el movimiento de oposición. Una perla de esta actitud reivindicativa del TAV se halla en un artículo de prensa publicado por Jose María Gonzalez Zorrilla, Presidente del Consejo Vasco del Movimiento Europeo, organizador de unas Jornadas tituladas “*El modelo federal de las Redes Transeuropeas*” que tuvieron lugar hace unos años en Bilbo: califica la situación como “*un nuevo chapapote que ennegrece aún más el futuro y la viabilidad económica de una región que, sin conexión de alta velocidad a Europa, desaparece del mapa económico europeo (...)* El Consejo Vasco del Movimiento Europeo quisiera lanzar un mensaje a la sociedad vasca sobre la importancia de impulsar nuestra presencia en la red, sea de transporte, de telecomunicaciones o de energía, para no quedar aislados de los centros de decisión políticos y económicos de la Unión. Fuera de la red el futuro no existe, sólo una vuelta traumática y acelerada a un pasado de dificultades e incomunicación, en el que seremos el pueblo que, como diría Voltaire, baila al pie de los Pirineos, pero al ritmo que marcan otros”.

Los presidentes de las Autoridades Portuarias de Bilbo y Pasaia denunciaron en un comunicado que esta decisión provocaría la “*paralización de las expectativas de crecimiento de un puerto ya ampliado, como el de Bilbao, y el de un puerto con un*

ambicioso proyecto de ampliación”, en referencia al Superpuerto de Jaizkibel.

Al tiempo que asociaciones empresariales, Cámaras de Comercio y rectores de Universidad, manifestaron su “*más seria preocupación*” y aclamaron que “*la marginación del País Vasco en las futuras redes de transporte europeas adquiere la gravedad de las decisiones históricas y nos traslada a un oscuro futuro. El País Vasco ha sido históricamente un lugar de paso privilegiado tanto por su situación geográfica como por la voluntad de sus habitantes. Nuestro bienestar y prosperidad económica son indisolubles de la asunción de esta vocación*”.

“*Este proyecto debe ser inmediatamente incorporado a la lista rápida de ejecución, no vaya a ser que unos por otros los paganos de todo este proceso vayamos a ser los aquitanos y los vascos*”, expresó el lehendakari Ibarretxe al reunirse con el presidente de Aquitania en Irun, en un acto respaldado entre otros por representantes de Confebask, Adegí, las Cámaras de Comercio, el ex ehendakari José Antonio Ardanza, el diputado general de Gipuzkoa y los rectores de la UPV y Mondragón Unibertsitatea, y UGT.

Finalmente, se llegó a especular con la posibilidad de que el Gobierno Vasco afrontase en solitario la obra, porque si el TAV era relegado de la lista “*su construcción podría demorarse al menos cinco años y debería esperar a 2009*”, lo cual, según Amann, “*sería demasiado tarde. Nos encontraríamos con quince años de retraso respecto a la ruta mediterránea y, por tanto, ante un posible desplazamiento de las inversiones hacia esa zona que colocaría a la economía vasca en una situación de irreversibilidad*”. Y es que: “*El retraso hoy solo trae consigo lo innecesario por llegar a destiempo*”, aseguraba en otro artículo el viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz. “*Hoy no se pasa del blanco al negro directamente, pero sí se entra en la tendencia*”, es decir, “*estaríamos ante el umbral de un escenario de desarrollo o declive, con el efecto añadido de la globalización que hace que los tiempos se limiten en la tendencia en la que se ha entrado, más desarrollo y bienestar en lo positivo y más declive y pobreza en lo negativo, en tiempos relativamente cortos, por lo que no sólo es importante hacer las cosas, sino hacerlas en su momento (...)* La posibilidad de afrontar con garantías la globalización es estar perfectamente incorporado a las nuevas redes de comunicaciones. Nos jugamos el futuro. Si no estás en la red de alta velocidad, te sitúas en la periferia de los centros económicos y de decisión”.

(4) La cosa tampoco viene de ayer: desde mediados de los 90 el Gobierno francés había “reformado” su política “todo-TGV”, a la vez que daba prioridad a nuevas las conexiones en alta velocidad hacia el Este (Paris-Estrasburgo, Rhin-Rhone, Lyon-Turin...), quedando el TGV Aquitaine relegado al séptimo y último rango de prioridades. Desde al menos 1996, el Gobierno francés no cotemplaba en el horizonte de sus planes ninguna línea de alta velocidad entre Dax y la frontera, consecuencia de la posición no muy “lúcida” del eje Atlántico. A su vez, desde 1995 la Comisión Europea venía planteando en sus informes anuales la existencia de interrogantes acerca de la evolución del “eslabón clave” Dax-Vitoria, indicando que era el que presentaba la tasa de rentabilidad financiera más baja de todos los proyectos de Redes Transeuropeas de la Lista Prioritaria, así como el índice más bajo de desarrollo porque el Estado francés no había previsto fondos para este proyecto, faltando un acuerdo franco-español sobre su prioridad y calendario. Al tiempo, el propio plan ferroviario (PTS) del Gobierno Vasco (1998) no cifraba por ningún lado el volumen del tráfico internacional previsto por la “Y”, dando muestras de un oscurantismo bastante elocuente por sí mismo. El entonces consejero de Transportes, Maturana, en una significativa entrevista publicada en 1997, había llegado a manifestar que “*la conexión con Europa no nos importa tanto*”, sentenciando ya la decadencia del discurso argumental del Gobierno Vasco.

(5) Se confirmaría así un acuerdo al parecer firmado con el Ejecutivo español, justo antes de toda esta “movida”, en la cumbre de Carcasona (noviembre 2003).

(6) En esta segunda lista se incluyen, además de los corredores de Alta Velocidad Madrid-Barcelona-Figueras-Perpignan y Madrid-Vitoria-Dax, un TAV Lisboa-Oporto-Madrid, la construcción de líneas de ferrocarril convencional entre A Coruña-Lisboa-Sines y Sines-Badajoz, el nuevo eje ferroviario de gran capacidad a través de los Pirineos Sines-Madrid-Paris, las autopistas Lisboa-Valladolid, Lisboa-A Coruña y Lisboa-Sevilla, figurando todos estos últimos dentro del proyecto “multimodal” entre “*Portugal/España y el resto de Europa*”, con horizonte de ejecución para 2010.

(7) Alfonso Sanz Aldúan advierte en el trabajo ya citado que “*las inversiones y el apoyo de las instituciones europeas a las redes transeuropeas están creciendo y serán cada vez más importantes en la política comunitaria (...)* En cualquier caso, es previsible que las inversiones en redes transeuropeas aumenten gracias no tanto a la “*importancia europea*” de las mismas, sino a su encaje en el engranaje burocrático y de intereses tanto del ámbito comunitario como de los diferentes estados. En efecto, el incremento de las inversiones en infraestructuras por parte de la Comisión Europea podría ser simultánea a la reducción de los fondos de la Política Agraria Comunitaria. Las redes transeuropeas vendrían a ser un mecanismo de reequilibrio en las inversiones conveniente para la burocracia europea”. En efecto, se propone orientar los recortes en la PAC, como consecuencia de las negociaciones en la OMC, a la construcción de grandes infraestructuras Fdez Duran).

(9) Fue precisamente con la puesta en marcha de la fase del proyecto constructivo del TAV y la licitación de los estudios geotécnicos en Gipuzkoa a partir de abril del 2002 por el Ministerio de Fomento cuando el desarrollo del proyecto comenzó a producir una disputa creciente entre ambos gobiernos. En junio del 2002, el ministro de Fomento aseguró que la elaboración de los proyectos era *“inminente”* y que las primeras obras de la *“Y vasca”* podrían contratarse en 2004, indicando que un *“convenio”* sería suscrito con el Departamento de Transportes, que se había ofrecido para elaborar parte de los proyectos constructivos. Sin embargo, de aquel convenio nunca se supo más. En cambio, fue justamente después de que Fomento licitara en noviembre del 2002 la redacción de los proyectos constructivos de dos primeros tramos (Urdieta-Hernani y Basauri-Bilbo), cuando el viceconsejero de Transportes, Antonio Aiz, aseguró que el Gobierno Vasco también licitaría por su cuenta proyectos. Esta decisión la concretó el Gobierno Vasco sacando a concurso el 19 de diciembre 2002 la redacción de los proyectos constructivos de seis tramos del TAV entre Irún-Zumarraga, justo en vísperas de que el Consejo de Ministros del 20 de diciembre encomendara al GIF la construcción y administración de la *“Y vasca”*. No contento con ello, el 24 de enero de 2003 el Gobierno Vasco declaró que él sacaría a licitación las obras del ramal guipuzcoano. Y así progresivamente, hasta octubre de 2003, entre ambos gobiernos habían adjudicado a lo largo del último año estudios y proyectos por un valor de 30 millones de euros (5.000 millones de pesetas), produciéndose además en este caso una duplicación de estudios sobre los mismos tramos.

(10) Así, el Estudio Informativo de Fomento señala en el capítulo relativo a las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) del Gobierno Vasco: *“A este respecto, señalar como quizás más relevante y novedoso el hecho de que se pide el planteamiento de “paradas intermedias selectivas (...) Además de los trayectos de largo recorrido que tienen su propia dinámica de paradas, las DOT consideran importante utilizar de forma intensiva esta infraestructura para conectar las capitales entre sí y con Pamplona y algunos puntos selectivos intermedios (...) Para el Área Funcional de Mondragón-Bergara, las DOT consideran muy importante que en el trazado definitivo se analice el establecimiento de una parada”*. Sobre lo cual, advierte: *“Se quiere hacer notar que, obviamente, el Estudio Informativo no tiene que asumir su contenido”*. Anteriormente también hemos llamado la atención sobre esta cuestión, puesto que ello significa que de hecho el proyecto carece de un marco de *“ordenación territorial”* reconocido. Además, conviene mencionar que el enlace propuesto en Mondragón, que vendría a sustituir la instalación prevista previsto por el el Departamento de Transportes en Ezkio-Itsaso, sería primordialmente para el transporte de mercancías, al tiempo que el posible servicio de viajeros no contiene ningún otro objetivo definido, en el propio Avance del Plan Ferroviario del Gobierno Vasco (PTS), más que el siguiente: *“Se confirma la importancia de la localización de una Estación intermedia, como factor de aceptación de la Nueva Red”*. De la misma manera, en la reunión de Mondragón el consejero Amann dijo que, no obstante lo difícil del empeño, *“el estar más cerca del Deba podría repercutir en un mayor uso del TAV, incluso desde el punto de vista anímico y simbólico”*.

(Segunda parte)

“AUTOPISTAS FERROVIARIAS” Y “AUTOPISTAS MARÍTIMAS”: MAS QUE SOLUCIONES SON UNA “MEZCLA EXPLOSIVA” PARA UNA NUEVA EXPANSIÓN DEL TRANSPORTE

El transporte combinado de camiones sobre trenes y barcos y la “intermodalidad” han emergido en muchas noticias como un nuevo modo que podría curar milagrosamente el colapso y los impactos ecológicos y sociales acarreados por el transporte por carretera. El 14 de enero el Gobierno francés aprobó el proyecto de creación de una “autopista marítima” entre los puertos de Bilbao y Nantes, y el 19 de febrero Ibarretxe y Rousset anunciaron la futura puesta en marcha de una “autopista ferroviaria”, “entre Euskadi y el sur de París”. Sin embargo, el pseudo-argumento utilizado, como el de reducir el tráfico de camiones, es una gran falacia. Con el fetichismo de algunos datos parciales que mitifican sus supuestas ventajas y beneficios, se pretende falsificar la globalidad del problema: la “intermodalidad” parece servir, efectivamente, dentro de un análisis parcial, para “trasvasar” ciertos volúmenes del transporte por carretera al barco y al ferrocarril; pero al mismo tiempo, se desarrollan nuevas formas de organización de las actividades logísticas que, de hecho, refuerzan las demandas de transporte en todos los modos y constituyen algo así como una “mezcla explosiva” ideal para una nueva expansión del transporte.

La “autopistas marítima” y la “autopista ferroviaria” anunciadas por los gobernantes en el marco de la “Plataforma Logística Euskadi-Aquitania” son tan solo dos botones de muestra que señalan el rumbo de los nuevos “progresos desastrosos” del transporte que se avecinan. En la medida en que el flujo de mercancías se ha multiplicado por tres en los últimos diez años y el volumen previsto de mercancías a transportar a través de los Pirineos en 2020 es de hasta 280 millones de toneladas por año, duplicando el volumen de 130 millones de toneladas en 2000, la perspectiva social y ambiental de esta política no se restringe al impacto directo de las obras de infraestructura (superpuertos, TAV, ampliación de la red viaria, etc.) que agreden el territorio y destruyen múltiples áreas de interés ecológico, sino que cobra su verdadero alcance en su poderosa contribución al incremento de las magnitudes básicas del transporte. Más que soluciones, son ejercicios de gangrenación o metástasis que someten el conjunto del sistema de transporte a la hegemonía del camión, dejando paso a negociaciones fragmentarias en las que la construcción de más infraestructuras siempre lleva las de ganar y el crecimiento previsto del tráfico es absorbido mayoritariamente por la carretera. En efecto, no se trata ya de alternativas como ferrocarril o carretera, sino de crear infraestructuras que posibiliten el traslado simultáneo --por mar, tren y carretera-- de mayores volúmenes de camiones a larga distancia, estableciendo sistemas ferroviarios y marítimos de transporte que complementen mejor al transporte por camión, que, en cualquier caso, también se incrementará y seguirá siendo preponderante.

“Autopista marítima”:

El 14 de enero, el Gobierno francés aprobó el proyecto de creación de una “autopista marítima” entre los puertos de Bilbao y Nantes, a poner en marcha entre el 2005 y 2006, que permitiría el transporte de 150.000 camiones al año, con buques para 150 camiones que trasladarían por mar cerca de 1000 camiones al día. “Aunque todavía no hay una definición concreta de qué es una autopista del mar, la UE desarrollará cuatro ejes en los próximos años, una de ellas, la del mar Atlántico, con especial incidencia en la costa francesa y la vasca”, informaba al respecto un reportaje publicado en GARA. “Se trata de poner en marcha buques enormes que trasladen por mar a camiones o remolques” a gran velocidad, lo cual ya ha despertado a la industria de investigación y desarrollo de nuevos buques: “La investigación europea desarrolla nuevos tipos de buques ultrarrápidos denominados “efecto de superficie” (“Superficie Effect Ships” o SES). Van por encima del agua, pero

tienen que ver con la familia de los aerodeslizadores y los hidroplanos, con prototipos como el SESLAB, de 65 a 160 metros de eslora y un peso de 500 a 5.000 toneladas y una velocidad de 40 a 70 nudos, lo que representa entre 75 y 130Km/h. Sin embargo, ese modelo no es el más rápido porque ya se está estudiando otro de alta velocidad denominado Seabus-Hydaer, un híbrido entre el avión y el buque, que aún manteniendo el contacto con la superficie del agua, será elevado por unas alas que le permitirán desplazarse a gran velocidad, con posibilidades de desplazamiento a 120 nudos, unos 220Km/h. El grupo Izar también tiene distintos proyectos para atravesar el Atlántico con mercancías a gran velocidad”.

El proyecto del Gobierno francés apuesta por el Superpuerto de Bilbo debido a la amplitud de sus instalaciones, aunque deja abierta cualquier otra alternativa. Y es que el presidente de la Autoridad Portuaria de Pasaia, donde también se está barajando la posibilidad de construir otro gran puerto exterior “a imagen del nuevo puerto de Bilbao”, espera que con estas actuaciones en torno a potenciar el tráfico de mercancías por mar “duplicemos el tráfico”.

Amann afirmó que la iniciativa “es un gran granito de arena para lograr un transporte sostenible”, arguyendo que, según sus cálculos, “cada año dejarán de pasar por la muga, “300.000 camiones, el 17% del total de vehículos pesados (...) esta cifra da idea de que estamos ante una alternativa real a la carretera”. No obstante, lejos del ilusionismo profesado por Amann, el Diputado de Infraestructuras Viarias de Gipuzkoa, Javier Zuriarrain, aún mostrando su apoyo a la propuesta, reclamó a su vez que se abran más carreteras a través del Pirineo, porque, según explicó, “todo lo que sea descongestionar de camiones la carretera es bueno, pero no nos engañemos, la propuesta beneficia especialmente a Francia: ellos nos dejan los camiones en Bilbao y desde allí tienen que utilizar las carreteras”.

“No le damos mayor importancia. No vemos competencia”, manifestó un responsable del sindicato de Transportistas Autónomos, HIRU, que por cierto, en su revista “Garraiolariak” del pasado mes de diciembre, reclama: “Necesitamos que se hagan inversiones en infraestructuras viarias !!YA!!”.

“Autopistas ferroviaria”:

Ibarretxe y Rousset anunciaron el 19 de febrero la futura puesta en marcha de una “autopista ferroviaria”, “entre Euskadi y el sur de París, incluso hasta Lille”. El proyecto consistiría en trenes cargados con unos 35 camiones y en los estudios “ya realizados” se indica que en una primera fase (2006) se trasladarían 500 camiones diarios desde la frontera hasta el sur de París, quedando para una segunda etapa (2010), “una vez realizada la Y vasca y su conexión con Dax, así como el tramo Tours-Burdeos del TGV, el establecimiento de un servicio Vitoria-París con capacidad para 2.000 vehículos pesados diarios”. Nada que otros no hubieran dicho antes mucho mejor: respecto a la utilización del TAV para el transporte de camiones sobre trenes, tal opción ya figuraba entre las propuestas del “Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastián” (2000), donde la acción prioritaria es la construcción de la “Y” en tanto que “nuevo corredor principalmente dedicado a la canalización de mercancías. Un canal especializado de mercancías ferroviario pero en el que también se encaminen los camiones (...) El reto tecnológico estriba en que los camiones literalmente se encaminen de forma operativa en vagones ferroviarios que discurren, a las velocidades previstas para el tráfico de viajeros, en la nueva red europea de Alta Velocidad, en la que se ha concentrado el gran esfuerzo inversor. En realidad, a menor velocidad y todavía circunscrito a situaciones especiales, como las del Eurotúnel, bajo el Canal de la Mancha”.

Ahora bien, el pseudo-argumento utilizado, como el de reducir el tráfico de camiones, es una gran falacia. Respecto a lo cual, no encontramos mejor manera de mostrar su falsedad que reproduciendo con descaro un extracto del citado “Libro Blanco”, donde se plantea la siguiente cuestión: “¿Será la solución? ¿Puede ser una alternativa al tráfico de camiones?”, y seguidamente él mismo dice que no: “Como también se ha señalado, incluso si el tren gana algo de cuota en el futuro, nunca podrá absorber un porcentaje significativo del flujo de mercancías, que seguirá haciéndose mayoritariamente por camión” (ver nota 10, en pag.18). En esta misma línea de argumentación, señalaba el Diputado de Infraestructuras Viarias de Gipuzkoa, Javier Zuriarrain, en un artículo titulado “¿Una autopista ferroviaria para los camiones?” y publicado el 24 de enero: “Las grandes carreteras viarias europeas, y por supuesto las guipuzcoanas, están sufriendo un creciente proceso de saturación de tráfico rodado, que cada vez resulta más preocupante. En este sentido se impone, a mi juicio, profundizar en la vía del transporte sostenible. Y dentro de esta visión orientada hacia el futuro tenemos que obrar de tal forma que podamos, por

poner un ejemplo que considero muy significativo, ver a los trenes cargados de camiones, hasta configurar una autentica autopista ferroviaria (...) Pero aún nos quedará la problemática de los camiones y del transporte por carretera en general". Por lo que, "consciente de esta situación, la Diputación de Gipuzkoa ha hecho una previsión que puede descongestionar la N-1 de forma importante", nos dice, a través de la construcción de la autopista Eibar-Gasteiz, el eje Beasain-Durango, el "corredor" del Urumea, el 2º cinturón de Donostia y el desdoblamiento de la N-1 en Gaintxurizketa. "El tráfico en ese eje aumentará de tal modo que la ampliación seis carriles de la autopista a su paso por el País Vasco resultará insuficiente, aunque se combine con eventuales transferencias hacia el ferrocarril", advierte también Álvarez Cascos, que en la última cumbre de ministros de Transportes de la UE propuso a su vez para su inclusión en la lista de proyectos prioritarios de Redes Transeuropeas las autopistas transpirenaicas Pamplona-Orthez, Lleida-Vieilla-Toulouse, Barcelona-Puigcerda-Toulouse, Barcelona-Perpignan-Marsella y Burgos-Irun-Bayona-Burdeos. Y es que "el desarrollo de los transportes de mercancías y, sobre todo de la intermodalidad, depende en primer lugar de la red de carreteras y autopistas que une y alimenta los diferentes polos intermodales", reza el propio "Plan Estratégico de la Plataforma Logística Euskadi-Aquitania".

Plataformas logísticas intermodales:

Aquitania y Euskadi ya están trabajando en la búsqueda de emplazamientos para las plataformas de transbordo de camiones de la carretera al ferrocarril, el complemento obligado de la "autopista ferroviaria". De manera "provisional", una instalación se situará en las "proximidades de las frontera", mediante la creación de la nueva plataforma intermodal de mercancías en las Estación de Irun que abarcaría un área cercana a los 800.000 metros cuadrados, desde la zona de Plaiaundi hasta la vaguada de Araso, al pie de Gaintxurizketa. La instalación requerirá una inversión en torno a 180 millones de euros y exigirá la habilitación de nuevos accesos viarios a la autopista A-8, así como el desdoblamiento de la N-1 en Irun. Su puesta en marcha sería complementaria al Puerto de Pasaia, que "se encuentra en un proceso de estudio para la construcción del puerto exterior", según explico el alcalde de Irun, José Antonio Santano, tras la reunión que mantuvo el 27 de noviembre con la comisaria De Palacio para favorecer el apoyo del Gobierno de Estado a este proyecto. Santano agregó que "en este momento, la estrategia de la UE, según me transmitió Loyola de Palacio, es diversificar los medios de transporte de mercancías, apoyando el camión, por supuesto, porque es el más importante. Pero los crecimientos que se prevén de cara al año 2020 son tan espectaculares que tienen todo el mundo asustado" (11).

Pero se preve en el futuro una mayor plataforma intermodal en Vitoria, informó Amann. El 24 de febrero era colocada "la primera piedra de Arasur, la mayor plataforma logística vasca". El proyecto de este nuevo centro de transporte multimodal contempla, en el plazo de diez años, la ocupación de una superficie total de dos millones de metros cuadrados, en los que se habrán invertido un total de 360 millones de euros (12). "Se trata, en realidad, de un rosario de plataformas logísticas intermodales situadas a lo largo de la nueva red ferroviaria, con superficies próximas a 100 hectáreas cada una", precisa el Libro Blanco de la Eurociudad. Para lo cual, el Gobierno Vasco está desarrollando el Plan Territorial Sectorial de la red intermodal y logística del transporte. Se trataría cuando menos de construir polígonos logísticos intermodales en INMARLO-Puerto de Bilbao, Jundiz (Gasteiz), Euba (Zornotza), Ezkio-Itxaso, complejo ferroviario de Irun-Hendaia, área de Gaintxurizketa, Baiona-Mougerre y Burdeos-Hourcade, según el "Plan Estratégico de la Plataforma Logística Euskadi-Aquitania".

"Los ferrocarriles, las carreteras y las terminales convertirán a Euskadi en una gran plataforma de transportes a nivel continental": este es precisamente el mensaje que transmite el consejero Amann

El colapso del sistema de transporte es el nuevo fantasma que desde hace algunos años recorre la economía europea; pero cuando se plantean dificultades para la expansión del transporte, la respuesta no es la revisión de las causas de ese colapso (el impacto producido por la instauración del mercado único europeo y la globalización económica), sino el crear las infraestructuras para que los tráficos de mercancías puedan seguir progresando, sin trabas de ningún tipo, en beneficio principalmente de la distribución a gran escala de las empresas transnacionales.

La "Plataforma Logística Euskadi-Aquitania" presentó el 11 de diciembre en Bilbo su línea estratégica para

el 2004 y anunció la celebración de un Foro Atlántico bajo el significativo lema “Soluciones logísticas a una Economía Global”. Y es que *“los expertos en logística, al estudiar la situación actual del mercado español con respecto al resto de Europa, destacan la excelente evolución del sector en España en los últimos años (...) Del 21% de productos del resto de Europa que consumíamos los españoles en 1990, hemos pasado al 54% en la actualidad”* (Lluís Domenec, Institut Català d' Investigació Logística). *“Diferentes multinacionales ven en el mercado español una gran oportunidad de negocio”, a la vez que “sectores de actividades económicas muy arraigadas en España, como la construcción, la energía o la banca, están invirtiendo decididamente en logística (...) y piden a los políticos una mayor liberalización del suelo y una agilización de la tramitación urbanística. Conseguir esto es muy importante para las industrias, las empresas de logística, los constructores y los promotores inmobiliarios”* (RCT, revista de la construcción Tanipress, mayo 2002). Por lo que en el planteamiento de las principales conurbaciones españolas destaca la importancia que se confiere a la dotación de infraestructuras de transportes y de actividades logísticas de distribución de la economía global (Fdez Duran).

En Euskadi, el TAV forma parte de un “complejo logístico” en compañía de la Supersur, el Superpuerto de Jaizkibel, la nueva autopista exterior al conjunto de Donostialdea o Tercer cinturón propuesto en el PTP de Donostialdea, los aeropuertos que han de ampliarse y la configuración de una red de plataformas logísticas intermodales con superficies próximas a las 100 hectáreas de suelo o más cada una. Pretenden convertir a Euskadi en un “polo logístico” de la globalización, un “punto gordo a escala europea”. *“El nuevo capitalismo penetra materialmente en España por los extremos de los Pirineos”,* señala Miguel Amoros: *“Cataluña y Euskadi serán las primeras comunidades que pagarán el honor no deseado de ser las plataformas de expansión del “turbocapitalismo” en la Península, con una serie de gigantescas obras que significarán la destrucción definitiva de su entorno secular”.*

Respecto a la posibilidad de utilizar el TAV para el transporte de mercancías, ya en 1988, el Presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao, Anton Madariaga, explicó la razón principal de la “Y vasca” en estos términos: *“Debemos estar bien comunicados para suministrar esos productos que necesitan las multinacionales. Esto supone la eliminación de todas las trabas que, por diversas razones, han podido existir hasta la fecha. Y entre esas trabas está el ferrocarril”.* Este asunto adquirió aún más relevancia si cabe a partir de las alegaciones al proyecto que fueron también presentadas por las Cámaras de Comercio en el *“Informe sobre la Y vasca”* (septiembre 1998): dicho documento abunda en recomendaciones acerca de la necesidad de *“crear nuevos argumentos para ganarse la prioridad en Europa”* y para ello propone *“anclar la nueva línea en otros proyectos que refuercen su necesidad e importancia”,* en su función *“logística de transporte de mercancías”.* También la línea TAV Figueres-Perpignan será de carácter mixto y podría soportar en 2020 el paso de 12 millones de toneladas de mercancías, según acordaron el Gobierno español y el francés en el año 2001. Todo lo cual no viene de ninguna forma a reequilibrar, frenar y en última instancia, reducir el volumen total del transporte, sino a incidir en la captación y potenciación de mayores volúmenes de mercancías y del máximo de los flujos de transporte en las redes viarias, ferroviarias y marítimas, aumentando en consecuencia los daños globales producidos por el conjunto del sistema de transportes en materia ecológica y social, incluida la “siniestralidad” (13). En efecto: *“En el proyecto de la Y se hace una apuesta poco frecuente en Europa: líneas de Alta Velocidad mixtas, a la vez para viajeros y mercancías. Hay escasos precedentes aún de ese posible uso mixto, sobre todo en líneas nuevas. Sin embargo, en la conexión Bilbao-Vitoria-Meseta y en la de Bilbao-San Sebastián-extinta frontera parece imprescindible”,* señalan las Cámaras.

El desarrollo desmesurado de los medios de transporte es el resultado de la economía capitalista. La necesidad de eliminar distancias y ahorrar tiempo fue desde siempre la condición de la circulación basada en el capital. El capital necesita acortar su tiempo de rotación disminuyendo el tiempo de circulación de las mercancías; y cuando una mercancía sale del lugar de producción no tiene más interés que llegar cuanto antes al lugar de consumo para convertirse en dinero. Cuanto más crece la producción de mercancías y más largas distancias recorren desde centros de producción cada vez más alejados de los centros de consumo, tanto más importantes se vuelven las condiciones físicas del intercambio: las infraestructuras. En el siglo XIX, el tric trac del tren era el sonido del movimiento del dinero; el bang sonoro del TAV y la construcción de la “plataforma Euskadi-Aquitania” anuncia la transformación del espacio económico local y regional en espacio de la economía mundial. Son los medios de transporte de la mundialización (Miguel Amoros). La Comisión Europea comete un subterfugio en su Libro Blanco

sobre Transportes cuando pretende “desvincular” el crecimiento económico del crecimiento del transporte, porque ello es imposible en un sistema económico que exige una producción de mercancías siempre en aumento al tiempo que las distancias que recorren se multiplican por efecto de la “globalización”. Por eso, en los últimos tiempos, el incremento de las necesidades de transporte duplica prácticamente la evolución del crecimiento del PIB. La globalización económica (con la paralela unificación económica y monetaria europea) y la explosión de la movilidad motorizada son las dos caras de la misma moneda. Los ejes deben ser “múltiples”.

La movilidad acelerada de los individuos es algo así como el lado social del movimiento acelerado del capital y una fuerza productiva suplementaria. Cuando el tráfico se colapsa la movilidad es una mercancía que vale oro; el TAV aparece entonces como un elemento esencial del mercado de la movilidad. El TAV es el vehículo de los individuos cuyo tiempo es

capital, el medio de transporte de una forma especial de capital-individuo, el ejecutivo (Miguel Amoros). Y *“cuanto más énfasis se pone en el ahorro del tiempo, más se orienta el conjunto del sistema de transporte a servir las necesidades de los sectores más ricos de la sociedad”* (John Whitelegg).

Ultimo comentario: “Incluir mercancías en el TAV para facilitar cumplir con Kyoto” es como encargar al zorro de vigilar a las gallinas:

El 20 de enero, el consejero de Medio Ambiente, Sabin Intxaurreaga, abogó por la “urgencia” de construir la “Y vasca”, advirtiendo, eso sí, que *“la apuesta es clara: si solo sirve para el transporte de pasajeros, quizás las grandes inversiones que supondrá y el importante impacto ambiental que provocará no tiene sentido y no merece la pena (...) Incluir las mercancías en el TAV posibilitaría cumplir con Kioto”*. Sencillamente, parece demencial alertar de que *“el transporte provoca un fuerte incremento de la contaminación en Euskadi”* y que *“la emisión de gases nos sitúa lejos de los objetivos del protocolo de Kioto”*, para seguir propiciando, en interés supuesto del medio ambiente, un desarrollo económico-social y territorial, y unos medios de transporte, como el TAV, que, independientemente de otras consideraciones, fomentan necesariamente una agresiva política energética.

El estudio *“Indicadores Ambientales 2003”* elaborado por su Departamento señala que el sector energético aumentó sus emisiones de CO2 un 92% respecto a los niveles de 1990; el transporte un 77'2%; el consumo doméstico y los servicios un 43'5%; las actividades relacionadas con preciseos extractivos, como las canteras y fabricación de cemento, un 28'7%... La vertiginosa evolución de las necesidades de transporte y la urbanización creciente harán imposible que Euskadi pueda cumplir de ninguna manera los más que tímidos compromisos adquiridos en Kioto.

NOTAS A LA SEGUNDA PARTE

(10) A este respecto advierte el Libro Blanco: *“Los flujos de transporte, sobre todo de mercancías, se incrementan. También crece cada año, el tráfico de ligeros. La suma de ambos, marcada por un alto porcentaje de pesados, resulta ya hoy congestiva y peligrosa. Lo será previsiblemente mucho más en el futuro. ¿Nos conviene? ¿Conviene a esta eurociudad que se pretende construir, ese incremento del flujo de mercancías? Resulta ser un interrogante ciertamente estratégico”*. Sin embargo, a continuación, responde tajantemente: *“Estar en los ejes, y aquí, seguir apostando por mantenerse en uno de los grandes ejes transnacionales europeos, constituye un objetivo. Ya lo hemos planteado, aunque de forma más elaborada: constituir la plataforma intermodal-logística del Atlántico. Y el objetivo lleva implícito que esa mayor captación de flujos resulta prioritaria”*. *“Queremos que los flujos de mercancías aumenten y seguir obteniendo valor añadido de esos flujos (...) Este planteamiento supone la generación de un red de parques logísticos que posicionen a la Eurociudad como líder en el acelerado proceso existente de generación de alternativas de nuevos pasos transpirenaicos entre España y Francia, para captar el máximo del tránsito de mercancías, mercado que se encuentra en crecimiento exponencial”*. *“Pero a su vez, el problema reside en qué hacer con los camiones, con el incesante incremento del flujo de éstos que se avecina. Es entonces cuando, suscitadas estas interrogantes, se ha de volver las visita a la nueva red ferroviaria. ¿Será la solución? ¿Puede ser una alternativa al tráfico de camiones?”*. Seguidamente, él mismo dice que no: *“Como también se ha señalado, incluso si el tren gana algo de cuota en el futuro, nunca podrá absorber un porcentaje significativo del flujo de mercancías, que seguirá haciéndose mayoritariamente por camión”*.

(12) El 27 de noviembre, el alcalde de Irun, José Antonio Santano, mantuvo una reunión con la comisaria europea de Transportes, Loyola de Palacio, para favorecer el apoyo del Gobierno del Estado a la creación de la nueva plataforma intermodal de mercancías en las Estación de Irun. La instalación requerirá una inversión en torno a 180 millones de euros, de los que el 80% corresponde realizar al Ministerio de Fomento. El proyecto estima que permitirá multiplicar por seis el movimiento ferroviario de mercancías en Irun: *“Habláramos de 10 a 12 millones de toneladas de mercancías por año, cuando en este momento no llegamos a los 2 millones de toneladas”*, señaló Santano. El proyecto se completaría con el tendido de una nueva vía ferroviaria en ancho europeo con el Puerto de Pasaia: *“La infraestructura portuaria se encuentra en un proceso de estudio para la construcción del puerto exterior que, según las previsiones de la Autoridad Portuaria, permitiría captar más de ocho millones de toneladas de mercancías”*. Santano agregó que *“lo que estamos buscando es afianzar la carretera y al mismo tiempo trasvasar muchas más mercancías al ferrocarril”*.

(12) La construcción de Arasur, la que será la mayor plataforma logística de Euskadi y que empezará a estar operativa a finales de 2005, tuvo su inicio oficial el 24 de febrero con la colocación de la piedra piedra en la localidad alavés de Rivabellosa, en un acto al que asistieron, entre otros, el director de redes transeuropeas de la Comisión Europea, Alfonso Gonzalez. Los promotores de este proyecto preven ni mas ni menos que la *“generación de 10.000 puestos de trabajo”*. Arasur está participada en un 39'5% por la Caja Vital y Abertis Logística cada una, además del Gobierno Vasco y la Diputación de Araba en un 10% cada institución.

13) Ciertamente, la peligrosidad de las líneas de este tipo, especialmente habilitadas para su utilización conjunta para el tráfico de trenes de viajeros a Alta Velocidad y el transporte de mercancías, es un tema muy controvertido porque plantea serias y graves connotaciones relativas a la seguridad. A este respecto señalaba el *“Informe sobre la Y vasca”* (septiembre 1998): *“De entrada, en el caso del País Vasco, si hubiese de elegir prioridad ésta sería la de mercancías, pese al escepticismo que provoca con la experiencia reciente”*, en referencia sin duda a la tragedia ferroviaria sucedida pocos meses antes, el 3 de junio de 1998, en Alemania, al descarrilar un TAV que circulaba a 200Km/h por una línea de tráfico mixto, causando la muerte a un centenar de viajeros. Posteriormente los dirigentes de las Cámaras también hicieron en su comparecencia de prensa de noviembre 1998 una referencia fugaz al *“sistema funcionando de tráfico mixto viajeros/mercancías en Alemania, que está dando problemas”*... A la vez que el consejero Amann declaraba en octubre 1998: *“Lo fundamental es dar salida al transporte de mercancías, por encima de otras cuestiones como la velocidad que puedan alcanzar los trenes en la red (...) No sé si tiene que pasar a velocidad alta, media o baja”*. Del mismo modo, actualmente afirma que los trenes no alcanzarán velocidades mayores que 230Km/h. Pero de cualquier forma, la peligrosidad de la “Y” es una cuestión muy controvertida que se ve agravada aún más si cabe por la fuerte proporción de túneles y la inexistencia de ningún criterio bien definido sobre las condiciones de explotación de líneas de Alta velocidad destinadas a soportar el tráfico mixto de viajeros y mercancías.

MEMORIA:

ACERCA DE LA “EUSKO HIRIA” O DEL PROYECTO DE VERTEBRACIÓN DE UNA VERTEBRACIÓN VASCA

No se puede entender el TAV si se le considera un problema aislado y separado, sobre todo, del proyecto de construir una gran región urbana en el “País Vasco y su zona de influencia”, la “metrópoli vasca”. No en vano, dentro de la campaña publicitaria del Gobierno Vasco sobre el TAV, el Director de Servicios del Departamento de Transportes, Iñaki Gurtibai, hacía referencia en una entrevista retransmitida por Euskadi Irratia, a la “Euskal Hiria” de Bernardo Atxaga, como idea paradigmática en apoyo al TAV. Corroborando que este supuestamente “hermoso juego de metáforas” (por “Euskal Hiria”, entiéndase la “Ciudad-Región Vasca”), lejos de ser neutro o inocente, soporta y mistifica una significación central del desarrollismo.

El movimiento se anuncia ya a partir de los años 1960, en un contexto de urbanización acelerada de lo que entonces se denominaba vagamente “región Norte”, “una región muy significativa dentro del conjunto nacional”, en la que se englobaban dos de las siete grandes áreas metropolitanas del Estado (las áreas de Bilbo y de Donostia). En el Plan Provincial de Ordenación Urbana de la Diputación de Gipuzkoa del año 1965, se prevían tres periodos “críticos” en la ocupación del espacio libre aprovechable hasta llegar al año 2030, donde la saturación provincial era completa. Al tiempo, el urbanista García-Pablos describía en 1968 “la conurbación urbana del País Vasco” como “comprendiendo las tres provincias vascongadas y extendiéndose hacia el oeste hasta Santander-Torrelavega, y al Sur, desde Vitoria, enlazando con el centro urbano de Miranda de Ebro. Las poblaciones de Burgos, Logroño y Pamplona y sus áreas circundantes forman la gran región de Bilbao”. Puede observarse en el mapa que dibujaba de las “áreas de desarrollo urbano que pudieran producirse en el país en los próximos cien años”, la urbanización total de las tres provincias vascongadas, desbordando en forma de “mancha de aceite” hacia Santander, la provincia de Burgos, La Rioja y hacia Iruñea y Nafarroa. La “explosión urbana” presentada por García Pablos le parecía como “uno de los fenómenos más inquietantes del mundo de hoy”. Y añadía: “En este siglo, y especialmente desde su segundo tercio, las ciudades han roto su escala tradicional y humana y se han desbordado sobre su territorio circundante, dando lugar a desarrollos urbanos, a conurbaciones, a extensas áreas metropolitanas que en algunos casos son verdaderas regiones”. En aquel momento, los trabajos de la Comisaria del II. Plan de Desarrollo franquista (1968) ya aludían a la “necesidad de seguir la conexión de concentraciones urbano-industriales a fin de conseguir un contexto operativo de ciudades de gran alcance”. Pues bien, fue en ese contexto, denominado “desarrollismo salvaje” por los políticos de hoy, cuando se formula por primera vez, hasta donde hemos podido averiguar, el concepto de “Metrópolis vasca”: figura ya como tal, en el “primer libro que se escribe en España sobre la ordenación del territorio”, titulado “Ordenación del Territorio. El caso del País Vasco y su zona de influencia”, obra de Gonzalo Saenz de Buruaga (**ver nota 14**, en pag 22) y publicado en 1969.

La contribución de Saenz de Buruaga trataba de superar las limitaciones que entrañaba la concepción de los “polos de desarrollo” entonces vigente, calificados ya como “islotas de desarrollo”, proponiendo que: “Las salpicaduras de desarrollo de que son los polos oficiales de desarrollo deben superar su actual municipalismo y orientarse hacia la formación de metrópolis económicas dentro de regiones vertebradas”, es decir, de “regiones urbanas de escala europea”. Y se refiere, concretamente, “al problema de una metrópoli en el Norte de la Península y, finalmente, a la relación con otras regiones a través de ejes de desarrollo que canalicen su expansión progresiva”. Dice: “Nos referimos a los ejes de desarrollo o grandes corredores a lo largo de rutas de transporte importantes que unen varias áreas metropolitanas (...) El eje de desarrollo es un complejo de comunicaciones múltiples, potencia demográfica, movilidad social y actividades económicas heterogéneas que comunican regiones vertebradas. Es el embrión de futuras metrópolis, asientos de la civilización de nuestro tiempo. Los ejes de desarrollo constituyen la máxima concreción de la ambición del hombre por crear una geografía voluntaria, a su imagen y semejanza”. Sin olvidar que: “Las concentraciones no son solo de hormigón y hierro, sino, sobre todo, de

mayor poder económico, social y político”. Así que, según él, “la economía metropolitana no solo es un rasgo universal de la civilización moderna, sino que es la civilización moderna”.

Ahora bien, Sáenz de Buruaga advierte ya en 1969 que “la concepción moderna de región tiene más dificultades en el País Vasco”, debido a que “el proceso de vertebración de esta región presenta fuertes obstáculos, en parte infraestructurales”. En efecto, “lo importante en una región moderna son su metrópoli principal, sus centros impulsores con funciones diferenciadas, la formación de su red urbana y sus vías de comunicación múltiples”, “imprescindibles en el núcleo polarizador de la región vertebrada moderna”. Respecto a lo cual señala:

“En una región cuyas dos metrópolis principales, Bilbao y San Sebastián, están separadas por una orografía muy irregular, el desarrollo de la infraestructura de comunicaciones es de vital importancia. De ahí que el anteproyecto de autopista triangular vascongada Bilbao-Vitoria-San Sebastián --el estudio de Viabilidad fue preparado por el Ministerio de Obras Públicas entre 1962 y 1963, con un ramal horizontal Bilbao-Behobia, otro vertical Bilbao-Miranda y la diagonal Eibar-Vitoria-Miranda--, cuyo ramal Bilbao-Behobia empezará a construirse en mayo de 1969 y estará terminado en diciembre 1974, sea decisivo para la ordenación del territorio regional por su repercusión general en la actividad económica y la vida del área”. Es más: “La importancia de la autopista Bilbao-Behobia para la estructura y desarrollo de una “región a escala europea” se pone de manifiesto por el hecho de que en diciembre 1968 varios diputados del departamento de Basses Pyrenées pidieron al Gobierno francés la prolongación de esta autopista hasta Bayona. Ello supondría un paso importante hacia otra región urbana europea, por encima de las fronteras nacionales”.

Desde entonces han cambiado las representaciones del progreso: la autopista ha sido desplazada por la simbología del TAV, pero una gran similitud salta a la vista: “Esta infraestructura constituye un gran impulso para que el País Vasco se configure como un gran nodo urbano en el sistema de ciudades de Europa”, nos dicen las Directrices de Ordenación del Territorio (DOT) aprobadas treinta años después por el Gobierno Vasco (1997), donde el objetivo de “interrelacionar las capitales con trenes de alta velocidad”, como “metro regional de la Ciudad-Región vasca”, según indicará después el “Informe sobre la Y vasca” presentado por las Cámaras de Comercio (1998), aparece por primera vez expresada como tal en su brutalidad.

“En suma, no hace falta excesiva imaginación para estimar los considerables cambios que en el espacio regional va a provocar la revolución de los transportes en los próximos lustros”, adelantaba Saenz de Buruaga. “En estos meses tiene gran actualidad el anteproyecto del gran puerto de Bilbao, el Iberpuerto o el puerto español del Mercado Común”, señalaba también Buruaga, “con el que el aprovechamiento integral del Abra desde Punta Galea hasta Punta Lucero habilitaría más de 500 hectáreas nuevas con calado suficiente para petroleros de hasta 500.000t.p.m. Con este ambicioso proyecto, Bilbao entra en liza internacional con otros eventuales europuertos”. Se confundió, no obstante, al nombrar “entre 100 innovaciones técnicas probables en los próximos treinta años, en lo que a concierne al transporte terrestre: nuevos vehículos aéreos (cojines neumáticos, aparatos de despegue vertical, superhelicópteros), nuevas fuentes de energía para transporte terrestre, plataformas volantes individuales y transporte terrestre sin vías ni carreteras, etc.”, que figuraban en el informe del Hudson Institute.

El TAV significa el apogeo de esa transformación. Actúa como un factor de expansión urbano-metropolitana determinante. Así lo describía en 1998 el Presidente de la Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos Urbanistas, Javier Salazar Rückauer, en las “Jornadas sobre el Sistema Ferroviario Vasco” organizadas por el Gobierno Vasco: “La Megaciudad vasca: ¿Podemos pensar en un futuro no muy lejano en un País Vasco “transregional” a modo de megaciudad? Esta en definitiva la gran baza, el gran rasgo diferenciador de la alta velocidad ferroviaria: la posibilidad de convertir en megapolis territorios transregionales, ciudades distantes varios cientos de kilómetros entre sí, como de hecho ya ocurre en Japón “.

Llegados a este punto, se plantea encima otra cuestión: y es que “el trípode Bilbao-San Sebastián-Vitoria, que por motivos autonómicos y administrativos nos es tan familiar, quizás debiera dar paso a otra imagen: el País Vasco sería algo parecido, si imaginásemos que la bahía de Chicago fuese el golfo de Vizcaya: Chicago sería Bilbao, otro lugar central sería Gasteiz, otro sería Santander, otro San Sebastian, otro Bayona, etc”, según manifestaba Javier Salazar Rückauer. Respecto a lo cual, Saenz de Buruaga también adelantaba que “la región base, constituida por las tres provincias vascongadas propiamente dichas, no supone más que 7.268Kms

cuadrados y 1.752.000 habitantes, lo cual son cifras de nivel provincial, no regional. Pero si pasamos de la región base vascongada, de 7.000 Kms², a la región constituida por la siete provincias, de 42.000Km², forma ya una región a escala europea”, decía en referencia a las provincias de Bizkaia, Gipuzkoa, Araba, Nafarroa, La Rioja, Santander y Burgos. “La interconexión o conexión de estas con el núcleo polarizador vasco está asegurada”, concluía. Ya señalaba el II.Plan de Desarrollo franquista que “en general, las provincias españolas individualmente consideradas tienen un ámbito demasiado reducido para ser objeto de una programación específica”. Lo cual está perfectamente claro en el caso del TAV, que está siendo proyectado de ara al futuro con enlaces hacia Burgos, Burdeos e incluso hacia Santander, mediante el nuevo proyecto del “Corredor Ferroviario de Alta Velocidad del Cantábrico (El Ferrol-Asturias-Cantabria-Bilbao”, en estudio a partir de febrero del 2003. No en vano, el Departamento de Transportes licitaba en noviembre 2003 un estudio de “Actualización del conocimiento de las avances para Euskadi con la implantación de la Nueva Red Ferroviaria”, cuyo objetivo es la “Revisión de las previsiones de demanda de la Nueva Red Ferroviaria planteadas dentro de un escenario mucho más completo y ambicioso que el que sirvió en su día para los estudios iniciales”.

Bien es cierto que la “cuestión urbana” suscitó en los años 60 un conflicto entre ideas y perspectivas enfrentadas, entre “los partidarios de la racionalidad burocrática, que conciben esta realidad a partir de la ordenación del territorio y de la planificación” y quienes trataron de presentar el proyecto de un “urbanismo revolucionario, que metamorfosee la cotidianeidad”: “Podríamos anunciar lo urbano como resistencia efectiva y virtualmente victoriosa a la cotidianeidad funcionalizada, estructurada y especializada”, señalaba Henri Lefebvre. “La ciudad renovada será la proyección, en dicho campo, de una sociedad nueva (...) La ruptura de lo cotidiano forma parte de la actividad revolucionaria y la vida urbana (o la sociedad urbana), liberada de trabas, posibilitará metamorfosear lo cotidiano”. Ahora bien, dejaba bien claro que aquel proyecto requería de la participación directa y libre de la población: “Observemos, sin embargo, que no es cuestión de preparar proyectos sociotecnocráticos. La posición adoptada excluye la eficacia experta de los especialistas que se inclinan sobre las necesidades de la población para evaluarlas. Los interesados deben tomar la palabra (...) Solo los partidarios de la racionalidad burocrática pueden concebir esta realidad a partir de la ordenación del territorio y de la planificación. En las dos perspectivas, amenazan de muerte este germen, virtualidad en estado naciente: la vida urbana” (“La vie quotidienne dans le monde moderne”,1968; “Contra los Tecnócratas”,1971). Ahora bien, la urbanización ha traicionado desde entonces esa esperanza al devenir ella misma “cotidianeidad”, habiéndose desviado de la capacidad creadora que apuntaba Lefebvre hacia la transformación revolucionaria para quedar atrapada en la racionalidad productivista. Ha sucedido en cambio la premonición que apuntada el urbanista Garcia-Pablos, antes citado, cuando señalaba: “La burocracia, la tecnocracia y los servicios, en un futuro próximo, dominarán la vida urbana”.

Pero aún no faltan quienes aplauden la terrible desposesión del hombre moderno, su alienación brutal, la irremisible pérdida de relaciones humanas, que resultan de tanto equipamiento técnico, de tanta infraestructura, de tanta “información”, como si fuera una “nueva libertad”. “Euskal Hiria” es precisamente el título de un artículo publicado en “EL PAÍS” del 12 de enero por Javier Otaola, donde nos habla de que de todas las entrevistas en la película de Julio Médem, quien más le impactó fue “la intuición de Bernardo Atxaga proponiendo en un hermoso juego de metáforas construir nuestra identidad como vascos en la palabra “Hiria” (ciudad), como paradigma de mezcla, interdependencia y civilidad (...) El ámbito de la ciudad nos garantiza incluso la libertad...” (15).

Mientras tanto, la Asociación Bilbao Metrópoli-30 anuncia una nueva etapa, “una nueva etapa a partir de la consolidación de una amplia base de infraestructuras, donde los valores sociales renovados permitirán culminar el proceso, posicionando al Bilbao Metropolitano y, por extensión, al conjunto del País Vasco, en el contexto de las áreas europeas más avanzadas y competitivas”. En su opinión, “el futuro del Bilbao metropolitano pasa por configurar una sociedad de valores”, es decir: “Lo que hay que tener en cuenta es que las infraestructuras, por sí solas, no compiten. Por eso, esta sociedad tiene que aprender a poner sus infraestructuras en el estadio de competencia global”. De modo que: “El nuevo contexto internacional de globalización, intensificación de la competencia, rápido cambio tecnológico e importancia creciente de las ciudades, obligan a poner el énfasis en las personas y sus valores como clave estratégica para el desarrollo futuro”. En definitiva: “La transformación tiene lugar, en gran medida, por la actualización constante del capital humano de la metrópoli”.

Si no cambiamos de rumbo, “en los próximos años este tumultuoso proceso de urbanización avanzará de forma aún más rápida y exasperada, se acelerará este proceso de artificialización global del planeta, que utiliza la tierra como puro soporte inanimado de una máquina de asentamiento que encuentra en sí, en la propia autorreferencia, su autonomía total (...) el modelo de asentamiento de la metrópoli contemporánea” (Magnanhi). Se asiste a la imposición del tiempo único a la multiplicidad de tiempos locales, a la pérdida de la conciencia de distancia y a la muerte de la geografía, y el mundo propio se pierde en beneficio del mundo virtual (Fernández Durán). “Ello permitiría la pulverización total de la localización territorial”, decía Saenz de Buruaga.

NOTAS A “EUSKAL HIRIA”

(14) Gonzalo Saenz de Buruaga: Economista profesional y cada vez más promotor cultural. Fue profesor de Economía Regional y Mundial en varias universidades de Madrid, miembro de varios grupos de trabajo de la OCDE en París, Consejo de Europa en Estrasburgo y en las negociaciones de integración de España en la Comunidad Económica Europea en Bruselas. Dirigió el Servicio de Estudios y Publicaciones de uno de los grandes bancos españoles y es vicepresidente en España de la Sociedad Internacional para el Desarrollo, Organización Internacional con sede central en Roma y organizada en Capítulos Nacionales en casi todos los países del mundo. (fuente: Semana cine experimental de Madrid)

(15) Dice Javier Otorola: “De todas las entrevistas en la película de Julio Medem, quienes más me impactaron fueron (...) la intuición de Bernardo Atxaga proponiendo en un hermoso juego de metáforas construir nuestra identidad como vascos no en la palabra “Herria”, connotada de homogeneidades étnicas, sino en la palabra “Hiria” (ciudad), como paradigma de mezcla, interdependencia y civilidad (...) La virtud democrática, que podríamos llamar la virtud cívica por excelencia, sería esa capacidad, típica de la ciudad, de hacer abstracción, con un punto de utopía, de nuestros intereses y pertenencias particulares, sin renunciar a ellos, para poder hacer uso en el ámbito de lo político de la condición de ciudadano en términos de equidad con los demás ciudadanos (...) Es en el ámbito de la ciudad donde se abren las condiciones para una democracia de proximidad. En el ámbito de la ciudad se presenta la ocasión para que todos los ciudadanos y ciudadanas participen en la vida política de manera inteligible y accesible. La ciudadanía nos garantiza incluso la libertad frente a las pulsiones posesivas de nuestra comunidad, nos da el derecho a ser originales y herejes (...) En este tiempo las únicas identidades convivibles y compatibles con nuestra posmodernidad política y jurídica son las que huyen de todo fundamentalismo”.

¿QUE HACER?

Nuestra actitud critica ante ciertas formulaciones que dejan a la oposicion desnutrida de la motivación indispensable para la lucha:

La cuestión que se plantea ahora a la oposición al TAV es ¿qué hacer? Para hacer frente a la situación actual, hay que empezar reconociéndola, con inquietud, para encontrar las motivaciones, las tensiones, las razones, los estímulos y la fuerza indispensable para actuar.

Y ello obliga a liberarse de proposiciones “adormecedoras”, rechazando la disimulación de la realidad que propician ciertas creencias muy extendidas pero que se han vuelto ya engañosos “lugares comunes” y dejan a la opinión en la apatía, sin alimento, incapacitada de responder a las necesidades del momento. Nos referimos por ejemplo a “argumentos” o creencias como las siguientes, sobre las que la gente no poseemos ningún medio de verificación ni de acción, produciendo desorientación y freno en la lucha:

- **“El Estado se enfrenta a dificultades financieras, por lo que la construcción se retrasará”.** **“La Y no tiene financiación europea”.** **“La UE ya anunció que no habrá fondos”**, lo que supone **“el fin del proyecto”**, afirmó el dirigente de IU-EB. Como se comprenderá por todo lo dicho hasta ahora, con tales alforjas nadie puede pensar emprender largo camino.

- **“El Estado español nunca han apostado por el proyecto”.** **“El enfrentamiento político existente entre el Gobierno central y el vasco es un factor importante en la marginación del TAV”.** Más de lo mismo. Es solo una variedad de la opinión dominante difundida por el Gobierno Vasco. Se olvida que el proyecto del TAV en Euskal Herria surge desde el comienzo formando parte de las disparatadas decisiones tomadas por el Estado español en 1988 en relación a la construcción de una vasta red en el Estado, tras el anuncio de la realización del AVE Madrid-Sevilla a inaugurar coincidiendo con la Expo-92. Además, se pierde también de vista que la construcción de líneas TAV recibió un nuevo impulso con el Plan de Infraestructuras del PP, cuyo Programa de Alta Velocidad preve un volumen de inversiones de 6'8 billones de pesetas para el período 2000-2010, conformando el mayor plan de infraestructuras de la UE.

- **“La Y no sirve para el transporte de mercancías”.** Como ya se ha dicho, el problema no es que “la Y no sirva para el transporte de mercancías”, puede hacerlo y será tomado en consideración por el Estado en la medida exacta en que constituya una actividad económica rentable para los intereses privados que representan las Cámaras de Comercio, dotando a la Ampliación del Puerto de Bilbao de infraestructuras de conexión con Europa y teniendo en cuenta además las previsiones de un fuerte crecimiento del transporte de mercancías entre la Península Ibérica y el resto de Europa. El problema es que, una vez más, se dedican ingentes cantidades de dinero a satisfacer las necesidades infraestructurales de la producción y distribución transnacionalizada de las gran industria (duplicación del numero de autovías y autopistas, Superpuertos, construcción de líneas de Alta Velocidad...) aunque la sociedad y el entorno ecológico queden hecho trizas en el camino.

- **La creencia de que las quejas ante la Comisión Europea y los contencioso-administrativos podrían conllevar una “paralización cautelar de las obras” y “poner en jaque todo el proyecto”.** Debemos desechar en todo caso la ilusión de cualquier victoria sancionada por abogados y expertos, tal como lo demuestra por ejemplo la construcción del pantano de Itoitz, a pesar de todas las sentencias ganadas en su contra. No se trata aquí de desanimar a nadie para que utilice las vías legales, para que al menos nadie pueda aducir que no se han seguido todos los caminos que el sistema permite. Pero los opositores que pretenden que **“el proyecto de la Y vasca sufriría un nuevo parón en cuanto que quedaría suspendido hasta que no se subsanen las carencias administrativas sobre los estudios de impacto ambiental”** parecerían sacados del limbo, por su creencia estúpida en la beneficencia de los procedimientos jurídico-ambientales.

- **En cuanto a lo esencial, el sentido de esta lucha,** es preciso rechazar el progresivo desplazamiento del debate propiciado por algunos sectores en dirección hacia un planteamiento que rehuye de la crítica social y de la propuesta de alternativas transformadoras de la sociedad --transformadoras quiere decir esto: cambiar, alterar, y muy significativamente, el sistema de poderes económicos y políticos del mundo actual (Miren

Etxezarreta). Se desarrolla una crítica técnica, centrada esencialmente en la cuestión del “*modelo ferroviario*” y de la idoneidad o no del proyecto para el transporte de mercancías, que se ha vuelto actualmente el lugar común más engañoso; también se deslizan planteamientos acerca de posibles alternativas similares a la “U” de IU-EB, para que nada suponga una alteración del sistema social existente.

- Íntimamente unido a ello, precede comentar nuestra actitud ante la actuación de Bakeaz (16) y el informe elaborado por Roberto Bermejo, informe hecho publico el pasado 24 de octubre y que ha logrado ser un gran foco de atención. Todos hemos mencionado el informe al objeto de soportar la demanda de paralización del proyecto. No obstante, debe subrayarse también de una vez que no puede ser asumido acriticamente por el movimiento de oposición, en cuanto que, a pesar de la rotundidad de su rechazo a la “Y”, el informe elaborado por Roberto Bermejo también ha contribuido enormemente en difundir gran parte de las formulaciones, a nuestro entender equivocadas, que hemos mencionado en este último capítulo.

-- Finalmente, en lugar de reconocer la existencia de perspectivas y proyectos de lucha diferentes, se corre el peligro liquidar el gusto por la confrontación de ideas e imponer una hegemonía estéril. A nuestro entender, todo esto se hizo patente con motivo de la comparecencia de prensa de la oposición el 5 de diciembre en Bilbo, en la que la Asamblea Contra el TAV por todo ello no participó. “*La Y no es la mejor solución*”, se afirmaba...

Tratemos pues de impulsar un movimiento de dinámica asamblearia, en lo que debiera ser básicamente un movimiento en defensa de la tierra y de denuncia del desarrollismo, capaz de realizar movilizaciones importantes gracias a una red de grupos locales y comarcales, que funcionen de forma descentralizada y horizontal. Pensamos que solamente esto puede alimentar las fuerzas y darle perspectivas a la oposición. No es una cuestión de “táctica”, sino que está en juego a nuestro entender la propia existencia del movimiento de oposición en tanto que movimiento real de lucha contra el TAV y transformación social frente al desarrollismo.

(16) Esta entidad fue inicialmente contratada por los ayuntamientos contrarios al TAV reagrupados en la coordinación AHT GELDITU! Elkarlana para llevar a cabo las acciones judiciales contra el proyecto ante la UE, la Audiencia Nacional y el Tribunal Superior de Justicia del País Vasco (TSJPV). Sin embargo, a raíz del ingreso de IU-EB en el Gobierno Vasco, pasó a hacer trabajos de asesoramiento para esta formación política en las conversaciones sobre el TAV que mantuvo con el Departamento de Transportes. Y se produce el caso de que en las negociaciones entre IU-EB y el Departamento de Transportes participan en calidad de “expertos”, en representación de IU, las mismas personas que llevaban la defensa jurídica de Elkarlana. En esa situación, Bakeaz anunció en marzo de 2002 que no presentaría la demanda judicial en contra del del Gobierno Vasco ante el TSJPV y optó por dejar el asesoramiento jurídico de la coordinación, porque, según dijeron, “*vieron que a pesar de la dificultades era una ocasión de oro para que la Administración escuchase las posiciones de Bakeaz en torno al transporte*”, es decir, para convertirse ellos de alguna forma en un consultor ambiental de la administración. A lo que debe añadirse que, en este caso, a partir de entonces, las acciones jurídicas emprendida inicialmente por la coordinación AHT GELDITU! Elkarlana contra el proyecto ante la Audiencia Nacional y la Unión Europea recayeron en manos del entorno de IU-EB. No se trata aquí de “recriminar” a nadie por estos hechos, puesto que ninguna acción, ni siquiera jurídica, es “patrimonio” de nadie. Pero sí parece consecuente recalcar que la práctica de Bakeaz ha conllevado buscar una aproximación al discurso institucional. Y es dentro de este proceso donde es presentado el Informe Percial de Roberto Bermejo (Bakeaz) ante la Audiencia Nacional.