

# **SOBRE LAS LIMITACIONES Y PELIGROS** **DE LA RED POR UN “TREN SOCIAL”** **(y algunas falsas críticas al TAV** **exhibidas a lo largo del 2004)**

**Aportación para el debate de un miembro**  
**de la Asamblea Contra el TAV**  
Apdo 3243. 20080-Donostia  
(Enero 2005)

## **INDICE:**

- PRESENTACION (1)
- LO ESPECIFICO DE LA RED POR UN TREN SOCIAL: EL PROTAGONISMO SINDICAL (2)
- EL ENREDO DE LA RED POR UN TREN SOCIAL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS (3)
- ¿ALTERNATIVAS AL TAV? (5)
- EL BLUFF “TEORICO” DE LOS EXPERTOS (8)
- EL EXTRAVIO DE ARALAR CON LA “X” (10)
- NOTAS (12)

## **PRESENTACION:**

El objetivo de este texto no es otro que intentar analizar un problema que desde hace un año está acuciando al movimiento de oposición al TAV. A lo largo del 2004, los esfuerzos de algunas organizaciones se han encaminado a la creación de una nueva plataforma --la Red por un Tren Social, presentada en mayo del año pasado--, y estamos viendo al mismo tiempo sucederse campañas distintas que obedecen a dos planteamientos de lucha y estrategias muy diferentes. Esta tendencia parecía haber quedado rota, momentáneamente, después de que la manifestación convocada el pasado mes de noviembre por AHT GELDITU! Elkarlana en Donostia haya demostrado que la oposición social al TAV crece de forma lenta pero segura; mientras que las críticas formuladas al TAV por el “Tren Social” perdían entidad, quedando este foro, en ausencia de oposición efectiva, cada vez más vacío de contenido y estancado, al huir algunos de sus componentes de la movilización. Algunas personas han hecho circular entonces sus apreciaciones críticas sobre esa situación (“*Por una oposición que se oponga*”, Peru Hartza). Sin embargo, el anuncio de una manifestación convocada por la Red por un el Tren Social a finales de este mes indica que el problema persiste y que habremos de realizar un mayor esfuerzo en aras a la clarificación que todos necesitamos.

Todo ello nos lleva a discutir nuevamente sobre la cuestión del Tren Social, no tanto para contestar a tal o cual afirmación, sino para tratar de ir al centro de la cuestión y delimitar claramente las diferencias que lo separan del movimiento de oposición al TAV. Vaya por delante que se trata de una comunicación orientada a la crítica y al entendimiento del problema, basándonos en un principio de crítica razonada que ha de ser dura y flexible a la vez, y no de una agresión verbal contra nadie. Es decir, en este momento conviene sobre todo formarse una opinión coherente, defenderla y actuar en consecuencia; pues de lo contrario, uno se deja arrastrar creyendo perseguir los mismos objetivos, cuando no es así.

Sabemos que muchas personas saludaron la Iniciativa por un Tren Social como signo promisorio de un progresivo avance en lo que respecta a la asunción del problema del TAV y a la presentación de una “alternativa” por parte de los sindicatos. En su momento, ELA, LAB, EHNE e HIRU se posicionaron en contra del proyecto del TAV en Euskal Herria, subrayando los fuertes impactos que generaría a la vez que no tendría utilidad social para la población. De este modo han contribuido sin duda a poner en evidencia la falta de acuerdo existente en la sociedad acerca del TAV.

Empero, este hecho no debe llevarnos a ignorar otros aspectos que son importantes y peligrosos para el movimiento de oposición al TAV. En efecto, la orientación de dicha plataforma supone un profundo cambio de rumbo respecto a los objetivos y a la perspectiva propia de la oposición social y popular: la Red por un Tren Social surge con una estrategia centrada en el diálogo institucional sobre el “modelo ferroviario” buscando la negociación, mientras que el movimiento contra el TAV enraiza su acción común en otras motivaciones, como son la defensa de la tierra y la denuncia del desarrollismo y de la imposición, colocando a su vez en el primer plano de sus reivindicaciones la paralización del TAV y el cuestionamiento de las políticas destructivas y del modelo social que se está imponiendo desde las instituciones. Por ello, insistimos en defender la autonomía de la lucha contra el TAV y rechazamos que la orientación del Tren Social se imponga al movimiento, porque ello solo podría conducir a la confusión y a la desposesión de la gente del sentido de su oposición.

Hasta aquí la crítica a la Iniciativa por un Tren Social que hacíamos pública en junio dentro de un comunicado de convocatoria a una encerrona por la autoorganización de la lucha contra el TAV. Pues bien, contra lo que entonces iba tomando el aspecto de un destino, hoy pensamos que tenemos posibilidad de resolver esta encrucijada con mayor optimismo con respecto al futuro de la oposición al TAV. Para ello planteamos el debate de un modo que las limitaciones y peligros que pesan sobre la Red por un Tren Social puedan verse en una variedad de aspectos. Junto con ello exponemos nuestra posición sobre la cuestión de las alternativas y también llamamos la atención sobre algunas falsas críticas al TAV a menudo exhibidas a lo largo del 2004, haciendo especial mención al enredo del Tren Social sobre el transporte de mercancías, a la intervención de expertos y a la actitud reivindicativa de la conexión de la “Y vasca” con Iruñea (convirtiendo la “Y” en la famosa “X” de Aralar), que lejos de ayudar en esta lucha, han continuado a nuestro entender por desnaturalizar el sentido de una oposición coherente al TAV.

Siendo conscientes de que las valoraciones que se hacen en este trabajo son discutibles, comunicamos nuestra intención de intrincarse puntos de vista y recabar igualmente vuestras opiniones.

Para terminar esta presentación, queremos atajar un posible malentendido. La crítica va dirigida especialmente contra cualquier tentativa de suplantación del movimiento popular. La propuesta que hacemos para que la oposición al TAV pueda cumplir sus verdaderas posibilidades es la de extender mediante la autoorganización y desde una perspectiva crítica con el desarrollismo la lucha que actualmente se está llevando a cabo por detener este proyecto anti-ecológico y anti-social. Al mismo tiempo, reafirmamos la validez de AHT GELDITU! Elkarlana como coordinación plural y unitaria que posibilita unir fuerzas en las movilizaciones por la paralización del TAV, poniendo de manifiesto la necesidad de acometer un amplio debate y un profundo cambio del actual modelo de transportes y de sociedad, así como de devolver la capacidad de decisión a los pueblos afectados y a una colectividad en la que las personas participen efectivamente dentro de la igualdad. Estos principios pueden no parecer gran cosa, pero entendemos que al menos apuntan en la buena dirección.

## **LO ESPECIFICO DEL TREN SOCIAL: EL PROTAGONISMO SINDICAL**

Pero la Red por un Tren Social ha elegido ser algo allá donde el movimiento existente de oposición al TAV ha preferido abstenerse: se trata de fabricar, si no un verdadero movimiento social, la imagen de un movimiento que funciona como un lobby, con una estrategia centrada en el diálogo institucional buscando objetivos limitados mediante la negociación; a la vez que sus discusiones sobre el TAV están vinculadas esencialmente a las críticas al “modelo ferroviario” planteadas específicamente desde organizaciones sindicales.

La Red por un Tren Social surge *“con un objetivo doble: solicitar el dialogo inexistente en la actualidad en relación al proyecto ferroviario y consensuar socialmente el modelo ferroviario que necesitamos en Euskal Herria”* (LANDEIA, revista sindical de ELA. Mayo 2004). Se critica *“la poca flexibilidad de la administración de cara a introducir variaciones en su proyecto”*, indicando que el Estado español todavía no ha solicitado financiación europea para destacar a continuación *“la posibilidad de aprovechar este tiempo para lograr un acuerdo social”* (Rueda de prensa de la plataforma por un Tren Social, GARA, 4-11-2004). Los sindicatos siempre han exigido la *“negociación con los agentes sociales y sindicales”* (LAB, junio 2001), reclamando *“una voluntad política del Gobierno abierta a poder dar lugar a cambios en dicho proyecto o considerar nuevas alternativas”* (Noviembre 2002, ELA, LAB, EHNE, HIRU). Se ha llegado incluso a manifestar que *“la resistencia del Estado español a la financiación del proyecto, por razones en gran parte políticas, ha ofrecido varias oportunidades para que el Gobierno de la CAPV hubiera respondido de manera clara, incluso contando con el apoyo popular necesario. Pero para ello, por supuesto, se tendrían que haber negociado con los agentes sindicales y sociales los objetivos y las prioridades. Nada de esto ha sucedido y una vez más no tenemos más espacio que la movilización”* (LAB, revista sindical IRAULTZEN. Diciembre 2002).

No son manifestaciones de una oposición cualquiera. Realmente, sucede que el carácter “corporativo” o “sectorial”--preferentemente ferroviario-- que particulariza a los planteamientos de este foro es evidente y no puede ser entendido independientemente del sector social al que corresponde y a cuyos intereses sirve. Desde este punto de vista, lo específico de la Red por un Tren Social viene dado por el protagonismo del sector sindical, ferroviario en particular, el cual, a la vez, tiene su raíz en una determinada experiencia, característica del sector ferroviario. Ciertamente, entre los “criterios de utilidad social” planteados por los sindicatos (*“Criterios para una red ferroviaria vasca de utilidad social”*. Junio 2003), también se afirma que *“desde una perspectiva rural, igualmente, la población de las tierras afectadas tendría que tener acceso al tren generador de impactos”*; e incluso se proponen *“condiciones sociales de la realización de obras”* solicitando la *“aplicación del convenio de construcción más favorables al trabajador”*. Pero en cualquier caso, es la respuesta al TAV propia de determinados sectores sociales que ven dañados sus intereses sectoriales. No negamos la legitimidad de los sindicatos para que desde su área de actuación planteen estas cuestiones; puede ser incluso bueno e indispensable que lo hagan, habida cuenta de que íntimamente unido al desarrollo del TAV venimos asistiendo en particular a unos hechos que afectan gravemente al futuro del transporte ferroviario público. Pero estas cuestiones no deben intentar sustituir a las razones de la oposición social al TAV: estos intereses son particulares, distintos de las motivaciones más generales del resto de oponentes y por eso su lucha no puede ser la lucha de todos.

De ahí también resulta que el carácter parcial de la crítica formulada al TAV es patente. Es decir, el debate ha de limitarse exclusivamente al “modelo ferroviario”, desligándolo del sentido propio de la protesta real contra el TAV y de otros problemas relacionados como la política de grandes infraestructuras, el modelo social y de relaciones con la naturaleza. En efecto, entre aquellos que, de esta forma, se han aproximado a un punto de vista crítico al TAV, todavía muchos, dejándose llevar por su inclinación profesional, se limitan a una crítica técnica y especializada del proyecto, imposibilitando que la gente pueda entender las razones principales de la oposición: *“El proyecto del TAV no es un proyecto de utilidad social, entre otras cosas, porque: a) no asegura una transferencia del tráfico de carretera u otros modos de transporte hacia el mismo, especialmente en el caso de las mercancías; b) No facilita el movimiento del transporte público entre distintas partes de la red ferroviaria ni entre redes ferroviarias y de carretera; c) No vertebrada el territorio ni satisface al máximo número de usuarios en función de la frecuencia y alcance geográfico de su servicio”* (comunicado elaborado por los sindicatos para la rueda de prensa del 5 de diciembre 2003 en Bilbo). En suma, la limitación del contenido de su oposición es tal que muchas veces se dedican más que nada a discutir sobre el problema de la financiación, siendo algunos argumentos a los que recurren tan equivocados (ver el enredo del Tren Social sobre el transporte de mercancías) que parecen estar hechos para facilitar los futuros consensos con la administración.

Estamos de hecho ante un foro que desea dialogar con el poder y le reconoce al Gobierno la representación-legitimidad política (*“las instituciones públicas deben asumir urgentemente su papel de garante del correcto comportamiento de la ciudadanía, en cuanto al tren en particular y al transporte en general”*, afirma por ejemplo la Declaración final de las Jornadas sobre un Tren Social. Octubre 2004), pero dice que ellos tienen la representación de la parte social y debe contar con ellos para consensuar el tren.

## **EL ENREDO DE LA RED POR UN TREN SOCIAL SOBRE EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS:**

La Red por un Tren Social ha envuelto durante meses el debate sobre el TAV en una niebla, sumiendo la discusión del transporte de mercancías en un enredo que merece especial mención. No solamente constatamos que sus afirmaciones y objeciones al respecto son falsas, sino que su planteamiento equivocado permite evitar el cuestionar, precisamente, el crecimiento del transporte de mercancías como tal, dificultando la aparición de una conciencia colectiva crítica ante la política de grandes infraestructuras y el crecimiento del transporte de mercancías que se promueve, con implicaciones muy claras dentro del proceso de globalización.

Primero ha insistido en que *“la Y no sirve para el transporte de mercancías”* y que éste *“debería de ser el objetivo fundamental de cualquier nueva infraestructura que se plantee construir”*; luego ha acusado al consejero de Transportes de *“mentir sobre el transporte de mercancías”* porque *“no hay trazado alguno de alta velocidad en Europa en el que se realice, ya que en la actualidad técnicamente es imposible”*; para seguir hablando de que *“en el único documento oficial existente sobre la Y vasca no se menciona el transporte de mercancías”* (BERRIA, 10-9-2004). *“No al TAV porque no tiene capacidad de transportar mercancías. No existe ninguna experiencia en Europa”*; *“Sí a un Tren Social que sirva para transportar mercancías y viajeros”*, manifiesta igualmente en el tríptico. En esto se resume el argumento al que más frecuentemente recurren, demostrando que para ellos el tema del transporte de mercancías es una prioridad total, es decir, una condición fundamental del acuerdo social que propugnan.

Sin embargo, se pretende ignorar la existencia de las líneas de Alta Velocidad de viajeros y mercancías que funcionan en Alemania desde 1991 (**ver nota 1**), por no hablar del *Eurotunnel* que cruza el Canal de la Mancha (con

características muy especiales) y de las múltiples referencias que se hacen en todos los documentos oficiales de la “Y vasca” acerca de que esta infraestructura se diseña tanto para tráfico de viajeros y como de mercancías (2). La confusión protagonizada por la Red por un Tren Social sobre el transporte de mercancías hubiera podido ser hasta cierto punto explicable, porque hay escasos precedentes aún de ese transporte de mercancías en líneas de Alta Velocidad y por de la información contradictoria que se ha venido dando desde diversas instancias políticas (3). Sin embargo, la existencia de proyectos realizados en tal sentido ya era conocida por los sindicatos (4), y también, cabe suponer, por los “expertos” que han contribuido a difundir el cuento de que se trata de un proyecto *“solamente para viajeros, y ello a pesar de que recientemente el consejero Amann ha comenzado a afirmar que se utilizará para mercancías”*, presentando intencionadamente el transporte de mercancías como una novedad cuando es un asunto planteado desde hace años, hasta el punto de que tan solo esbozan lo que en el proyecto de la “Y vasca” ya está ampliamente promovido. En esa perspectiva se mueve, efectivamente, la Conferencia Internacional de Camaras de Comercio del Eje Ferroviario Atlántico Transeuropeo --CEFAT--, el “grupo de presión” constituido por 46 Cámaras de Comercio afines al proyecto. Estas presentaron en 1998 un *“Informe sobre la Y Vasca”* abogando por una *“reordenación de prioridades y funciones de la nueva línea”* para dar prioridad a las mercancías, en tanto que *“nuevo argumento que mejor pudiera plantearse en Europa para reivindicar su construcción y ganar la prioridad en la inversión”* (5). El requerimiento de las Cámaras recibió inmediatamente una respuesta clara del Gobierno Vasco, declarando el consejero de Transportes, Alvaro Amann, en octubre de aquel año, que *“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”* (EL MUNDO, 14-10-1998). De modo que a lo largo de 1999 ya se dieron suficientes hechos como para entrever que se estaba produciendo esa “reordenación” de las prioridades del proyecto hacia el transporte de mercancías, para potenciar la “euroregión” Euskadi-Aquitania como una gran área de transporte de mercancías. Es entonces cuando el consejero de Transportes lanzó el mensaje de que *“los ferrocarriles, las carreteras y las terminales convertirán a Euskadi en una gran plataforma de transportes a nivel continental”* (El Periodico de Alava, 31-10-1999); la Cámara de Gipuzkoa encargó la realización del “Estudio de Viabilidad” del Superpuerto de Jaizkibel, como “reforzante” de la gran plataforma logística y de transporte “atlántica” que se está barajando (abril 1999); y resulta que en el *“Libro Blanco de la Eurociudad Bayonne-San Sebastian”* (diciembre 1999) la acción prioritaria es la construcción de la “Y vasca” en tanto que *“nuevo corredor principalmente dedicado a la canalización de mercancías. Un canal especializado de mercancías, ferroviario pero en el que también se transporten camiones, mediante una solución de lo que en Francia se denomina ya “ferroustage”, como en el Eurotúnel bajo el Canal de la Mancha”*. Es decir, la *“Autopista Ferroviaria Atlántica”* para el transporte de camiones sobre trenes acordada por el lehendakari Ibarretxe con el presidente de Aquitania y que podría transportar, según los datos de la “Plataforma Logística Euskadi-Aquitania”, *“2.000 camiones diarios en el 2010 y finalmente 6.000 camiones diarios al año 2016”*. Precisamente, el Departamento de Transportes acaba de convocar el pasado 3 de noviembre un concurso para la realización de un *“Estudio de Viabilidad de la implantación del Ferroustage en el País Vasco”* (anuncio publicado en el BOPV del 18-11-2004).

¿Pero qué ha sucedido para que las funciones del TAV se revisen para dar prioridad a este tipo de transporte? Lo que ocurre es que los procesos de globalización económica se han disparado en los últimos años y las necesidades de movimiento de mercancías generadas por el desarrollo del capitalismo se incrementan. Y el proyecto del TAV lógicamente se adecúa a esos intereses capitalistas. De todas formas, el asunto tampoco viene de ayer. Ya en 1988, el Presidente de la Cámara de Comercio de Bilbao, Anton de Madariaga, explicaba la razón principal de la “Y vasca” en estos términos: *“Lo que sucede es que la creación del Mercado Unico precipita las cosas: pasamos de ser un mercado pequeño y protegido a otro grande y competitivo. Y para ser competitivo, 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”*. Estas declaraciones dicen por sí solas mucho más acerca del contenido de este movimiento de mercancías que lo que el Tren Social y los expertos han llegado a manifestar.

En suma, alentar el transporte de mercancías solo conduce a legitimar los propósitos de los poderes rectores del capitalismo en esa misma dirección; y frenar la expansión del transporte de mercancías, oponiéndose a la construcción de grandes infraestructuras, no es solo cuestión de ecología: es atentar, en definitiva, contra una necesidad vital del capitalismo, porque la mercancía no es solo un producto, es una relación social, el vehículo de un sistema económico y cultural que está sometiendo a todo el planeta a la lógica del beneficio. Y ello también nos aporta pistas de que la oposición a estos proyectos puede estar tocando hueso, y de que un cambio de modelo de sociedad pasa indefectiblemente por intentar quebrar la lógica del crecimiento del transporte.

Finalmente, todo esto no ha quitado nada a los argumentos que desde hace años venimos utilizando; eso sí, los ha reforzado: se pretende convertir la CAPV en un “punto gordo” de la cadena del transporte de mercancías de la economía global. Si no cambiamos de rumbo, pagaremos con una serie de grandes obras que destruirán nuestro

entorno el honor no deseado de ser una plataforma de expansión del “turbocapitalismo”. Respecto a lo cual, es preciso denunciar nuevamente el pseudo-argumento utilizado a favor del TAV como el de reducir los camiones. Es una gran falacia. Así, observamos que Amann aboga por el transporte combinado de camiones sobre trenes “sin entrar en competencia con el transporte por carretera” (Octubre 2004. Jornadas sobre “Situación y Perspectivas del Transporte Ferroviario Tranfronterizo”, Irun); el diputado de Carreteras de Gipuzkoa anuncia que “durante esta década, el transporte de mercancías por carretera, lejos de disminuir, aumentará enormemente” (EL DIARIO VASCO, J. Zuriarrain, Diputado de Infraestructuras Viarias de Gipuzkoa. 6.12.2004); a la vez que se informa sobre previsiones de un incremento en el negocio europeo del transporte por carretera de más de 50% en los próximos 6 años (Revista TRANSPORTE. 1-11-2004). Es decir, en el marco de esta opción, se construye la nueva red de Alta Velocidad y el volumen del transporte ferroviario de mercancías aumenta, pero lo hace en mayor medida en la carretera, con el camión (6). Encima, en la medida en que el flujo de mercancías se ha multiplicado por tres en los últimos diez años y el volumen previsto a transportar a través de los Pirineos en 2020 duplica el del año 2000, la perspectiva social y ambiental de esta política no se restringe al impacto directo de las obras de infraestructura que agreden el territorio (TAV, superpuertos, autopistas, plataformas logísticas, etc.), sino que cobra su verdadero alcance en su poderosa contribución al incremento de las magnitudes básicas del transporte: “Es como si se nos hubiese adjudicado el papel de controladores de los flujos transpirenaicos. Quizá, en Europa no exista en estos momentos un nudo de red de comunicaciones que tenga tanto valor estratégico. Pues bien, nuestras diferentes estructuras viaria, ferroviarias, marítimas y aéreas, deben conformar un todo global, capaz de situarnos en primera línea en los nuevos contextos europeos y mundiales”, afirma el consejero Amann (“El puerto de Bilbao y Supersur”. EL CORREO, 31-7-2004). Este también ha presentado el pasado mes de noviembre el Plan Territorial Sectorial de la Red Intermodal y Logística del Transporte, planteando la ocupación de 2.874 hectáreas de superficie que quedarán cubiertos de cemento y alquitrán para la implantación de polígonos de transporte, certificando el carácter desarrollista y destructivo de esta política. En fin, también la sociedad promotora del Aeropuerto de Foronda organizó en septiembre la mayor feria mundial de carga aérea en la Feria de Muestras de Bilbao, felicitándose porque la accesibilidad de Bilbao como sede, “en el ecuador de los mercados americano, africano, europeo y asiático, permitirán al País Vasco acoger la mayor feria mundial de carga aérea de la historia, pese que hasta ahora esta feria bianual solo se había celebrado en grandes capitales internacionales como Paris, Washington o Hong Kong” (DEIA, 14-8-2004).

En conclusión, en tanto no se trate de reducir las necesidades globales del transporte, resulta fuera de lugar el preconizar el “trasvase” de mercancías como alternativa y panacea social. ¡Bajarle los humos a tanta ambición, impulsando una conciencia crítica sobre la lógica del crecimiento del transporte, nos vale mucho mejor!

## ¿ALTERNATIVAS AL TAV?

Se plantea una cuestión: ¿Alternativas al TAV? Un debate que, bajo diferentes formas, suele acompañar casi siempre al movimiento popular en las luchas contra las grandes infraestructuras; unas veces planteado desde dentro del propio movimiento; pero otras, las más, planteado desde fuera del mismo para deslegitimarlo, desde sectores que cultivan el desprecio de las oposiciones por esa exigencia desorbitante. “Ustedes discuten la filosofía pero no presentan proyectos concretos”, vienen a decir. Es entonces cuando el interés por las alternativas asume una función y un significado completamente diferentes: por aparecer creíble, se exigen adelantar “soluciones” que, de hecho, en una buena parte de los casos, interesan mucho menos que el rechazo puro y simple; especialmente, cuando las contra-propuestas se convierten en “técnica” y se las trata y maneja como un “problema técnico”, confrontando un proyecto desarrollista a otro.

El centro de nuestra diferencia con el Tren Social se sitúa allí. El error no consiste en la búsqueda de alternativas, sino en la transformación de esta alternativa en “técnica”, cuando ha de ser ante todo capacidad para transformar lo dado y empezar algo nuevo, más que de otro tren, otro proyecto ferroviario, concebido con los mismos presupuestos, simplemente revisados o corregidos. Sucede que la presentación de una alternativa puede aparecer como la condición de una oposición socialmente útil, pero ser algo que nace muerto en sentido transformador y no aportar otros valores; en este caso entraña la vuelta hacia el sentido más profundo de la cultura dominante, la pretensión del técnico de dar solución a los problemas eludiendo la necesidad de una profunda transformación social, sin la cual no puede ocurrir ningún cambio verdadero.

En la reunión convocada por los sindicatos en abril del 2004 en Bilbo, algunas personas querían cuestionar a fondo el problema del transporte y plantear el debate sobre las alternativas en su globalidad; pero ellos tenían la idea prefijada de limitarse a lo ferroviario. Respeco a lo cual, si la cuestión del “modelo ferroviario” como tal no recibe por nuestra parte más que una atención marginal, no creemos que se deba a que la reflexión sea menos “avanzada”, ni

porque este aspecto sea ignorado: es porque el debate sobre el TAV y las grandes infraestructuras, como todos reconocen, no debe abordarse al margen de la discusión más general sobre el modelo social. El conocimiento del “problema ferroviario” o el de “los transportes” puede ser una aportación para lograr un conocimiento más completo; pero no aceptamos constituirlo en el elemento dominante, porque estas alternativas son más bien sectoriales y especializadas, mientras que, cuanto más ahondemos en la profundidad del problema, tanto más deviene claro que toda solución reenvía al todo de la sociedad.

Nuestra oposición al TAV no es por tanto solo la expresión de un conflicto, sino también de una tendencia hacia la solución de ese conflicto, en el sentido de que busca transformar la realidad social: denunciamos las brutales consecuencias ambientales y sociales del desarrollismo, incidiendo en la idea de que para alcanzar una solución es necesario cambiar el sistema económico de raíz. Se trata de una lucha por la forma de vida, que es a la vez social, ecológica, política y cultural, para hacer aparecer la posibilidad de orientar la vida social en otra dirección y responder a necesidades diferentes. Se trata pues de ayudar a reconocer las direcciones que podrían tener otras formas de organización y vida social; no como simple replanteamiento del proyecto, sino como posición de nuevas premisas y de un nuevo tipo que no se dejan deducir a partir de aquél, mucho más cercanas a concepciones sociales y políticas que a estrictas cuestiones económicas y sectoriales, lo cual le confiere un carácter complejo. No vamos a disimular las dificultades de un proyecto semejante: una alternativa realmente transformadora no puede formularse más que en el seno de una comunidad en lucha e implica una transformación profunda de la sociedad. No es un logro fácil de alcanzar. Pero preconizar como alternativa un “tren social” es otra manera de eludir el problema.

Alguien puede protestar por la “falta de rigor” que implica esta posición, calificándola de estrictamente “negativa” y de aportar solamente críticas al desarrollismo. Ciertamente, no podemos eludir la necesidad de esclarecer el sentido de nuestra oposición y reconocemos que desde el rechazo del crecimiento económico aún no se ha elaborado una alternativa sólida y global al mismo, extremo que es además una carencia de nuestra postura. Ello constituye un problema cuya solución no podemos dejar de buscar, pero nuestra carencia no es un “deficit” del que nos lamentamos: después de todo, cuando se nos pide proponer una alternativa para justificar nuestra oposición, diciendo que “hay que transportar... ¡Hallemos por tanto una solución para transportar!”, sin plantearse en ningún momento la pregunta ¿por qué y para qué más transporte?, se nos pide “gestionar” las aberrantes necesidades de transporte generadas por el capitalismo. Y de eso no queremos: ¿Porque no poder decir simplemente NO?

Nada de todo esto es esencialmente nuevo. Lo nuevo es que la Red por un Tren Social afirma de entrada que el ferrocarril actual es *“muy inadecuado”* y apuesta, eso sí, por el *“diseño de una futura red ferroviaria”*; pero no se atreve a definir verdaderamente ninguna propuesta alternativa y solamente enuncia unas ideas que quedan muy imprecisas, como condiciones para un acuerdo. Respecto a lo cual, sucede que la Red por un Tren Social se sienta, como aquel que dice, en dos sillas. Efectivamente, tira parte de su retórica y de su lenguaje del movimiento social, y hay entre los criterios que enuncia elementos de una verdad incontenible: *“la necesidad de minimizar la movilidad”*, *“la importancia de la accesibilidad”*, *“unir poblaciones”*, *“frenar el transporte por carretera y el uso del coche”*, *“encaminarse hacia la sustitución de tráfico y no fomentar aún más la movilidad”*, *“que no se dupliquen infraestructuras”*, *“no inducir mayores movimientos globales de transporte”*... Ahora bien, se buscarán en vano tentativas de aplicación y de profundización: esas ideas quedan imprecisas y es muy difícil averiguar el rol efectivo que habrán de jugar, puesto que de entrada aducen como justificación a la falta de una mayor definición que no tienen los medios de llevarlo a cabo y que ello corresponde a la administración (lo cual es como pedir al zorro que vigile a las gallinas). Admitiendo incluso que los criterios mencionados se tomaran en serio, su realización implicaría cambiarlo todo y requerirían de una transformación profunda de la sociedad; otro tipo de economía, de organización social y de estilos de vida deberían necesariamente acompañarlos. De lo contrario, hablar de “tren social” en las condiciones actuales, sin apuntar a la transformación profunda del modelo económico y social en que se asienta el capitalismo moderno, es un engaño, una consigna sin sentido, un proyecto irreal e irrealizable cuya función es la de escamotear la realidad sirviendo un paliativo. En fin, un formulismo que ni apunta a su realización, puesto que están más preocupados por llegar al consenso que por la definición de un objetivo “final”.

Existe, en efecto, un problema: la ambigüedad de su propuesta, unida a la crítica muy parcial formulada al TAV y a la estrategia centrada en el diálogo institucional buscando la negociación, hace que se imponga una duda razonable; máxime cuando las alternativas al TAV mucho más explícitas planteadas a lo largo de estos años por LAB, HB, IU-EB, e incluso por Roberto Bermejo, demuestran que en ningún caso se trataría de una simple “mejora” del tren actual (de manera que con un proceso de adaptación moderado mejore el servicio): en todos los casos, aún cuando habla de “mejorar” el tren actual, luego se plantean alternativas para el acceso del TAV, se da por sentada la necesidad de grandes obras de infraestructura, se asumen fuertes impactos y se deja de cuestionar el desarrollismo para gestionar las necesidades del sistema. De modo que, comparando la imagen del “tren social” ofrecida con las alternativas que a continuación exponemos, uno se pregunta cual es la “real-politik” que se pretende practicar en el tema del TAV:

- **LAB:** En 1998 solicitaba en sus alegaciones la retirada del Plan Ferroviario del Gobierno Vasco a la vez que proponía la elaboración de un *“Plan remodelado”* para el cual planteaba *“adecuar la velocidad a la orografía del terreno, llegando allí donde se den las condiciones a los valores de Alta Velocidad, limitando la velocidad mínima genérica a lo largo de todo el trazado a 160Km/h”*. A partir de ahí, llegaba a la conclusión, según reconocieron en la discusión que mantuvimos en las Jornadas sobre el modelo Ferroviario Vasco organizadas por los sindicatos en 1999, de que *“es más viable construir una infraestructura completamente nueva en lugar de mejorar la actual”*. Dicho *“plan remodelado”* correspondía además básicamente a la *“Y vasca”*, habida cuenta de que LAB proponía en el mismo documento *“aproximar la línea”* a los núcleos urbanos comarcales más importantes afectados por este proyecto de trazado (citaba entre otros a Amorebieta, Durango, Elorrio, Bergara, Arrasate, Legutio, Beasain, Tolosa, Hernani e Irun).

- **HB:** En 1995 planteaba dos posibles alternativas en forma de *“U”* y de *“Y”*, dejando bien claro, a pesar del slogan *“Sí al ferrocarril, NO al TAV”*, que ambas *“son compatibles con la existencia de un corredor vasco de la red europea de alta velocidad, permitiendo el acceso de los trenes de alta velocidad pero a velocidad de 200Km/h”*. La primera hipótesis se basaba en la *“U”*, estudiada por el Gobierno Vasco en 1986-87 (Plan Ferroviario de Euskadi), cuya columna vertebral consiste en la construcción de una nueva infraestructura ferroviaria Bilbo-Gasteiz a 200Km/h pasando por Altube, un nuevo trazado Altsasu-Beasain *“para salvar el escollo”* de Otzaurte y un duro acondicionamiento del trazado actual de RENFE entre Beasain e Irun, lo que *“exigiría fuertes inversiones con pequeños resultados en la reducción de los tiempos de viaje debido a los accidentes del terreno y a la fuerte urbanización de la zona”*. Es más, dentro de la primera hipótesis HB también planteaba la *“reconversión de Eusko Trenbideak entre Donostia y Bilbo a 140Km/h y ancho europeo”*, lo que supondría la construcción de 90Kms de nuevo trazado, según el estudio del Gobierno Vasco. La segunda hipótesis plantea directamente el núcleo central de la Y/H vasca (H formada por la *“Y”* más su conexión con Iruñea) como posible alternativa; con lo cual, si bien HB advertía que la Y/H vasca *“es una infraestructura que se justifica con el TAV, a la vez que el TAV justifica la red, como cara y cruz de la misma moneda”*, contradictoriamente, en esta hipótesis alternativa presentaba los elementos apropiados para desarrollar una actuación política de presión-acuerdo sobre el mismo proyecto oficial, *“pudiéndose enfocar las soluciones que propugna de manera más barata, más realista, menos agresiva y más eficaz”*... En cualquier caso, en ambas alternativas *“la red transeuropea de Alta Velocidad enlazaría con Gasteiz con una velocidad máxima de 200Km/h (...) permite la llegada del TAV a Bilbo (...) Iruñea pasaría a ser, a su vez, un importante nudo de enlace de comunicaciones internacionales y con el Mediterráneo, vía Zaragoza, a través del TAV Mediterráneo”*.

¡Para no querer el TAV, HB se preocupaba mucho de estar bien comunicado con él! Ahora bien, conviene mencionar que su documento también contiene elementos importantes de crítica sobre este tipo de propuestas ferroviarias, al advertir que *“las cuantiosas inversiones para devolver la competitividad al ferrocarril vendrán necesariamente a duplicar ofertas de tráfico y a ocupar el territorio con nuevas infraestructuras y conflictos ambientales, poniendo en el análisis una duda razonable: la posibilidad de que la revitalización del ferrocarril no venga a frenar, reequilibrar y, en última instancia, reacomodar el volumen total del tráfico, sino a incidir en su potenciación”*. Igualmente se preguntaba *“en que medida viene a corregir la agresiva tendencia actual, o, por el contrario, bajo la justificación de la modernización económica y aumento de la movilidad, viene a reforzar la tendencia actual”*. Reconociendo asimismo sobre su propia propuesta de alternativas que *“ha de considerarse el riesgo de que constituya un modelo que prime los trazados nuevos en detrimento de las existentes”* y que *“las repercusiones ambientales serán en todo caso importantes”* (*“El Ferrocarril en Hego Euskal Herria: Análisis de la situación y propuesta de alternativas”*, HB. 1995).

Actualmente, Batasuna defiende de aquellas dos alternativas la *“U”*.

- **IU-EB:** No vamos a extendernos sobre la famosa *“U”* propuesta por IU-EB en el 2002: corresponde básicamente a esta alternativa ya recogida por HB del Plan Ferroviario de Euskadi, no obstante, aporta como *“novedad”* la incorporación a la *“U”* de todo el tramo Irun-Beasain de la *“Y”* diseñado en Alta Velocidad y declarado prioritario por el Gobierno Vasco. De esta forma, IU-EB negó que su propuesta fuera a provocar un retraso en la ejecución de las obras, indicando que *“se podría comenzara trabajar en aquellos tramos del trazado que no varían entre el proyecto aprobado y la propuesta alternativa”* (Antton Karrera, portavoz de IU-EB. EL DIARIO VASCO, 12-11-2002). Finalmente, la dirección de IU-EB ha cambiado de actitud a lo largo del año 2004: si bien antes señalaba como una de las razones principales de su oposición al TAV que *“no sirve para el transporte de mercancías”*, ahora a llegado a manifestar ni más ni menos su *“satisfacción porque el Departamento de Transportes ha reducido la velocidad del proyecto a 240Km/h para que transporte mercancías, lo que vendría a asemejar la obra a la U que defiende Ezker Batua”* (EL PAIS, EL MUNDO, 14-5-2004). En realidad, ha aproximado su postura a la del Gobierno Vasco sin que éste haya movido un ápice. Abogando

actualmente por *“una búsqueda de posiciones compartidas”* sobre el proyecto (de la “Y” por supuesto), dando casi por zanjado el asunto (EL DIARIO VASCO. 1-10-2004).

- **ROBERTO BERMEJO:** Conviene mencionar el recorrido que ha llevado Roberto Bermejo desde su propuesta alternativa inicial hasta su postura actual. Su evolución en esta cuestión debe ser considerada como un proceso constante de aproximación al proyecto oficial. Inicialmente planteaba un modelo basado en la construcción mínima de nuevas infraestructuras (7). Sin embargo, ya en 2002, coincidiendo en el tiempo con las conversaciones que mantiene con el Departamento de Transportes sobre el TAV en calidad de “experto” representando a IU-EB, propone una red alternativa que *“debe ser capaz de alcanzar los 200Km/h”* y *“contiene un enlace directo Bilbo-Gasteiz, la modernización del tramo Vitoria-Alsasua, una conexión nueva Alsasua-Beasain y una línea básicamente nueva entre Beasain y la frontera”* (EL DIARIO VASCO, *“De la congestión al transporte sostenible”*. 23-9-2002). Es decir, básicamente la “U” de IU-EB. *“Conviene por razones ambientales y económicas aprovechar más las líneas existentes (por ejemplo, los tramos Bilbao-Llodio o el corredor del Oria), pero sus curvas son de radio tan pequeño que imposibilitan en la mayor parte de los casos superar los 100Km/h, y la densidad de construcción en estas zonas impide la rectificación de curvas (...) Es necesario además, completar la red básica con otras líneas de ámbito interior. Debe modernizarse la línea actual Bilbo-San Sebastian, donde quedan una serie de tramos que impiden que esta conexión pueda alcanzarse con tiempos semejantes a los de la autopista”*. Bermejo insistía aún entonces en *“disminuir la necesidad de movilidad”*, pero lo cierto es que la duplicación de infraestructuras sumaría por ejemplo a la capacidad de 240 trenes/día de la línea actual de RENFE entre Irún-Beasain una capacidad suplementaria de 400 trenes/día, si nos atenemos a los parámetros que actualmente se manejan. Finalmente, en el 2004 Bermejo ha eliminado de las *“bases para una estrategia ferroviaria alternativa”* que propone en el último informe la necesidad de reducir el transporte, entrando en contradicción con todo el sentido de su trabajo (aspecto que desarrollamos en el apartado dedicado a los expertos). Actualmente, insiste en lo que llama el *“cambio de filosofía”*; pero ¿qué cambio de filosofía? *“La idea del Ministerio de Fomento es la de construir nuevas líneas de Alta Velocidad y dejar las líneas actuales para el transporte de mercancías, y esa es la filosofía que hay sobre la Y”* (BERRIA, 22-2-2004). Dicho esto, remarca que *“la Y no sirve para transportar mercancías”* y que la filosofía que él propone sí está en consonancia con la necesidad de *“dar prioridad a las mercancías”*; para terminar diciendo que *“si no son capaces de recapacitar y de hacer un trazado mucho menos impactante, por lo menos que cambien la filosofía”* (GARA, 19-7-2004).

El asunto es pues: ¿Es el Tren Social un esfuerzo original para plantear las cosas de otro modo, dejando de asimilar las alternativas a la construcción de nuevos trazados? ¿O bien cual es el esquema de trazados que se ha de suponer bajo su indefinición? ¿O bien aparece incapaz de decir nada al respecto? En este caso, ¿qué perspectiva puede nacer de una plataforma donde reina la confusión respecto a lo que se quiere?

Existe el problema, en efecto, incluso si nadie lo planteara: en toda esta historia, el “Tren Social” no es simplemente el último episodio hasta el momento, sino que, dada su indefinición, existe la posibilidad de que se trate en la práctica de alcanzar objetivos limitados sobre la base del mismo proyecto de la “Y vasca”. Sabemos que muchos creen que *“esto es imposible”*. Pero indudablemente existen razones para esta interpretación y avisamos en todo caso de la posibilidad de esta deriva para que estas inquietudes no se cumplan tal y como aquí se anuncian. ¿Por qué vienen manifestando algunos que *“de iniciarse las obras, nos encontraríamos en otro escenario que obligaría rápidamente a resituar nuestras posiciones”*? ¿En qué dirección? Entretanto, cuando el consejero Amann recibió el pasado mes de junio a una representación de la Iniciativa por un Tren Social, les dejó claro que estaba dispuesto a abrir un debate pero sin paralizar el proyecto, indicando de algún modo su voluntad de llevar a cabo dos actuaciones paralelas sobre este tema: por un lado, comenzar las obras, y por otro, una vez alcanzado este objetivo, iniciar un debate con la expectativa de que esa situación pondrá a cada cual en su lugar e involucrará a algunos opositores en negociaciones fragmentarias.

Podemos y hemos de trastocar ese posible curso de las cosas. Pero, sin duda, existen razones para la inquietud, basada además en la experiencia militante adquirida en el conflicto de la Autovía Irurtzun-Andoain, donde Lurraldea nos demostró amargamente como las alternativas pueden ser ante todo instrumentos que faciliten una reorientación del movimiento popular, minimizando la crítica social y ecológica, para posibilitar una aproximación con el discurso institucional y abrir un diálogo en busca de acuerdos sobre el proyecto oficial. La experiencia de la Alternativa Lurraldea fue clara en ese sentido: fue ni más ni menos que un elemento dentro de una estrategia que desembocó efectivamente en la negociación sobre el proyecto institucional; llegando entonces el portavoz Jonan Fernández a escribir: *“Resulta ilustrativo de como, aunque sea a remolque, aunque sea con retraso y aunque sea con calzador, los conservadores se sumaron al carro de la innovación”* (28-8-1991). Entiéndase también por qué él mismo, a raíz de las discusiones que



desde el principio se suscitaron sobre la alternativa Lurralde en el seno del movimiento antiautovía, llegó a manifestar que dejáramos de preocuparnos porque dicha alternativa era *“un fetiche que nunca se va a realizar”*.

## **EL BLUFF “TEORICO” DE LOS EXPERTOS:**

También debemos señalar que la intervención de expertos y los llamamientos al *“debate racional y científico”*, a menudo exhibidos a lo largo del último año, han sido otro fenómeno que ha continuado por desnaturalizar el sentido de una oposición abierta al TAV. El hecho es que los consultores ambientales de la administración se declaran inquietos por la “Y” pero dispuestos a dejarse calmar: *“Consideramos que el País Vasco necesita abrir un debate intelectualmente riguroso, técnicamente solvente y socialmente transparente sobre el transporte en general y el proyecto ferroviario de la Y en particular. Un paso en la dirección correcta sería que el Departamento de Transportes crease una Comisión Internacional de Expertos, con el objetivo de buscar el mejor asesoramiento posible. Estamos, pues, a tiempo de actualizar el proyecto ferroviario de la Y”* (EL PAIS. “Y ferroviaria”, Antxon Olabe y Alberto Ansuategi. 1-8-2004. La información indica que Antxon Olabe es consultor ambiental y realiza muchos trabajos para el Gobierno Vasco). Esto vuelve necesaria una primera clarificación: ni se plantea la cuestión de si queremos o no emplear los conocimientos científicos y técnicos en el sentido de “actualizar” el proyecto del TAV, y que tal cuestión no puede decidirse por medios “científicos”, porque estamos sobre todo ante todo un problema de opción política y social, y por lo tanto, no cabe dejar la decisión a los científicos.

Es más, el supuesto análisis “racional” y “científico” del problema que hacen los especialistas no es tan “racional” ni “científico”, puesto que en estos medios se suscitan principalmente dos cuestiones de las que hablan mucho sin demasiada propiedad. El primer objeto de sus contiendas se refiere una vez más a si esta línea se destina sólo al tráfico de viajeros o también al de mercancías, sobre lo cual no tienen ni una opinión bien fundamentada. En efecto, un día dicen: *“Consideramos positivos los cambios de enfoque que se han ido realizando últimamente por parte de los responsables políticos del transporte, tanto del Gobierno Vasco como del Gobierno central. Por primera vez en los últimos años se insiste desde las Administraciones en la importancia de que el nuevo sistema ferroviario sea capaz de trasvasar un volumen significativo de mercancías”* (Antxon Olabe. EL PAIS, “Y ferroviaria”, 1-8-2004). En cambio, al mes siguiente nos habla de que: *“La versión oficial del proyecto del TAV --tren de alta velocidad capaz de trasladar pasajeros a más de 250Km/h-- es técnicamente incompatible con el transporte de mercancías. De llevarse a cabo el proyecto oficial, el transporte de las mercancías por tren seguirá sin soluciones y el impacto sobre el territorio de su trazado será de gran magnitud”* (Antxon Olabe. EL PAIS, “Las infraestructuras del transporte y el territorio”, 19-9-2004). Para finalmente, pocas semanas después, quizás en una actitud esquizofrénica, manifestar él mismo: *“Si la Y es un tren de alta velocidad que transportará mercancías, tiene mi apoyo; pero si permite transportar muchas mercancías y no solo algunas pequeñas mercancías (...) Opino que se ha producido un cambio, pero no lo han explicado como es debido”* (Antxon Olabe. BERRIA, 7-11-2004). Para Bermejo, también, la prioridad del transporte de mercancías es la guía principal. De algún modo, ha llegado al punto en que debe elegir entre la oposición al TAV o la fidelidad al principal argumento equivocado que ha guiado todo su empeño: ya resulta absurdo, inútil e incluso fastidioso seguir insistiendo más en que *“la Y no lleva mercancías”*, *“es una red especializada en el tráfico de viajeros y no es apta, esto es muy importante, para las mercancías”*, para continuar hablando de que *“la nula posibilidad de transportar mercancías en las líneas de alta velocidad se pone asimismo de manifiesto en que actualmente ningún tren de mercancías circula por las líneas de alta velocidad en España”*. Esta crítica a la “Y vasca” circula por su terreno.

En esto puede resumirse el bluff “teórico” de los expertos. De tal modo que uno se pregunta qué escrúpulos le impiden al Departamento de Transportes admitir que, pese a sus esfuerzos, su establecimiento sufre de un déficit de comunicación que se va a intentar corregir asociando a estos señores, tan orgullosos de su cualificación técnica, a la marcha del TAV, en el marco y los límites muy estrechos de una “comisión de expertos” cuyo objetivo seguramente no sería determinar decisiones, puesto que ya están tomadas.

La segunda cuestión revela que los expertos han dejado en cualquier caso de cuestionar la meta dada por indiscutible: el desarrollo económico. Es decir, acaban tan enredados en el conjunto de connivencias mantenidas con la administración que sus críticas han eliminado todo lo que hubiera podido servir de apoyo para oponerse a la idea del crecimiento económico y cuestionar hasta sus últimas consecuencias el asunto. Lo cual demuestra un retroceso del pensamiento crítico, puesto que desde hace años, la Teoría Ecológica, caracterizada por una elevada discrepancia del desarrollo económico como baremo para medir la satisfacción de necesidades sociales, auguraba el fin de la idea y del proyecto de un crecimiento indefinido.

Parecería injusto entender el trabajo de Roberto Bermejo bajo esta vertiente, si no fuera porque él mismo es consciente de esta orientación. Sin duda, su trabajo tiene el mérito de hacer público la gravedad de la situación del

transporte en la CAPV y de poner al descubierto una parte de las mentiras del proyecto de la “Y vasca”; empero lo hace reforzando y tomando partido por la visión más economicista de la crítica al TAV, lo cual se traduce en la propia conclusión de su último informe (*“Análisis de rentabilidad de la Y vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa”*. Junio 2004): *“En conclusión, la apuesta por el TAV es económicamente inadecuada no solo por la enorme cantidad de recursos económicos que emplea sino porque, además, lejos de favorecer un crecimiento económico futuro, condena el transporte de mercancías en el País Vasco al colapso circulatorio, con enormes costes de congestión”* (el subrayado es nuestro). Asimismo manifiesta en la revista “JAIZKIBEL BIZIRIK”, editada por el Colectivo Contra el Superpuerto: *“Lo que subyace en todo este comportamiento es un mito, una creencia según la cual cualquier obra de infraestructura va a generar más crecimiento. Sin embargo, los economistas del transporte están de acuerdo y consideran que una vez que se tiene un nivel importante de infraestructuras, lo que es normal en un país desarrollado, nuevas infraestructuras no generan más crecimiento económico e incluso puede ir en contra de él”*. Este discurso responde a la misma posición que la del consejero de Medio Ambiente, Intxaurraga, quien a su vez nos habla de que: *“Cuestiono la SuperSur precisamente en nombre del desarrollo, porque a estas alturas de nuestra historia ya hemos aprendido que la simple construcción y acumulación de infraestructuras no supone en sí misma la creación de bienestar ni tan siquiera el crecimiento económico”* (GARA, 29-7-2004). En cualquier caso, se deja de cuestionar la meta dada por indiscutible (el desarrollo económico).

En el fondo, los expertos quedan dominados por la idea de encontrar una “solución” sin amonestar el orden existente y por ello fundamentan el razonamiento en una cuestión económica en la que salimos además finalmente perdedores. En efecto, también se observa en la postura de los expertos la siguiente confusión: si bien cuestionan por un lado la idea de que las infraestructuras generan crecimiento económico, contradictoriamente, al mismo tiempo todos admiten como probado que en el contexto de la globalización adquieren enorme importancia todas las infraestructuras de transporte, para acabar advirtiendo que *“la accesibilidad se convierte en un elemento clave para el desarrollo económico”*, *“los territorios que no dispongan de una conexión eficaz con las nuevas infraestructuras de transporte pueden encontrarse con serias dificultades de cara a su desarrollo económico”* (Helena Franco. EUSKAL HERRIA NORA ZOAZ? Ekologistak Martxan). En todo caso, el problema es que la construcción de infraestructuras y el transporte juegan efectivamente un papel fundamental en la formación de capital y ello es más cierto que nunca antes. Y de ahí también que Roberto Bermejo, entrando en contradicción con el sentido de todo su trabajo, ahora haya debido traicionarse, eliminando de las *“bases para una estrategia ferroviaria alternativa”* que propone en el último informe cualquier mención a la necesidad de reducir el transporte. Y no solo eso, sino que además, advierte en relación a su propuesta alternativa de que: *“Aún siendo consciente de la necesidad de lograr un transporte sostenible, la presenta propuesta no hace alusión a este concepto”*, porque *“resulta imposible alcanzar un transporte sostenible a corto y medio plazo, por lo que esta propuesta tiene el objetivo limitado (pero realista) de contribuir a la solución de los problemas del transporte (...) que se adapte a las necesidades económicas y sociales de la CAPV y que minimice los impactos ambientales”*. Es decir, en ausencia de una crítica sobre las necesidades de transporte creadas por la economía, su realismo le conduce a presentar por primera vez el “desarrollo sostenible” como un imposible; este pesimismo de Bermejo revela además un cambio de conciencia que también ha manifestado recientemente el consejero de Transportes, A. Amann: *“Una cosa debe estar clara, la respuesta sostenible en el transporte en la actualidad no es inmediata. No hay en el corto período de tiempo alternativa a lo que tenemos, salvo que paralicemos la sociedad”* (A. Amann. INFORMACIÓN. Octubre 2004). ¿Significa que en lo sucesivo ya no queda otra elección que adaptarse al movimiento sin objeto de la economía y a la gestión de la degradación? ¿Qué es lo que queda por defender?

Finalmente, nos parece que debe quedar claro que la tesis del “desarrollo sostenible” no abre perspectivas para atacar la lógica del crecimiento ligada al capitalismo ni supone alternativas al desarrollismo. En cuanto a esto, Roberto Bermejo aboga en su informe por algunos *“cambios Estructurales”* centrados en *“la promoción de una economía crecientemente desmaterializada que se presenta como el objetivo prioritario de la Estrategia de Desarrollo Sostenible de la Unión Europea”*. ¿Pero qué significa esta tesis de la desmaterialización de la economía? No encontramos mejor manera de entenderlo que reproduciendo lo que a este respecto escribe Antonio Estevan: *“Significa esencialmente que cada vez se produce más valor económico por unidad de recursos naturales consumidos. Si se sigue avanzando por esta línea, el crecimiento económico podrá continuar indefinidamente, al ir haciéndose cada vez más independiente de los recursos naturales, y menos destructivos de éstos. De este modo, el equilibrio ecológico podrá ser preservado sin necesidad de detener el crecimiento económico. Y no solo eso, sino que además, cuanto mayor sea el crecimiento económico, mayores recursos económicos y tecnológicos se podrán liberar para desmaterializar aún más la economía. A este círculo virtuoso se le viene llamando “desarrollo sostenible” Pero, ¿es verdad que la economía se está desmaterializando, reduciendo la presión sobre los recursos naturales mientras continua su crecimiento? Los hechos no confirman ese cambio”* (Antonio Estevan, “El nuevo desarrollismo ecológico”. ARCHIPIELAGO nº 33).

Defendemos junto con él que el “desarrollo sostenible” nunca ha existido en oposición al sistema dominante, sino que forma parte de él. Se trata por el contrario de refutar la prioridad del desarrollo económico, mostrando que esta huída hacia adelante está en su final.

## EL EXTRAVIO DE ARALAR CON LA “X”:

Para terminar, señalamos otro acontecimiento acaecido durante los últimos meses porque es muy representativo de como se puede sustituir un debate verdadero por un cuestionamiento demagógico y sin principios. Nos referimos a la actitud reivindicativa de la conexión de la “Y vasca” con Iruñea (convirtiendo la “Y” en la famosa “X” lanzada por Patxi Zabaleta y popularizada por Intxaurraga) hacia la que ha derivado la polémica levantada en Navarra tras el anuncio del estudio de una nueva línea de Alta Velocidad que conectaría el Cantábrico con el Mediterráneo, mediante una nueva infraestructura que no discurriría a través del Corredor Navarro del TAV proyectado por Iruñea, sino a través de un nuevo eje paralelo al Ebro pasando por Logroño. Dicha polémica ha desembocado finalmente en que todos los grupos parlamentarios navarros, incluido Aralar, hayan respaldado el 26 de octubre del 2004 la demanda del Gobierno de Navarra al Gobierno del PSOE para que incluya en su Plan de Infraestructuras la conexión del Corredor Navarro del TAV con la “Y”, a la altura de Ordizia. Sorprende que los representantes de Aralar hayan asumido y apoyado, mancomunadamente con UPN, ese bochornoso acuerdo. En suma, ha sido justamente en el momento en que el anuncio del estudio de un nuevo eje por Logroño viene a cuestionar el Corredor Navarro por Iruñea, que se ve fuertemente atemperado en ese contexto, cuando se ha producido el extravío de la formación política Aralar, que ha perdido una ocasión clara para exigir el abandono del proyecto del Corredor Navarro de Alta Velocidad y defender su alternativa teórica basada en la “mejora” de la actual línea Castejon-Iruñea-Altsasu.

Recordemos los hechos. El pasado 22 de junio, la ministra de Fomento Magdalena Alvarez aseguró al presidente de Cantabria que el Plan de Infraestructuras del Estado incluirá una nueva línea de Alta Velocidad que conectaría el Cantábrico con el Mediterráneo, a través de un trazado de 600 kilómetros concebido para el transporte de mercancías y viajeros a 250Km/h (similar en cuanto a esto a la “Y vasca”) que enlazaría Santander, Logroño, Zaragoza, Teruel y Valencia. A pesar del ocultismo acerca de las características del proyecto (la prensa tituló “Una nueva línea TAV unirá Euskadi con Valencia”), debe estimarse que dicho proyecto surge como consecuencia del nuevo proyecto “estrella” en cuanto al transporte ferroviario transpirenaico: la travesía ferroviaria de gran capacidad por el Pirineo Central (también llamado “túnel de Vignemale”), susceptible de canalizar grandes volúmenes de mercancías a través de los Pirineos (8). En efecto, este Corredor del Pirineo Central fue incluido en el año 2001 en la Lista Prioritaria de Redes Transeuropeas y se dirigiría vía Huesca hacia Zaragoza, y desde Zaragoza conectaría por un lado vía Teruel con el Mediterráneo en Valencia y Sagunto (como ya tenía estudiado el Gobierno del PP) y por otro con la Cornisa Cantábrica en Santander, mediante un nuevo corredor paralelo al Ebro a través de Logroño, Miranda, y posiblemente Trespaderne (localidad situada en la cabecera del Ebro) (9); en cuyo caso empalmaría con la “Y vasca” a través de Miranda.

En todo caso, una vez señalado este sesgo sobre el verdadero origen y dimensión del proyecto, el hecho es que el consejero navarro Alvaro Miranda se mostró al principio “doblemente satisfecho” porque “habría dos ejes que a través de Navarra conectarían el Mediterráneo y el Cantábrico”: uno a través del Corredor Navarro por Iruñea, que vía Irurtzun empalmaría con la “Y vasca” en Tolosaldea/Goierri, tal y como está contemplado en los planes de Alta Velocidad del Estado desde sus orígenes en 1988-89 (9); y otro a través del nuevo eje del Ebro por Castejon-Logroño-Santander anunciado por la nueva ministra de Transportes (10). No obstante, el Gobierno de Navarra ha debido en seguida “establecer sus prioridades”, según explicó el consejero de UPN, entre el Corredor Navarro por Iruñea y el nuevo corredor en estudio por el valle del Ebro, que claramente también cuestiona el anterior. Lo cual ha precipitado la decisión del Gobierno de Navarra.

Y es en este proceso cuando Patxi Zabaleta, coordinador de Aralar, bajo la forma de un desplazamiento de las cuestiones y problemas reales, propuso “añadir” a la “Y vasca” una conexión con Iruñea, lo que la convertiría en una “X”, arguyendo que los proyectos denominados “Y vasca” y el Corredor Navarro son “segregacionistas para Euskal Herria, porque no prevén ninguna conexión entre la “Y griega” y el “ramalazo” (...) eso no resulta de recibo por quien se dice abertzale. Las comunicaciones dibujan la equis, es decir la letra X. De Norte a Sur y del Cantábrico al Mediterráneo. Eso se quería expresar por Aralar, cuando se denominó a su propuesta con la letra X”. (“X”. Patxi Zabaleta, Coordinador de Aralar. BERRIA, 14-7-2004. GARA, 16-7-2004). Uno se pregunta verdaderamente donde habrá ido a buscar todo eso (¿es posible que solamente hubiera visto el esquema del Programa de Infraestructuras del PP que abarcaba hasta el año 2010, donde dicha conexión no figuraba por estar prevista a más largo plazo, siendo el año 2015 por ejemplo la referencia temporal que para la misma fija el Gobierno Vasco en su Plan Ferroviario?). Pero en el fondo poco parece que le importaba la verdad de tal o cual argumento, hasta el punto de que podemos preguntarnos qué interés representaba

esta confusión interesada, en el que uno ha reconocido, resurgiendo por este desvío, bajo el disfraz de un ejercicio de vulgarización y mediocridad que renuncia a cualquier esfuerzo de comprensión, la visión desarrollista de un esquema ideal vasco de grandes infraestructuras que lleva a igualar “vertebración territorial” con dar un sesgo nacional al proyecto. Al día siguiente, el consejero de Medio Ambiente de Lakua, Sabin Intxaurrea, recogía el guante y echaba más leña al fuego, popularizando la propuesta de la “X” subrayando que *“no estoy replanteando la Y, sino que desde el punto de vista vasco hace falta conectar con Pamplona”* (prensa. 16-7-2004). *“Lo mínimo que se debe esperar de un gobierno nacionalista es que tenga una visión de país”*, escribiría también Enrique Miranda apoyando a Patxi Zabaleta: *“La Y vascongada es un trazado nefasto para la vertebración del país (...) es un proyecto local para tres ciudades, a la medida de una administración que no utiliza para sus estudios planos de Euskal Herria”* (Enrique Miranda. GARA, “Sobre el apoyo del Colegio de Arquitectos al TAV”. 10-8-2004). Por contra, Batasuna calificó desde el principio esa actitud reivindicativa de la “X” de “vergonzosa” porque *“evita el debate fundamental que se esconde detrás del TAV”* y *“es intolerable que se impulse, en nombre de la cohesión territorial, un proyecto como el TAV que va a provocar enormes daños ecológicos y sociales, cuando está claro que ese modelo nunca servirá para vertebrar nuestro territorio”* (GARA, 18-7-2004).

Entretanto, el portavoz del Gobierno de Navarra, Alberto Catalán, indicó que *“hoy por hoy”* es prioritario para su Ejecutivo conectarse a la “Y vasca” a través de Pamplona (GARA, 17-7-2004); y el propio presidente Miguel Sanz confirmaba que había pedido al Gobierno español que el enlace del Cantábrico con el Mediterráneo se debe hacer por Iruñea (DIARIO DE NAVARRA, 1-8-2004). De esta forma, llegamos al acuerdo del Gobierno de Navarra del 26 de octubre por el que se pide al Gobierno del PSOE que incluya en su Plan de Infraestructuras la conexión del Corredor Navarro del TAV con la “Y” a la altura de Ordizia, siendo respaldado por todos los grupos parlamentarios navarros, incluido Aralar, aunque con la matización de este grupo en el sentido de que se tendrá que estudiar el impacto ambiental.

Es difícil que puedan darse mayor número de contradicciones, máxime cuando esta conexión causaría un *“elevado número de impactos críticos”* en la sierra de Aralar, según se advierte en un estudio medioambiental previo realizado por el propio Gobierno de Navarra. Así lo denunciábamos desde la Asamblea (11), mientras que Batasuna volvía a rechazar la propuesta. En suma, ha sido justamente en el momento en que el anuncio del nuevo eje del Ebro por Logroño cuestiona el Corredor Navarro por Iruñea, cuando se ha producido el extravío de la formación política Aralar, que ha perdido una ocasión clara para exigir el abandono del proyecto del Corredor Navarro de Alta Velocidad y defender su alternativa teórica basada en la “mejora” de la actual línea Castejon-Iruñea-Altsasu.

Al mismo tiempo, Patxi Zabaleta daba muestra de un confusionismo que consiste a satisfacer todo tipo de públicos: *“¿Adonde se van a llevar los productos de la industria Navarra si no es a Europa? ¿Como se pueden dejar los puertos del Cantábrico sin unión ferroviaria con el Mediterráneo? ¿Qué piensan de todo esto los sesudos responsables económicos?”* preguntaba, afirmando a la vez que *“han de tomarse en consideración las precisiones efectuadas por los grupos ecologistas si es que queremos creer que somos una sociedad progresista”*. Se trata, desde luego, de una ramplona visión de la ecología y de los problemas sociales, una concesión que no puede disimular un profundo asentamiento hacia los intereses dominantes. Incapaz de representar o concebir el problema de las infraestructuras de manera diferente, también decía: *“¿Qué hacer? (...) sobre todo, una red que no rompa Euskal Herria (...) Euskal Herria, además de ser un pueblo, constituye un cruce de caminos de Europa (...) en este cruce de caminos se cruzan los que vienen del Norte a Sur y del cantábrico al Mediterráneo”*. A la vez que Enrique Miranda abogaba por una *“serie de comunicaciones que nos convertirían en nudo europeo del transporte ferroviario, situación más favorables y ambiciosa que la Y proyectada”*.

En definitiva, esta concepción de la oposición al TAV es oportunista de necesidad: el optimismo desarrollista sigue coleando, y no solo en los discursos de la propaganda institucional (12).

¿Deberemos luchar en dos frentes a la vez, contra la imposición y contra las mistificaciones de este tipo de semi-oposición? ¿O vamos a ponernos en adelante de acuerdo sobre el esfuerzo necesario para dar coherencia a la protesta? A ello han querido contribuir estas reflexiones.

**Un miembro de la Asamblea Contra el TAV**  
**APDO 3243**  
**20080-DONOSTIA**

## (NOTAS)

(1) Las líneas Hannover-Würzburg y Mannheim-Stuttgart se pusieron en servicio en 1991, compatibilizando la circulación de trenes de Alta Velocidad a 250Km/h y trenes de mercancías con velocidades de 120Km/h. La primera soporta diariamente el paso de 100 trenes de viajeros y el tráfico de 65 trenes de mercancías, que se hace mayoritariamente en horas nocturnas (Fuente: Deutsche Bundestag. 10-8-1995). Lo cual se consigue por medio de pendientes máximas de 15 milésimas (frente a las pendientes de 25 a 35 milésimas que admiten las líneas exclusivas de pasajeros) para que la marcha de los trenes pesados no se vea fuertemente penalizada y la construcción de Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes que permiten a los trenes más lentos dejar paso a los trenes más rápidos; aspectos ambos que fueron incorporados a la "Y" desde el comienzo del proyecto. En Alemania, algunos túneles --entre ambos trazados de 427Kms cuentan con un 35% de túneles-- disponen de estructuras nuevas introducidas con "carácter experimental", en base de losas de hormigón en lugar de basamentos de grava (Revista Situación, "Alta Velocidad", BBV 1993). Curiosamente, Iñaki Gurtubay del Gobierno Vasco explicó a los participantes de las Jornadas sobre el Tren Social las bondades de la "Y vasca" señalando que para que aguante mercancías pesadas el proyecto constructivo se está redactando en "vía de placa en lugar de balasto".

(2) El Avance del Plan Ferroviario (PTS) del Gobierno Vasco establece entre los objetivos de la "Y" "permitir la compatibilidad de trenes de pasajeros a velocidad competitiva y composiciones de mercancías de hasta 1.500 toneladas brutas sobre ruedas". Por parte del Ministerio de Fomento, en el "Documento de Síntesis" del Estudio Informativo enviado a los ayuntamientos figura un cuadro de "Velocidades de explotación" incluyendo mercancías, a la vez que en el Estudio de Impacto Ambiental encargado por él mismo se suponen "trenes tipo AVE con una velocidad máxima de circulación de 250/280km/h, trenes Talgo 200, y trenes de mercancías con 800 toneladas de carga remolcada con velocidades de 90/125km/h".

(3) LAB ya conocía este fenómeno habida cuenta de que en sus alegaciones de 1998 hace referencia a que "existen proyectos realizados en tal sentido y con idénticos parámetros (líneas de Alta Velocidad alemanas...)".

(4) Por ejemplo el Plan Director de Infraestructuras de 1994 considera una red de alta velocidad diseñada para tráfico exclusivo de viajeros, permitiendo únicamente la circulación de algunos tráficos seleccionados de mercancías, en oposición a la propuesta de utilización mixta de viajeros/mercancías efectuada en el proyecto de la "Y".

(5) Con referencia a este tema afirma 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". Y a continuación abunda en toda una serie de recomendaciones de las que pueden sacarse muchas conclusiones sobre el contenido de la revisión del proyecto que a partir de entonces se ha llevado a cabo: "Parecería consecuente construir un discurso argumental diferente, invirtiendo el orden de prioridades de las distintas funciones/objetivos a los que responden las nuevas líneas ferroviarias a lo largo de Euskadi (...) El nuevo argumento a construir y que mejor pudiera plantearse para reivindicar su construcción y ganarse la prioridad en Europa, consiste en sumar niveles y funciones-objetivos que converjan en la necesidad de la nueva línea. La nueva línea se debe anclar en otros Proyectos que, en clave de futuro, refuercen su importancia y necesidad (...) La nueva línea ha de enmarcarse en la apuesta más amplia, en el País Vasco, en tanto que rótula Atlántica europea del sistema logístico-intermodal. La selección de líneas europeas priorizadas resulta aún más drástica en el tráfico de mercancías, que, lejos de minusvalorarse, se enfatiza y prioriza, en sí mismo y en relación con otra prioridad europea: los Puertos. La nueva línea ni se entiende ni debe dejar de reivindicarse (y ofrecerse) junto con: un nuevo puerto en Bilbao y un Puerto remodelado de Pasajes. La nueva línea, concebida a su vez vinculada a los Puertos y en su función de conexión de plataformas logísticas, en una intermodalidad tráfico marítimo-ferroviario, cobraría una reforzada y específica función logística. En sucinta relación, y vinculados directamente al tráfico ferroviario, podrían incluirse: Nuevo Puerto de Bilbao, Puerto remodelado de Pasajes. Ese conjunto de Proyectos ofrecen un marco/referente sin duda ambicioso y de futuro en el que la nueva línea cobra un renovado sentido".

(6) En efecto, aún cuando el transporte combinado de camiones sobre trenes y barcos parece servir, dentro de un análisis parcial, para "trasvasar" ciertos volúmenes del transporte por carretera al barco y al ferrocarril, el objetivo es al mismo tiempo incrementar al máximo el tránsito de mercancías (mercado que se encuentra en una dinámica de crecimiento exponencial), constituyendo a la postre las "autopistas ferroviarias" y las "autopistas marítimas" de las que actualmente se habla una "mezcla explosiva" ideal para una nueva expansión del transporte en todas sus modalidades, pero básicamente en el camión, que, en cualquier caso, también se incrementará y seguirá siendo predominante.

(7) Inicialmente Roberto Bermejo proponía únicamente la construcción de un nuevo trazado de unos 25Kms que arrancando desde Gasteiz empalmaría con el ferrocarril actual Bilbao-Miranda en la estación de Izarra (próxima a Altube) para resolver así la conexión ferroviaria "pendiente" Bilbo-Gasteiz. La realización de este proyecto, planteado ya desde el primer tercio del siglo pasado, permitiría acortar aproximadamente en un tercio el trayecto. Abandonando esta posición, en 1998 Bermejo propone la construcción de la nueva infraestructura desde Gasteiz hasta Laudio y la mejora del ferrocarril actual entre Laudio-Bilbo y el corredor del Oria: "La alternativa más razonable pasa por reducir la necesidad de transporte en general y el de carrereta en particular, trasvasando personas y mercancías al ferrocarril, por lo que se debe modernizar su red actual y quizá construir algún tramo nuevo (...) Estas conclusiones apuntan hacia la potenciación de las líneas existentes (Vitoria-Irun y Bilbo-Donostia) y la construcción de un nuevo enlace entre Bilbo y Vitoria. En este caso, merecería un estudio especial la solución propuesta por el Plan de Transporte Ferroviario de 1987 de desviar hacia Vitoria, antes de Orduña, el actual trayecto Bilbao-Miranda" (EL DIARIO VASCO. "El TAV frente a un transporte sostenible". 19-11-1998).

**(8)** El Ministerio de Fomento español estudió durante el gobierno del PP varias alternativas con túneles de base de entre 33 y 47 kilómetros de longitud que tienen su origen en el lado de Aragón o bien en Villanúa o en Sabiñanigo, desembocando en la vertiente bearnesa en Bedous, Laruns o Lourdes. Sin embargo, el Gobierno francés maneja hasta 15 alternativas para la travesía de los Pirineos, que se localizan desde Euskal Herria hasta la zona más oriental de los Pirineos (fuente: TRANSPORTES), faltando un acuerdo franco-español sobre su trazado. En efecto, *“el informe Becker”* dado a conocer en 2001 y que fija la postura oficial francesa en materia de infraestructuras transpirenaicas, no es entusiasta en cuanto a un túnel en el centro de los Pirineos (*“no parece muy inteligente pasar allí donde la cadena es más alta y más ancha”*); por lo que sugiere la posibilidad de una conexión *“centro-oeste”* de los Pirineos y de *“aprovechar los estudios previos realizados acerca de la viabilidad de una autopista transpirenaica entre Pamplona y Pau/Baiona para analizar sobre las mismas bases una alternativa ferroviaria”*. De igual opinión es François Maitia, consejero regional del PSF en Izipura y encargado de asuntos transfronterizos, así como el Diputado por el Partido Socialista Francés en Baiona, Jean Espilondo, ponente del *“Esquema multimodal de los transportes de mercancías”* en el congreso francés (año 2001), que preconiza en su informe una nueva *“travesía ferroviaria occidental de los Pirineos”*, partiendo desde Dax y pasando por Arnegi-Orreaga, con un *“túnel más corto y a más baja altitud que el estudiado en el Pirineo Central”*, para conectar con el proyecto del Corredor Navarro del TAV en las cercanías de Iruñea (fuente: LA SEMAINE DU PAYS BASQUE, *“Quelle nouvelle voie ferrée: Dax-Biriatou ou Dax-Arnéguy?”*. 26 octobre-1 Novembre 2001). Precisamente, los gobiernos francés y español reunidos el pasado día 7 de diciembre del 2004 en Zaragoza han acordado incorporar en sus planificaciones el nuevo enlace ferroviario transpirenaico de gran capacidad y decidir en 2005 los trazados.

**(9)** Un proyecto similar de enlace directo Valle del Ebro-Santander-Asturias ya fue estudiado en 1984 por el Ministerio con ancho RENFE y velocidad de 160Km/h (*“El Ferrocarril en Cantabria”*. Revista SITUACIÓN, BBVA).

**(10)** Los primeros estudios realizados sobre el Corredor Navarro datan de 1991 y su conexión con la *“Y vasca”* se realizaría a la altura de Tolosaldea o del Goiherri, según el *“Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta Velocidad”* de 1997, a través de la excavación de enormes túneles en la sierra de Aralar (uno de los cuales alcanza una longitud de 11’2Kms en la primera alternativa). De forma que a partir del corredor del Oria ambas infraestructuras formarían un eje común de conexión hacia Europa que sirviera en cualquier caso al área de Donostialdea y consolidara el paso transfronterizo por Irun.

**(11)** De esta forma, si el proyecto del TAV en Hego Euskal Herria contemplaba hasta ahora la construcción de una red de líneas de Alta Velocidad con cerca de 400 kms de nuevas líneas TAV, con los trazados conocidos por su forma como la *“Y vasca”* y el Corredor Navarro de conexión hacia Iruñea/Zaragoza, convirtiendo la *“Y”* en *“H”*, en adelante se dibuja una nueva línea paralela al Ebro. Respecto a lo cual conviene recordar que el Gobierno del PP ya lanzó el proyecto de Alta Velocidad desde Castejón hasta Logroño, cuyo Estudio Informativo fue remitido a lo ayuntamientos navarros y riojanos afectados en octubre del 2002.

**(12)** Un Estudio medioambiental realizado por el Servicio de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra en 1992 admite que el principal problema se advierte en los túneles de Aralar, donde se produce un elevado número de impactos críticos relacionados con la hidrogeología, el emplazamiento de escombreras, las excavaciones por voladuras, los riesgos de erosión, la apertura de pistas, talas y apertura de canteras. La conexión anunciada en Ordizia corresponde a la *“Alternativa E”* del *“Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta Velocidad”*, recogida a su vez en el Plan Sectorial Ferroviario del Gobierno Vasco bajo la denominación de *“Alternativa H1”*. Afectaría a los municipios de Iza, Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Ergoiena, Etxarri-Aranatz, Ataun, Zaldibia, Gaintza, Alzaga-Arama, Ordizia e Itsasondo (GARA, BERRIA. 29-10-2004).

**(13)** Nafarroa Bai también ha demandado al Gobierno del PSOE que aumente la partida prevista en los Presupuestos Generales del Estado de 1’2 millones de euros para el TAV Iruñea-Zaragoza a 25 millones (GARA, 7-11-2004).