

# EUSKOPOLIS PODRÍA ESCRIBIRSE CON 'Y'

*Posted on 28/01/2008 by Naider*





En mi opinión, el País Vasco tiene que apostar por convertirse en una Euskopolis integrada que sume las masas críticas de las tres capitales y sus áreas de influencia para construir un polo metropolitano sostenible, que apuesta por las personas y consigue a través del desarrollo científico y del impulso de su capacidad innovadora un papel singular en Europa y en el mundo. Muchos son los elementos para avanzar en esta dirección, pero sin duda, la mejora de la movilidad está en primera línea y la Y vasca es una de las claves, porque podría

permitir un gran avance en un breve lapso de tiempo. La considerable reducción del tiempo de viaje entre las capitales con parámetros de seguridad, comodidad y fiabilidad desconocidos en la actualidad elevaría el potencial de bienestar de nuestra sociedad; pasaríamos de ser tres áreas metropolitanas pequeñas y muy volcadas en sí mismas a una ciudad mediana con múltiples y crecientes interrelaciones entre sus partes que permitirían una cierta centralidad en el concierto europeo de ciudades. Con el proyecto se podría alcanzar una mayor masa crítica como mercado, a la vez que se abrirían nuevas oportunidades empresariales y posibilidades para el disfrute del ocio y el tiempo libre.

Pero para que la Y cumpla su papel y se convierta en el catalizador de la nueva Euskopolis se precisa del concurso de otras ambiciosas apuestas que complementen el proyecto y den credibilidad al nuevo modelo. Por un lado, se necesita el desarrollo de una red ferroviaria de alcance metropolitano-comarcal mucho más extensa, diversa y eficaz, que ofrezca alternativas competitivas al vehículo privado. El ejemplo ya lo tenemos y consiste en extender la experiencia del metro de Bilbao en el área metropolitana de Bilbao, así como al resto de capitales. Pero la apuesta por el ferrocarril será realmente creíble cuando, simultáneamente a las inversiones ferroviarias, se anuncie la fecha para la construcción de la última nueva carretera, ya que las nuevas variantes, nuevos corredores y conexiones viarias que día a día se anuncian añaden dudas más que razonables sobre la efectividad de cualquier apoyo al ferrocarril.

Por otro lado, es urgente que avancemos hacia un sistema de movilidad que integre en los precios que reciben los usuarios el verdadero coste social de cada uno de los modos, que tiene que incluir, además del coste financiero, la totalidad de sus impactos sociales y medioambientales. De hecho, la carretera tiene un peso estelar y creciente en nuestro sistema de transporte, no porque sea socialmente más eficiente, sino porque el coste real está subvencionado por los presupuestos públicos -que cubren además de las infraestructuras, los costes medioambientales, sanitarios y de congestión que implican- y por las generaciones futuras, a las que dejamos el desastre ambiental que supone artificializar más territorio y emitir más dióxido de carbono a la atmósfera.

Respecto al impacto medio-ambiental del proyecto, es una insensatez argumentar que éste no tiene efecto o que es pequeño. Es clarísimo que lo tiene, y grande, pero la cuestión es analizar si el previsible incremento del potencial económico y social compensa la degradación ambiental consecuencia del proyecto. En el balance caben todo tipo de argumentaciones subjetivas. Pero, desde mi punto de vista, los impactos positivos superan ampliamente a los negativos si, por un lado, nos creemos realmente la Euskopolis y estamos dispuestos a construirla apostando decididamente y de manera prioritaria por el ferrocarril en su conjunto y no sólo por la Y, y, por otro, si estamos dispuestos a compensar los impactos ambientales de la construcción de la infraestructura evitando cualquier daño irreversible en los ecosistemas, construyendo una generosa red de corredores ecológicos que eviten el efecto de barrera natural y arbitrando generosas compensaciones económicas y sociales para los municipios y núcleos locales directamente afectados.

En la actualidad asistimos a un debate muy polarizado sobre la conveniencia del proyecto en el que es difícil identificar el modelo de país que defienden las partes. Desde las posturas más

gubernamentales se argumenta que el proyecto sirve para dar respuesta a todos los problemas de movilidad de viajeros y mercancías y se niega la mayor de los efectos medioambientales. En mi opinión, esta visión excesivamente comercial, que presenta el proyecto como "bueno intrínsecamente" y "sostenible" es una desatinada simplificación que no ayuda a que los ciudadanos tomemos una postura consciente. Por contra, las posturas opuestas al proyecto, dejando claramente de lado aquellas que abogan por la violencia, lo rechazan porque no responde a las necesidades actuales de transporte y tiene un gran impacto ambiental, olvidando que un proyecto de esta envergadura crea una nueva concepción de país con nuevas necesidades de todo tipo, que son precisamente las que justifican su propia concepción. Por supuesto, muchas de las barbaridades ambientales que hemos cometido en el pasado nos deben llevar a ser muy cautelosos con la valoración del medio ambiente, pero no a anclarnos en el inmovilismo y a desarmarnos frente a la necesaria evolución social que demandamos.

Tenemos ante nosotros una gran oportunidad para un gran cambio, pero necesitamos movilizar un gran acuerdo social para que el proyecto ferroviario de la Y quede entroncado en un modelo compartido de país y vaya acompañado del conjunto de iniciativas que son necesarias para darle sentido y valor. El riesgo de no hacerlo así sería imperdonable e inasumible. Habríamos dejado pasar el tren para siempre, después de haberlo pagado.

Artículo publicado en [El País \(27/01/2008\)](#)

**There are no comments yet.**