

SÍ A LA Y FERROVIARIA MIXTA

Posted on 31/01/2007 by Naider



La Y ferroviaria no es la solución a los problemas del transporte existentes en el País Vasco pero forma parte de la solución. Desde el momento en que este proyecto ha apostado por tener carácter mixto, es decir por transportar personas y mercancías, el concepto inicial de la Y se ha transformado en un sentido ambientalmente positivo.

En ese sentido, quienes defendemos que este país apueste de manera masiva y a largo plazo por el transporte ferroviario de mercancías y personas no podemos sino considerar un avance el que el proyecto se haya modificado respecto a sus parámetros iniciales, que contemplaban exclusivamente el transporte de personas.

En mi opinión, debido a la mala comunicación que se ha hecho del proyecto, el debate de la Y ha estado erróneamente planteado por parte de algunos agentes sociales. El proyecto de la Y tiene sentido como parte de un programa ferroviario mucho más amplio que el circunscrito al ámbito vasco. Aunque nuestro inveterado narcisismo salga un tanto malparado, lo cierto es que la Y no es sino una parte de la conexión transnacional del eje atlántico ferroviario por el que ha apostado la Unión Europea, así como una pequeña parte de la red de carácter mixto por la que ha apostado el actual Gobierno del Estado. Dicho con otras palabras, la Y es una pieza de la infraestructura ferroviaria que Europa quiere conseguir en el plazo de una generación y no un proyecto concebido exclusivamente desde y para el País Vasco. Por tanto, la idoneidad del proyecto ha de analizarse en ese contexto más amplio.

Es, asimismo, un falso debate contraponer la conexión ferroviaria de las tres capitales vascas entre sí y con Madrid, Sevilla, Valencia o París mediante un tren de velocidad alta, 220 km/hora, con la necesaria modernización de los trenes de cercanías para pasajeros, así como con la puesta al día de una malla ferroviaria capaz de sacar masivamente las mercancías de las carreteras. Hay que hacer las dos cosas y hay que hacerlas en el horizonte de 2020. Recursos económicos existen. La Y la financia exclusivamente el Estado con aportaciones de la Unión Europea y nuestras Diputaciones Forales han previsto invertir varios miles de millones de euros en los próximos años en... carreteras. La sociedad vasca debería exigir que ese dinero público se invierta prioritariamente en la modernización ferroviaria del país.

Desde el punto de vista ambiental y territorial uno de los grandes errores de los últimos 30 años ha sido abandonar el tren como modo de transporte de viajeros y mercancías. La carretera ha ganado la partida entre los modos de transporte terrestres de manera inapelable, pero la victoria del coche y del camión ha acabado siendo una victoria pírrica para la sociedad. La Unión Europea ha calculado en el 8% del PIB, unos 800.000 millones de euros anuales, los costes económicos no internalizados por el sector - accidentes, problemas de salud derivados de la contaminación del aire en los núcleos urbanos, ruido, afeción a los ecosistemas y los paisajes, emisiones de gases de efecto invernadero... Por ello, la Unión Europea ha apostado por ir sentando las bases para cambiar el modelo de transporte existente, especialmente la manera en que se desplazan las personas en los entornos urbanos y metropolitanos en sus viajes diarios al trabajo y la manera en que circulan las mercancías. Esa fue una de las conclusiones clave del Libro Blanco sobre Transporte aprobado en 2001 por la Unión Europea, así como de su reciente revisión en 2006.

Para que ese cambio sea real mañana hay que apostar hoy por renovar totalmente la infraestructura ferroviaria vasca, estatal y europea. Y hay que modificar la percepción ciudadana respecto al tren que, tras décadas de abandono, es visto por la mayoría de la sociedad como un medio de transporte marginal, ineficiente, no competitivo, que sólo ha sobrevivido gracias a su carácter de servicio público financiado por las arcas del Estado. El tren es el futuro, pero instalar ese mensaje en las mentes y los corazones de las personas de este país pasa porque, al igual que

ha ocurrido con el metro de Bilbao, vean con sus propios ojos que existen trenes reales que son modernos, puntuales, rápidos, ambientalmente positivos y socialmente no elitistas.

Para Euskadi es una necesidad estratégica sentar las bases para ir sacando las mercancías de las carreteras. El transporte está desde el punto de vista ambiental fuera de control. El diagnóstico de la situación es bien conocido pues tanto los Departamentos de Transportes y de Medio Ambiente del Gobierno Vasco, como las Diputaciones Forales han realizado numerosos estudios en años recientes para conocer en detalle el estado de la cuestión. El 55% de la distancia recorrida por las personas en Euskadi un día laborable medio se realiza en vehículo privado. Más del 90% de las mercancías, medidas en toneladas-kilómetro, se transportan por carretera y menos del 10% por ferrocarril. Las emisiones de gases de efecto invernadero debidas al transporte del año 2005 fueron un 101% superiores a las del año de referencia, 1990. Desde el punto de vista ambiental las ventajas del tren respecto al coche son inapelables. En el transporte de viajeros, los costes externos por persona-kilómetro generados por el coche son un 330% superiores a los del tren. En el transporte de mercancías, los costes externos generados por el transporte de carretera por tonelada-kilómetro son un 270% superiores a los del ferrocarril. Esos son los datos.

Es fundamental que en la realización del trazado de la Y ferroviaria se extremen las medidas de protección sobre los sistemas naturales y sobre el paisaje, cuidando al máximo los corredores ecológicos que puedan verse afectados y adoptando todas las precauciones para preservar la conectividad de las poblaciones de biodiversidad afectadas. Es, asimismo, fundamental que no se pierdan suelos agrarios ni agricultores activos. Otro aspecto que se ha de cuidar con esmero es la comunicación a la sociedad. La sociedad necesita información, no propaganda. La ciudadanía ha de ser informada con transparencia y rigor. Se deben conocer todos los estudios de coste-beneficio y los datos precisos sobre personas y mercancías que se espera absorba la infraestructura. Y esos datos han de ser debidamente contextualizados en la situación del transporte existente en Euskadi en la actualidad y las tendencias y escenarios que se dibujan en el horizonte.

La Y ferroviaria no es, ni mucho menos, la respuesta a todos los problemas y necesidades del transporte existentes en nuestro país pero es un paso en la dirección acertada. Desde el punto de vista ambiental el tren es el futuro y, por tanto, hay que apoyarlo.

There are no comments yet.