

¿Dónde nos lleva el TAV?

BEÑAT ZALDUA :: 04/02/2013

Cabe preguntarse sobre la supuesta prioridad de una infraestructura descomunal en tiempos de crisis

Sus defensores lo tienen claro: El TAV es el medio de transporte del siglo XXI, que permitirá unir Bilbo e Iruñea en una hora con un menor impacto medioambiental, una mayor eficiencia energética y una absoluta integración paisajística, según se lee en la web de 'Euskal Y Vasca'.

Pero no todo lo que reluce es oro. Plataformas como AHT Gelditu! llevan años tratando de desmentir los argumentos que defienden la mayor infraestructura ferroviaria en la historia de Euskal Herria. Y lo hacen punto por punto. Sobre las consecuencias medioambientales, ponen encima de la mesa, además de los impactos sonoros y visuales, los efectos sobre los ecosistemas por los que transita, el efecto barrera o la afectación de acuíferos por unos túneles que cubren cerca la mitad del recorrido del TAV en Euskal Herria.

Pero los argumentos en contra no se limitan al impacto medioambiental. Numerosos informes desmienten también la supuesta mayor eficiencia energética por varios motivos. Para empezar, el consumo eléctrico de la alta velocidad es descomunal, lo que implica una mayor actividad de centrales nucleares y térmicas. También elevan al rango de mito la supuesta descongestión de las carreteras que implicaría el TAV, ya que el grueso de los desplazamientos por carretera son de corta y mediana distancia, en contra de las líneas de alta velocidad, que priman la conexión entre las grandes ciudades, abandonando al resto.

De hecho este es otro punto de crítica al proyecto, ya que se favorecen notablemente los grandes núcleos urbanos en detrimento del resto de territorios, que se ven afectados por la falta de inversión en los medios de transporte de corta distancia. Junto a ello, el elevado coste de los viajes en TAV, no aptos para la mayoría de bolsillos. Todos estos argumentos y muchos más están recogidos en diversos informes como el que se adjunta a este texto.

El TAV en tiempos de crisis

Lo que hasta ahora no habían conseguido las movilizaciones ciudadanas en contra del TAV -reprimidas con frecuencia- parece que, al menos en 2013, lo hará la crisis económica: paralizar las obras de construcción de la alta velocidad. Después de mantener, escandalosamente, los presupuestos del TAV durante los anteriores años de crisis -y de primar líneas de dudosa urgencia como la de Galicia frente a infraestructuras clave como el corredor mediterráneo-, las dificultades económicas han llegado a la alta velocidad en este 2013.

Los presupuestos del Gobierno español prevén un descenso del 40% del dinero destinado al TAV, lo que en el caso de la CAV deja para las obras entre Gasteiz y Bilbo 190 millones de euros, algo que compromete los plazos de finalización de la obra, prevista para 2016, tal y como ya han asegurado desde Lakua.

En el caso de Nafarroa, la situación roza el esperpento. Tras el recorte de 132 millones de euros durante el año 2012 y el silenciado escándalo del rescate a través del IVA de Volkswagen, la presidenta del Ejecutivo, Yolanda Barcina, se mostró dispuesta a adelantar el dinero que el Estado no puede poner ahora para que las obras sigan su curso. Unas obras en las que, solo como ejemplo, el tramo de 11,5 km entre Cortes y Tutería ha sido adjudicado por 679.680 euros, más del doble de lo que Nafarroa destina a las universidades y centros de formación profesional.

Más allá del legítimo y necesario debate sobre el impacto medioambiental, cabe preguntarse, por lo tanto, sobre la supuesta prioridad de una infraestructura descomunal en tiempos de crisis. Y, yendo un poco más allá, cabría preguntarse sobre la supuesta necesidad vital de unir Bilbo con Iruñea en una hora de viaje, cuando un autobús une ambas ciudades en dos horas.

<https://eh.lahaine.org/idonde-nos-lleva-el-tav>