

NOTA DE PRENSA
(Rueda de Prensa 12-3-08)
de la RED POR UN TREN SOCIAL
EN EUSKAL HERRIA

La Red por un Tren Social analiza los últimos estudios sobre movilidad y transporte de mercancías por ferrocarril, presentados por el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco

Los datos reconocen y confirman la nefasta política de transportes desarrollada por el ejecutivo autonómico.

La apuesta por el TAV y el incremento de la oferta de carreteras profundizan en esos errores e impiden desarrollar una política ferroviaria adecuada para las necesidades de nuestra sociedad y de nuestro medio ambiente

En las últimas semanas, el Departamento de Transportes del Gobierno Vasco ha presentado públicamente **dos Estudios sobre la Movilidad y el Transporte de mercancías en ferrocarril**:

“Estudio de la Movilidad de la CAV 2007”. Autor: Departamento de Transporte y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Fecha de publicación: diciembre 2007.

http://www.euskalyvasca.com/pdf/estudios/2007/12_diciembre/Estudio_movilidad_CAV_07.pdf

“Incidencia de la Nueva Red Ferroviaria de ancho internacional en el transporte de mercancías por ferrocarril en el País Vasco”. Autor: Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco. Fecha de publicación: 07/02/2008.

Fichero:pdf/hemeroteca/2008/02_otsaila/20080207_yvasca_mercancias_cas2.pdf

La Movilidad en Euskadi

Los datos sobre movilidad en Euskadi en el 2007 vienen a **confirmar las tendencias** de años anteriores y a **ratificar la necesidad de otro modelo de ordenación territorial y de transporte**. Solamente una decidida apuesta por el transporte público y especialmente por un tren social puede ayudar a revertir la tendencia.

Los **desplazamientos generados** por los residentes de la CAV suman 6.087.600. Esto supone un **incremento** de un 11,4% en 4 años, lo que no es una buena noticia. La

evolución se antoja más preocupante si tenemos en cuenta que **el 70% de los nuevos desplazamientos detectados se han efectuado en automóvil.**

La nefasta ordenación del territorio (grandes superficies comerciales, alejamiento de los centros de trabajo de los lugares de residencia, diseminación de los núcleos de población, continuo incremento de nuevas construcciones de viviendas de baja densidad...) tiene una influencia directa.

En este contexto, los desplazamientos entre las capitales de la CAV suman 21.423 desplazamientos diarios. El Gobierno premeditadamente habla de 47.000, mezclando datos de capitales con sus comarcas de influencia. En todo caso, un porcentaje ínfimo.

La mayor parte de los desplazamientos tienen lugar dentro de cada territorio histórico, suponiendo un total del 95%. Es decir, la gente se mueve en su ámbito comarcal o metropolitano o entre comarcas próximas.

El motivo principal de los desplazamientos es el trabajo (30,6 %). Le siguen el ocio (22,4% y creciendo) y estudios (17,3%). Y es precisamente en la movilidad por trabajo **donde se da un mayor uso del automóvil privado**: el 60% de los desplazamientos y en el 97% de los casos con una ocupación de 1 persona/vehículo.

Frente a la afirmación del Gobierno Vasco de que “la necesidad de acudir al puesto de trabajo impulsa a la disposición del vehículo privado”, entendemos que se hace más urgente un verdadero tren social que de respuesta a esa necesidad, basado en buenas conexiones de cercanías y recorridos intercomarcales.

Estos datos se complementan con el **incremento de la penetración del automóvil** (4,4 puntos en la distribución modal en 4 años), al que se sigue rindiendo pleitesía y dando servicio desde las instituciones. Y se sigue gestionando mediante incremento de la oferta de grandes infraestructuras: cierre de la Eibar-Gasteiz, Super-Sur de Bilbao, 2º cinturón de Donostia, ensanchamiento de la A-8,...

En este panorama, seguir invirtiendo en grandes infraestructuras (como autovías y TAV) supone distraer recursos públicos de otros sistemas más adecuados a las necesidades sociales y a las exigencias medioambientales.

La Red ferroviaria y el transporte de mercancías: el TAV impedirá que se subsanen los errores cometidos

El **titular periodístico** dado por el Gobierno Vasco ha sido que “*las mejoras e inversiones en la red ferroviaria de la CAPV en un plazo de 10 a 15 años incrementarán el transporte de mercancías en un 400%. De esa cantidad, el 200% se*

canalizará directamente a través de la Y vasca, lo que supone el equivalente a 800.000 camiones al año”.

Pero el Informe dice otra cosa: *“el incremento de capacidad de la red ferroviaria para el transporte de mercancías estaría entre el 140% y el 220%, que serían directamente atribuibles a la construcción de la nueva infraestructura”.*

En cualquier caso, tampoco significaría un cambio sustancial cuando el tráfico de mercancías por ferrocarril en la CAPV en el año 2006 se acercó a los 5 millones de toneladas, mientras que por carretera superó los 100 millones. Menos aún cuando este tráfico sigue en constante crecimiento. **El TAV en el escenario más optimista sólo daría respuesta a un escaso porcentaje de movimiento de mercancías.**

No es de extrañar, cuando la CAPV tan sólo dispone de 0,27 metros de línea ferroviaria por habitante y 79,3 metros por Km², situándose muy lejos de estados como Suiza, Alemania, Bélgica, etc. Y situándose muy lejos de tiempos pasados, cuando llegó a disponerse de 0,97 m./hab. y 120 m./km².

Pero eran otros tiempos. **Entre 1953 y 1986 se perdieron en la CAPV 298 kms.** De líneas ferroviarias. En los últimos 30 años de gobierno autonómico no se ha dado ni un paso por recuperarlas.

Ahora se plantea **un Tren de Alta Velocidad, que no va corregir los errores cometidos ni enderezar la situación** con una infraestructura que sólo tiene estaciones en las capitales. Una infraestructura absolutamente inadecuada a la orografía vasca, tremendamente impactante en el medio ambiente, con un elevado consumo energético y que no da respuesta a las necesidades de movilidad de la población y las características de las mercancías que se transportan en la CAPV

Desde la Red por el Tren Social hemos denunciado históricamente esta situación, que debería paliarse partiendo de un diagnóstico serio y riguroso del transporte de viajeros y mercancías. No es eso, evidentemente, lo que se ha hecho.

Por un lado, el Gobierno de la CAPV reconoce que la mejora de las actuales líneas ferroviarias, la identificación de las mejores opciones de encaminamiento para cada tipo de mercancía, el reforzamiento de los aspectos de capacidad de cada red junto con el intercambio de tráficos entre ellas, se presentan como cuestiones en las que hay que seguir incidiendo y trabajando. Pero por otro, a la hora de decidir y priorizar las inversiones, al ejecutar proyectos, la apuesta de peso de las Administraciones continúa siendo la alta velocidad ferroviaria y el incremento de infraestructuras para el transporte por carretera.

La falta de argumentación seria y contrastada para defender el TAV conduce a **deslizar falsas tesis**, como la de que para solucionar el obstáculo del **diferente ancho de vía ferroviario** en la frontera con el Estado francés es imprescindible el TAV. Conviene recordar que existen modos perfectamente viables de conexión sin recurrir a la alta velocidad ferroviaria, como de hecho se han implantado en países europeos.

Resulta gratificante y tremendamente esclarecedor que en el informe “*Incidencia de la nueva red ferroviaria de ancho internacional en el transporte de mercancías por ferrocarril en el País Vasco*” venga a reconocer implícitamente que no saben qué tipo de mercancías ni qué cantidades transportaría la denominada Y vasca. Ciertamente, viene a dar la razón a los augurios realizados por la Red por el Tren Social en el sentido de que transportaría paquetería y poco más. Eso sí llamándolo “mercancía de alto valor añadido”. Cuando de hablar de otros tipos de mercancía se trata, todo queda en vaguedades del tipo “tráficos que se aprovechen de las mejoras logísticas que implican la red de ancho internacional”.

Denunciar criminalización del movimiento social contra el TAV

Finalmente queremos aprovechar esta ocasión para denunciar públicamente la **falta de información ciudadana** sobre el proyecto de TAV y otras alternativas ferroviarias, disfrazándolo con campañas de propaganda basadas en afirmaciones inciertas.

También la **ausencia de debate** entre las instituciones, los agentes sociales y la propia sociedad sobre el modelo de país, el modelo de transporte y el modelo ferroviario que queremos construir entre tod@s.

Y finalmente la **creciente descalificación y progresiva criminalización** del movimiento social de oposición al TAV y de cualquier movimiento u opinión disidente con el modelo que nos están imponiendo.

Bilbao, 12 de marzo de 2008.

Red por un Tren Social

En la Red por un Tren Social participan las siguientes organizaciones: Angiozar Batzarra, Aralar, Batasuna, CGT, EAE-ANV, Eguzki, EHNE, EKA-OCU, Ekologistak Martxan, ELA, ESK, Ezker Batua-Berdeak, Gezia Fundazioa, Grupo Ezkio-Itsaso, HIRU, Kalapie, LAB, Lurra Deialdia, STEE-EILAS y Zutik.