

La Alta Velocidad consume grandes cantidades de energía

El desarrollo de la Alta Velocidad requiere mucha mayor potencia y gasto energético que el que precisa el ferrocarril convencional por ejemplo y supondría un gran despilfarro de energía. La gran cantidad de energía eléctrica que necesitaría, habría de ser proporcionada fundamentalmente de los gigantes, agresivos y contaminantes proyectos energéticos previstos para Euskal Herria y especialmente para Bizkaia y la zona del Abra, basados en su mayoría en el gas natural cuyo componente principal es el altamente peligroso y nocivo metano (uno de los máximos responsables del cambio climático). Entre tales proyectos se encuentran las dos Centrales Térmicas proyectadas en Castejón, la de Boroa en Zornotza, la ampliación de la Térmica de Santurtzi (en base a gasoil y gas) y la prevista en Zierbena (en el Superpuerto) como anexa a la gigantesca planta Regasificadora (un auténtico polvorín) del gas natural licuado importado en grandes buques metaneros y la Central Térmica IGCC anexa a Petronor que generaría electricidad a partir del reciclaje de subproductos de la refinería de Petronor. El TAV sería atendido en menor medida por pantanos hidroeléctricos y grandes centrales eólicas, cuyos efectos, en cualquiera de los casos, en distintos campos son nefastos.

Mayor deterioro ecológico a todos los niveles

La gran velocidad del TAV y la proximidad de otras infraestructuras originan un fuerte aumento de la degradación ambiental e incrementa muchísimo los peligros, máxime en un medio tan castigado como el nuestro. Representará una barrera infranqueable para el territorio, al hacerse imprescindible por motivos de peligrosidad su vallado y aislamiento, lo cual provoca importantes impactos ecológicos. Los problemas de ruidos y vibraciones que produce son enormes, con serias repercusiones en la salud (aumentos súbitos de estrés, perturbación del descanso...) y en el comportamiento animal y humano. Ni se habla de la contaminación y de los impactos electromagnéticos causados por la catenaria del TAV y los tendidos de Alta Tensión. Estas repercusiones pueden resumirse en las siguientes: aumentos en ozono troposférico y en óxidos de nitrógeno contribuyendo al efecto invernadero y a la lluvia ácida con efectos en nuestra salud; radiaciones electro-



magnéticas que provocan alteraciones en la producción de hormonas y proteínas; incidencia en cánceres, leucemias, sistema inmunológico...

Va a significar la explotación desmesurada y apertura de nuevas canteras. La utilización masiva de metales pesados, explosivos, sustancias químicas, etc., significa igualmente un incremento de la contaminación en aquellos lugares afectados a lo largo de la cadena productiva de esos elementos, con impacto en el clima, la flora y la fauna. El número de especies afectadas directa e indirectamente se eleva a 12.500 especies de la flora y fauna catalogadas en Euskal Herria, y unas 25.000 especies, en su mayoría invertebrados, todavía sin catalogar.

UN MODELO ECONOMICO-SOCIAL DESARROLLISTA Y DOMINADOR

El TAV no solo representa una feroz agresión al entorno, sino que implica también un enorme impacto a nivel socio-económico y cultural:



El TAV aumenta las desigualdades

Forma parte de un vasto plan de infraestructuras de transportes, las Redes Transeuropeas de autopistas y Trenes de Alta Velocidad, indispensables para impulsar el Mercado Único y la globalización económica. Este plan ha sido diseñado a escala de la Unión Europea por las multinacionales de la Mesa Redonda de Industrias Europeas y los representantes de los Estados, en una estrategia de ampliación de mercados, incremento de beneficios a expensas de la población y concentración de poder a sus espaldas. A nivel de Euskal Herria, los poderes económicos y sus representantes políticos, aceptando impulsar aquí los planes impuestos desde Europa, tratan de acoplarse a los mismos y de obtener el máximo beneficio propio. A este objetivo responde el fastuoso plan de obras (autovías, Superpuerto, Guggenheim...) en el que se integra el TAV y con el que pretenden convertir Euskal Herria en sede de ese capitalismo internacional, con el Bilbao Metropolitano como centro. Este plan, con sus pretensiones de progreso, va a producir en realidad una mayor destrucción social y la expansión progresiva de las desigualdades, la precariedad, el paro, la miseria y la exclusión social.

Los recursos públicos se despilfarran en la creación de gigantes y costosísimas infraestructuras, y en paralelo con esta tendencia, se asiste al recorte de los gastos de carácter social. El coste económico del proyecto será inmenso: se estima actualmente en más de 700.000 millones de pesetas para la construcción de la infraestructura, cifra que posiblemente quedará al final multiplicada por dos o tres, como siempre ha sucedido con los proyectos de grandes obras públicas.

Graves desequilibrios territoriales

El TAV contempla únicamente la conexión rápida entre las capitales, quedando subordinado ante éste el enorme impacto ambiental y las negativas repercusiones que acarreará sobre la calidad de vida y la economía de los municipios rurales y comarcas intermedias que le servirán de mero soporte físico y sufrirán las consecuencias del desequilibrio hacia las zonas macro-urbanas que potencia el TAV. En ninguna otra actuación del Gobierno Vasco es tan evidente como en ésta el tremendo despilfarro y concentración de inversiones, tendentes a una cada vez mayor centralización y del territorio.

El TAV tremendamente negativo en el medio agro-rural

El enorme impacto ambiental y la pérdida de tierra agraria ocasionados por el TAV, junto con el aumento de la división campo-ciudad, situarían al medio agrario-rural y a las condiciones de vida de las poblaciones rurales afectadas en límites de la viabilidad.

Sistema jerarquizado y autoritario

El proyecto del TAV representa una empresa colosal y requiere desarrollar tecnologías muy sofisticadas, solamente al alcance de firmas gigantes. La voluntad de dominar a la naturaleza y de reproducir una sociedad jerarquizada y militarizada en un mundo donde imperan los valores de cambio y la ley del más fuerte es clarísima. El alejamiento de los centros de decisión económica y política respecto de los ciudadanos afectados va a hacer todavía más difícil el control y la intervención de éstos sobre sus condiciones de vida y los problemas que les afectan.

Va a significar una mayor dependencia respecto a centros de poder totalmente ajenos a nuestra identidad social y cultural y a consolidar asimismo el abismo entre los países del Centro desarrollado y la Periferia empobrecida y explotada.



El despotismo de la velocidad

El TAV reduce toda una compleja realidad casi exclusivamente al factor tiempo. Es un ejemplo emblemático de todo un estilo de vida e ideología de la

modernidad basado en la prisa, la competitividad, el consumismo, la insolidaridad y un individualismo feroz. Nuestra época puede tener la certeza, al menos, de una cosa: no se constata relación de causa a efecto entre el "desarrollo", la aceleración de las velocidades de transporte, y la emancipación social y cultural; sino que parece evidente que la vida propiamente dicha, ya sea la vida individual o la vida colectiva (costumbres, comunicación, sensibilidad, creatividad) avanzan en el sentido de un progresivo deterioro.

La marginalización del transporte ferroviario público

Intimamente unido con el desarrollo del TAV, venimos asistiendo a unos hechos que afectan gravemente al futuro del transporte ferroviario público, mediante la reducción de plantilla, el abandono progresivo de servicios y del propio concepto de Servicio Público. El TAV relegará a la marginalidad, como lo ha hecho en otros lugares, la accesibilidad y la utilidad del tren convencional para la mayoría de la población. Tampoco solucionará ninguno de los problemas acarreados por el transporte por carretera (contaminación, siniestralidad, etc.), sino que potencia un modelo económico y social, territorial, y un estilo de vida que estimula las demandas de transporte y de movilidad en todos los modos, aumentando los daños globales del transporte en materia ecológica y social.

POR LA PARALIZACION DEL TAV Y UN CAMBIO RADICAL DEL MODELO QUE LO PROPONE

A través de un conflicto de esta clase, vuelve a plantearse de nuevo la cuestión del modelo desarrollista que nos quieren imponer, ocasionando las brutales consecuencias de todo tipo que ya podemos ver. La propuesta que hacemos exige la paralización de los proyectos de TAV y de las grandes infraestructuras, para abrir un proceso de debate social continuado y participativo, creando progresivamente las bases para un nuevo modelo social.

Consideramos que la lucha contra el TAV es una apuesta por un cambio radical de valores en la organización económica, social y política, que permita cubrir las necesidades humanas en concordancia con la Naturaleza y facilitar la autonomía, como personas y como pueblos. Esta reivindicación no contiene nada de aislamiento, sino que enlaza con esfuerzos similares que desde diferentes movimientos sociales se están haciendo en diversas áreas del planeta y en nuestros pueblos y barrios.



ABIADURA HANDIKO TRENK EZ! DESARROLLISMO TXIKITZAILEARI STOP!

Atrazoi asko dira proiektu honen aurka egoteko. Honako hauek dira, besteak beste, horren ondorioak:

ERASO EKOLOGIKO LARRIAK

Hala AHTaren eraikuntzak nola AHTaren funtzionamenduak oso ondorio larriak ekarriko dituzte arlo askotan: lurralde eraso, baliabide natural eta energetikoak xahutu, oreka ekologikoak hautsi eta gure ingurunearekin beharrezkoa zaigun bategitea suntsitu:

Lurrari eraso

Tokian tokiko eragin gehienak autopistek eta autobiek eragindakoak baino larriagoak izango dira, Abiadura Handiko sarean eraikitze lanek oso baldintza zorrotzak eskatzen dituztelako (kurbadura erradioak oso zabalak, oso malda leunak). Bidaieriekin, Abiadura Handiko Trenek 250-350 km/o. gehienezko abiadura hartuko dute -trazaketaren tartea nolakoa den gorabehera-, eta merkantzien garraioan 125km/o. Garraio azpiegiturak dagokienez, inon denik adibide gogor eta bortitzeneko bat da, beraz, AHTa ez da egokitzen zeharkatzen dituen lurraldeen orografia, eta horrek sekulako indusketa lanak, lur-trauketak, mendi mozketak, lubetak, euspen hormak, bidezubiak eta hondakindegiak sortuko ditu; hondakindegiak aurrikusita dauden tunel izugarrien eraikuntzaren ondorio dira, eta tunel horien eraginaren tamaina neurrigabea da (Aralar Mendilerroa zeharkatzen duen tunelak 11,2 km. izango ditu, Udaltaldea...).

