

eh:

Euskal Herria

**ANDER AUDIKANA ARRIOLA**
DOCTOR EN SOCIOLOGÍA

El especialista de la Universidad de Deustu, Ander Audikana Arriola, ha diseccionado la alta velocidad ferroviaria en "TAV: ¿y si el Leviatán fuera una sirena", un minucioso recorrido en clave sociológica y técnica, sobre el mayor proyecto infraestructural de nuestra historia, que acumula años de accidentada y polémica construcción.

«El TAV es el relato de una seducción, la producción de placer»



Maialen ANDRES | FOKU

Iñaki ZARATIEGI | DONOSTIA

Doctor en Sociología por la Universidad Paris-Est e investigador en el Centro de Ética Aplicada de la Universidad de Deustu, el gasteiztarra Ander Audikana Arriola publicó primero su análisis sobre el TAV en francés y ahora ha aparecido en castellano en la editorial navarra Pamíela. Subtitulado como "La politización de la alta velocidad española", trata de desbrozar de modo desapasionado y profesional la maraña de objetivos infraestructurales e intenciones directamente políticas del macro proyecto estatal que tiene en el AHT vasco su capítulo más polémico.

¿Qué hace un sociólogo adentrándose en el largo túnel del TAV?

Buena pregunta. En un debate dominado por ingenieros y eco-

nomistas una perspectiva sociológica debería ayudarnos a comprender mejor la relación entre el objeto técnico del TAV y las dinámicas socio-políticas en las que nace y se desarrolla. Intuía que no era un simple debate técnico y creo que se ha demostrado en el libro.

Ha pretendido ser neutral.

La neutralidad es otra forma de posicionares. Lo digo habiendo vivido dos años en Suiza. Mi compromiso como investigador ha sido defender lo mejor posible la posición de cada uno de los actores implicados, sabiendo que no todos tienen los mismos recursos ni responsabilidades.

El ahorro de tiempo es un elemento económico estratégico y la aceleración un símbolo de nuestro tiempo.

La aceleración social es un tema de estudio clave en la actuali-

IMPLICADOS

«Mi compromiso ha sido defender la posición de los actores implicados, sabiendo que no todos tienen los mismos recursos ni responsabilidades»

dad. En general, aceleración y velocidad no nos ayudan a ahorrar tiempo sino a realizar un mayor número de actividades o recorrer una distancia mayor en el mismo lapso de tiempo. La sensación de no tener tiempo está ligada a ese proceso de aceleración constante con mayores expectativas de ocio, mayor carga de trabajo o desplazamientos más lejanos.

Las grandes infraestructuras siguen siendo usadas como señuelo propagandístico.

La vinculación entre grandes infraestructuras y poder político es constante y ha tenido muchas veces un objetivo propagandístico evidente. Pero hoy el término de propaganda política queda corto: hay una prioridad, urgencia y ambición políticas en toda regla. El TAV no se defiende sólo para ganar votos, se plantea desde una visión políti-

ca de transformación de la realidad. Allí donde la alta velocidad ferroviaria no ha sido prioridad política (EE UU), el TAV sería una nefasta herramienta de propaganda.

¿Cómo se explica que el Estado español sea el tercero en el mundo con más kilómetros de TAV?

Porque la clase política ha invertido más tiempo, recursos y dedicación en promoverlo. Liderar el desarrollo de la alta velocidad en kilómetros construidos ha sido explícitamente formulado en las principales instancias políticas. Ese esfuerzo político ha encontrado muchos aliados y relativamente pocas voces discordantes. Como sociólogo, no valoro el componente técnico, pero los ingenieros y trabajadores de la red de alta velocidad han realizado un trabajo homologable al de otros países.

Dice que la historia del TAV "debe ser entendida como el relato de una seducción, de una persuasión o de la producción de placer" que produjo el fenómeno de asociacionismo y movilizaciones sociales en su defensa. ¿No recuerda las ilusiones mesetarias de "Bienvenido Mr. Marshall", los pantanos franquistas, las nucleares...?

Hay paralelismos y lógicas heredadas y condicionantes económicos que favorecen a algunos sectores económicos respecto a otros, pero no creo en el determinismo histórico. El desarrollo de la red de alta velocidad será una prioridad política más o menos discutible, pero no deja de ser algo excepcional que muestra una capacidad de acción y movilización remarkable. No ha caído del cielo. Para lo bueno o lo malo es responsabilidad de quienes lo han considerado como prioridad mayor, incluso razón de Estado.

Contra ese fervor pro TAV, Ebro abajo, nació en 2000 la plataforma AHT Gelditu! y la oposición ha sido continuada. ¿Por qué esa movilización a la vasca?

Ha habido diferentes movilizaciones en contra del TAV en diferentes momentos y territorios españoles, pero la oposición en el País Vasco ha tenido mayor visibilidad y apoyo social. Lo explican factores como la estructura territorial con un proyecto

que afecta a numerosos municipios o la proximidad respecto a la oposición en contra del proyecto de alta velocidad en Iparralde. Esos condicionantes y el dinamismo propio del movimiento ecologista han favorecido una toma de conciencia y una fuerte movilización, con el elemento ecologista como primordial. Ha habido además alguna colaboración con expertos y universitarios con una línea argumental de oposición. Pero lo fundamental es que los colectivos opuestos al TAV han conseguido implicar a actores políticos con capacidad de influencia en ámbitos de movilización o decisión: la toma de posición de la izquierda abertzale ha favorecido la consolidación del movimiento. Y un acceso más directo a una serie de medios de comunicación ha favorecido la cobertura de los argumentos y dinámicas de movilización.

En la portada del libro hay una foto de Euba (Zornotza) con una fila de soportes para un TAV aéreo en paralelo a la vía actual. ¿Por qué construir ese nuevo proyecto en vez de actualizar la infraestructura existente?

Siempre hay margen para actualizar y modernizar las infraestructuras existentes. Es lo que ha permitido que la red convencional siga siendo operativa y existan servicios interesantes a nivel local. La Nueva Red Ferroviaria del País Vasco es un escenario que prima conexiones entre los principales centros regionales y los enlaces fuera del País Vasco. Difícilmente se puede plantear un escenario así desde la infraestructura existente. Los proyectos alternativos han incluido siempre la construcción de nuevas infraestructuras para conectar las vertientes cantábricas y mediterráneas.

AHT es la mayor obra e inversión de la historia, además de la más alargada en el tiempo, invasora ambientalmente y caótica en sus plazos. ¿Leviatán o sirena?

Puede que algo menos seductora, pero sigue siendo una sirena.

La obra técnica es un culebrón. En 1992 se desarrolló el Plan Director de Infraestructuras. En 2000, el Gobierno central anunció el tren para 2010. En 2009 el Gobierno Vasco lo retrasó a 2015. Ese año, Fomento apuró los plazos para 2019. Y en este 2019

PROPAGANDA

«La vinculación entre grandes infraestructuras y poder político tiene muchas veces un objetivo propagandístico»

RADICALIDAD

«Las controversias medioambientales se han desarrollado en condiciones de radicalización política poco favorables al entendimiento»

el Gobierno Vasco da un plazo para 2024...

Ha habido cuatro elementos. La dificultad técnica intrínseca ligada a ese tipo de infraestructura. Decisiones políticas que han dado prioridad a otros proyectos de líneas de alta velocidad. Una oposición que ha desgastado intelectual y operativamente la implementación del mismo. Y una crisis económica que ha limitado los ritmos de construcción previstos.

El pasado 12 de abril, primer día de campaña electoral, un gran titular abría algunas portadas: “El TAV enlazará las capitales con trenes cada 30 minutos y billetes a 8 euros”. ¿Es factible?

Técnicamente es seguramente factible. La pregunta a responder es si la demanda de movilidad estará en grado de responder a la oferta planteada y en qué medida será necesario acudir o no al contribuyente para manejar la política tarifaria.

Pero, ¿los TAV son rentables o deficitarios respecto a la inversión realizada? Usted señala contradictorios estudios de rentabilidad con un míni-

mo de 6 o 14 millones de pasajeros el primer año. El Gobierno Vasco “espera transportar 4’25 millones al año”. ¿Salen las cuentas?

Como en otras áreas de políticas públicas, la inversión en infraestructuras de transportes no debería estar subyugada a criterios de rentabilidad económica. Ese criterio debería de ser un elemento importante que se contemple en relación a valores, ideas y prioridades políticas. Pero no cabe duda de que los proyectos de alta velocidad responden económicamente mejor donde los tráficos de pasajeros son particularmente importantes. En general, los tráficos de pasajeros en España son relativamente bajos en comparación a otros países.

El TAV debería haber aliviado la saturación del tráfico mercantil por carretera, ¿lo está haciendo? ¿El AHT está programado realmente para esa tarea?

Es una cuestión importante y compleja. En sus parámetros constructivos, debería garantizarlo. Los actores ferroviarios franceses han trabajado con esa hipótesis al planificar la futura conexión transfronteriza y priorizar inversiones. En España las nuevas líneas se han destinado a pasajeros. La construcción de una nueva infraestructura permitiría liberar tráfico de las líneas convencionales para plantear nuevos servicios de mercancías. El debate sobre el futuro del transporte ferroviario de mercancías requiere un planteamiento a escala europea, donde la provisión de infraestructura es tan solo un elemento.

¿Qué influencia y peso político ha obtenido la disidencia al TAV?

En el País Vasco, ha tenido una influencia relativamente importante respecto a la opinión pública y ha permitido presentar argumentos y visiones alternativas. Han existido momentos con canales de interlocución en las instituciones donde algunos representantes políticos han defendido esas posiciones alternativas. Pero las controversias medioambientales de las últimas décadas se han desarrollado en condiciones deliberativas de radicalización política poco favorables al entendimiento. Quiero pensar que esa interlocución entre instituciones y movimiento ecologista será más constructiva en un futuro.