

Democracia y alta velocidad en Hegoalde e Iparralde

(Democracy and the High Speed Train project in the Basque Country (North and South))

BÁRCENA HINOJAL, Iñaki

Unib. del País Vasco (UPV/EHU). Fac. de Ciencias Sociales y de la Comunicación. Dpto. Ciencias Políticas y Administración.

Bº Sarriena s/n. 48940 Leioa

inaki.barcena@ehu.es

Veinte años de conflicto socioambiental son suficientes para avalar el interés de adentrarnos en el estudio de los hipotéticos déficits y carencias democráticas de este proyecto infraestructural. En 1994 la línea Madrid-Gasteiz-Dax entró en la lista prioritaria europea y debió haber empezado sus trabajos en 1996. La falta de acuerdo franco-español y de los gobiernos de Madrid con el gobierno autonómico vasco, valedor principal del proyecto, han hecho retardar el proyecto más de una década.

Palabras Clave: Democracia. Consultas populares. Alta velocidad.

Sozio-ingurumen gatazkaren hoge urte nahikoa dira azpiegitura proiektu honen ustezko defiziten eta gabezia demokratikoen azterketari ekiteko interesa abalatzeko. Madril-Gasteiz-Akize linea Europako lehentasunezko zerrendan sartu zen 1994an eta lanak 1996an hasi behar zituzten. Frantziaren eta Espainiaren eta Madrilgo gobernuen eta proiektuaren babesle nagusia zen Eusko Jauriaritzaren arteko akordioirik eza zela eta, proiektua hamarkada bat baino gehiago atzeratu da.

Giltza-Hitzak: Demokrazia. Herri kontsultak. Abiadura handia.

Vingt ans de conflit socio environnemental suffisent à nous encourager à nous plonger dans l'étude des hypothétiques déficits et carences démocratiques de ce projet infrastructurel. En 1994 la ligne Madrid-Gasteiz-Dax est entrée dans la liste prioritaire européenne et aurait dû commencer ses travaux en 1996. La faute d'accord franco-espagnol et des gouvernements de Madrid avec le gouvernement autonome basque, principal défenseur du projet, ont fait retarder le projet de plus d'une décennie.

Mots-clés: Démocratie. Consultations populaires. Haute vitesse.

1. IPARRALDE Y HEGOALDE: MISMO PROYECTO, CONFLICTOS DISTINTOS

Existen notables similitudes en el proyecto del Tren de Alta Velocidad en ambos lados del Pirineo Vasco. Por ejemplo, se manifiesta actualmente como un problema socio-ambiental de primer orden, se trata de una infraestructura de transporte que se justifica oficialmente por la saturación actual y el crecimiento futuro del tráfico, y a ambos lados de la frontera franco-española se producen movilizaciones y consultas populares y el movimiento ecologista, los sindicatos o el movimiento popular de oposición a esta infraestructura ferroviaria han denunciado repetidamente la falta de información, el ocultamiento de datos y la falta de debate y decisiones democráticas. No obstante también existen un elenco de características que marcan un tipo de conflicto socio-ambiental diferente en Iparralde y en Hegoalde.

Para empezar, el TAV (TGV en francés) que sale de París llega diariamente a Hendaia desde 1990 pero no en alta velocidad. En Francia, la administración central quiere diseñar nuevas vías para aumentar la velocidad (LGV) y la oposición dice que se mejoren las actuales que a su entender son suficientes para atender el tráfico de personas y mercancías. También es distinto el tipo de respuesta social que comenzó con una combinación de argumentos ecologistas (CADE¹) y de reacciones tipo NIMBY (No en mi patio trasero) en barrios y municipios afectados y recientemente voces institucionales preocupadas por las exigencias financieras del proyecto. En cualquier caso la pelea es muy desigual, por un lado aparecen los institucionales francesas y locales junto a los medios de comunicación (SNCF, RFF, Gobierno Central, Consejo de Aquitania, Instituciones locales, Sud-Ouest,..) y por el otro el ecologismo (CADE) junto a vecinos de localidades afectadas y algunos sindicatos componen el movimiento opositor al proyecto al que recientemente se le han sumado asociaciones sui generis como Burruntz Elkartea que se sienten engañados por el poder central.

Comparativamente con el Sur en Iparralde el movimiento es más reducido y débil socialmente, pero por algunas circunstancias que vamos a relatar tiene visos de poder hacer valer sus posiciones críticas. En el año 2006 en varias localidades de Iparralde la Administración organizó un nuevo proceso de consulta para tratar de buscar la opinión mayoritaria de la sociedad vasco-francesa, que debían optar entre tres itinerarios distintos. La posición ecologista no fue fácil pues las condiciones del debate fueron muy adversas para los críticos a las nuevas líneas, pero CADE decidió participar animando a la gente a acudir y hacer visible su oposición a tales planes. En las diversas reuniones convocadas participaron 6.000 personas (en Iparralde viven 300 mil) aunque fueron muy pocas las voces disidentes que pudieron expresarse y en muy poco tiempo. Posteriormente aprovechando la convocatoria de elecciones municipales en Uztaritz y Mugerre se realizaron dos consultas el 9 de marzo del 2008 donde la opción al TAV salió claramente reforzada.

Al otro lado de la frontera franco-española, la oposición al proyecto del TAV y las movilizaciones comenzaron mucho antes, es en el año 2001, año en que se aprueba definitivamente el proyecto de la Y vasca, cuando surge AHT Gelditu Elkarlana, plataforma de coordinación que agrupa una veintena de grupos locales, partidos po-

1. En Iparralde, con la excepción de algunas organizaciones conservacionistas, el movimiento ecologista se organiza en una confederación llamada CADE que nació a principios de los 90 y que reúne a una treintena de grupos locales y campañas diversas.

líticos, sindicatos y grupos ecologistas contrarios al proyecto TAV. El otro organismo de coordinación anti-TAV, la llamada Red del Tren Social que agrupa también a organizaciones sindicales, partidos políticos y grupos ecologistas y vecinales se formó en el año 2003 con el objeto de proponer una política de transportes alternativa al TAV y reivindicar el ferrocarril como medio de transporte ecológico y social.

Los gobernantes de Gasteiz y Madrid aseguran que las decisiones se han tomado en las instituciones representativas competentes y que por lo tanto no tienen sentido ni la oposición, ni la protesta ante el mismo.

Sin embargo, para estar a favor o en contra de un proyecto infraestructural, lo normal es tener algún conocimiento sobre el mismo y en este terreno los propios datos del gobierno son explícitos. Solo el 50,9% de los ciudadanos dice saber en que consiste la Y vasca². En las tres capitales de la CAV el 44% dice estar nada informado, el 33% mal informado, el 18% algo informado y el 5% muy informado. La gran mayoría (69%) considera que la información facilitada por las instituciones ha sido insuficiente y el 54% considera que las informaciones de la administración han sido sesgadas e interesadas³.

Lo que es difícil ocultar es que la mayoría sindical del País Vasco con ELA y LAB a la cabeza pero de la mano de EHNE, STEE-EILAS, HIRU, ESK, CGT y CNT se posicionan en contra de la Y que en 18 de los 42 municipios que recorren la Y vasca las corporaciones municipales gobernadas por la izquierda abertzale se han manifestado contra el proyecto⁴.

2. TAV Y CONSULTAS POPULARES

En Hegoalde, con los acuerdos políticos y financieros entre las instituciones autonómicas y centrales, que en el otoño del 2006 llevaron a dar comienzo a las obras en territorio alavés y las declaraciones de satisfacción por los acuerdos y por el comienzo de los desmontes y excavaciones por parte de las alcaldías de las tres capitales vascas donde la Y ferroviaria tiene sus vértices, entramos en una nueva fase del conflicto. Frente a los planes gubernativos de Madrid y Gasteiz, la defensa del territorio y de la calidad de vida local se trata de expresar esgrimiendo el derecho a veto por parte de las localidades contrarias al proyecto. En varios pueblos atravesados por la Y se buscó manifestar la disconformidad de forma explícita e inequívoca convocando consultas populares para refrendar su negación al TAV.

Las primeras consultas se celebraron en Álava, en Urbina y en 19 concejos del norte de Vitoria-Gasteiz (Julio y Octubre del 2.006 respectivamente) por iniciativa del ayuntamiento y de la asociación de concejos (ACOVÍ) y a imitación de las que hemos citado anteriormente, lo que generó un profundo malestar en las instituciones responsables del proyecto que aseguran que ninguna oposición local, frenará ni las obras ni el proyecto.

2. Y vasca .Para que Euskadi no se detenga. 1- La obra que nos falta por hacer. Eusko Jaurlaritza. 2005.

3. Estudio de Opinión sobre el Tren de Alta Velocidad. Encuesta a la población residente en los municipios afectados por la Y vasca, Febrero 2007. AHT Gelditu Elkarlana.

4. Panorama tras las elecciones. 18 municipios por los que pasa la Y caen en manos de ANV y grupos opositores El PAIS- País Vasco- 2-junio-2007, pág. 38.

Municipio	Fecha	Participación	A favor	En contra	Blanco/nulo
Urbina	16-Julio-2006	94%	0%	100%	0%
Conc. de Vitoria	29- Oct.-2006	33%	4%	90%	6%
Itsasondo	3- Dic.- 2006	44%	10,8%	88,8%	0,4%
Atxondo	25-Mar.- 2007	40%	0%	99%	1%
Alegia	1- Abril -2007	31%	4,5%	94,5%	1%
Angiozar	1-Julio- 2007	84%	2%	94%	4%
Aramaio	30-Sept. -2007	54%	1,48%	97%	1,33%
Elorrio	2-Dic.-2007	37,54%	3,8%	95,26%	0,94%
Anoeta	2-Dic.-2007	36,15%	1,1%	98,1%	0,08%
Mugerre	9- Marzo -2008	63,11%	8,6%	90,3%	1,1%
Uztaritze	9- Marzo -2008	59,53%	7,95%	90,05%	2%
Legorreta	Febrero 2009	34%	10%	87%	3%
Lizarrabengoa	10 -Mayo- 2009	97%	0%	100%	0%
Arbizu	17-Mayo- 2009	46%	2%	96%	2%

En la medida en que se multiplican las consultas, las instituciones responsables del proyecto, en este caso el gobierno central, comienza una serie de actuaciones encaminadas a imposibilitar la realización de tales consultas locales, declarándolas ilegales. El caso más grave y llamativo se produjo cuando el delegado del gobierno central en Euskadi, Paulino Luesma, inició acciones jurídicas contra el alcalde de Aramaio por haber organizado una consulta sobre el tema en octubre de 2007. Seguidamente el Fiscal del Estado interpuso una querrela contra el alcalde de la localidad alavesa acusándole de tres delitos, prevaricación, desobediencia a la autoridad judicial y malversación de caudales públicos⁵. La Audiencia Provincial de Araba ha considerado que la consulta celebrada en Aramaio en torno al TAV «fue una iniciativa de los habitantes». En primera instancia, el alcalde Asier Agirre, recibió una condena de siete años de inhabilitación impuesta por el Juzgado de lo Penal por un delito de prevaricación administrativa que en Febrero del 2011 fue revocada y anulada por la Audiencia Provincial de Araba, que estimó el recurso interpuesto ya que se acreditaba que el origen del referéndum fue una «iniciativa de los habitantes de Aramaio, que recogieron firmas a favor de la celebración de una consulta popular para comprobar el grado de aceptación del TAV». Sin embargo, la sentencia del Juzgado de lo Penal consideraba probado que el alcalde de Aramaio «ideó un plan» para convocar un referéndum con el fin de conocer la opinión de los vecinos de la localidad sobre el Tren de Alta Velocidad «sin cumplir con los requisitos que el ordenamiento jurídico establece para este tipo de consultas».

5. Curiosamente son las mismas acusaciones que según el diario El País se pondrían en marcha si contra la voluntad del gobierno español, el lehendakari Ibarretxe convocara la consulta sobre su iniciativa de paz en Euskadi.

En sentido contrario, posteriormente la Audiencia Provincial de Araba desestimó esta tesis. También en este caso la doctrina del interés general y la declaración de interés público u otros mecanismos legales como la preceptiva autorización del gobierno central para convocar consultas se erigen como argumentos de peso para impedir las y no atender a la reclamación de unos cauces más abiertos de participación ciudadana en la resolución de estos conflictos⁶.

En este caso, como ha ocurrido en otras luchas ecologistas (Lemoiz, Leizaran, Itoiz...), el conflicto socio-ambiental derivó hacia las aguas del contencioso nacional vasco. Desde antes de la ruptura de la tregua de ETA en el año 2006 algunos medios de comunicación advertían de la existencia de un “plan para intentar parar el TAV”⁷ y ese eje discursivo ha sido utilizado por las instituciones autonómicas y centrales y por los medios de comunicación afines para contestar a la demandas de los opositores al TAV.

Con la aparición de ETA en el conflicto la contraposición de modelos de transporte y la discusión sobre afecciones socio-ambientales de la Alta Velocidad pasa a un plano secundario, algo que debilita notablemente al ecologismo vasco que había resultado claramente fortalecido de los procesos de consulta realizados.

En Iparralde, los tiempos, los modos y los mecanismos de participación en torno al proyecto de Alta Velocidad son claramente distintos, haciendo que el debate en sus formas y contenidos vaya bastante más allá de la falta de información y de la legitimidad democrática de las decisiones (V. Pachon, 2004: 181-196).

¿Por dónde han de pasar las líneas de Alta Velocidad, por las actuales e infrautilizadas líneas de ferrocarril existentes⁸ renovadas como defienden los ecologistas o por un nuevo itinerario? Esa es el eje de la discusión pública en el País Vasco Francés y ha existido un interesante debate institucional con la participación de la sociedad civil y la aportación de documentos de expertos internacionales independientes para ayudar en la toma de decisiones.

El plural movimiento anti-TAV en Iparralde también reivindica su legitimación democrática para enfrentarse a los planes del gobierno, fundamentando su crítica en la falsedad de los datos que se esgrimieron para justificar las nuevas vías, acusando a la RFF de fraude social. La RFF al parecer admite la extrapolación exagerada de los datos y promete otra nueva investigación en el 2013 para reafirmar la validez y pertinencia del proyecto, a lo que los ecologistas responden diciendo que no se debe “poner el carro delante de los bueyes” y que las nuevas líneas de alta velocidad no se sostienen con los datos reales de tráfico de personas y mercancías. Y promovieron nuevas consultas locales en ocasión de las nuevas elecciones europeas del 2009 en otras localidades.

El trazado definitivo de las nuevas líneas de Alta Velocidad entre Burdeos y Baiona fue aprobado a principios de enero del 2011 en el Comité de Pilotaje que se

6. Ley Orgánica 2/1980 Art 2 “La autorización para la convocatoria de consultas populares por la vía de referéndum en cualquiera de sus modalidades, es competencia exclusiva del Estado”.

7. “El TAV en la agenda del terrorismo etarra” El Correo- 28-Nov-2006.

8. Según el CADE actualmente pasan 53 trenes diarios (22 de mercancías, 15 de cercanías, y 16 de Alta Velocidad y largo recorrido y podría según sus cálculos pasas hasta 260 trenes diarios con las líneas actuales y algunas mejoras. Berria, 1-III-2008. pg. 19.

celebró en la Prefectura de Aquitania en Burdeos. El trazado del tramo entre Baiona y Hendaia también se estableció, pero el prefecto determinó que su construcción dependerá de la decisión tomada por el Observatorio de Tráfico creado para Ipar Euskal Herria. Doce alcaldes y más de sesenta cargos electos vascos presentes protestaron ante la presentación del trazado definitivo del TAV entre Burdeos y Hendaia.

3. FORTALECER LA DEMOCRACIA, INFORMAR Y PREGUNTAR A LA GENTE

Vivimos en un país con un alto grado de movilizaciones y de protesta ambiental y en los últimos años el TAV ha sido el punto álgido, la campaña más importante para evidenciar el deterioro medioambiental. Tanto en Iparralde como en Hegoalde las Agendas XXI locales diseñadas por las administraciones autonómicas, comarcales y locales, salvo muy pocas excepciones (Elorrio, Atxondo...) no parecen haber sido terreno propicio para debatir sobre la conveniencia o no del proyecto del TAV en el suelo vasco. Y esto normalmente por dos razones principales: Porque la decisión estaba tomada ya y porque el ámbito de la decisión era supramunicipal.

Sin embargo para el movimiento anti-TAV, las consultas municipales sobre el TAV han demostrado ser un arma muy eficaz para ganar legitimidad. Si en una sociedad como la vasca los niveles de protesta ante una obra infraestructural son tan altos como en el caso de la Y, se pueden buscar muchas formas de actuar el asunto. Se puede recurrir a la imposición legal pura y dura con la pervivencia del conflicto sin solución de continuidad, hasta la extenuación, Lemoiz es un buen exponente de esta vía.

Consultar a la gente, tiene siempre ventajas e inconvenientes, pero hay a la luz de las experiencias pasadas, y siendo conscientes de los recursos que ofrece nuestra cultura política, no encontramos muchas más salidas.

4. BIBLIOGRAFÍA

AZUA, J. *La Y vasca: Más allá de la infraestructura* Hermes, Nº 24 Octubre, Bilbao, 2007.

BALANYA, B. et alii " *Europe Inc. Regional and Global restructuring and the Rise of Corporate power*". Londres: Pluto Press, 2000.

BARCENA, I. "European Governance and Green Social Movements: A reflection on GMOs and Transport policies" *Human Ecology Review*, Vol. 12 Núm 2. Michigan: USA, 2005.

BARCENA, I. "Democracia Participativa + Desarrollo Sostenible=Democracia Ambiental" in *Democracia ecológica: Formas y experiencias de participación en la crisis ambiental* (Barcea y Encina -coord.) *Atrapasueños/ Casa de las Américas*. Sevilla, 2006.

BARCENA, I.; LARRINAGA, J. (coord.) *AHT-rik ez eskerrik asko. Las razones del no al TAV*. Tafalla: Txalaparta, 2009.

Comisión de las Comunidades Europeas. *Crecimiento, competitividad, empleo. Retos y pistas para entrar en el siglo XXI*. Boletín de las Comunidades Europeas, Suplemento 6/93. 1993.

DELLA PORTA, D; PIAZZA, G. "Le ragioni del no. Le campagne contro la TAV in Val di Susa e il Ponte sullo Stretto" *Feltrinelli: Roma*, 2008.

DOWSE, R. E; HUGES, J. A. *Sociología Política*. Alianza Editorial Madrid. 1976.

DURÁN, R.F. "Contra la Europa del Capital y la globalización económica" *Talasa*, Madrid.

Estudio de Opinión sobre el Tren de Alta Velocidad. Encuesta a la población residente en los municipios afectados por la Y vasca, Febrero 2007. *AHT Gelditu Elkarlana*.

- GOBIERNO VASCO. "Y vasca. Para que Euskadi no se detenga. Departamento de Transportes y Obras Públicas. Gasteiz, 2005.
- LAGO, R.; BARCENA, I. "Y vasca : Imposición antidemocrática" *El Ecologista*, nº 53. Madrid, 2007.
- LATOUCHE, S. Absurdité du productivisme et des gaspillages. Pour une société de décroissance. *Le Monde Diplomatique*, París, Noviembre, 2003.
- MCADAM, TILLY, TARROW. "Dinámica de la contienda política" Hacer Editorial, Barcelona, 2005.
- MOUFFE, Ch. *La paradoja democrática*. Barcelona: Gedisa, 2000.
- PACHON, V. *Le TGV en Iparralde: Voyage sans retour* in Barcena, I. (koord) «Euskal Herria nora zoaz? Restos sociales y ambientales para la sostenibilidad. *Ekologistak Martxan*, Bilbao, 2004.
- Red por un Tren Social. "El transporte en Euskal Herria. Acercamiento a la situación actual y propuestas de futuro" Manu Robles-Arangiz Institutua , Bilbo, 2006.
- SÁNZ, A. "El mito de las Redes Transeuropeas" en Aldecoa P. (coord) *Las Redes Transeuropeas (RTE) y el modelo federal de la UE. Una visión desde Euskadi*. Consejo Vasco del Movimiento Europeo/ Madrid: M.Pons, 2001.