

CONSECUENCIAS SOCIALES Y ECONOMICAS DEL TAV EN EUSKAL HERRIA

**Nekane Jurado
ELKARTZEN 2008/05/10**

Las falsas afirmaciones: los mitos del TAV

- Mito 1º: La *Y vasca* es una clara apuesta por la sostenibilidad
- Mito 2º: La *Y vasca* es la solución a los problemas del transporte
- Mito 3º: La *Y vasca* es un tren social
- Mito 4º: La *Y vasca* es fundamental para el desarrollo económico

¿Que es sostenibilidad?

- En la economía ecologica **sostenibilidad** se entiende como la capacidad del sistema económico de adaptarse al entorno natural
- La permanencia de la vida impone unos límites naturales al desarrollismo, determinados por:
 - el mantenimiento de la diversidad biológica,
 - la disponibilidad de recursos naturales
 - La calidad del ecosistema (medioambiental)
- Tiene, además, un componente intra e intergeneracional : la magnitud de los problemas ambientales actuales afectará a los recursos y calidad de vida de las generaciones presentes y futuras.

Mito 1º: La *Y vasca* y la sostenibilidad

- Genera numerosos impactos irreversibles en el territorio
- Entre 1987-2006:
 - Se han ocupado 3.283 Ha, 14% del territorio (la población ha disminuido el 1,8%)

Para la construcción del TAV

Se removerán 2.800 Ha, mas 518 Ha de escombreras (otro 14,15% del territorio)

- **EL TAV derrocha energía:** Frente al ahorro de combustibles fósiles del que hablan (27.000 litros/día, 64 tCO₂), la realidad es:
 - La construcción supondrá la emisión de más de 2,5 millones de tCO₂ (equivale a 100 años)
 - Además la AV consume grandes cantidades de energía eléctrica (equivalente al avión) y es la causa de enormes costes de contaminación derivados de la producción de energía eléctrica en centrales térmicas y nucleares. La puesta en marcha de la Central Térmica de Boroa (Zornotza) respondía a la apuesta del TAV. Al igual que la de Castejon. Con alta emisión de GEIs

EL TAV dificulta la lucha contra el cambio climático

Mito 2º: La *Y vasca* es la solución a los problemas del transporte

- – No responde a necesidades de movilidad obligada
- – Acerca a los grandes núcleos de población y aleja a los pueblos del interior
- – 57.000 desplazamientos representan un 0,94% del total
- – 5.375 coches representan un 0,3% de los desplazamientos en vehículo privado (tasa ocup. 1,5)

Mito 3º: La Y vasca es un tren social

- Es indiscutible que la inversión en infraestructuras públicas incide positivamente en la productividad del trabajo y el capital privado.
- Pero... tiene un elevado coste de oportunidad, dado que este dinero podría invertirse en otras necesidades sociales como la vivienda, la educación o la sanidad.
- La ingente magnitud de recursos económicos que absorben las infraestructuras de transporte (9.000-10.000 millones €) exige que estos proyectos demuestren:
 - un efecto macroeconómico positivo,
 - una elevada rentabilidad social,
 - y que ésta sea superior a otros usos alternativos
(es equivalente al coste de 99.530 viviendas nuevas, o de la rehabilitación de 200.000, para alquiler social publico, es decir con ese dinero el sector publico garantizaría las necesidades de vivienda)

El análisis coste-beneficio social

Rentab media social 2,41%, frente al 6% min. exigido.

Estudio de Bermejo (2004) es del 0%

Resultados de explotación (-) en todos los escenarios e hipótesis

Subvención permanente del billete, aun así caro

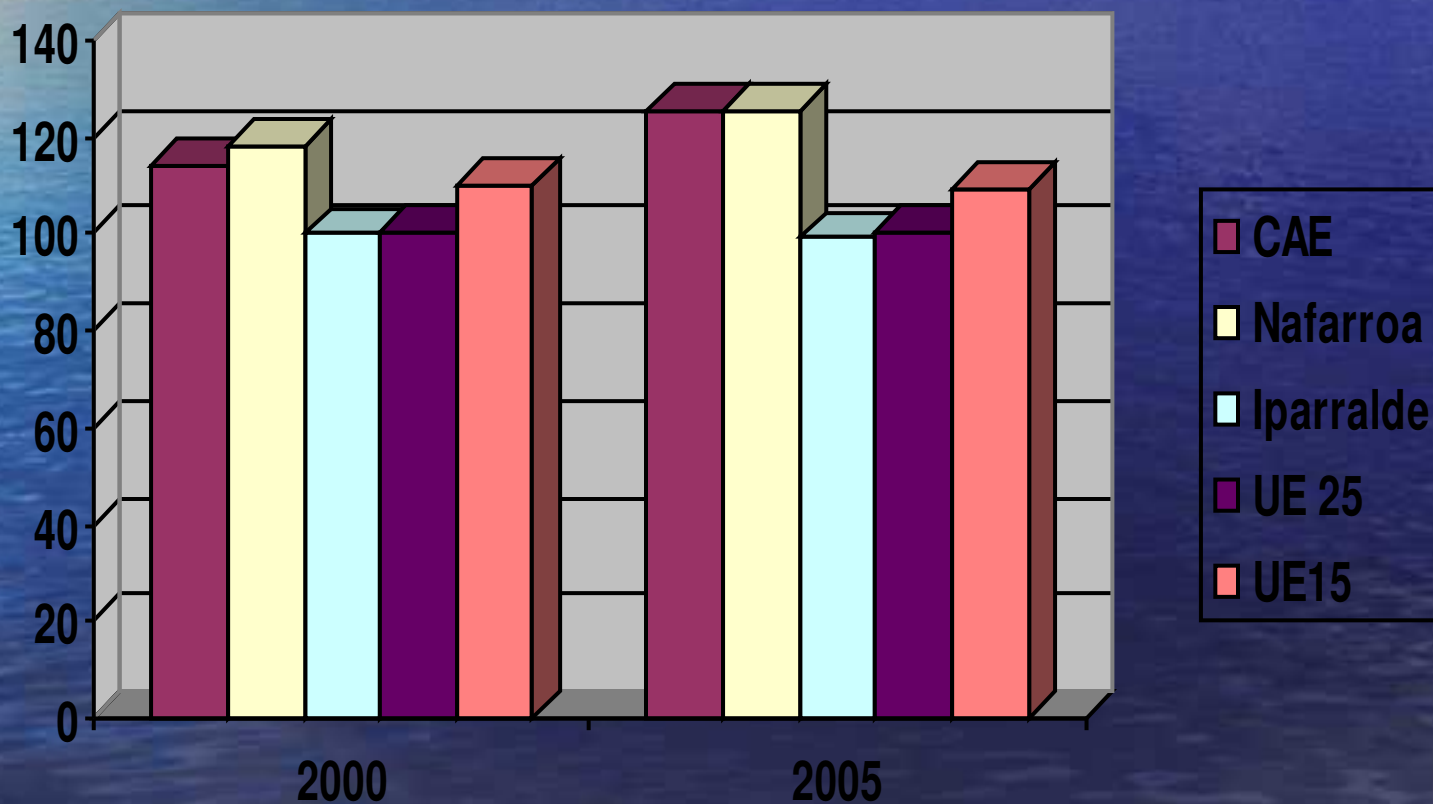
AUMENTA LA DUALIZACION SOCIAL

LA DUALIZACION SOCIAL DE EH

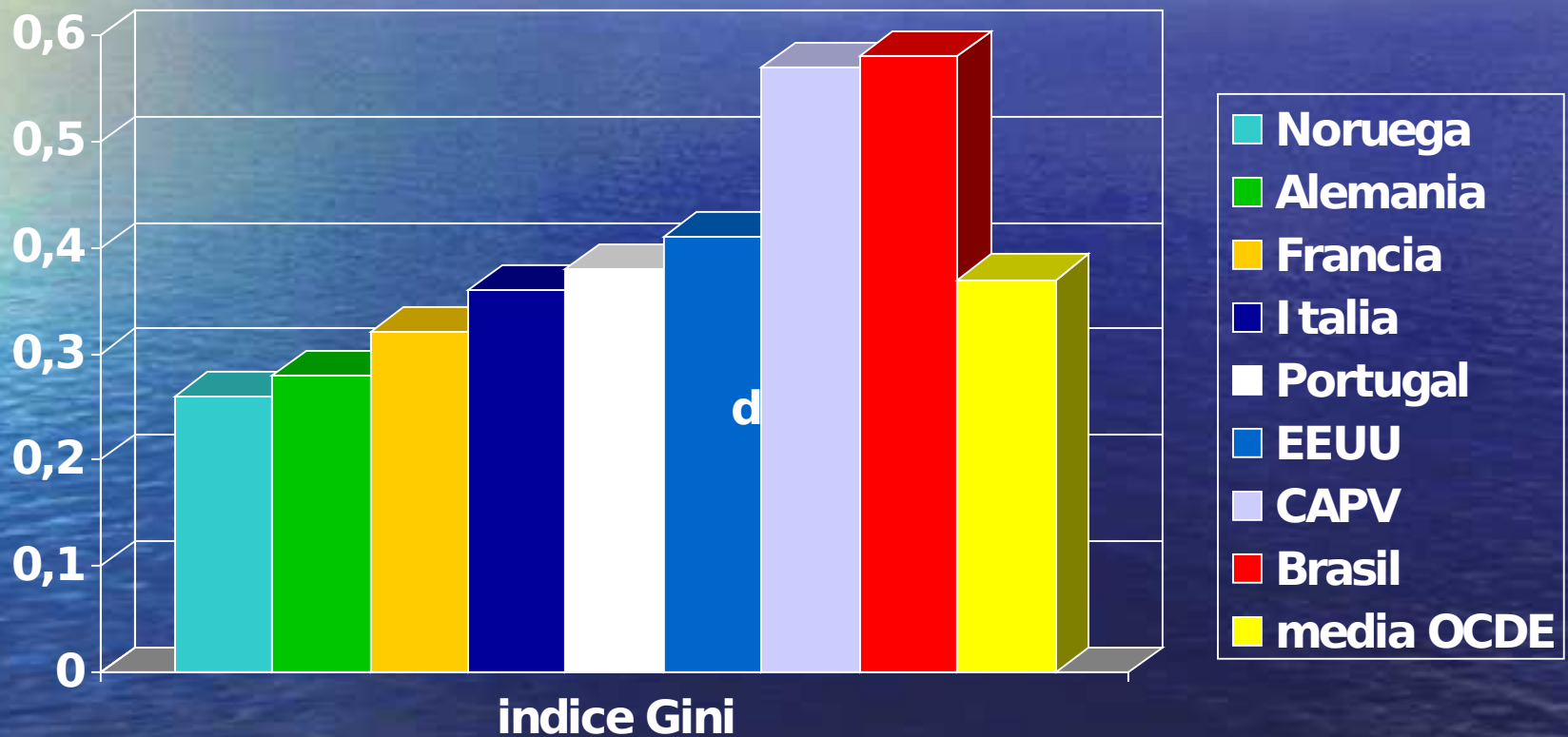
- Mientras el PIB per capita es de 32.977€, una de cada tres personas vascas estan por debajo del Umbral de pobreza por los bajos salarios y las bajas prestaciones sociales (pensiones, desem.)
 - El valor medio del SMI medido en PPC 2005:
 - en la zona euro 1.007€ mes
 - en Hegoalde 696 € mes (31%inferior a la media)
 - en Iparralde 1.194€ mes

- **Estos datos contrastan con la renta media per capita de HEH en 2005, medida en PPC, un 25% superior a la media de la UE-25.**

PIB PER CAPITA UE 25-100

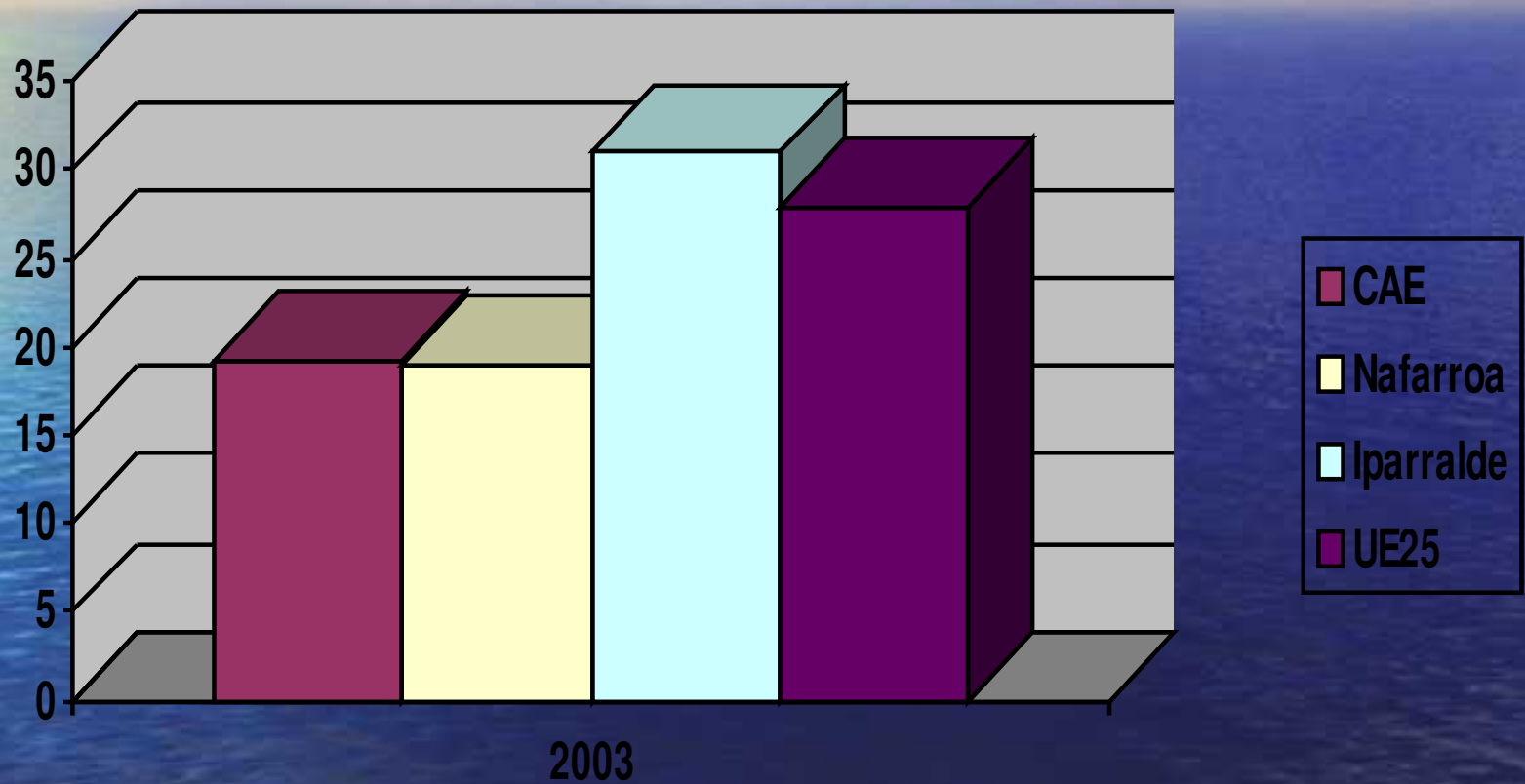


INDICE DE GINI- Concentración de la renta



GASTO SOCIAL EN PORCENTAJE DEL PIB

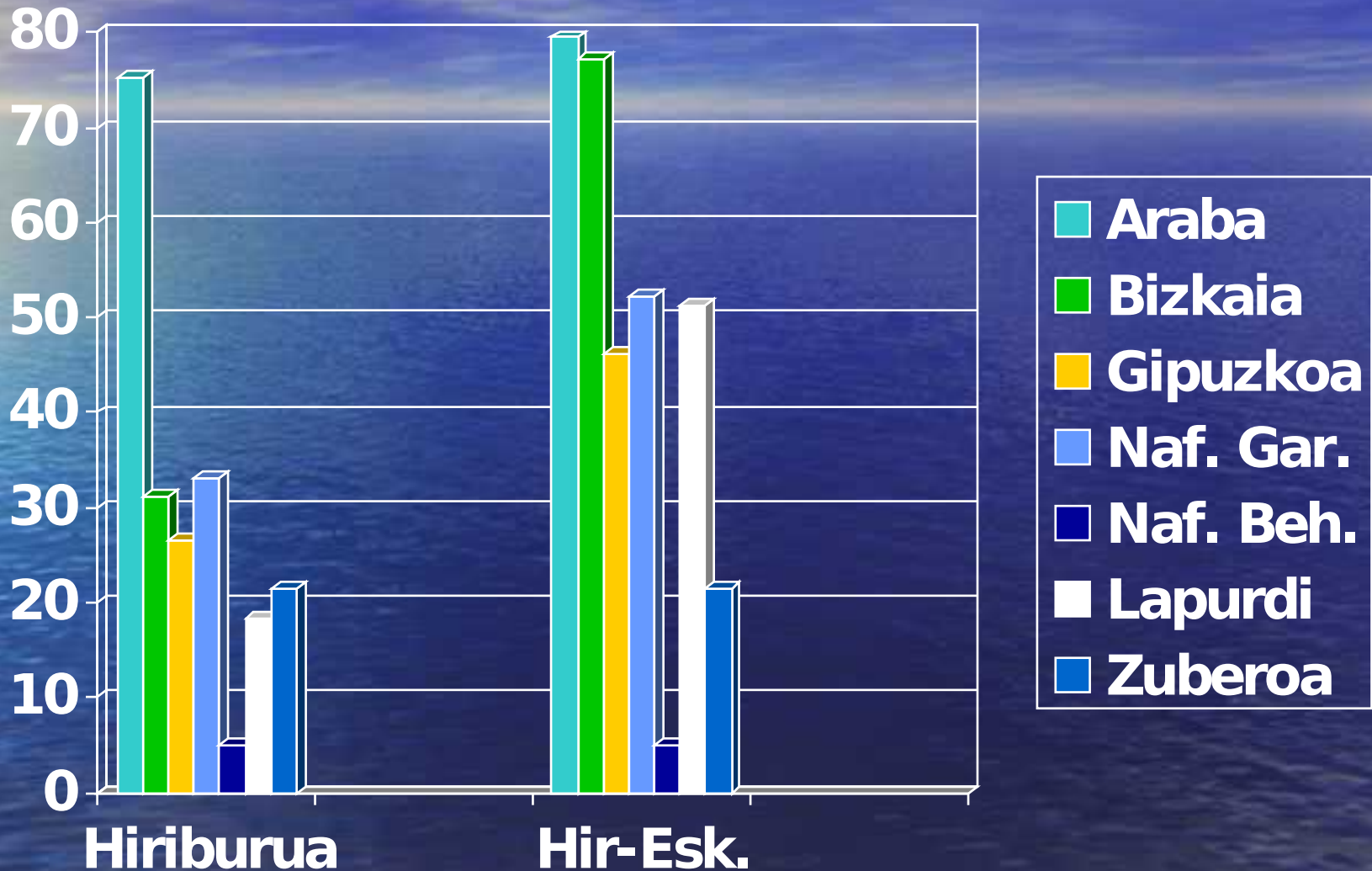
2003



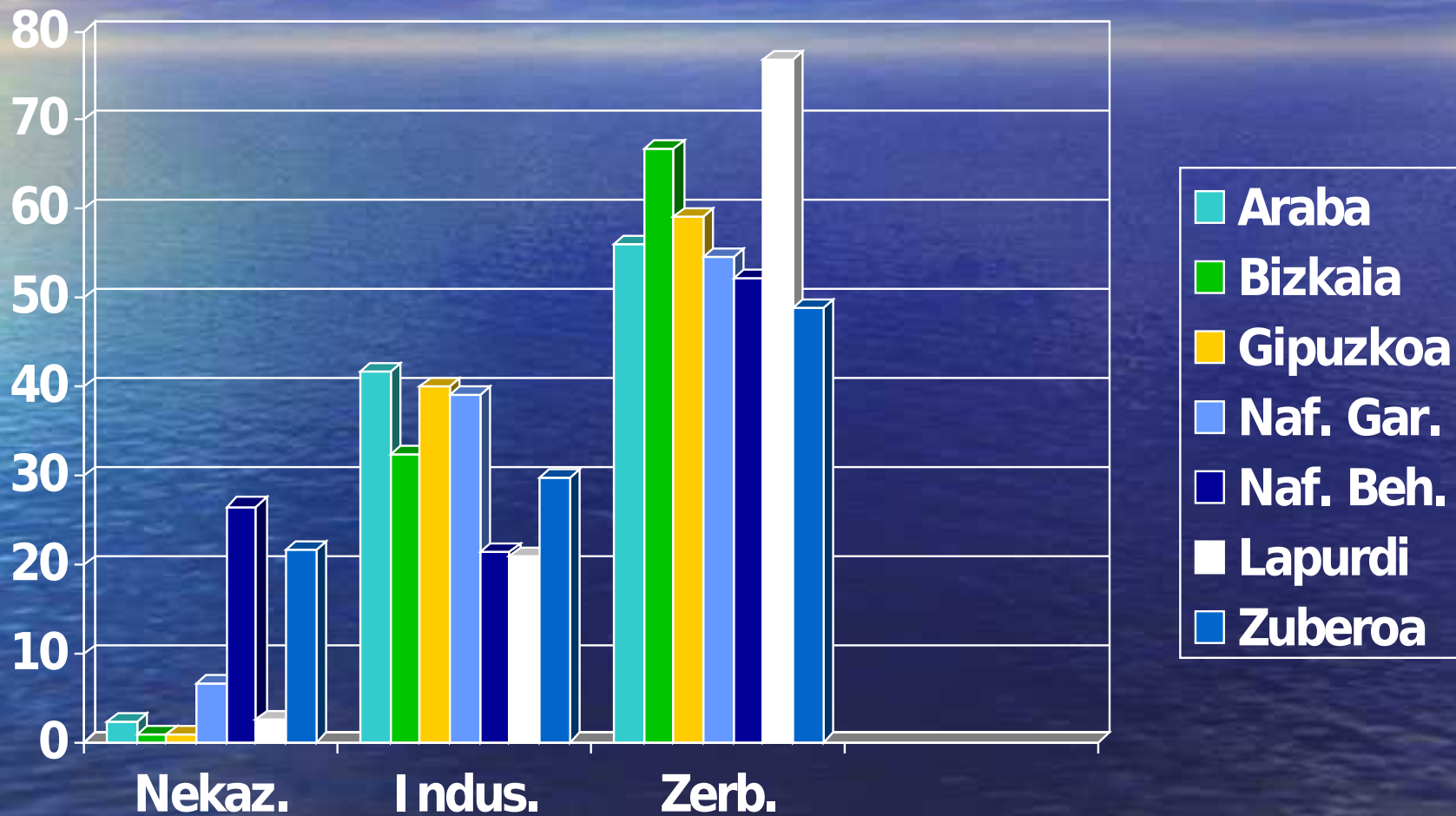
La dualización territorial de EH

- Las inversiones en alta velocidad tienen un efecto polarizador y desvertebrador en la población al separar aún más los núcleos urbanos y rurales.

DUALIZACION TERRITORIAL Y SECTORIAL: distribución de la población



Empleo por rama de actividad



Presupuestos 2008 millones €

TAV: Finan prop.	34,1
Gestion	533,4
Cred compromet.2 años	1.025,7

CUPO LIQUIDO 2007 CAPV 1.565,3
Nafarroa 596,0

Vivienda:	(94,6)	196,2
Familia:		61,2
Renta basica: (RB,AES; Pens. BS 19,94)		189,2
AES:		33,0
Euskera		45,1
Salud Laboral	(5,3)	18,2

OTRA GRAN MENTIRA: El TAV no nos cuesta nada lo paga el Estado

- El TAV es una competencia no asumida, y como tal HEH abona el 7,84% de su costo, (6,24% y 1,60%)
- Pero ... Estado español tiene planificado un total de 10.000 Km. de vías de alta velocidad, y de todas ellas abonaremos el 7,84% del costo,
- Vamos a pagar 784 Km de vias de AV, una cantidad superior a la de la inversión que aquí va a realizar el Estado, o sea una vez más Euskal Herria va a pasar un saldo neto positivo para Madrid.

Mito 4º: La Y vasca es fundamental para el desarrollo economico

CENTRACION DE RIQUEZA
+
VALORES CAPITALISTAS
= **ESPECULACION**

MAXIMA ESPECULACION: INFRAESTRUCTURAS

VIVIENDAS
PARQUES COMERCIALES Y OCIO
PARQUES TECNOLOGICOS
TRANSPORTE

España es el 1' de la UE en:

- N' de viviendas por cada 1000 hab
- Como productor y consumidor de cemento.
- Km. De autopistas y autovías (13.2000 km, proyectados 20.000km) ,
- Alta Velocidad (1.700 km, proyectados 10.000 Km.)
s/poblacion
- Albertis es el 1' operador mundial en autp.
- Las mayores inmobiliarias de la UE, y principales del mundo (Sacyr-Vallehermoso, Metrovacesa, Urbis, Colonial, ect..)
- 7 de las 11 mayores constructoras del mundo son españolas (ACS, FCC, Ferrovial, Acciona, Acciona, OHL,..)
- URAZKA la constructora vasca surgida a la sombra del PNV, es la primera en ejecución de obra pública de la CAPV

VALORES CENTRALES QUE ACOMPAÑAN AL PROCESO QUE ESTAMOS VIVIENDO

1 ECONOMICOS

- La competitividad: sacralización de la ambición
- La eficacia: legitimización de la explotación
- La flexibilidad: usar y tirar la vida
- La desregulación política: dictadura de las empresas-nación
- La privatización: aceptación moral de la dualización social.
- La creencia en la vinculación del crecimiento económico con el progreso humano (TAV)

MERCANTILIZACION DE LA NATURALEZA Y TODA SU CREACION:

- ✱ La adquisición de la riqueza y la propiedad privada son el principal motivador de la conducta humana,
- ✱ El mercado aparece como la vía más eficiente para la **distribución** de los bienes con eficacia y proporciona los medios económicos para organizar la vida económica
- ✱ Además el mercado y el consumo se convierten en fuentes de **organización** de la vida social y cultural.
- ✱ La sociedad del consumo y audiovisual impone el ritmo del presente y el placer inmediato,

INSTRUMENTOS DE CREACIÓN- CRECIMIENTO DE ESTOS VALORES

- **La Publicidad (cine):** creadora de ansiedad-miedo
 - La Nece-si-dad
- **La Ciudad:** escenario necesario de realidad virtual
- **La Egotatría:** invertir en nosotros mismos, para mantener la ventaja sobre los demás (competitividad)
- **Crisis de la Comunicación** (poner en común, intercambiar, interrelacionar) Interna-externa
- **El Culto a la Acción**
- **La Velocidad:** acortar distancias, periodos y procesos. Deseo de lo fugaz, lo superficial.

Y COMO SERES DE LA NATURALEZA COMO NOS AFECTA LA ALTA VELOCIDAD?

Los Tiempos naturales

Los Tiempos sociales

Los Tiempos de la introspección

Solo una cosa nos es urgente:

DETENER EL TAV