



Abiadura handiko
trenak Madrilgo
Atochako geltokian.

Argazkia:
Carlos Teixidor Cadenas
CC BY-SA 3.0
Wikimedia commons

Abiadura handia *Ez eraginkorra, injustua eta jasanezina*

Aurten egindako txostenean, Espainiako Estatuko abiadura handiko trenaren sarea sakon aztertu dute David Hoyos, Andoni Kortazar eta Gorka Moreno EHUko irakasleek. Ondorioak oso txarrak dira, eta *The Conversation* webgunean zabaldutako artikulu honetan zergatiak azaltzen dituzte. Aldi berean, eta egungo berotegi gasen murrizketari begira, tren eredu hori lagungarri baino oztopo dela diote.

 DAVID HOYOS / ANDONI KORTAZAR / GORKA MORENO

THE CONVERSATION

Artikulu hau *The Conversation*-ek argitaratu du gaztelaniaz eta hau haren itzulpena da. Creative Commons lizentziari esker ekarri dugu.

2022an 30 urte beteko dira Espainiako abiadura handiko lehen linea, Madril-Sevilla, martxan jarri zenetik. Munduko bigarren sarerik zabalenean (3.086 km) 56 milioi euro baino gehiago inbertitu ondoren, abiadura handiko trenaren (AHT) Espainiako ereduaren aldeko argudio sozialak, ekonomikoak eta ingurumenekoak desagertu egin dira, metatutako ebidentzia zientifikoaren argitan.

Larrialdi klimatikoak are eta ageriago utzi du Espainiako abiadura handiaren zentzugabekeria. Premiazkoa da Espainiako garraio-politika birpentsatzea neurri zehatz eta sinesgarriekin, Parisko Akordioaren konpromiso klimatikoekin bat datozenak.

MUGIKORTASUN JASANGARRIA ARDATZ

Europako Batzordeak trenbidearen urte europarra izendatu zuen 2021a. Garraio-modu jasangarriagoak sustatzea izan da Europako politikaren lehentasunetakoa joan den mendearen amaieratik. Helburua da ezkontzea bidaiarien eta salgaien garraioaren hazkunde geldiezina, eta gizartearentzat, ingurumenarentzat eta ekonomiarentzat gero eta handiagoak diren kalteak.

Trena oinarritzkoa da garraio politika berri horretan eta protagonismo berezia hartu du Espainiaren kasuan, abiadura handiko trenean egindako inbertsio masiboen bidez.

Paradoxikoki, 1990 eta 2018 artean, trenbidearen kuota modala %7tik %6ra jaitsi da bidaiarien garraioan, eta %10etik %4ra salgaien garraioan. Beraz, ez da harritzekoa Kyotoko Protokoloa indarrean izan den garaian, garraioa izatea BEG berotegi-efektuko gasen isurketa (+ %73) handitu duen sektore bakarra. Gaur egun, garraioaren isurketek guztien %31 osatzen dute.

EZ DA ERAGINKORRA ARLO EKONOMIKOAN, EZ DA BIDEZKOA ARLO SOZIALEAN

Espainiako abiadura handiko tren-ereduaren ebaluazio ekonomikoaren arabera, eraikitako korridoreek ez dute errentagarritasun finantzariorik eta sozialik. Bestela esanda, gizarteak ez du inoiz berreskuratuko inbertitutako dirua.

Emaitza horien atzean bi arrazoi nagusi daude: batetik, gizartearen beharretatik urrun dagoen planifika-

zio eskasak bidaiarien eskaera urria ekarria du; eta bestetik, inbertsioak etengabeko atzerapenez, gainkostuz eta ustelkeriaz egin dira –Europako eta Espainiako kontu-auzitegien hainbat txostenek islatu duten bezala–. Horrek guztiak, ADIF-Abiadura Handia estatuko enpresa publiko zorpetuena izatea eragin du.

Trenbide-eredu horren sustatzailerik nabarmendu dute beharrezkoa dela estatu osoan ondo lotutako sarea osatzea, haren erabilgarritasuna hobetzeko. Hala ere, azterketen arabera, errentagarritasun soziala are txikiagoa da bidaiarien eskari potentzial txikiagoa duten guneak konektatzen diren heinean.

Abiadura handiko
inbertsio erraldoien
beste ondorioetako
bat Espainiako
aldiriko sarea
alboratzea izan da,
eta honek tren-
erabiltzaileen %90ri
ematen dio zerbitzua

Non da gakoa, ikuspegi soziale-tik? Erabiltzaileak ez daude abiadura handia ordaintzeko prest, eta hauek ordaintzen dutenarekin ozta-ozta esaltzen direla zerbitzuaren kostu aldakorak. Horrek esan nahi du inbertsioa erregresiboa dela.

Espainiako abiadura handiak ez du frogatu eskualdeen garapena bultzatzen duenik, ezta produktibitatean aldaketarik eragin duenik ere. Ondorio handienak eraikuntzaren sektoreri eta geltokien inguruko hiri-berrantolaketara (espekulaziora) mugatzen dira.

Abiadura handiko inbertsio erraldoien beste ondorioetako bat Espainiako aldiriko sarea alboratzea izan da. Sare horrek Espainiako tren-erabiltzaileen %90ri ematen dio zerbitzua, eta batez ere nahitaezko mugikortasunari; hau da, batez ere lana, ikasketak edo bestelako arrazoiengatik garraio beharra duten herritarrei.

JASANEZINA DA INGURUMENARI DAGOKIONEZ

Lurzoruaren okupazioa, hesi-efektua, paisaia duen inpaktua edo kutsadura akustikoa eta atmosferikoa izan dira tren lasterraren ereduaren ingurumen-ondorio esanguratsuenetakoa. Horiek alde batera utzita, tren molde honen izaera ekologikoari buruzko eztabaida berotegi-efektuko gasen emisioen balantzean zentratu da, klima-aldaketan duen inplikazioagatik, jakina.

Eredu horren defendatzaileek argudiatu ohi dute, arrazoiz gainera, garraiatutako pertsona/merkantzia baikoitzeko emisio txikiagoak direla, eta horregatik, ingurumenarentzat onuragarria dela trafikoa errepidetik eta hegazkinetik abiadura handiko trenera bideratzea.

Hala ere, azterketa horiek funtsezko gabezia bat izan dute: azpiegitura horien eraikuntzarekin lotutako isurketen kontabilitatea alde batera uztea. Familia batek, adibidez, etxetresna elektriko berri bat ordezkatu behar badu eraginkortasun energetiko handiagoko beste bategatik, ez du erosketa egingo kontuan hartu barik berriaren kostua.

Bizi-zikloaren azterketa funtsezkoa da testuinguru horretan. Klima-aldaketaren mehatxuak energia "garbien" proposamen ugari akuilatzen ditu, baina behar bezala aztertu ondoren, horiek ere negatiboa izaten dute balantze garbia. Duela gutxi, adibidez, horixe bera ikusi da hidrogeno urdinaren kasuan.

Gure azterlan berriaren emaitzen arabera –ezagutzen dugunez argitalpen akademikoan esparruan azterketa hori egiten saiatu den lehenengoa– abiadura handiko Espainiako sare osoaren ingurumen-balantze garbia, kaltegarria izan gabe, uste zena baino nabarmen pobregoa da.

2016. urtea erreferentziatzat hartuta (eskuragarri dauden azken datuak), Espainiako abiadura handiko sareak batez beste hamabost urteko funtzionamendua behar du eraikuntzarekin lotutako BEG isuriak konpentsatzeko (62 eta 87 urtera arte, SO₂ eta PM₁₀ partikulen isuriei dagokienez, hurrenez hurren). Hala ere, alde nabarmenak daude korridore artean: 9 urte Andaluziako korridorean, 12 Kataluniakoan, 20 Levantekoan eta 79 iparraldekoan.

Ebaluazio ekonomikoarekin gertatzen zen bezala, emaitza kaskar ho-

Euskal Y-aren eraikuntza lanak, Tolosa eta Legorreta arteko zatian. Autoreen esanetan, AHTaren gasen emisioen balorazioa egiten da eraikuntza lanak kontuan hartu barik.



IREKIA / EUSKO JAURLARITZA

rietan eragin handiena duen faktorea garraio-dentsitate txikia da; funtsean, AHTk bidaia gutxi erakartzen du kutsagarriagoak diren garraioetatik, bereziki automobiletik edo hegazkinetik. Eta gainera, bidaia-erakargarritasunak eramanen ditu, eta kanpoan uzten da ia errepidez soilik egiten den merkantzien garraioa. Ikerketaren arabera, gainera, emaitzak okertu egiten dira sarea garraio-eskaera txikiagoa duten korridoreetara hedatu ahala.

Arazoa, ordea, ez da linea batzuk justifikatuta ez egotea. Espainiako AHTko sarearen balantze klimatikoaren emaitzak testuinguruan jarri ondoren, Espainian garraioaren urteko emisio guztiak %1 murrizten ozta-ozta laguntzen duela ikusten dugu.

AHT LARRIALDI KLIMATIKOAREN AURREAN

Orain arte aipatutako guztia baliagarria zatekeen, duela 20 edo 30 urte abiadura handiko trenaren inbertsioari buruzko debatea sustatzeko. Enpresa eraikitzaileentzat onuragarriak eta gizarte

gainerakoentzat kaltegarriak izan diren inbertsioak alde batera uztea ahalbidetuko zukeen.

Bestela esanda, gizarteak ez du inoiz berreskuratuko AHTn egindako inbertsioa

Hala ere, oraingo eztabaida ez da hau, edo ez luke izan behar. Gaur egungo eztabaidak ez du zerikusirik abiadura handiko trenaren alde edo kontra egotearekin, garraiobide gisa, zalantzarik gabe, bere azkartasuna, erosotasuna eta puntualtasuna bezalako bertuteak baititu.

Testuingurua erabat aldatu da, klimaren larrialdi globaleko egoera berri batean gaude. Munduko komunitate zientifikoak BEG emisioak nabarmen

murrizteko deia egin du, temperatura globala 1,5 gradura mugatzeko. Jarduteko unea da, ekintzarena, eta ondorioz, isuriak murrizteko nazioarteko konpromiso gero eta handiagoak hartzen ari dira: neutraltasun klimatikoa nahi da 2050erako eta, zortzi urte eskas-tan, %55erainoko BEG murrizketak 2030erako. "Ez dago B planik, ez baitago B planetarik", esan du duela gutxi Emmanuel Macronek Parisko Hitzarmenaren urteurrenean.

Hala, beharrezko eta presazko eztabaida da ea Espainiako abiadura handiak zein neurritan lagun dezakeen ala ez Parisen hitzartutako emisioak nabarmen murrizten; eta, IPCCren azken txostenaren emaitzen arabera, are handiagoa izan beharko du Glasgowko Konferentziaren ondoren.

Eta testuinguru horretan, zera ondorioztatzen dugu: abiadura handiko treneredua ez da irtenbidea. Are gehiago, irtenbidea oztopatzen du, eta Espainiako garraioaren beharrezko trantsizio ekologikoan ez daukagun denbora galarrastan digu. ●