

Euskobarometro

Working
1 Papers

Cuando los partidos importan: percepciones en torno a
la construcción de la nueva red ferroviaria en el País
Vasco

Alberto de la Peña Varona

Sergio Pérez Castaños



Cuando los partidos importan: percepciones en torno a la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco

Alberto de la Peña Varona

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

Sergio Pérez Castaños

Universidad del País Vasco / Euskal Herriko Unibertsitatea

Working Paper número 1

Euskobarometro

Leioa, 2015

El equipo Euskobarometro inicia su andadura en el año 1995, aprovechando una dilatada experiencia de investigación desde los años setenta, con un objetivo prioritario en torno al estudio del comportamiento político y la opinión pública vasca, al que se han añadido otros de análisis y evaluación institucional y de políticas públicas. En este sentido, la actividad del Equipo Euskobarometro ha sido muy fructífera en estos años, como muestra la repercusión pública de las sucesivas oleadas de su propio barómetro de opinión y los múltiples estudios realizados. Actualmente, podemos decir que el Equipo Euskobarometro es un grupo de calidad científica reconocida, ocupando los primeros puestos del ranking de los 200 grupos de investigación del sistema universitario vasco evaluados por el Gobierno Vasco, y manteniendo la primera posición entre los de Ciencias Sociales, después de 5 años.

"Euskobarometro Working Papers" es una colección que edita el Equipo de Investigación de la Universidad del País Vasco buscando dar a conocer investigaciones del ámbito de la Ciencia Política y la Sociología relacionadas con el Comportamiento Electoral, el Análisis de Encuestas y los Estudios de Opinión Pública. Previamente a su publicación, el texto es revisado por el Consejo de Edición.

La inclusión del texto en esta colección "Euskobarometro Working Papers" no excluye de posibilidad al autor de su posterior publicación en otras Revistas Científicas, manteniendo los derechos de autor de la obra el mismo autor o autora firmante.

Edita:

Equipo Euskobarometro

Fac. Ciencias Sociales y de la Comunicación

Bº Sarriena s/n, 48940, Leioa, Bizkaia

ISSN: 2444-3883

Cuando los partidos importan: percepciones en torno a la construcción de la nueva red ferroviaria en el País Vasco.

*Alberto de la Peña Varona
alberto.delapena@ehu.eus*

*Sergio Pérez Castaños
sergio.perezc@ehu.eus*

Resumen:

La política de la alta velocidad ferroviaria ha tenido un desarrollo espectacular en España durante las últimas décadas hasta el punto de situar al país a la cabeza mundial en kilómetros por habitante. Esta apuesta estratégica está a punto de culminarse con la construcción de los últimos tramos previstos, entre los cuales se incluye la conexión con el País Vasco. Este trabajo pretende repasar los aspectos principales de esta política y, asimismo, describir la percepción ciudadana de la denominada "Y Vasca", con la intención de analizar cómo y en qué medida se alinean los apoyos y rechazos en función de determinados factores de índole socio-demográfica y política. En ese sentido, sostenemos aquí la relevancia de la simpatía partidista como factor explicativo del apoyo o rechazo a la alta velocidad.

Palabras clave: opinión pública, alta velocidad, política de transportes, medioambiente, ordenación del territorio

INTRODUCCIÓN

Uno de los asuntos más polémicos de los últimos años en España ha sido la apuesta por las grandes infraestructuras dedicadas al transporte de viajeros y mercancías, aspecto éste que se ha reavivado en los últimos años al albur de una crisis económica que ha replanteado, en todos los ámbitos, el volumen y las prioridades de gasto de las instituciones públicas. El presente artículo se centra en una de esas megainfraestructuras, o más exactamente en las actitudes de la ciudadanía respecto a su construcción, planteándose como un análisis del grado de apoyo y rechazo que concita el Tren de Alta Velocidad (TAV) en el caso concreto de la Comunidad Autónoma del País Vasco (CAPV). Sin embargo, este artículo no es solamente una exploración sobre las opiniones de la ciudadanía vasca, sino que también pretende abarcar los aspectos esenciales de la apuesta por la alta velocidad ferroviaria para contextualizar adecuadamente las percepciones de la ciudadanía sobre la misma. En ese sentido, hemos tratado de componer una caracterización general de esta política pública, en la presunción de que un análisis detallado de ésta ayudaría a comprender en mayor medida las bases sobre las que se construye posteriormente la opinión pública. A ello dedicaremos el siguiente epígrafe.

Como es ya sabido, la apuesta por la alta velocidad viene siendo una de las líneas estratégicas de actuación de las políticas de transporte en España desde 1992 cuando se construye la primera línea entre Madrid y Sevilla. Desde ese momento, y especialmente a partir de la aprobación del Plan Estratégico de Infraestructuras (PEIT) en 2004, se extiende progresivamente una malla ferroviaria por todo el territorio español cuya culminación aún está por consumarse. En ese sentido, uno de los tramos más relevantes de esta nueva red, por lo que tiene de conexión con la frontera francesa y de inclusión de una de las comunidades con mayor actividad económica de todo el Estado, es la denominada "Y" vasca, actualmente en fase de construcción y asumida de manera repartida entre los gobiernos central y autonómico. En este trabajo trataremos de examinar el impacto de este tramo de la alta velocidad en la opinión pública del territorio sobre el que de forma más evidente habría de influir su eventual entrada en funcionamiento: la CAPV.

Desde nuestra perspectiva, varias son las razones por las que este trabajo resulta de interés: en primer lugar, no son abundantes los estudios de

opinión pública sobre una de las políticas más demandantes de recursos económicos y medio ambientales como es la implantación de la alta velocidad. En ese sentido, esta contribución habría de llenar un vacío relativo, pero, además de ello, lo haría trazando cierto retrato del grado de apoyo a este tipo de políticas en un contexto de escasez, por cuanto los datos de los que hemos dispuesto nos sitúan ya en un escenario posterior a la crisis económica iniciada en 2008. Es por ello que, como se verá, se ha intentado medir el impacto del tiempo en el grado de apoyo al TAV con la intención de apreciar el efecto de unas expectativas cambiantes sobre éste. Asimismo, y en otro orden de cosas, el contexto vasco compone un escenario diferenciado de otras regiones españolas en tanto se caracteriza por un proceso socio-político singular que genera sus propias dinámicas y desemboca en un sistema de partidos específico y caracterizado por una coexistencia de los *cleavages* identitario e izquierda-derecha (Fernández Albertos, 2002; De la Calle, 2005; Leonisio y Strijbis, 2012, 2014), cuya influencia servirá para explicar los alineamientos en torno a la alta velocidad.

Por último, y desde una perspectiva metodológica, la elaboración de este artículo se ha basado en datos de encuesta existentes en Euskadi en torno al problema que nos ocupa; principalmente, provenientes de Euskobarometro y del Gabinete de Prospecciones Sociológicas del Gobierno Vasco. A partir de esa información hemos tratado de medir la actitud de la población frente a esta iniciativa concreta, así como de explicar por qué se produce el apoyo y el rechazo y evaluando qué importancia podemos atribuir a una serie de variables sociodemográficas y políticas para explicar uno y otro.

LA APUESTA POLÍTICA DE LA ALTA VELOCIDAD

Planteamiento general del TAV en España

Como hemos apuntado ya, la apuesta por la alta velocidad en España es un asunto relativamente reciente, recibiendo el espaldarazo definitivo con la aprobación del PEIT en 2004 (Serrano, García y Gil, 2010). Actualmente, y según datos del propio ADIF¹, la red ferroviaria española de alta velocidad

¹ Las siglas ADIF hacen referencia al Administrador de Infraestructuras Ferroviarias del Estado que separó su gestión de las del servicio de transporte de viajeros por vía férrea (RENFE) en 2005 fruto de la transposición a la legislación española de varias Directivas europeas que obliga a que las grandes ferroviarias nacionales europeas gestionen de forma independiente la infraestructura y los trenes que circulan por ella.

supera los 3000 kilómetros, habiendo transportado desde su inicio a más de 121 millones de personas y habiendo requerido una inversión por encima de los 45.000 millones de euros². Esta apuesta ha situado al país a la cabeza mundial del TAV si consideramos la extensión de su red en relación a su población: de esta manera, considerando conjuntamente la longitud de la red en operación y construcción, España se sitúa a la cabeza mundial con una longitud de 79 KM de AVE por millón de habitantes, seguida de lejos por Francia (43), Japón (23) y muy por encima de China (11), país con mayor extensión de líneas de alta velocidad en términos absolutos (Albalate y Bel, 2015: 8).

Desde una perspectiva comparada, esta apuesta por la alta velocidad parece concebirse en el caso español para promover la equidad y la cohesión territorial mediante la conexión de las regiones menos desarrolladas a los centros de mayor actividad económica³. En principio, ello no plantearía el mejor de los escenarios para una actuación que maximice las posibilidades técnicas del TAV puesto que al plantearse como "oportunidad" para los territorios, la alta velocidad fomentaría las presiones de los agentes regionales a fin de atraer la infraestructura a su territorio fuera de consideraciones de rentabilidad económica o social (Albalate y Bel, 2011; 2015)⁴. Consecuentemente, el diseño del trazado acabaría por ser más reflejo de la capacidad de presión de las élites locales que de un planteamiento racional que dé respuesta a una demanda objetiva de movilidad⁵.

En todo caso, un planteamiento semejante nos remite directamente a las consecuencias que, presuntamente, habría de tener el TAV en dos dimensiones diferentes: los hábitos de movilidad de la ciudadanía y los efectos territoriales sobre las áreas de trazado y destino. Para algunos autores, tratar de prever estas repercusiones no deja de ser un aspecto

² http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/lineas_de_alta_velocidad.shtml. Consulta: 23 de marzo de 2015.

³ Esto ha sido reconocido explícitamente por el propio Ministerio de Fomento: recientemente, el Secretario General de Infraestructuras defendía en público que el AVE "no busca una rentabilidad económica, sino social a través de la cohesión" (http://economia.elpais.com/economia/2015/03/30/actualidad/1427722489_642195.html).

⁴ Esto distinguiría, según los autores citados, a la red española de alta velocidad respecto a otros casos planteados en mayor medida como respuestas concretas a problemas previamente planteados de congestión (Japón o Francia), falta de conexión entre puntos de producción y de distribución (Alemania) o necesidad de alternativas sostenibles de transporte (Italia). En este panorama, la apuesta española se caracterizaría por estar condicionada ante todo por una cierta previsión de sus efectos espaciales.

⁵ Así, la adopción de decisiones tan difíciles de entender como emplazar una estación AVE en un pueblo de 28 habitantes como Otero de Sanabria, se explica precisamente por este planteamiento de la obra desde el punto de vista de la cohesión territorial.

problemático por la tendencia de las élites políticas a la subestimación de costes y sobreestimación de beneficios al afrontar la construcción de megainfraestructuras, entre las que se incluyen los ferrocarriles de alta velocidad (Flyvbjerg, 2007; 2014). Por ello, convendría más bien atender a una cierta literatura que ha analizado el impacto real de las líneas de alta velocidad, una vez implantadas sobre las ciudades y regiones que se convierten en nodos de la nueva red ferroviaria.

En ese sentido, algunas voces nos avisan de que la alta velocidad genera la máxima utilidad en trayectos de 300 a 500 kilómetros o, desde el punto de vista temporal, en viajes de una hora y media a cuatro horas (Martí Henneberg, 2000). Todo itinerario que excediese o quedase por debajo de esos parámetros sería escasamente competitivo con el avión o el vehículo privado respectivamente y, por ende, habría que esperar un impacto positivo relativamente menor para la economía de la región que lo alberga. Asimismo, y desde el punto de vista de la rentabilidad de explotación de las líneas, otros autores han estimado un umbral de 8 millones de viajeros para justificar una inversión como la requerida por la alta velocidad (De Rus y Nombela, 2007), lo que convierte el TAV en un tipo de actuación propia de zonas densamente pobladas con alta demanda de movilidad como, en efecto, lo fueron las líneas pioneras de TAV de Tokio-Osaka en Japón o París-Lyon en Francia (Albalate y Bel, 2015). Otra cuestión aparte sería la del efecto territorial a largo plazo, tampoco exento de controversia: frente al mensaje de promisión generalizado entre las élites políticas, diversos autores coinciden en señalar la moderación de los efectos del TAV sobre la proyección económica de las ciudades, actuando más en el sentido de consolidar dinámicas preexistentes que de crear nuevas condiciones de competitividad (Alonso Logroño y Bellet Sanfeliú, 2009; Bellet Sanfeliú, Casellas y Alonso Logroño, 2010; Albalate y Bel, 2015), además de generar un "efecto túnel" con respecto al territorio por el que discurre el trazado, lo que incrementa desequilibrios preexistentes (Gutiérrez Puebla 2004).

Sobre esta base, la apuesta estratégica de las élites políticas españolas por el TAV parece destinada a generar unos pobres resultados desde el punto de vista del análisis coste-beneficio (Albalate y Bel, 2011; Betancor y Llobet, 2015). Por añadidura, la propia naturaleza de esta actuación no deja tampoco de tener efectos redistributivos en un sentido desigualitario, en cuanto que sus costes se localizan espacialmente –en forma de devaluación de la calidad de vida y, previsiblemente, de las propiedades por donde discurre el trazado– y sus beneficios parecen concentrarse en determinadas capas sociales susceptibles de aprovechar sistemáticamente

su disponibilidad como modo de transporte⁶. Al mismo tiempo, también podría considerarse como un ejemplo de obra “desarrollista” en cuanto propone soluciones tecnológicas para incrementar en cantidad y calidad la movilidad, a la vez que para compensar un presunto déficit en infraestructuras con respecto a los países del entorno. En este sentido, las ventajas medio ambientales que presenta –principalmente en forma de menores emisiones de gases de efecto invernadero con respecto a otros modos de transporte durante su funcionamiento- no parecen compensar los pasivos generados por su construcción, explotación y mantenimiento (Westin y Kageson, 2012), como se hacía eco la propia Autoridad Ferroviaria del Reino Unido en 2004 a la hora de invertir en alta velocidad (Rus y Nombela, 2007).

La “Y Vasca”

El caso del TAV en el contexto específico de la CAPV tiene sus propias características y aspectos problemáticos: en primer lugar, resulta ser un proyecto que, además de sus enormes costes económicos y ambientales, sufre actualmente una gran dosis de incertidumbre por su conectividad, es decir, por el problema todavía no resuelto de su conexión a otros tramos de los que depende la propia eficacia de la denominada “Y vasca”. En concreto, la justificación del tramo de la nueva red ferroviaria depende fundamentalmente de que se acometan las correspondientes obras en el tramo Burdeos-Hendaia en Francia y Burgos-Vitoria en España, lo cual no parece estar asegurado en un plazo de tiempo relativamente breve⁷. De esta forma, la construcción del TAV ha sido cuestionada en diferentes ámbitos: desde sus afecciones ambientales hasta a su futura rentabilidad económica y social, pasando por las dudas en torno a su viabilidad y funcionamiento final.

En este sentido, si analizamos la demanda de movilidad ya existente entre las tres capitales vascas y Madrid podremos calibrar en cierta medida la rentabilidad futura de la nueva red ferroviaria vasca. Es por ello que hemos hecho una estimación de los desplazamientos actualmente realizados a través de los diferentes modos de transporte y cuyos viajeros podrían ser considerados la masa crítica sobre la que operará, una vez implantada, la futura línea de alta velocidad. Así, en la Tabla 1 se muestran los

⁶ En ese sentido, apuntan diversos estudios que señalan a un perfil de usuario como viajero por asuntos de trabajo, más que por turismo a partir del funcionamiento de las líneas de AVE ya existentes en el país (Burckhart, Martí Henneberg y Tapiador, 2008; Santos, Aguilera y Borderías, 2006; Albalade y Bel, 2015).

⁷ http://ccaa.elpais.com/ccaa/2013/10/23/paisvasco/1382521883_888344.html Consulta: 24-3-2015.

desplazamientos con origen en la CAPV y destino Madrid y cómo se han distribuido en 2013, último año del que se dispone de cifras para todos los tipos de desplazamientos. Los datos para la elaboración de esta tabla y de las siguientes informaciones aportadas han sido extraídos del anuario estadístico que realiza el Ministerio de Fomento⁸, los datos recogidos por Ferropedia a partir de las memorias anuales de RENFE⁹ y las estadísticas de AENA¹⁰. Para calcular el número de viajeros por automóvil, hemos hecho una estimación a partir de los datos proporcionados por el propio Ministerio –que establece el número anual de desplazamientos en 382.300– y las indicaciones del Informe Istas elaborado por Comisiones Obreras¹¹, que cifra una ocupación media en cada vehículo de 1,3 personas. Nótese además que los datos de viajes en tren son la suma de los pasajeros embarcados en las que podrían ser consideradas las dos cabeceras de línea en Euskadi –Donostia y Bilbao– y los de avión la suma de los pasajeros con origen en alguno de los tres aeropuertos vascos y destino Madrid-Barajas.

Tabla 1. Salidas de la CAPV con destino Comunidad de Madrid (2013)

	Total	Coche	Autobús	Tren	Avión	Otros
Desplazamientos (miles)	1249,5	497,0	128,2	227,9	383,5	12,9
Porcentaje sobre el total de desplazamientos	100	39,8	10,3	18,2	30,7	1

Fuente: Elaboración propia a través de datos del Ministerio de Fomento, AENA y RENFE.

Como se puede apreciar, en el año analizado se dieron aproximadamente 1.249.500 desplazamientos que tuvieron como origen la CAPV y destino la Comunidad de Madrid. Como se ha dicho, este tipo de trayectos serían los que podrían ser cubiertos por la nueva red ferroviaria, dado que cubren más de 300 kilómetros y entrarían dentro de la horquilla de tiempos que se supone convierten al TAV en una alternativa eficiente. Se puede apreciar como los turismos (39%) y el avión (30%) acumulan casi tres cuartas partes del total de los desplazamientos; situándose el tren como tercera opción mayoritaria (18%). En cualquier caso, vemos que el volumen total de

⁸ http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/ATENCION_CIUDADANO/INFORMACION_ESTADISTICA/EstadisticaSintesis/Anuario/ Consulta: 24-3-2015

⁹ http://www.ferropedia.es/wiki/N%C3%BAmero_de_viajeros_AVE_-_Larga_Distancia_de_grandes_relaciones_de_Renfe_e_ingresos. Consulta: 24-3-2015.

¹⁰ <http://www.aena.es/csee/Satellite?c=Page&cid=1113582476715&pagename=Estadisticas%2FEstadisticas>. Consulta: 24-3-2015.

¹¹ <http://www.istas.net/web/index.asp?idpagina=1263>. Consulta: 24-3-2015.

demanda queda muy lejos de los estándares establecidos por la literatura especializada y la propia Comisión Europea que situaban en un umbral mínimo de 8 millones de viajeros anuales las condiciones para una rentabilidad económica del TAV (Comisión Europea 2009). En este sentido, se podría decir que la demografía establece unos límites infranqueables: según EUSTAT, la población vasca es de 2.172.877 personas en 2014, lo que forzosamente no puede sino generar una demanda muy limitada de este tipo de transporte.

Como no podía ser menos, la justificación de la obra varía según los actores políticos y su particular concepción del país en un contexto donde el *cleavage* centro-periferia es tan relevante: para los partidos de ámbito estatal, la Y vasca sería el necesario eslabón en la conexión atlántica con Francia, mientras que desde el nacionalismo vasco moderado ha subrayado un presunto efecto integrador de las tres urbes vascas, funcionando como una suerte de ferrocarril metropolitano vertebrador de la denominada ciudad vasca o *Euskal Hiria*¹². Si tenemos en cuenta lo que se apunta más arriba en torno a las distancias mínimas requeridas para una rentabilidad futura de las líneas, difícilmente podría sostenerse la necesidad de esta inversión pública en un país donde las distancias entre las tres capitales apenas exceden de 100 kilómetros, pero el argumento de una conexión rápida entre los núcleos urbanos vascos parece haber funcionado, pese a que recientes declaraciones de cargos públicos de Fomento han corregido al alza los tiempos de viaje, haciéndolos difícilmente competitivos con el transporte privado¹³.

En todo caso, el relativamente escaso debate público en torno al TAV parece haber venido planteado principalmente por la tensión entre los presuntos beneficios del futuro servicio y las consecuencias ambientales que plantea una actuación de tamaña magnitud. En ese sentido, la oposición al proyecto ha venido protagonizada desde el primer momento por asociaciones ecologistas como Ekologistak Martxan, plataformas próximas ideológicamente al ecologismo social como AHT Gelditu! o partidos políticos que otorgan un marcado relieve al discurso de la sostenibilidad como es el caso de los situados en la denominada *izquierda*

¹² Como muestra, véanse por ejemplo las declaraciones de Ibon Areso, alcalde de Bilbao y militante del PNV que en agosto de 2014 advertía que la Y vasca sería "el metro de la Comunidad Autónoma Vasca" que haría posible "estar con San Sebastián y Vitoria a media hora" (El Diario 31-8-2014. http://www.eldiario.es/norte/euskadi/Areso-TAV-competitividad-Bilbao-ciudades_0_298170239.html). Consulta: 30-4-2015.

¹³ <http://www.eitb.eus/es/noticias/economia/detalle/2999712/tav--el-futuro-tren-alta-velocidad-sera-lento-lo-previsto/>. Consulta: 30-4-2015.

abertzale o en el ámbito de la izquierda no nacionalista vasca, básicamente Ezker Batua-Izquierda Unida y otros partidos más pequeños. Desde su óptica, la negativa al TAV se justifica sobre todo por sus intolerables costes ambientales y en clave de conservacionismo de los recursos naturales y el patrimonio paisajístico-cultural, mientras que los apoyos se han construido más frecuentemente en torno a los referidos valores desarrollistas y la voluntad de insertar a las grandes ciudades vascas en las redes transfronterizas y la economía global. Consecuentemente, la dicotomía apoyo-oposición al TAV bien podría plantearse en una clave similar a la dimensión materialismo-postmaterialismo (Inglehart, 1977; 1991; 1998), donde los argumentos en pro de la construcción apareciesen más ligados a aspectos derivados de los valores materialistas, al tiempo que las posiciones contrarias viniesen marcadas por los postmaterialistas. No estamos hablando evidentemente de una correlación exacta entre ambas dimensiones, pero sí de que podría ser posible a priori, atendiendo a las argumentaciones expuestas, un planteamiento general con cierto grado de semejanza entre ambas escalas.

Sin embargo, creemos que en un contexto como el vasco, donde las cuestiones ambientales han tenido tradicionalmente un escaso relieve (*saliency*) en el debate político-electoral, la utilidad de esta infraestructura es enjuiciada –más que en función de unos valores desarrollistas o postmaterialistas- en función de parámetros como el posicionamiento en la escala izquierda-derecha, el sentimiento nacionalista o el voto. En este sentido, creemos que la formulación de opiniones más o menos críticas tendrá menos que ver con valores, características formacionales o generacionales de los encuestados que con esas variables de carácter más explícitamente político que, en cierto modo, actúan como simplificadores para percibir realidades complejas y poco aprensibles por el común de la ciudadanía. A la comprobación de esta hipótesis dedicaremos fundamentalmente el epígrafe reservado para el análisis de regresión entre las variables seleccionadas.

Asimismo, queremos recordar en este punto la idea ya apuntada de que la construcción de esta obra distribuye costes medio ambientales y beneficios económicos de una manera concentrada y con una cierta proyección espacial: desde el punto de vista de los primeros, las afecciones serán más evidentes en los municipios por donde discurra el trazado de la línea ferroviaria; respecto a los segundos, las ventajas de una conexión rápida con otros centros urbanos representarán una ventaja especialmente para sectores cuya situación socioeconómica o profesional

les lleve a prever una futura utilización del TAV. Por ello, en este trabajo consideraremos también el efecto de otras variables que podrían *a priori* ser consideradas como factores explicativos del mayor o menor apoyo al TAV. En ese sentido, el municipio de residencia o el nivel de renta serán cruzados con nuestra variable dependiente con un doble objetivo: en el caso de la variable municipio, hemos discriminado las opiniones de los que viven en municipios vascos con futura estación de TAV –Irún, Donostia, Vitoria-Gasteiz y Bilbao- y las de aquéllos que residen en localidades por las que pasa el trazado del mismo a fin de calibrar el efecto de esta variable espacial en la actitud frente al TAV. En el caso de la renta, para testar la posibilidad de que los ciudadanos con menores ingresos fuesen más críticos con esta infraestructura, cuya ejecución resta recursos públicos a otros ámbitos del Estado de Bienestar y cuyo beneficio previsiblemente no será tan tangible para ellos.

Para este análisis se ha operado fundamentalmente con los datos de las oleadas de Euskobarometro correspondientes a noviembre de 2010 y mayo de 2014, así como con los datos de una encuesta del Gabinete de Prospecciones Sociológicas del Gobierno Vasco efectuada en abril de 2012. Las muestras correspondientes a esos tres diferentes trabajos son de 1201 y 600 personas en las respectivas encuestas de Euskobarometro y 1000 en la del Gabinete. Todos ellos utilizan cuestionarios de temática general donde puntualmente se preguntan por aspectos concretos del TAV, fundamentalmente su grado de apoyo y, en el caso de la encuesta del Gabinete, por los efectos previstos y la información de la que se dispone.

Así, a lo largo de los siguientes apartados se van a tratar diferentes aspectos sobre el desplazamiento de la ciudadanía, su información respecto al proyecto del TAV y sobre cuáles son las opiniones generales acerca de este proyecto y la distribución de éstas en función de ciertas variables socio-demográficas. Posteriormente y una vez obtenido una imagen general de la situación en los diferentes períodos temporales analizados, se pasará a comprobar a través de un análisis estadístico complejo, cuáles son las variables que poseen un peso específico en el hecho de apoyar este proyecto y, por lo tanto, resultan más influyentes.

EL TAV Y LA OPINIÓN PÚBLICA VASCA

Este punto se va a estructurar en dos líneas vertebradoras. La primera de ellas aportará un conocimiento descriptivo de la situación general de los

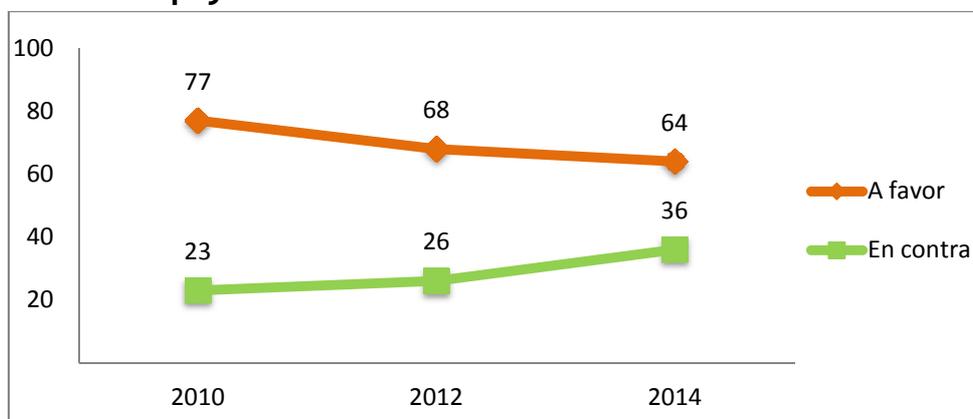
apoyos al proyecto del TAV como preludeo del análisis multivariante que se expondrá en el siguiente apartado. En un segundo momento se analizará, gracias al estudio elaborado en 2012 por el Gabinete de Prospección Sociológica del Gobierno vasco, cuál es la situación de información existente respecto al proyecto de la alta velocidad en Euskadi.

Valoración del TAV por la ciudadanía vasca

Así, en términos generales, el Gráfico 1 nos muestra cuáles son los datos de apoyo al proyecto del TAV en los tres períodos temporales analizados. Para poder realizar una descripción más visual, las respuestas se han homogeneizado en "Apoyo" y "Rechazo", lo que se mantendrá estable en los diferentes análisis.

Desde un punto de vista temporal, los apoyos al TAV van descendiendo paulatinamente, pasando de un 77% a un 64%, lo que supone 13 puntos porcentuales de diferenciación entre 2010 y 2014. Obviamente, los datos referentes al rechazo se encuentran en el otro lado de la balanza, aumentando progresivamente hasta situarse en un 36% de la población. No obstante, y en términos generales, podemos concluir que el proyecto posee un apoyo mayoritario en la población vasca, a pesar de una paulatina erosión en su legitimación. En todo caso, resulta interesante conocer si existe homogeneidad en los encuestados o, por el contrario, se hallan diferencias que inducen a la ciudadanía a situarse a favor o en contra de este proyecto ferroviario. A ello dedicaremos las siguientes líneas.

Gráfico 1. Apoyos al TAV



Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco.

La Tabla 2 muestra cómo se reparte el apoyo al TAV en diferentes cohortes de edad. Éstas han sido definidas creando tres categorías que podríamos etiquetar como jóvenes (18-35 años); una sección central (de 36 a 55 años); y los encuestado de mayor edad (mayores de 56 años).

Tabla 2. Apoyo al TAV por grupos de edad (%)

	2010	2012	2014
18-35	69,1	84,6	44,6
36-55	78,9	91,8	62
56 o más	81,1	90,4	74,7

Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco

Como se puede comprobar, aquí no aparece una tendencia temporal clara en los apoyos, pero sí parece darse una pauta diferente según los distintos grupos de edad: aquellos englobados en la tercera cohorte tienden, en términos generales, a posicionarse más a favor de este proyecto, mientras que, por su parte, los jóvenes ofrecen un menor apoyo, como se demuestra en los tres momentos aquí analizados. Esta tendencia parece consistente con los datos en torno a los perfiles de usuarios más frecuentes destacados en otros trabajos y referentes a otras líneas de AVE en territorio español (Santos *et al.* 2006; Burckhart, Martí-Henneberg y Tapiador, 2008), pero tampoco tenemos datos como para justificar estas diferencias en el factor generacional. De hecho, las diferencias poco claras observables entre las cohortes más mayores y la escasa correlación entre la variable "edad" y el apoyo al TAV (que se verá más adelante) parecen sugerir un cierto efecto del ciclo vital en las respuestas, más que unas diferentes condiciones de socialización como se sostiene en los estudios del cambio cultural y los valores postmaterialistas.

Para seguir analizando el resto de variables socio-demográficas, las siguientes tablas muestran el porcentaje de apoyos que el proyecto de la Y vasca recibe en base a dos variables. Por un lado, el nivel de estudios¹⁴ que los entrevistados han alcanzado (Tabla 3) y por otro, la situación laboral en la que se encuentran (Tabla 4).

¹⁴ Al igual que sucedía con anterioridad, en el estudio del Gabinete de Prospección Sociológica del Gobierno Vasco, esta variable no era cuestionada, por lo que no se poseen datos al respecto.

Tabla 3. Apoyo en función del nivel de estudios (%)

	2010	2014
Ninguno	67	69
Primarios	78	80
Secundarios	75	65
Superiores	79	57

Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco

Se puede comprobar cómo los datos no arrojan excesiva claridad: en 2010 parecería haber cierta tendencia a apoyar el proyecto de la Y vasca conforme se obtienen estudios más elevados, en la misma línea de lo expuesto por Burckhart, Martí-Henneberg y Tapiador (2008) en su análisis sobre los viajeros del AVE Madrid-Barcelona. Sin embargo, esa tendencia se rompe para 2014, momento en el que no se encuentra una pauta determinada. Por un lado, nos encontramos con que para aquellos que poseen ningún estudio o estudios primarios, se encuentran más a favor de lo que lo hacían en 2010; sin embargo, si observamos aquellos que declaran poseer estudios secundarios o superiores, vemos como se produce un claro descenso, llegando a superar los 20 puntos porcentuales en el caso de aquellos que responden haber obtenido titulaciones superiores. Esto demuestra la variación temporal existente, así como el incremento en el rechazo de los grupos con mayor nivel de formación.

Por su parte, en la Tabla 4, se aprecia cómo se distribuye el apoyo al TAV en base a la ocupación declarada por los encuestados. Así, aquellos respondientes que dicen dedicarse a las labores del hogar son los que se sitúan más a favor de apoyar el proyecto de la Y vasca, en la misma línea que lo señalado por otras investigaciones relativas al resto del Estado (Santos *et al.*, 2006). Inversamente, los estudiantes son los que arrojan datos de aceptación más bajos, lo que refutaría una posible hipótesis en torno a la relación entre apoyo y expectativa de uso.

Tabla 4. Apoyo en función de la ocupación (%)

	2010	2012	2014
Trabaja	77	89	64
Jubilado	82	89	72
Parado	70	84	45
Estudiante	59	70	47
Hogar	83	92	76

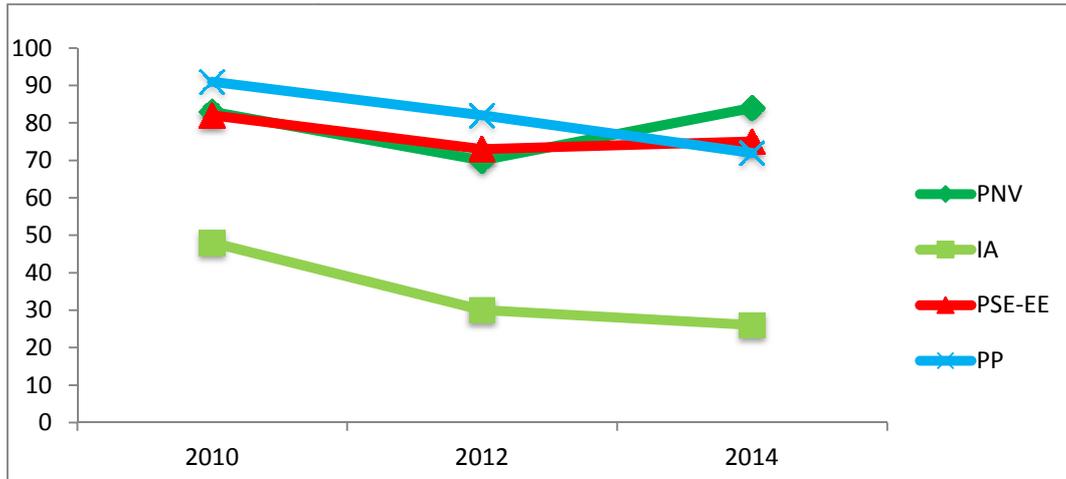
Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco

En todo caso, creemos que todos estos datos apuntan hacia una cierta irrelevancia de los factores sociodemográficos. Como se ha dicho anteriormente, los apoyos y rechazos suscitados por el TAV podrían ser correspondientes a la dualidad de valores materialistas y postmaterialistas, en cuyo caso los factores sociodemográficos habrían de ser primordiales para explicarlos. Sin embargo, una vez atendido el análisis descriptivo, no parece que sea el caso.

Frente a las variables de orden sociodemográfico, las tres siguientes que se analizarán, y cuyos datos se plasman en los tres gráficos sucesivos, se corresponden más directamente con aspectos políticos. Así, la simpatía partidaria (Gráfico 3), la variable nacionalista –considerarse o no nacionalista vasco- (Gráfico 4) y la ideología (Gráfico 5) serán analizadas relacionándolas con apoyos al proyecto del tren de alta velocidad en la CAPV.

Gracias a los datos recogidos por el Euskobarometro y el Gabinete de Prospección Sociológica del Gobierno vasco, el Gráfico 2 nos muestra cuál es el porcentaje de apoyos al proyecto de la alta velocidad en la Comunidad según la simpatía partidaria respecto a las cuatro principales fuerzas políticas en la Comunidad vasca durante el período temporal analizado. En él se aprecia cómo aquellos que se declaran simpatizantes del PNV, PSE-EE y PP se muestran más a favor del proyecto que los simpatizantes de la Izquierda Abertzale, cuyos apoyos no superan en ningún momento el 50%. Para el caso de los simpatizantes del PSE-EE, la tendencia temporal es bastante estable, oscilando los datos entre el 80 y el 70%. En el grupo de simpatizantes del PP los apoyos han ido descendiendo con el paso de los años, pasando de obtener más del 90% de los apoyos, a escasamente superar el 70%, si bien esto puede deberse a la disminución del tamaño de la muestra, al descender el número total de encuestas realizadas. Por su parte, quienes simpatizan con el PNV son los únicos que, pese a la caída que sufre en 2012, incrementan los apoyos en el periodo 2010-2014.

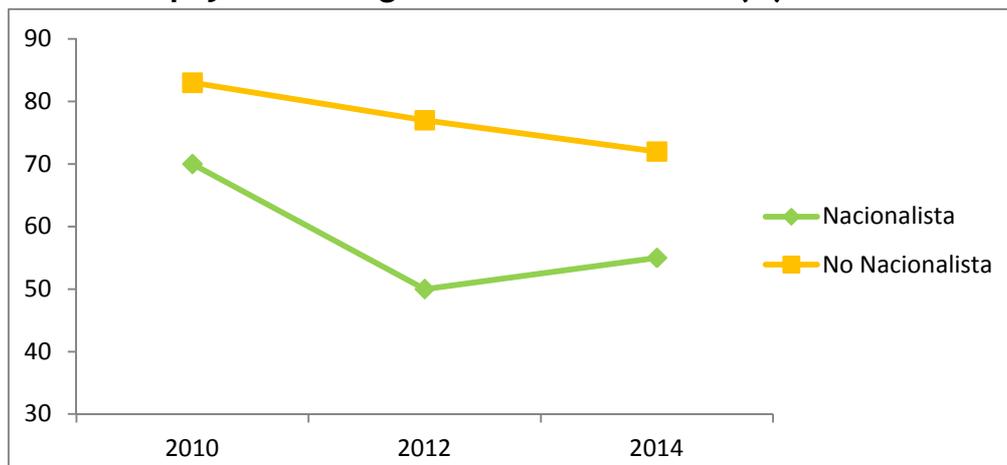
Gráfico 2. Apoyo al TAV en función de la simpatía política (%)



Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco.

El Gráfico 3 muestra el apoyo en función de si los respondientes se consideran o no nacionalistas vascos. Como se aprecia, los ciudadanos que se declaran nacionalistas tienden a apoyar menos el TAV, agudizándose las diferencias con los no nacionalistas en 2012, momento en el que la diferencia entre ambas categorías llega a un 27%. El descenso de los apoyos a lo largo del periodo analizado se produce en ambos sectores; sin embargo, éste es mucho más acusado en el ámbito nacionalista, pasando de un 70% hasta un 55%, mientras que, en el seno de aquellos respondientes que se consideran no nacionalistas, el apoyo desciende menos vertiginosamente, en torno a unos 10 puntos porcentuales.

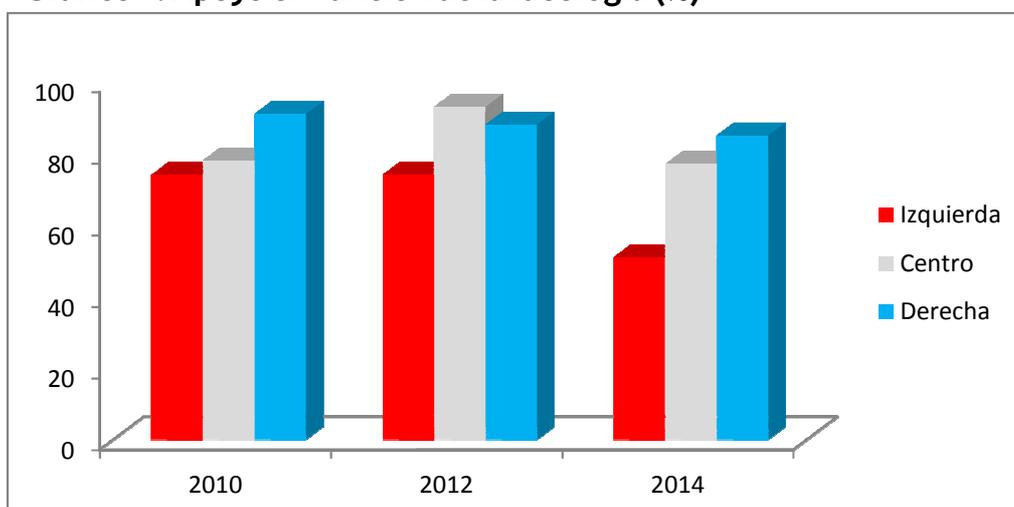
Gráfico 3. Apoyo al TAV según nacionalismo vasco (%)



Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco.

Finalmente, el Gráfico 4 arroja las diferencias en los apoyos del proyecto de la alta velocidad en base a la posición ideológica de los encuestados. Para poder realizar esta diferenciación, se han generado tres categorías que se asocian con "Izquierda", "Centro" y "Derecha"¹⁵, con lo que se muestran los datos de apoyo en función de éstas. Como se puede apreciar, los valores de apoyo son inferiores en la categoría de izquierdas que en el resto. Si bien, de manera temporal, se observa cómo la diferencia entre ésta y la segunda en porcentaje de apoyos (el centro en 2010 y la derecha en 2012 y 2014) va aumentando con el paso de los años. Así se pasa de un nivel por encima del 70% en 2010, a no alcanzar el 50%.

Gráfico 4. Apoyo en función de la ideología (%)



Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco.

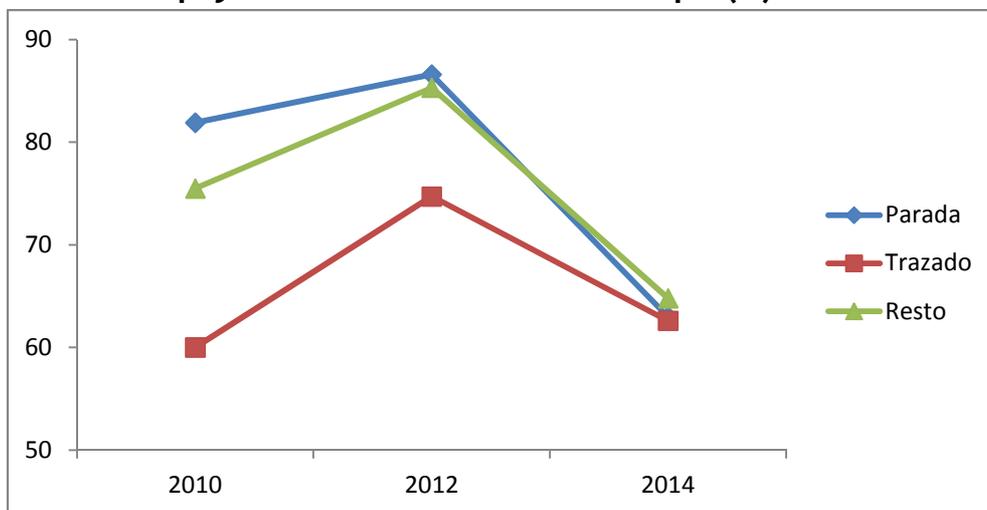
Para la variable de centro, temporalmente los datos se mantienen más o menos estables, con un aumento en 2012 para, dos años después, volver a valores similares a 2010. Sin embargo, el caso de la derecha es diferente, dado que mientras los otros dos experimentaban un ligero aumento entre 2010 y 2012, para ésta se produce un breve pero paulatino descenso durante todo el periodo 2010-2014.

Avanzando hacia los apoyos en los diferentes municipios, como se explicó al final del apartado anterior, se ha optado por dividir a los individuos que realizaron tanto las entrevistas del Euskobarometro como las del Gabinete

¹⁵ Para la elaboración de estas tres categorías se ha analizado la escala ideológica que se plantea tanto en el Euskobarómetro como la realizada por el Gabinete de Prospección del Gobierno Vasco. Para la creación de las tres categorías, se ha optado por juntar en tres grupos tamaños de muestra similares. Así, aquellos respondientes que se situaban entre 1 y 4 han sido categorizados bajo el epígrafe 'Izquierda'; los que se sitúan en 5 como 'Centro'; y aquellos que lo hacen entre 6 y 10, bajo el apelativo de 'Derecha' (Bartomeus, 2003).

de Prospección Sociológica del Gobierno vasco. Para realizar esta división, se han realizado tres categorías que se corresponden con 'Parada', 'Trazado' y 'Resto'. En la primera se englobarían los habitantes de aquellos municipios en los que el TAV tendría parada permanente (Bilbao, Irún, San Sebastián y Vitoria-Gasteiz); en la segunda, aquellos municipios que se encuentran en el trazado del tren a pesar de no contar con parada; y, finalmente, en el resto, se encontrarían aquellos en cuyo municipio no transcurre el TAV. Así, el Gráfico 5 arroja los resultados del apoyo al proyecto¹⁶ diferenciados por el lugar de residencia de las personas encuestadas.

Gráfico 5. Apoyo al TAV en función del municipio (%)



Fuente: elaboración propia a través de datos del Euskobarometro y del gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco.

Como se puede comprobar, los niveles de apoyo, aún en los casos de municipios que se hallan en el trazado sin parada, el nivel de apoyo al proyecto del TAV se encuentra en niveles superiores al 60%. En general, los residentes en municipios que poseen parada son los que más a favor se posicionan, si bien tienden también a mostrarse mayoritariamente a favor aquellos encuestados que habitan en municipios por los que no discurre el trazado. En todo caso, sí podríamos confirmar el hecho de que en aquellos municipios por los que el tren pasa pero no para son donde más se rechaza el proyecto de la alta velocidad.

Por su parte, la Tabla 5 muestra el apoyo y el rechazo en base al nivel de la renta. Para el análisis se han creado tres categorías, aquellos individuos

¹⁶ Para mayor información en referencia a los municipios y por donde transcurre el trazado, visitar la página web: <http://www.euskalyvasca.com/es/home.html>

que declaran que sus ingresos son inferiores a 900€ al mes, que se han codificado como 'Bajos'; los que responden situarse entre 900 y 2.400€, catalogados como 'Medios'; y los que declaran que son superiores a esa última cifra, englobados en el 'Altos'. Únicamente se cuentan con datos de 2010 y 2014, dado que en el estudio del Gobierno Vasco no se cuestiona a la ciudadanía sobre el nivel de renta.

Tabla 5. Apoyo al TAV en función de los ingresos (%)

	2010	2014
Bajos	77,2	57,8
Medios	78,2	66,7
Altos	76,4	53,2

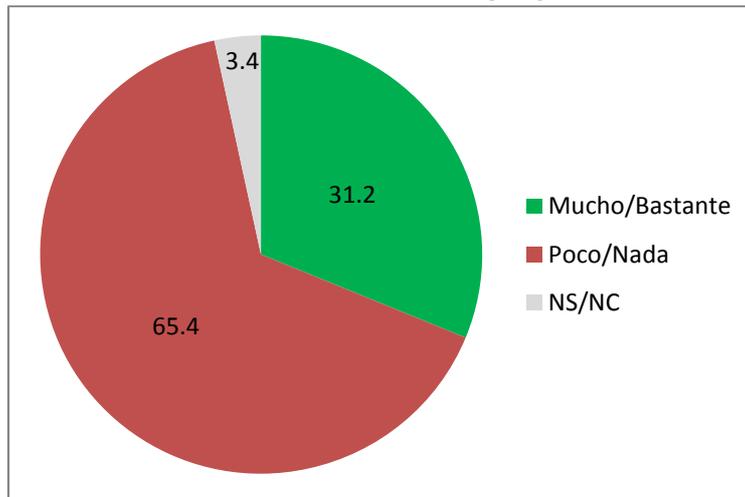
Fuente: elaboración propia a través de los datos de Euskobarometro

Como se puede apreciar y contrariamente a lo que se planteaba al final del apartado anterior, no parece haber grandes diferencias entre aquellos que poseen menor nivel de ingresos y los que disponen de mayor cuantía; si bien, aunque las diferencias son pequeñas, parece que aquellos que poseen unos ingresos que se considerarían altos, tienden a apoyar con menor intensidad el TAV que aquellos que se situarían en el escalafón inferior. Para ambos períodos temporales, aquellos que poseen ingresos medios serían el grupo de individuos que más favorable es al proyecto.

El grado de información ciudadano acerca del TAV

Una vez vista la situación de los apoyos existentes en la CAPV al proyecto del TAV, es momento de conocer el nivel de información que la ciudadanía posee al respecto. Así a través del Gráfico 6 se plasmará la situación general de información, de la que únicamente se dispone de datos para el 2012. Complementando a este Gráfico 6, el 7 relaciona el grado de información el apoyo o rechazo al proyecto del TAV.

Gráfico 6. Nivel de información sobre el proyecto TAV, 2012 (%)



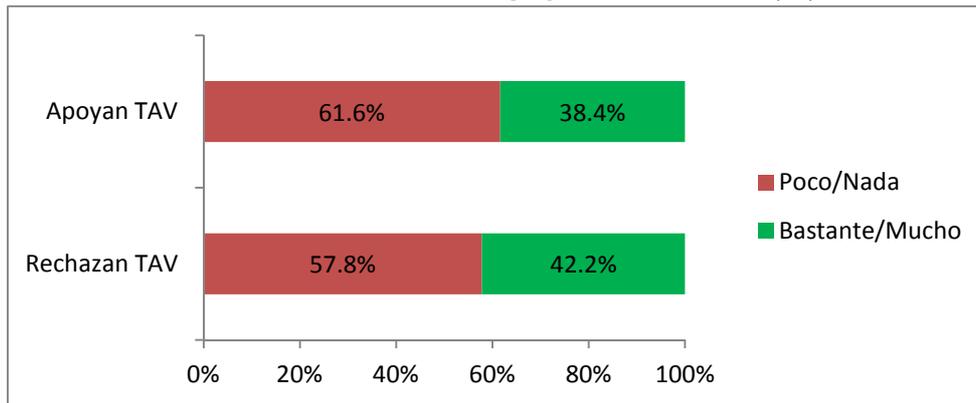
Fuente: elaboración propia a través de datos del Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco.

De estos datos se puede deducir que la mayoría de la ciudadanía vasca desconoce las características básicas del proyecto de alta velocidad. Así, se puede apreciar cómo apenas representa un 31% la proporción de entrevistados que dicen poseer mucha o bastante información relativa al mismo, siendo prácticamente dos tercios de la muestra los que afirman poseer poca o ninguna información. Estos datos en general son consistentes con el estudio realizado en 2007 por la asociación AHT Gelditu sobre el grado de conocimiento del proyecto del TAV en Euskadi, donde se resalta básicamente el escaso nivel de conocimiento de la ciudadanía vasca¹⁷. Sin embargo, da la impresión de que tampoco podría achacarse el apoyo al TAV a un desconocimiento de los detalles del proyecto si analizamos los datos del Gráfico 7.

En este sentido, aunque efectivamente se puede apreciar cómo aquellos individuos que dicen posicionarse en contra del TAV en la CAPV dicen estar mejor informados que aquellos que lo apoyan, la diferencia entre ambos grupos de ciudadanos es probablemente demasiado estrecha, además de que se da el caso de que en ambos casos las cifras de conocimiento escaso o nulo superan más de la mitad de la muestra.

¹⁷ http://www.ahtgelditu.org/dokumentuak/aht_ikerketa_es.pdf.

Gráfico 7. Información en base al apoyo al TAV, 2012 (%)



Fuente: elaboración propia a través de datos del Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco.

Para matizar estos resultados, la Tabla 6 muestra los datos de apoyo y rechazo, así como los de información sobre el proyecto. Éstos se encuentran desagregados en términos de situación laboral u ocupación de las personas entrevistadas, y también en términos de edad.

Tabla 6. Nivel de Información en base a la Ocupación y la Edad, 2012 (%)

		OCUPACIÓN					
		Información	Trabaja	Paro	Hogar	Estudiante	Jubilado
Apoyo TAV	Nada/Poca	61,3	80	66,6	75	36,9	
	Bastante/Mucha	36,7	20	33,4	25	63,1	
Rechazo TAV	Nada/Poca	53,9	75	67,6	88,2	53,2	
	Bastante/Mucha	46	25	32,4	11,8	46,7	
		EDAD					
		Información	18-34	35-54	55 o más		
Apoyo TAV	Nada/Poca	72,7	60	40	40		
	Bastante/Mucha	27,3	40	60	60		
Rechazo TAV	Nada/Poca	64	55,7	52,9	47,1		
	Bastante/Mucha	36	44,3	47,1	64		

Fuente: elaboración propia a través de los datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco

Se puede apreciar cómo entre los que apoyan el proyecto, los jubilados son los que dicen estar más informados, siendo los parados y estudiantes los que menos. De la misma manera ocurre según los parámetros de edad, en donde aquellas personas que se sitúan en la cohorte superior dicen estar mejor informados que cualquiera del resto de grupos etarios. Para aquellos individuos que rechazan el proyecto, los niveles de conocimiento son

mayores en los trabajadores y jubilados, mientras que la falta de información se sitúa mayoritariamente entre parados y estudiantes. En función de la edad, los considerados como más jóvenes desconocen mayoritariamente el proyecto, mientras que las otras dos franjas etarias poseen mayores niveles de conocimiento.

FACTORES EXPLICATIVOS DEL RECHAZO AL TAV

Una vez analizados de manera descriptiva los datos provenientes de las tres series temporales, en este apartado se procederán a realizar un análisis estadísticamente más complejo. Así, a través de tres regresiones logísticas, se percibirá la influencia de las variables anteriormente expuestas para los tres años, comprobando cuáles son aquellas que arrojan mayor significación e influencia en el apoyo o no al proyecto del TAV. La Tabla 7 muestra el análisis de regresión logística realizado para los 3 momentos temporales aquí tratados, señalando las probabilidades de apoyar al proyecto del TAV. Primeramente, en términos generales, diremos que existen una serie de variables que se mantienen estables a lo largo de los tres momentos analizados. Éstas se corresponden con la simpatía por la Izquierda Abertzale, la simpatía con el PNV, el sentimiento nacionalista vasco y la ideología; si bien esta última influye de diferente manera en función del año analizado.

Así, la primera de las variables mencionadas, el hecho de sentir simpatía hacia la izquierda abertzale en lugar de a cualquier otro partido, marca mayores probabilidades de no apoyar el proyecto ferroviario, obteniendo además un resultado fuertemente significativo. La situación contraria sucede en el caso del Partido Nacionalista Vasco, dado que aquellos que afirman sentirse cercanos a esta fuerza política muestran mayores probabilidades de apoyar la construcción del trazado de la Y vasca.

Tabla 7. Análisis de regresión logística

		2010		2012		2014	
		Coeficiente	Error Est.	Coeficiente	Error Est.	Coeficiente	Error Est.
ID. Partidista	IA	-1,044***	0,263	-0,626**	0,276	-1,261***	0
	PNV	0,597**	0,236	0,878***	0,213	0,707**	0,007
	PP	0,484	0,596	1,719***	0,395	0,89	0,478
	PSE-EE	1,373***	0,328	1,229***	0,226	-0,084	0,789
Nacionalismo (No)		-0,418**	0,195	0,241*	0,182	-0,314*	0,15
Sexo (Mujer)		0,420**	0,171	0,573***	0,152	0,211	0,26
Ideología	Izquierda	-0,177	0,174	-0,675***	0,174	-0,257*	0,172
	Derecha	1,766**	0,714	-0,317	0,299	-0,22	0,758
Edad		0	0,008	-0,006	0,005	-0,002	0,816
Sit. Laboral	Jubilado	0,278	0,296	-0,112	0,236	0,023	0,941
	Parado	-0,420*	0,242	-0,237	0,275	-0,907***	0
	Estudiante	-0,794**	0,352	-0,315	0,376	-0,611	0,211
	Lab. Hogar	0,492*	0,331	-0,015	0,225	-0,299	0,406
Estudios	Primarios	0,04	0,559	-	-	0,348	0,228
	Secundarios	0,362	0,533	-	-	0,083	0,718
	Superiores	0,806*	0,544	-	-	-0,303	0,224
Constante		0,593	0,655	0,076	0,248	0,517	0,256
-2 like de verosimilitud		976,578		1257,34		754,104	
Pseudo R2 (Nagelkerke)		0,179		0,151		0,161	
% correcto (apoyo)		95,6		70,52		74,84	
% correcto (global)		78,36		65,25		65,17	
N		1017		1000		600	

Fuente: elaboración propia a través de datos de Euskobarometro y Gabinete de Prospección Sociológica del Gob. Vasco

* p < 0,1 | ** p < 0,05 | *** p < 0,001

Avanzando hacia la variable nacionalista vasco, como se ha comprobado en los análisis descriptivos, el hecho de posicionarse como nacionalista provoca diferentes enfoques. En los años 2010 y 2014 hace que las probabilidades de rechazar aumenten; mientras que para el año 2012, las probabilidades son de aceptación, aunque con niveles de significatividad menores que en los años anterior y posterior. Esto puede ser debido a que en esta variable se juntan, principalmente, dos tipos de nacionalistas vascos, aquellos que provienen del PNV y aquellos que sienten mayor simpatía por la izquierda Abertzale. Como ya hemos visto, estas dos

identidades partidarias provocan efectos opuestos, alterando la variable nacionalista en 2012.

La última de las variables que se mantienen significativas en los tres períodos cotejados es la de la ideología. Hablamos de ideología en sentido amplio porque en el análisis de regresión se analiza la probabilidad de apoyar el proyecto del TAV en base a si se sitúan en la izquierda o la derecha (tomando el centro como referencia). Así, para el año 2010, el hecho de considerarse ideológicamente de derechas aumenta las posibilidades de apoyar el proyecto de la Y vasca. Sin embargo, cuando avanzamos hacia 2012 y 2014 vemos como la tendencia cambia, pasando a ser la izquierda significativa, y aportando mayores probabilidades de rechazo.

El resto de las variables que merecen la pena ser comentadas debido a la significatividad que muestran en alguno de los períodos temporales se corresponden con los parados (2010 y 2014), Estudiantes (2010), Labores de Hogar (2010), Estudios Superiores (2010) y Sexo (2010 y 2012).

Así, comenzando por el último, el hecho de ser hombre aumenta las probabilidades de apoyar al TAV, ofreciendo datos significativos para los dos primeros períodos temporales, y manteniendo la tendencia aunque ya sin significatividad en el último, en línea con los planteamientos anteriormente mencionados del uso del TAV en España (Santos et al., 2006). En cuanto a situación laboral en la que se encuentra la ciudadanía cuestionada, tomando como referencia el hecho de trabajar, observamos como para el año 2010 los parados, los estudiantes y aquellos entrevistados que dicen dedicarse a las labores del hogar arrojan datos significativos; si bien, éstos son de diferente sentido. Para el caso de los dos primeros, la probabilidad de rechazo es mayor; mientras que para las labores de hogar, sucede lo contrario. La tendencia descrita se mantiene en 2014, cuando los parados también arrojan coeficientes significativos, aumento las probabilidades de rechazo en relación a 2010.

Finalmente, el nivel de estudios también marca una diferencia clara, aunque esta vez únicamente para los datos obtenidos en el primer año de los aquí analizados. Así, el hecho de poseer estudios superiores aumenta las probabilidades de apoyo en relación a aquellos que dicen no poseer ningún nivel de estudios. La tendencia cambia en 2014, si bien esos datos no resultan estadísticamente significativos.

CONCLUSIONES

Como hemos visto en las páginas precedentes, las actuaciones públicas en torno al TAV tanto en Euskadi como en el resto de España concitan algunas particularidades dignas de ser tenidas en cuenta. En primer lugar, se trata ésta de una apuesta de difícil justificación tanto teniendo en cuenta criterios económicos como sociales o medio ambientales. Como señalan varios informes, la densidad poblacional española difícilmente puede justificar dicha infraestructura, más aún con una inversión económica y un coste ambiental de la magnitud requerida. Aún así, la apuesta ha sido efectuada y el discurso de las instituciones ha utilizado diferentes recursos argumentales como el de la cohesión territorial en España o la vertebración interna en Euskadi. ¿Hasta qué punto ha cuajado este discurso legitimador en la ciudadanía vasca?

A pesar de las evidencias en su contra, el proyecto del TAV concita una mayoría de apoyos en la CAPV si atendemos a los datos de encuesta disponible. Podríamos decir que esos apoyos parecen ir erosionándose, pero lo cierto es que aún hoy las personas conformes con esta actuación representan prácticamente dos tercios de las encuestadas. A ello podría objetarse que existe una notable falta de información ya que, según nuestros datos, el número de ciudadanos que se consideran muy o bastante informados apenas supera el 31%. Es por tanto, notorio el grado de desconocimiento y la ausencia de un debate público bien argumentado y planteado, lo que, a la vista de las contradicciones de base en la concepción de la alta velocidad española y vasca, no es en modo alguno extraño. En este sentido, no parecería que estemos ante una respuesta racional frente a un problema público objetivamente definido, sino ante una política pública posiblemente condicionada por determinados *stakeholders* movilizados en momentos decisivos del planteamiento del problema. En esa coyuntura un debate público sosegado y racional es sumamente difícil.

Con ese trasfondo de ausencia de información, y en línea con la hipótesis avanzada, los apoyos y rechazos al TAV son determinados más por determinados mecanismos que la ciudadanía utiliza frecuentemente como reductores de la complejidad a la hora de informarse e interpretar la realidad pública: factores como la simpatía partidista, el grado de nacionalismo o la ideología pesan más a la hora de explicar esa reacción que otros aspectos ligados a la estructura valorativa de los individuos como, principalmente, las características socio-demográficas.

Especialmente la simpatía partidista se plantea como el principal factor explicativo de la opinión acerca del TAV en la CAPV y tan sólo, dentro de las características socio-demográficas, el habitar en un municipio del trazado parece inducir a un mayor grado de rechazo hacia el TAV. En definitiva, el debate público en torno a la nueva red ferroviaria vasca apenas ha existido hasta ahora y las posiciones frente a él vienen fundamentalmente determinadas por el proyecto político-electoral de los principales partidos vascos.

Como se ve, estamos ante una paradoja marcada por un doble hecho difícilmente concebible desde la teoría democrática: por un lado, tenemos una política pública fuertemente demandante de recursos y tremendamente condicionante del modelo de país, de la estructura del territorio y de las posibilidades futuras de movilidad de la ciudadanía; por otro lado, podemos constatar una notable falta de información ciudadana al respecto. Resulta llamativo en ese sentido, cómo las decisiones parecen haber escapado hasta el momento del necesario control fiscalizador que Pierre Rossanvaillon denomina "contrademocracia". Sin información no puede funcionar ésta como tampoco resulta viable ese otro mecanismo fundamental de nuestros sistemas representativos como es la rendición de cuentas (*accountability*). Sin embargo, el caso del TAV compone un buen ejemplo de lo que sigue siendo la capacidad de influencia de los partidos políticos. Quizá la crisis económica y las políticas de ajuste han contribuido a poner el foco sobre el tema de la alta velocidad, las irracionalidades e ineficiencias en el gasto público, pero los apoyos y rechazos a nivel de ciudadanía vienen determinados aún hoy más por "prejuicios" político-ideológicos que por análisis racionales y desapasionados.

Esto último no carece de interés a la hora de interpretar cómo se forma la opinión pública y qué papel cabe a las organizaciones partidistas a la hora de construir, definir y enjuiciar los problemas políticos. Pero, sobre todo, resulta interesante porque ello nos plantearía una paradoja añadida a la señalada anteriormente: la contenida en el hecho de que en un tema poco relevante electoralmente como es la Alta Velocidad, parece evidenciarse una influencia de los partidos en términos de valores y percepciones mayor que en otros problemas públicos. Quizá ello resulte sintomático de que, mientras en los temas de campaña electoral los medios de comunicación o el ciberespacio achican progresivamente el espacio de influencia de los partidos, en las cuestiones "técnicas" la sombra de éstos, como la del ciprés del título de Delibes, sigue siendo alargada.

BIBLIOGRAFÍA

Albalate, D. y G. Bel i Queralt (2011): "Cuando la economía no importa: auge y esplendor de la alta velocidad en España", en *Revista de economía aplicada*, 19(55): 171-190.

Albalate D. y G. Bel (2015): "La experiencia internacional en alta velocidad ferroviaria", *Documento de Trabajo 2015-02*. FEDEA.

AHT Gelditu! (2007) Estudio de opinión sobre el Tren de Alta Velocidad (encuesta a la población residente en los municipios afectados por la Y vasca; febrero del 2007). Informe de resultados. http://www.ahtgelditu.org/dokumentuak/aht_ikerketa_es.pdf

Alonso Logroño, M.D.P. y C. Bellet Sanfeliú (2009): "El tren de alta velocidad y el proyecto urbano. Un nuevo ferrocarril para la Zaragoza del tercer milenio", en *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 13.

Bartomeus, O. (2003): *La competencia política en España de las Autonomías. El eje izquierda-derecha en las Comunidades Autónomas (1999- 2001)*. Barcelona: Institut de Ciències Polítiques i Socials.

Bellet Sanfeliú, C., A. Casellas y M.D.P. Alonso Logroño (2010): "Infraestructuras de transporte y territorio: los efectos estructurantes de la llegada del tren de alta velocidad en España", en *Boletín de la Asociación de Geógrafos Españoles*, 52: 143-163.

Betancor, O. y G. Llobet (2015): "Contabilidad financiera y social de la alta velocidad en España", *Estudios sobre la economía española*, 2015(8). FEDEA.

Burckhart, K., J. Martí Henneberg y J. Tapiador (2008): "Cambio de hábitos y transformaciones territoriales en los corredores de alta velocidad ferroviaria: Resultados de una encuesta de viajeros en la línea Madrid-Barcelona", en *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 12.

De la Calle, L. (2005): "Cuando la proximidad deja de ser importante", en *Revista Española de Ciencia Política*, 12: 21-52.

De Rus, G. y G. Nombela (2007): "Is investment in High Speed Rail socially profitable?", en *Journal of Transport Economics and Policy*, 41(1): 3-23.

Fernández Albertos, J. (2002): "Votar en dos dimensiones: el peso del nacionalismo y la ideología en el comportamiento electoral vasco. 1993-2001", en *Revista Española de Ciencia Política*, 6: 153-181.

Flyvbjerg, B. (2007): "Policy and planning for large infrastructure projects: Problems, Causes, Cures", en *World Bank Policy Research Working Paper*, núm. 3781.

Flyvbjerg, B. (2014): "What you should know about megaprojects and why: An overview", en *Project Management Journal*, 45(2): 6-19.

Gutiérrez, J. (2004): "El tren de alta velocidad y sus efectos espaciales", en *Investigaciones regionales*, 5: 199-224.

Inglehart, R. (1999): *Modernización y posmodernización: el cambio cultural, económico y político en 43 sociedades*. Madrid: CIS.

Inglehart, R. (1991): *El cambio cultural en las sociedades industriales avanzadas*. 1a ed. Madrid: CIS.

Inglehart, R. (1977): *The silent revolution: changing values and political styles among western publics*. Princeton: Princeton University Press.

Leonisio, R. y O. Strijbis (2012): "Political Cleavages in the Basque Country: Meaning and Salience", en *Regional and Federal Studies*, 22(5): 595-611.

Leonisio, R. y O. Strijbis (2014): "Más allá de la autoubicación: por qué el nacionalismo predice mejor el comportamiento electoral en el País Vasco", en *Revista Española de Investigaciones Sociológicas*, 146: 47-68.

Martí Henneberg, J. (2000): "Un balance del tren de alta velocidad en Francia: Enseñanzas para el caso español", en *Eria: Revista cuatrimestral de geografía*, 52: 131-144.

Santos, J. M., M. J. Aguilera, M.P. Borderías (2006): La movilidad interurbana en la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla: rasgos definitorios a los 10 años de su implantación", en *Anales de geografía de la Universidad Complutense*, 26: 147-165.

Serrano, R., M. Garmendia, J.M.D. Ureña, J. M. Coronado y F., Pillet (2006): "Análisis de las consecuencias territoriales del AVE en ciudades pequeñas: Ciudad Real y Puertollano", en *Estudios geográficos*, 67(260): 199-229.

Serrano, J. M., R. García y S. Gil Guirado (2010): "La política de transporte ferroviario en España. Los corredores de la alta velocidad: sus potenciales limitaciones", en *Scripta Nova: Revista electrónica de geografía y ciencias sociales*, 331(20).

Westin, J. y P. Kageson (2012): "Can high speed rail offset its embedded emissions?", en *Transportation Research Part D: Transport and Environment*, 17(1): 1-7.

Nota biográfica de los autores

Alberto de la Peña Varona

Es Profesor Agregado en Ciencia Política y de la Administración en la Universidad del País Vasco. Desde 2001 hasta la actualidad ha impartido las asignaturas de Política Comparada, Introducción a la Ciencia Política y Política Vasca, entre otras. Sus líneas de investigación se centran fundamentalmente en las políticas ambientales, donde ha participado en diversos proyectos de investigación y publicado diversos trabajos. Es también miembro del grupo consolidado de alto rendimiento Euskobarometro.

alberto.delapena@ehu.eus

Sergio Pérez Castaños

Doctor en Ciencia Política por la UPV/EHU y Licenciado en Ciencias Políticas y de la Administración en la misma Universidad. Fue investigador pre-doctoral en el Euskobarometro con una Beca FPI entre 2010 y 2014. Máster de Gobernanza y Estudios Políticos por la UPV/EHU, y especialista en Análisis de Datos e Investigación Social Aplicada del CIS, en el que realizó una estancia de 10 meses. Actualmente disfruta de un contrato postdoctoral en el grupo consolidado de alto rendimiento Euskobarometro.

sergio.perezc@ehu.eus