

LOS PROYECTOS DE LINEAS DE ALTA VELOCIDAD EN EUSKAL HERRIA

En este informe, AHT Gelditu Elkarlana de Iruñerria pretende aportar una información básica sobre el proyecto del trazado de esta infraestructura en Navarra y sobre las consecuencias que tendría en caso de llevarse a cabo.

Sin embargo, debemos también tener en cuenta que junto al Corredor navarro existen otros proyectos de alta velocidad en Euskal Herria que en total contemplan la construcción de aproximadamente 443 kms de nuevas líneas de alta velocidad: 180 kms corresponden al trazado conocido como “Y vasca”¹; cerca de 200 kms al “Corredor Navarro de Alta Velocidad”², que uniría la “Y” con Zaragoza atravesando Nafarroa; y otros 71 kms a la nueva línea de Alta Velocidad para el TGV en Iparralde. Por otro lado, en Araba también debe llamarse la atención sobre la construcción de un nuevo trazado ferroviario previsto para velocidades de 220 km/h desde Gasteiz en dirección a Burgos.

Nos encontramos por tanto ante uno de los proyectos de infraestructuras más enormes y que afecta prácticamente a la totalidad de Euskal Herria.

Además, a estos proyectos hay que añadirle otros tantos contemplados en el Plan de Infraestructuras del Gobierno Español, como son la construcción del corredor noreste, tramo Castejón-Logroño, como parte de la línea de alta velocidad “Cantábrico-Mediterráneo”³ que procedente de Zaragoza discurriría paralela al Ebro a su paso por Navarra hacia Logroño e incluso la realización de un futuro “Corredor Ferroviario de Alta Velocidad del Cantábrico El Ferrol-Bilbao”.

¹ Ver el “Informe sobre los impactos del TAV en Euskal Herria” realizado por AHT GELDITU Elkarlana y disponible en <http://www.ahtgelditu.org/>

² El Corredor es de 160 km desde su entrada por Cortes hasta su conexión con la Y vasca.

³ Esta línea que uniría Bilbao y Valencia fue presentada oficialmente en Zaragoza a principios de noviembre de 2009



DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO EN NAVARRA

Desde la década de los 80 se han venido realizando estudios en tres fases distintas sobre posibles trazados para nuevas conexiones ferroviarias.

El primero fue el “*Estudio de Alternativas del Acceso Irurtzun-Irún*”⁴ finalizado en 1985. En 1991 se finalizó el “*Estudio previo de nueva malla ferroviaria en Navarra*” encargado por la comisión Gobierno de Navarra-MOPT. Este estudio fue seguido por un estudio medioambiental realizado por el Servicio de Medio Ambiente del Gobierno de Navarra en 1992 en el que advertía del elevado número de impactos críticos, especialmente en la sierra de Aralar.

El último, hasta ahora, ha sido el “*Estudio de alternativas del Corredor navarro de Alta Velocidad*” realizado por el Ministerio de Fomento entre 1996 y mediados de 1997. Para la realización del anteproyecto dividieron el trazado en cuatro tramos. Los tres primeros que vamos a describir ya tienen realizados los estudios informativos, hechos a escala 1:5000 y 1:2000, las Declaraciones de Impacto Medioambiental y los procesos de información pública. Dentro del procedimiento habitual quedaría por realizar el Proyecto constructivo, la licitación, adjudicación y expropiación, y la ejecución.

Según este estudio, la nueva conexión de alta velocidad partiría de la línea ya construida de TAV Madrid-Figueras a la altura de Plasencia de Jalón, pueblo cercano a Zaragoza. Desde aquí subiría hasta hacia el Norte entrando en Navarra por el término municipal de Cortes.

Los **tres estudios informativos realizados** han sido:

1) Desde **Plasencia de Jalón hasta Castejón**: 78,4 kms, de los que 38 corresponden a suelo navarro. Los términos municipales afectados en Navarra serían Cortes, Buñuel, Ribaforada, Fontellas, Tudela y Castejón. A su paso por Tudela el Estudio del trazado contempla dos alternativas: una con entrada en Tudela por la actual estación y la otra rodearía la ciudad por el Oeste. La declaración de impacto medioambiental de este tramo, tras un parón de cinco años, se aprobó el 5 de junio de 2007⁵.

2) Desde **Castejón hasta la Cuenca de Pamplona**: 69,8 kms. Este tramo afectaría a los términos municipales de Arguedas, Valtierra, Cadreita, Villafranca, Caparroso, Marcilla,

⁴ El Gobierno de Navarra y RENFE elaboraron este estudio para realizar una nueva variante de trazado ferroviario (con radios mínimos de curvatura de 2300m y una velocidad máxima de 200 km/h) alternativa a la actual línea Altsasu-Irún. De un total de 23 alternativas, que penetraban en Gipuzkoa por todo el área comprendida desde el río Bidasoa hasta el valle del Oría, escogieron tres como las más “idóneas”: dos de ellas atravesando la sierra de Altzania y Aralar hacia Zaldibia y una tercera paralela a la Autovía Pamplona-San Sebastián.

⁵ En este estudio se reconoce las afecciones medioambientales que provocaría en el Soto del Ramalete así como en varios enclaves naturales protegidos como el Soto de Murillo de las Limas, de Traslapiente y de la Remonta.

Peralta, Falces, Olite, Tafalla⁶, Pueyo, Garínoain, Barásoain, Tirapu, Olcoz, Muruarte de Reta, Biurrun, Campanas, Tiebas, Elortz, Noáin y Galar.

Desde Olite, debido al incipiente carácter alomado del terreno, se contemplan desmontes de 10-15 metros y falsos túneles. En la zona de El Plano, en Tafalla, se prevé un túnel de 800 metros. En la zona cercana a la Cuenca los desmontes serían de 25-30 metros y se prevén más túneles en Biurrun (400 metros) y Arazuri.

3) El estudio del tercer tramo abarca la **Cuenca de Pamplona**: 19 Kms.

Se pretende eliminar el bucle ferroviario actual que atraviesa la zona norte de Pamplona y construir una nueva línea convencional junto con la construcción de la línea de doble vía de alta velocidad hasta Zuasti. Los municipios afectados son los de Cendea de Zizur, Zizur Mayor, Pamplona, Barañáin, Orcoien, Cendea de Olza y Cendea de Iza.

El proyecto prevé para este tramo la construcción de una estación bimodal (TAV y tren convencional) en torno a la Avenida Aróstegui, entre Zizur Mayor y Echavacoiz. El área de desarrollo de la nueva estación tendría una extensión de más de dos millones de metros cuadrados. Se pretende crear un punto de centralidad económica con la nueva estación y un enorme desarrollo urbanístico. El plan consiste en construir 8.885 nuevos pisos en la zona (entre ellos tres torres de 30 plantas) más 1.125 viviendas en los terrenos de San Jorge que quedarían libres, zonas comerciales y de servicios (hoteles, oficinas...), una gran dotación regional (se baraja una feria de muestras) y un parque empresarial. Además de nuevos viales. Una enorme operación urbanística financiada en buena medida con los beneficios obtenidos de la urbanización de los terrenos desafectados de la actual estación y del bucle ferroviario.

4) En el caso del **cuarto tramo**, desde Zuasti hasta la conexión con la “Y vasca”, el proyecto no ha avanzado desde el “Estudio de alternativas” de 1997, hecho a escala poco precisa de 1:20.000. Este tramo tiene dos alternativas. Ambas partirían desde Zuasti y tendrían el mismo recorrido durante 14 kilómetros.

La “**Alternativa F**” (H2), una vez en el valle de Arakil a su paso por los términos de Hiriberri y Ihabar, describiría una amplia curva hacia el Norte y penetraría en un túnel de 11 kilómetros de longitud, atravesando la Sierra de Aralar bajo las Peñas de Madalen Haitz y el valle alto de Ata. Este túnel desembocaría en el término municipal de Betelu en donde recorrería un tramo de 4 kilómetros a través del valle de Araitz. Llegando a Azcarate,

⁶ Desde la Asamblea popular de Tafalla contra el TAV, se denuncia el encajonamiento que sufriría esta población entre la autopista (al Este) y la nueva línea de alta velocidad (al Oeste), en donde crearía una nueva barrera muy próxima al casco urbano, partiendo y separando corralizas, caminos, barrancos y carreteras. Ocuparía una gran superficie de tierra, unas 88 hectáreas a lo largo de sus 11 kilómetros de recorrido por este término municipal, transcurriendo además por las zonas más sensibles: Monte Plano, Laguna del Juncal, Planillo, Margalla, Losillas, Gariposa, etc. De llegar a ejecutarse supondría la desaparición de la Laguna, declarada espacio protegido. Denuncia, además, la acumulación de infraestructuras en este estrecho pasillo natural, una de las más altas de Navarra: el ferrocarril actual, la autopista de peaje, las centrales eólicas, las líneas eléctricas de media y alta tensión, centros de transformación y distribución de electricidad, dos gaseoductos, dos ramales del Canal de Navarra..., más la posible llegada del TAV.

penetraría en otro túnel de 4 kilómetros bajo el collado de Zarate (límite de Nafarroa con Gipuzkoa) y volvería a salir a la superficie en el fondo del valle de Vedado. Desde aquí se encaminaría hacia el término municipal de Alegia en donde se realizaría del intercambiador o nudo de enlaces con la “Y vasca”.

La “**Alternativa E**” (**H1**) también partiría de Zuasti para dirigirse hacia Ordizia en donde se conectaría con la “Y vasca”. Atravesaría los municipios de Sakana hasta Etxarri Aranatz, desde donde penetraría en la sierra de Lizarrusti-Altzania con un túnel de 5´1 kms. Este túnel describiría en la sierra una amplia curva en dirección norte y desembocaría en un punto cercano al kilómetro 59 de la carretera de subida a Lizarrusti. Después, con un túnel de 6´5 kilómetros, atravesaría Aralar para finalizar en el término de Zaldibia, lugar del intercambiador con la “Y vasca”, un nudo de enlaces con sucesivos desvíos, bifurcaciones y cruces de líneas de gran impacto⁷.

Como una **nueva alternativa** el Gobierno de la CAV propuso una línea que avanzaría hasta cerca de Alsasua para girar entre las sierras de Aralar y Aratz-Aizkorri hacia la zona de Ezkio-Itsaso en Gipuzkoa. El ejecutivo navarro, aunque durante un tiempo evitó posicionarse, ha acogido esta última alternativa con agrado. El Ministerio de Fomento ya ha adjudicado a la empresa Sener Ingeniería y Sistemas, S.A. el contrato de servicios para la redacción del estudio informativo de este tramo⁸. El presupuesto de la adjudicación asciende a 1.003.000 euros.

⁷ Ver el “**Informe sobre los impactos del TAV en la Sierra de Aralar con motivo de la conexión entre el Corredor Navarro y la Y vasca**” realizado por la Asamblea contra el TAV y disponible en <http://www.sindominio.net/ahtez>

⁸ Los trabajos se realizarán en tres fases: planteamiento y estudio de corredores (escala 1/25.000), análisis de alternativas (escala 1/5.000), proceso de información pública y audiencia y concluirá con la Declaración de Impacto Ambiental.



Mapa en el que se contemplan las tres alternativas propuestas hasta el momento.

En total, el Corredor Navarro de alta velocidad, dependiendo de las decisiones que se tomen del trazado de conexión con la “Y” vasca, tendría unos 200 kilómetros, 160 de los cuales transcurrirían por territorio navarro.

Según el Estudio de Alternativas de 1997, la línea descrita de alta velocidad sería de doble vía ancho internacional para tráfico de viajeros a una velocidad de 300/350 km/hora. Conservándose, asimismo, la actual vía de ancho de Renfe. Sin embargo, las últimas declaraciones institucionales afirman que la línea, sin haberse hecho ningún tipo de estudio ni variación adicional, será para tráfico mixto de viajeros y mercancías⁹ y que la velocidad para el transporte de viajeros será de 250 km/h y para el de mercancías de 120 km/h.

Recomendamos visitar la página web de AHT Gelditu! Elkarlana <http://www.ahtgelditu.org/> en la que, entre otras informaciones, mediante el programa Google earth se puede ver al detalle el recorrido que tendría el Corredor navarro y la “Y” vasca

⁹ La consejera navarra de Transporte, Laura Alba, declaró recientemente, junto con su homóloga del Gobierno Vasco, Nuria López de Guereñu, que el Corredor navarro y su conexión sería de doble vía ancho internacional para tráfico mixto de viajeros y mercancías, a la par que se conservaría la actual vías de ancho de Renfe. Por su parte, el secretario general de UGT en Navarra, Juan Goyén, considera el TAV “más que necesario, prioritario, sobre todo para las mercancías”. Destacó la importancia de la conexión con la “Y” vasca y puso *casualmente* como ejemplo que “Volkswagen necesita actualmente dos días para pasar sus coches a Europa”.



Otra conexión a través de Navarra

Por otra parte, dentro del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad está prevista otra conexión que iría desde Castejón hasta Logroño para desde esta ciudad unirse en Miranda de Ebro con la línea que procedería desde Valladolid-Burgos hacia su conexión con la “Y” vasca.

El Ministerio de Fomento ya ha adjudicado la redacción de cuatro proyectos constructivos de plataforma del tramo Castejón-Logroño y el estudio informativo del corredor Miranda de Ebro-Burgos. El presupuesto conjunto de estas adjudicaciones asciende a 5,2 millones de euros. Este Corredor se divide en varios subtramos: Castejón-Aldeanueva del Ebro en La Rioja (19 kms) con una variante por Rincón de Soto, Aldeanueva-Lodosa (19 kms) con paso por Calahorra, Lodosa-Agoncillo en La Rioja (19 kms) y Agoncillo-Logroño (14 kms).

Es decir, dentro del corredor de unión del Cantábrico con el Mediterraneo, el Ministerio de Fomento pretende realizar dos conexiones que partirían desde Castejón: una a través de Pamplona y Sakana que se uniría con la “Y” vasca probablemente cerca de Ezkio-Itxaso y otra a través de Logroño que se uniría en Miranda de Ebro con la línea procedente de Valladolid hacia Vitoria-Gasteiz.

UN POCO DE MEMORIA

La conexión con la “Y” vasca, cuyos estudios no han avanzado durante los últimos años, recibió el apoyo explícito y claro del Gobierno de Navarra como respuesta al lanzamiento de un nuevo TAV Cantábrico-Mediterráneo anunciado en Junio de 2004 por la ministra de Fomento, Magdalena Álvarez: esta línea iría paralela al Ebro, vía Castejón-Logroño. En un principio el consejero de transportes de la anterior legislatura, Alvaro Miranda, se mostró satisfecho ante la noticia de que “habría dos ejes, que a través de Navarra, conectarían el Mediterráneo y el Cantábrico”: uno que, pasando por Iruñea y Aralar, se conectaría con la “Y vasca”, y otro a través del nuevo eje del Ebro por Castejón-Logroño. De este tramo también se ha hecho un Estudio informativo y discurriría paralelo al actual trazado del tren convencional. (76´5 kms)

Este nuevo proyecto fue visto por el Gobierno navarro como una posible competencia al Corredor vía Pamplona de conexión de la “Y vasca” con el Mediterráneo. De ahí que, en julio de 2004, el presidente Miguel Sanz se dirigiese al Gobierno español para pedir que el corredor del TAV Cantábrico-Mediterráneo pasase por Iruñea. Además, todos los grupos parlamentarios (UPN, CDN, PSOE, EA, Aralar, PNV, IU) respaldaron en Octubre de 2005 la demanda hecha por el Gobierno navarro de que se incorporase el tramo Zuasti-Ordizia (“alternativa E”) a las redes de alta velocidad previstas en el Plan de Infraestructuras.

A mediados de agosto de 2005, el Gobierno de Navarra propuso al Estado una fórmula para financiar las obras del corredor navarro, similar a la que se firmó con la CAPV. Se obtendría el dinero mediante el endeudamiento de la Comunidad Foral y dicha deuda correría después a cargo del Estado, ya que se descontaría el dinero de la aportación (el cupo) que anualmente entrega la Comunidad Foral a las arcas estatales en el marco del Convenio Económico.

A finales de marzo de 2006, Fomento aceptó esta fórmula de financiación, a expensas de que Pedro Solbes, titular del Ministerio de Economía y Hacienda, diese el visto bueno a la operación. No obstante, durante el resto de la anterior legislatura de UPN, este partido mantuvo un constante “rifi rafe” con el Gobierno socialista de Madrid y con el PSN, acusándoles de paralizar el proyecto y de no firmar el convenio. En este sentido, a propuesta de UPN y CDN, en octubre de 2006 el Parlamento Navarro pidió al Gobierno central que se firmase de inmediato dicho convenio. Acuerdo que apoyaron todos los partidos excepto Aralar¹⁰. Las escaramuzas y mutuos ataques continuaron al presentar UPN en el Congreso, a través del grupo popular, una enmienda con la que se pretendía incluir en los Presupuestos Generales del Estado una disposición adicional que contemplase la posibilidad de financiar las obras del TAV en Navarra a través del convenio económico. Esta enmienda, junto con otra, propuesta en el Senado, fue rechazada por el PSOE-PSN, lo que avivó las mutuas descalificaciones.

¹⁰ Patxi Zabaleta, de Aralar, explicó que su grupo votaba en contra porque todavía estaba pendiente la definición del trazado del tren.

Sin embargo, tras las elecciones forales y el apoyo del PSN a UPN para que continuase en el Gobierno, a instancias de la dirección nacional del PSOE, las relaciones entre ambos partidos se volvieron cordiales como por ensalmo, y en una reunión entre Miguel Sanz y Zapatero en octubre de 2007, acordaron que ambas administraciones firmarían antes de fin de año un acuerdo de ejecución y financiación vía Convenio Económico del Corredor navarro de alta velocidad, en términos similares al alcanzado con la CAPV.

En una reunión que en noviembre mantuvieron Alvaro Miranda y la consejera de Obras Públicas, Laura Alba, con el secretario de Estado de Infraestructuras, Víctor Morlán, ratificaron el acuerdo para firmar el convenio de construcción y financiación de esta infraestructura. Este convenio de colaboración fue aprobado el 31 de diciembre por el Gobierno de Navarra.

Tras un período en el que parecía que el proyecto no se iba a realizar debido a la explosión de la crisis financiera y económica, lo que provocó serias reticencias desde Madrid, el Gobierno, después del cambio de ministros,¹¹ anunció su apoyo al proyecto. El 16 de mayo de 2009 el Gobierno de Navarra y el ministro de Fomento, José Blanco, firmaron con gran boato¹² el **protocolo del Convenio** que establece las bases para la cooperación entre ambas administraciones. El protocolo recoge que la ejecución de las obras de plataforma y de superestructura entre Zaragoza y Castejón, así como las de superestructura (vías y electrificación) entre Castejón y Pamplona corresponderían al Ministerio de Fomento. Mientras que la licitación y ejecución de las obras de plataforma entre Castejón y Pamplona sería responsabilidad del Gobierno navarro. Comprobamos, pues, que al igual que en la CAPV, en donde Fomento se queda con el tramo de Bizkaia y el Gobierno Vasco con el tramo guipuzcoano, en este caso también se repartirían el proyecto-pastel entre ambos Gobiernos. El Gobierno de Navarra anticiparía el coste de las obras en suelo navarro y no lo descontaría de la aportación navarra fijada por el Convenio Económico hasta dentro de dos años. Además, abonaría el gasto financiero del préstamo necesario para hacer frente a esta inversión.

Según este protocolo, el coste total de la construcción del Corredor desde Zaragoza hasta Pamplona sería de 1.000 millones de euros, mientras la urbanización del bucle ferroviario sería de 400 millones y la construcción de la nueva estación de 100 millones¹³.

Finalmente el 9 de abril de 2010, con unos cuantos días de retraso sobre la fecha prevista, se firmó el **Convenio** de colaboración entre la Administración General del Estado, la

¹¹ En el Ministerio de Fomento se sustituyó a Magdalena Álvarez por José Blanco y en el de Economía a Pedro Solbes por Elena Salgado.

¹² A la firma del Protocolo acudieron lo más granado de la élite político-empresarial de Navarra: diversos representantes municipales y forales de los partidos políticos (UPN, PSN, CDN), la delegada del Gobierno, el presidente de la Cámara de Comptos y el del TSJN, rectores de la UPNA y de la UNED, *el comandante militar de Navarra*, el presidente de la CEN (Confederación de empresarios navarros), los secretarios generales de UGT y CCOO... Todo ello acompañado de un fuerte eco mediático.

¹³ El convenio para la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona se firmaría de forma simultánea al del Corredor.

Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF), que establecía las condiciones de realización **de la obra del tramo Castejón-Esquiroz (69,8 kms)**. Según este Convenio y siguiendo lo que ya se firmó en el Protocolo, ADIF contrataría la ejecución de las obras de superestructura (vía, electrificación, señalización, subestaciones, instalaciones de sistemas de seguridad y telecomunicaciones) y el Gobierno de Navarra haría lo propio con las obras de plataforma. **El coste total de este tramo se establece en 675 millones de euros:** 362'65 millones de euros corresponden a la plataforma, 10 millones a expropiaciones y 15 millones a redacción de proyectos, supervisión y dirección de obra. En total 387 millones de euros que serán adelantado por la administración navarra para lo cual tendrá que pedir un préstamo a los bancos de entre 45 y 60 millones de euros. Préstamo que pagaría íntegramente esta administración. Por otra parte, los gastos y la ejecución de la superestructura corresponderían a ADIF (287 millones de euros).

En cuanto al importe adelantado por la Administración navarra de los gastos de ejecución de las obras de infraestructura, así como los correspondientes a pago de expropiaciones y contratos de servicios (387 millones), no se respeta lo que se firmó en el Protocolo, ya que el dinero no será retraído por el Gobierno de Navarra del cupo que anualmente paga al Estado, como se había acordado, sino que será ADIF quien vaya devolviendo el dinero con cargo a sus propios presupuestos, en cinco años consecutivos, desde 2013 hasta 2017¹⁴. Sin embargo, como afirmó José Andrés Burguete, portavoz del CDN, partido que votó afirmativamente a este convenio, existen serias dudas de que esta enorme cantidad sea devuelta¹⁵.

Además, el texto remarca que el Estado nunca pagará más que estos 387 millones de euros adelantados, con lo cual queda en el aire quién asumirá las desviaciones que sistemáticamente se producen en las obras públicas.

Es decir, el Gobierno de Navarra en su empeño por comenzar las obras del TAV ha asumido un acuerdo completamente desfavorable en el que se compromete a adelantar 387 millones de euros, pagando más de 45 millones en intereses, y con el que seguramente deberá asumir las desviaciones presupuestarias. Quedando, además, completamente dependiente de que ADIF disponga de fondos para pagar los gastos de las obras de infraestructura adelantados por la administración navarra.

Por otra parte queda por resolver el paso por Tudela. Ya se ha puesto en marcha un estudio de alternativas encargado por Fomento. La Declaración de impacto medioambiental, elaborada recientemente por el Ministerio de Medio Ambiente, apuesta por que la línea atraviese el núcleo urbano, tal y como sucede en la actualidad, pudiéndose soterrar las dos vías, la de alta velocidad y la actual¹⁶. Además, existen otras dos alternativas que suponen

¹⁴ Los plazos acordados son los siguientes: 10,00 millones de euros para su abono en el año 2013; 25,65 millones de euros en el año 2014; 30,00 millones de euros en 2015; 170,00 millones de euros en 2016 y 152,00 millones de euros en 2017.

¹⁵ El portavoz del CDN preguntó “qué pasará si algún año no se aprueban los presupuestos estatales y se prorrogan”. A lo que nadie respondió.

¹⁶ Esta es la alternativa defendida por el PSN o bien la alternativa junto a la N-232.

sacar la línea y la estación del centro de la ciudad: en paralelo a la A-68 (antigua N-232), entre el instituto ETI y el hospital o alejar la vía más allá del hospital, junto a la autopista AP-68, como quiere el equipo de gobierno de UPN.¹⁷

Este Convenio fue aprobado por todos los partidos políticos con representación parlamentaria excepto Nafarroa Bai que resaltó, al igual que el CDN, lo desventajoso de este acuerdo y la falta de concreción de la conexión de este tramo de Castejón hacia Zaragoza y desde Esquíroz hacia la conexión con la Y vasca. “Nos recuerda mucho a aquella autopista que iba de ninguna parte a ningún sitio”, dijo su portavoz, en alusión al trazado de la A-15 cuando fue construida en los años 70. Además, puso en duda que el TAV navarro sea un tren también para mercancías, argumentando que sólo la parte expositiva del convenio lo dice.

Al margen de este Convenio, quedarían por tanto pendientes de financiación los tramos Zaragoza-Castejón, Cuenca de Pamplona y la conexión con la “Y” vasca.

¹⁷ La construcción de una nueva estación a las afueras de la ciudad es vista como “un área de oportunidades” para la urbanización de la zona.

CONSECUENCIAS Y ESTRAGOS PROVOCADOS POR LAS LINEAS DE ALTA VELOCIDAD

1) GRAVES IMPACTOS EN EL TERRITORIO

Nos encontramos ante uno de los ejemplos de infraestructuras de transporte más duros y agresivos con el medio ambiente.

a) Túneles, viaductos, trincheras, terraplenes, desmontes y escombreras.

Al exigir unas condiciones constructivas muy estrictas (líneas rectas¹⁸ y desniveles mínimos¹⁹) esta infraestructura no respeta la orografía (en muchos casos accidentada) del terreno y supone grandes **movimientos de tierras**, tanto de desmonte como de relleno. Al Corredor navarro le corresponderían 35 millones de m³ de movimiento de tierras. Lo cual tiene un gravísimo impacto y exige la creación de nuevas y numerosas escombreras²⁰, con las consiguientes molestias para el vecindario y una enorme ocupación de suelos.

Construirían al menos 8 kilómetros de **viaductos** y más de 16 kilómetros de **túneles**: en El Plano, Biurrun, Arazuri, Iza, Bizkai-Otxobi, Izurdiaga y los túneles de Aralar, que, según la alternativa, serían uno de 11´5 kms o dos de 5´1 kms el primero y de 6´3 kms el segundo. El impacto de dichos túneles sería muy severo. El impacto hidrogeológico subterráneo sería crítico, especialmente en las sierras de Lizarrusti-Altzania y Aralar²¹. A este respecto son muy graves, por ejemplo, los resultados del preestudio medioambiental realizado por el Gobierno de Nafarroa sobre la influencia del corredor navarro de alta velocidad en Aralar.

¹⁸ Los radios mínimos de curva son de 3.200-4.000m.

¹⁹ La pendiente máxima normal es de 15 por mil y excepcionalmente 18 por mil.

²⁰ En el Estudio informativo se prevén 11 escombreras especiales para esta obra: 4 entre Ororbía y Zuasti, otras 3 entre Zizur Txiki, Espartza, y Eskiroitz, otras 3 entre Noain y Beriain y un par en la zona de Campanas. Por otra parte, en 2008 se hizo público el proyecto de macrovertedero que la Asociación de Constructores y Promotores (ACP) pretende realizar en la zona de Erreniega, concretamente en el término de Undiano, en previsión de las obras de la nueva ciudad de Guenduláin, con 19.000 viviendas, y la nueva estación del TAV, junto a la que se prevé la construcción de más de 7.000 viviendas. Esta escombrera tendría una superficie de un millón cien mil metros cuadrados, lo que equivale a tres cuartas partes del pantano de Eugi. Sería utilizado durante un plazo de 15 años y preveía un tráfico de cerca de mil camiones diarios.

²¹ El área nos ofrece una serie de ejemplos bien claros de karst de montaña, que hace que la circulación de las aguas subterráneas sea imprevisible y en los que abundan numerosas turgencias, cavernas, simas y galerías. Por lo tanto, parece evidente que las excavaciones a practicar para el túnel de TAV augura unos impactos críticos sobre las aguas subterráneas, no sólo en las zonas afectadas por la excavación sino que pudiera extenderse a todo el macizo: el túnel puede alterar el esquema de los flujos subterráneos y la dinámica de los acuíferos, actuando como una esponja para los flujos de agua, lo que implicaría, en algunos sectores, además de graves riesgos de hundimientos, una notable columna de agua por encima y por debajo del túnel, con los problemas que ello conllevaría. Además esta obra ocasionaría problemas graves de asentamientos y afecciones a los caudales en manantiales y pozos.

El estudio cita que en el terreno donde se construirían los túneles existen muchos impactos “críticos” y “severos” a la hidrogeología de la zona.

Además, este tipo de actuaciones (túneles, viaductos, trincheras...) demanda una gran cantidad de cemento. Una de las industrias responsables del calentamiento global, debido a sus masivas expulsiones de CO₂.

A esto hay que añadir que, aparte del impacto de los elementos básicos de la infraestructura, también hay que tener en cuenta las afecciones de obras y actuaciones llamadas auxiliares, pero generalmente de gran envergadura: pistas de acceso²²; habilitación de vertederos²³ y ubicación de bocas auxiliares de ataque para la obra o galerías de emergencia; desmontes a abrir con explosiones; parques de maquinaria y otras instalaciones anejas; canteras y plantas de extracción y tratamiento de materiales.

b) El efecto barrera y la ocupación de suelos.

Todo el territorio atravesado por la línea de alta velocidad se vería dividido en dos partes a causa de las vallas que corren paralelas a las vías. Esta barrera impediría el paso de numerosas especies de un lado a otro, provocando el aislamiento de poblaciones y creando desordenes y problemas de supervivencia en algunas especies. Además, impide el paso de paseantes y agricultores²⁴, y estrangula muchas localidades en medio de infraestructuras viales y el TAV. Es lo que se denomina **efecto barrera**, que, junto a la autopista y el canal de Navarra, fragmentaría de nuevo el territorio.

Este efecto barrera sería especialmente aislador en Castejón (al norte tienen el actual tren, al este la A-15 y al sur el TAV), Marcilla (al este la A-15 y al oeste el TAV) Tafalla o Pueyo, rodeadas por la autopista y el TAV.

El discurrir del TAV a su paso por la cuenca sería bastante problemático e impactante debido al alto grado de urbanización del suelo y al gran número de infraestructuras existente. Así, especialmente críticos serían el paso entre Alaitz y Erreniaga, donde Campanas y Tiebas quedarían atrapadas entre la A-15 y la línea TAV. O el paso a escasa distancia de poblaciones como Beriáin, Salinas, Esquíroz u Orcoien.

²²

Las pistas de acceso a túneles y vertederos serían de 5 metros de ancho y cementadas, durante la obra, y pistas de nueva planta y asfaltadas durante el servicio.

²³

El material sobrante de la excavación de los túneles con destino a vertedero es aproximadamente de 200 m³ por cada metro de túnel, es decir, 200.000 m³ por kilómetro, que al llevar a la escombrera se multiplica por dos, debido a al “coeficiente de esponjamiento” del material, es decir, a que ya no está compactado.

²⁴

Se dificulta el acceso a numerosas parcelas de terreno de carácter agrario de todo tipo o de otros usos rurales. Lo que puede resultar en la inviabilidad de las parcelas al no existir paso alternativo viable o debido al aumento en la distancia, tiempo y energía necesarias para llegar a la misma. Lo mismo puede ocurrir para el acceso a viviendas rurales y edificios agrarios.

Además, esta infraestructura **consume territorios extensos**, ocupando tierras muy valiosas para la agricultura y agrediendo a numerosos ecosistemas²⁵. La plataforma sobre la que se asientan las vías supone un corredor mínimo de 30 metros de ancho en condiciones de terreno llano y con el trazado sobre tierra²⁶. Aunque esta franja se incrementa sustancialmente hasta los 50-100 metros de anchura en relieves montañosos debido a las explanadas, taludes y terraplenes que hay que construir y a los movimientos de tierra. Como mínimo, por tanto, el TAV supondría la pérdida de unas tres hectáreas por kilómetro de recorrido en llano. Esta tierra se pierde de forma neta y en el caso de la tierra agraria es de muy difícil “sustitución”. Además, se establecen zonas de servidumbre y afección de 50 metros a cada lado de los bordes exteriores de la obra por lo que el terreno sujeto a restricciones a lo largo del trazado podría superar las ocho hectáreas por kilómetro de plataforma²⁷. Aunque no se pierde el derecho de uso en este caso, sí se imponen diversos condicionantes en las opciones de gestión

Por tanto, la **superficie afectada** en los cerca de 200 kms del Corredor Navarro alcanzaría un mínimo de **unas 1.600 hectáreas** teniendo en cuenta las zonas de afección y servidumbre. Lo que equivale a unos 2.800 campos de fútbol.

Esta ocupación de tierras agrícolas y el efecto barrera aceleraría el proceso de desaparición del mundo rural tradicional, ya bastante acrecentado, y una enorme ocupación de tierras fértiles y de una gran riqueza medioambiental.

C) Necesidad de canteras para la construcción de la infraestructura.

Debido a la gran magnitud de la obra y a la enorme cantidad de áridos requeridos para hormigones (imprescindibles para los túneles, viaductos, muros de contención...), es de prever un aumento significativo en el ritmo de explotación de las canteras existentes y la apertura de nuevas canteras²⁸. En Navarra están en funcionamiento al menos 144 explotaciones con todas las molestias que generan para los vecinos: explosiones frecuentes, ruidos, polvo e incluso agrietamientos. Además, gran parte de estas canteras son ilegales ya que no se encuentran a menos de dos kilómetros de distancia mínima del centro urbano. Y suponen graves impactos medioambientales, como se puede ver en las canteras de Tiebas, en donde se están comiendo la Sierra de Alaiz o en el desfiladero de Oskia, en donde están devorando el monte Bizkai.

d) Ruido

²⁵ Se verían afectados hayedos, robledales, encinares, bosques de ribera, matorrales, estepas, lagunas, ríos, arroyos y manantiales..., y ecosistemas cavernícolas (mucho más delicados que los de superficie y en grave peligro).

²⁶ Información proporcionada en el Avance del PTS de la Red Ferroviaria de la CAPV de 1997 que igualmente sirve para las estimaciones sobre el Corredor navarro.

²⁷ Para la construcción de la nueva línea TGV en Lapurdi se anuncian 9 hectáreas de ocupación por kilómetro.

²⁸ Los proyectos constructivos de la Y vasca cuantifican la necesidad de áridos para hormigones en túnel en 39.000 toneladas por kilómetro.

Un TAV lanzado a 250-300 km/hora es causa de fuertes niveles de ruido. En un pasillo de 250 metros a cada lado de la vía podría llegar a niveles de entre 94 y 79 decibelios cuando el nivel máximo permitido es de 70 db. Este impacto sería especialmente grave a su paso por localidades como Ribaforada, Tiebas, Campanas, Beriáin, Salinas, Esquiroz u Orcoien. En una franja de 1-2 km, también a ambos lados, el ruido soportado sería de 50-60 decibelios, equivalente a vivir al borde de una carretera con tráfico intenso. El impacto del ruido puede provocar estrés en los animales y humanos con consecuencias en la salud y el comportamiento.

e) Contaminación electromagnética

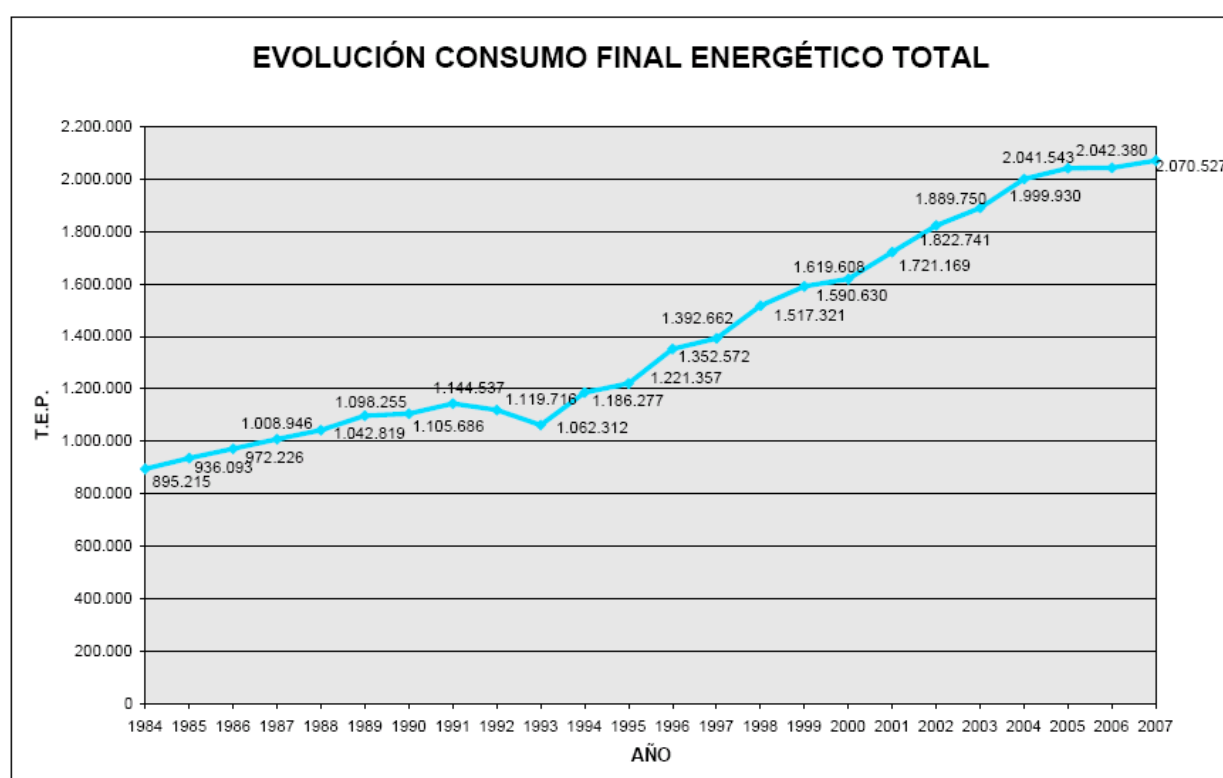
La infraestructura eléctrica de 25.000 voltios que acompaña a la línea de alta velocidad produce campos electromagnéticos intensos con repercusiones serias en la salud y en el entorno, con un aumento del ozono troposférico y óxidos de nitrógeno que contribuirán al “efecto invernadero” y a la lluvia ácida.

La superficie alcanzada por esta radiación electromagnética varía generalmente entre los 200 y 800 metros, por lo cual el espacio y la población afectadas serían muy considerables. Se ha demostrado que este tipo de contaminación, que hoy en día todavía se está estudiando, no es inocuo para la salud: influye en el mecanismo de producción de proteínas y hormonas, pudiendo producir cánceres y leucemias, y afectando al sistema inmunitario. Además, provoca alergias y otras afecciones relativas a estados “hiperenergéticos”, debidas a un ambiente saturado en el plano energético.



2) DESPILFARRO ENERGÉTICO

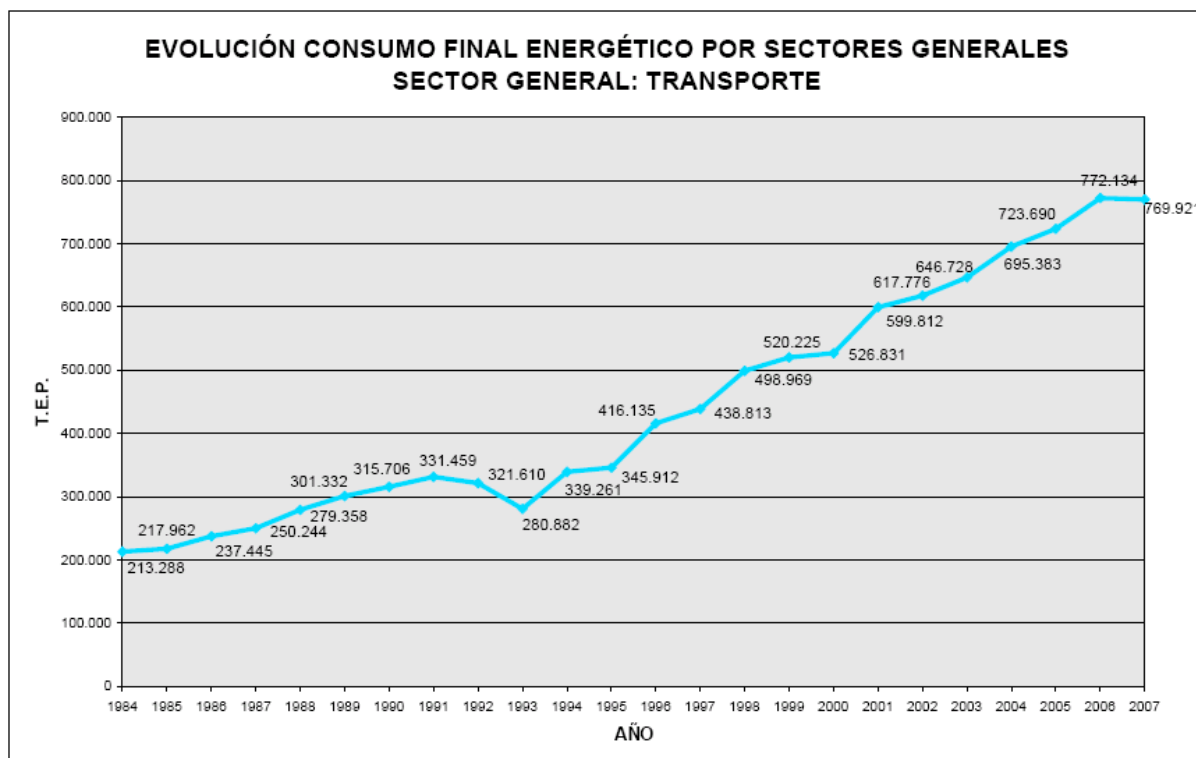
Dentro del crecimiento indefinido que caracteriza a nuestra sociedad navarra las necesidades energéticas también se han incrementado, como puede comprobarse en el siguiente gráfico²⁹



Balances energéticos de Navarra 2007

Del total de energía consumida en 2007 (dos millones setenta mil TEP³⁰) el 37'18% (769.921 TEP) correspondía al sector del transporte, que también ha tenido un aumento vertiginoso:

²⁹ *Balances energéticos de Navarra.* Gobierno de Navarra



Balances energéticos de Navarra 2007

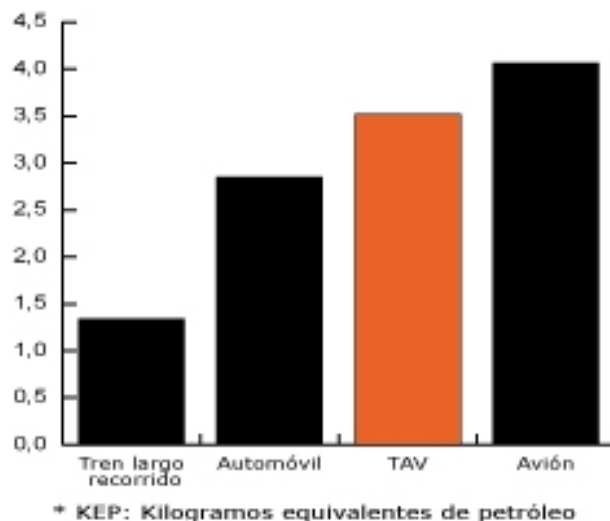
A este enorme gasto energético se le vendría a sumar el de las líneas de alta velocidad. El consumo de energía del TAV es desmesurado ya que, con el aumento de la velocidad, el consumo no se incrementa proporcionalmente sino exponencialmente. **La energía derrochada por un TAV a 300 km/h es comparable al consumo doméstico de una ciudad de 25.000 habitantes³¹.** Además, en los túneles el gasto es superior (un 25% más), debido a la mayor fuerza que deben aplicar las máquinas para contrarrestar la resistencia del aire. A lo que hay que sumar el gasto de precalentamiento (un 25% superior al gasto del recorrido), junto con el 15% que se pierde en su transporte por la catenaria, así como el gasto de mantenimiento, sistemas de ventilación, etc.

Como se refleja en el gráfico el consumo energético por plaza es tres veces superior al de un tren convencional, mayor que el de un coche y algo menor al de un avión.

³⁰ El TEP viene a ser una tonelada equivalente de petróleo.

³¹ Dato proporcionado por la Plataforma contra el TAV Madrid-Valladolid, 1999.

Bidalari garraio motaren arabera
 energia kontsumoa
 Consumo energético por modo
 de transporte de viajeros (en KEP*)



Este desorbitado consumo exige grandes cantidades de energía³² y es la causa de altos niveles de contaminación derivados de la producción de energía eléctrica procedente principalmente de centrales atómicas³³ y centrales térmicas³⁴. Lo que implica la potenciación del uso de una energía como la nuclear o la de gas metano, que supone serios riesgos y problemas medioambientales y entraña un modelo energético centralizado y jerárquico. Además, conlleva una extrema dependencia de energías fósiles no renovables con riesgo de agotamiento, extraídas a miles de kilómetros y con un fuerte impacto medioambiental. Por último, supone el control geoestratégico de las zonas de extracción y de transporte, como es el caso de los gasoductos, por parte de los países industrializados. Motivo de gobiernos títeres, corrupción y conflictos bélicos³⁵. Las propuestas de utilización de energías renovables (eólica, fotovoltaica...) son limitadas, ya que estas energías son incapaces de abastecer el enorme consumo energético actual y

³² “El AVE y el avión constituyen los medios colectivos de mayor consumo energético (...) El AVE presenta un consumo de energía por plaza ofrecida que es solo un 13% menor que el avión” MOPTMA (actual Ministerio de Fomento).

³³ Es manifiesto el peligro que entrañan las centrales y los problemas que suponen los desechos nucleares.

³⁴ El gas metano, principal componente del gas natural, del que se producen importantes fugas, tiene una capacidad de incidencia en la creación de efecto invernadero veinte veces superior al CO₂, una importante responsabilidad en la creación del agujero de la capa de ozono, es un gas tóxico y altamente inflamable, y es no renovable y limitado. Además, las centrales térmicas emiten CO₂ y otros gases de efecto invernadero.

³⁵ El combustible de estas térmicas es el gas natural y su extracción la sufren poblaciones de tierras tan lejanas como el Este de Europa, Argelia o Nigeria desde donde se trae actualmente el gas. Este saqueo, llevado a cabo por multinacionales y vigilado de cerca por las potencias mundiales, tiene impensables consecuencias en los países de origen, tanto en el medio ambiente como en la vulneración de los derechos humanos.

para hacerlo deberían ocupar enormes extensiones de terreno además de que el gasto energético y de materiales para fabricar las instalaciones sería elevadísimo³⁶.

En este sentido, la construcción de esta línea de TAV converge con el enorme aumento de la producción energética durante los últimos años en Navarra, mediante la masificación de centrales eólicas, industrializando y ocupando las crestas de los montes, y la construcción de dos centrales térmicas de ciclo combinado en Castejón³⁷. Centrales cuya potencia pretenden doblar, con las graves consecuencias que ya hemos mencionado.

3) EL TAV FAVORECE EL CRECIMIENTO Y CONCENTRACIÓN EN LAS METRÓPOLIS

Debido a las especiales condiciones que implica la alta velocidad los trenes sólo conectarían las grandes ciudades. Las estaciones de la “Y” vasca con parada de trenes de viajeros están previstas en Gasteiz, Bilbo, Donostia/Astigarraga e Irún. En el Corredor navarro sólo está prevista la parada en Iruñea, aunque existen divergencias políticas y de intereses para que tenga estación también en Tudela.

Los pueblos y comarcas no recibirían ningún servicio, y menos aún, los municipios que se verían afectados a su paso. Es más, aunque soportarían sus efectos nocivos directos como la ocupación de suelo, el efecto barrera o el ruido, los ayuntamientos afectados no tienen derecho a veto para este tipo de infraestructuras. Ni siquiera el derecho a realizar una consulta popular para que sus poblaciones puedan hacer saber su opinión. En diciembre de 2010, ante una eventual propuesta de realizar una consulta en la localidad de Irurzun, la Audiencia Nacional se apresuró a declarar que era ilegal³⁸.

Evidentemente, **este modelo ferroviario, que prioriza la velocidad por encima de la comunicación con las localidades, relega a los pueblos y apuesta por un modelo centralizado y polarizado en grandes aglomeraciones urbanas**, tendiendo las capitales a acumular en su entorno una concentración cada vez mayor de actividades económicas y sociales de sus respectivos territorios³⁹. La alta velocidad consolida un modelo territorial

³⁶ Se ha estimado que para obtener mediante energía eólica toda la energía utilizada en el Estado Español, haría falta utilizar 200% de todo el acero que hoy se utiliza, 500% de la fibra de vidrio producida en el mundo y el 600% del cemento utilizado. Citado en Alejandro Arizkun, *TAV, las razones del NO*.

³⁷ Las centrales térmicas de Castejón emiten cantidades importantes de dióxido de carbono-CO₂ (4'5 TN), de CO (monóxido de carbono) y de monóxido y dióxido de carbono, responsables del calentamiento global y la lluvia ácida. Además, afecta a las aguas del río Ebro por el uso de sus aguas en la refrigeración. A lo que hay que sumar las evacuaciones de altísima tensión (400.000 voltios) de la energía eléctrica producida, y el campo electromagnético creado. Estas afecciones se incrementarían considerablemente si se dobla la potencia con la construcción de dos nuevas centrales en la misma zona.

³⁸ Ante la Consulta Popular realizada en Aramaio (Gipuzkoa) la Audiencia Nacional condenó a su alcalde.

³⁹ El propio Plan de Infraestructuras (PEIT) del Gobierno Español señala que “las infraestructuras de altas prestaciones restringen sus accesos a unos pocos nodos y, con ello, configuran un territorio dual (...) la

tendente a fortalecer y jerarquizar la posición de los polos urbanos de grandes dimensiones. Por lo tanto, agrava la actual tendencia de crecimiento metropolitano y de concentración de la población en la cuenca de Pamplona⁴⁰. Tendencia que se ve reforzada por el Plan Estratégico del Gobierno de Navarra que apuesta por los grandes polos económicos⁴¹ (Iruñerria y el corredor del Ebro), y por la creciente industrialización e intensificación de la ganadería y la agricultura al servicio de la industria agroalimentaria. Este abandono planificado de la pequeña actividad agraria y la postergación de los pueblos fomenta el abandono de éstos y su dependencia del empleo en la capital o del turismo.

De este modo, los pueblos relativamente cercanos a la metrópolis de Iruñerria se van convirtiendo en satélites, en áreas de servicios subordinadas, dado el alto grado de dependencia que tienen respecto a ella⁴².

Paralelamente, una metrópolis como la de Iruñerria se extiende por el territorio, en un proceso urbanizador sin precedentes en la historia⁴³ y sin ningún tipo de reflexión y previsión a medio plazo. Expulsando, además, aquellas instalaciones potencialmente dañinas o impopulares: cárcel, ciudad de la carne, plantas de tratamiento de basuras..., y fomentando las grandes infraestructuras.

De esta forma, la superficie de una región se reduce a la medida de las metrópolis, la ciudad engulle la región y todo se convierte en extrarradio, en periferia⁴⁴. Y es que son

alta velocidad ha facilitado la concentración y centralización de la actividad económica en un número reducido de grandes núcleos, con un debilitamiento de las áreas de menor potencia en beneficio de las áreas dominantes

⁴⁰ Fomenta, por tanto, las formas de vida metropolitanas que ponen a su servicio amplios territorios de los que se nutren para mantener un desarrollo basado en el consumo indiscriminado, la movilidad frenética, la urbanización depredadora, el aislamiento privado y la mercantilización de toda actividad.

⁴¹ La “Estrategia Territorial de Navarra” pretende potenciar el área metropolitana de Pamplona avanzando hacia lo que denominan ciudad-región: un polo metropolitano que a medio plazo abarque un radio de unos 50 kilómetros, englobando el 25% o el 30% del territorio y desarrollando la ciudad central en forma de salpicadura de aceite por medio de un sistema de infraestructuras que faciliten el acceso a esta población urbana dispersa. A la vez que apuesta por el crecimiento poblacional “si quiere jugar un papel relevante a nivel mundial”. Por lo tanto, prevé que dentro de 25 años el 65% de la población navarra viva en la comarca de Iruñea. Por otra parte, se propone relanzar la ciudad-región del valle del Ebro y el área funcional del miniarco atlántico en conexión con el área metropolitana de Donosti-Bayona.

⁴² Gran parte de la vida social (trabajo, consumo, ocio, servicios...) de los habitantes de estos pueblos se desarrolla en los grandes núcleos de población; lo que supone, junto con otros factores como el acceso a las tecnologías de la información, la motorización o el abandono de la actividad del campo, una radical y extraordinaria transformación de los modos de vida y de relación que han sido propios de los pueblos. Consecuentemente, se han visto afectados también por la subida de los precios del suelo y por la especulación inmobiliaria.

⁴³ En apenas una década (del 91 a 2001) el parque residencial de la comarca de Pamplona creció en más de 35.000 viviendas, pasando de unas 85.000 viviendas a 120.00, es decir, ha experimentado un crecimiento de un 41%. En esta misma década de los noventa se urbanizó en Navarra, principalmente en la Cuenca, nada más y nada menos que el 50% del territorio ya urbanizado. Es decir, un tercio de lo urbanizado se ha realizado ¡en una década!

⁴⁴ El presidente de la Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos-Urbanistas lo ha resumido de una forma esclarecedora: “Podemos pensar en un futuro no muy lejano en un País Vasco transregional a modo de megaciudad. Esta es, en definitiva, la gran baza, el gran rasgo diferenciador de la alta velocidad ferroviaria:

actualmente, en este sistema globalizado, las grandes metrópolis (y no sólo los Estados) los puntos fuertes de desarrollo económico, en competición internacional por atraer los flujos de capitales, ya sea en servicios, turismo o tráfico de mercancías. Pero incluso dentro de la competición entre estos grandes polos, serían aquellos más importantes los que atraerían la actividad económica.

Como hemos dicho, el TAV sólo conecta las metrópolis, lo que en el caso de las capitales de la CAV, dada su cercanía, lo convertiría en un metro de élite de una futura área metropolitana, un gran nodo urbano en el sistema de ciudades europeo, proyecto que, parcialmente, ya se explicitó en los planes de una futura Eurociudad Donosti – Bayona⁴⁵. En la Comunidad Foral la apuesta por el Corredor navarro como un paso obligado entre el norte peninsular (junto con su posible conexión con el norte de Europa) y el valle del Ebro, Levante y Cataluña potenciaría la centralidad de la metrópolis de Iruñerria.

En definitiva, el Corredor navarro de alta velocidad supone un impulso añadido al crecimiento de las grandes aglomeraciones como la de la cuenca de Pamplona sin ofrecer ningún servicio a los pueblos y provocando graves afecciones medioambientales en los términos municipales por los que pasa.

la posibilidad de convertir en megalópolis territorios incluso transregionales, territorios o ciudades que distan entre sí cientos de kilómetros, como ocurre de hecho ya en Japón”.

⁴⁵ La Asamblea contra el TAV ya alertó sobre el proyecto existente, plasmado en el “Libro Blanco de la Eurociudad,” de “construir literalmente una nueva Metrópoli europea desde la cuenca baja del río Oria hasta el litoral de Bayona”. Un proyecto basado en la urbanización y en la construcción de más infraestructuras de transporte (TAV y numerosas plataformas logísticas, aeropuerto, ampliación exterior del puerto de Pasaia, polígono industrial-logístico en Gaintxurizketa, tramos nuevos de autopista, “vía especializada para camiones...”) que puedan crear “la plataforma intermodal-logística Atlántica” y la nueva área metropolitana europea y fronteriza.

4.- PROMUEVE MÁS MOVILIDAD Y RESPONDE A UN CRECIMIENTO CONTINUADO DE LAS EXIGENCIAS DE DESPLAZAMIENTO.

“El incremento de la movilidad motorizada se vende como un desarrollo de la libertad, considerándose como un bien en sí mismo. Sin cuestionarse que lo importante es la accesibilidad, no la movilidad, y sin tomar en consideración los importantes efectos externos –sociales y ambientales- que su continua expansión produce”⁴⁶.

La valoración de la necesidad de las líneas de alta velocidad no puede hacerse si no es considerando el tema de una forma más global, es decir, sin analizar las crecientes necesidades de transportes, algunas de sus causas y las consecuencias que están teniendo.

Crecimiento global del transporte y de sus efectos nocivos

Hasta la llegada de la crisis el transporte de mercancías y personas no ha dejado de aumentar a un ritmo vertiginoso sustancialmente superior al ritmo del crecimiento económico que también ha sido muy importante.⁴⁷ Este aumento se ha realizado principalmente por carretera, avión y mar. En los últimos treinta años el número de vehículos se ha duplicado hasta alcanzar los 800 millones aumentado además su uso y los viajes en avión igualmente se han “popularizado”. Asimismo, el comercio internacional de mercancías se ha multiplicado por tres.

Este crecimiento de la movilidad motorizada responde a numerosas causas, desde la valoración social de los desplazamientos rápidos hasta el desarrollo de las condiciones que la hacen posible (infraestructuras, popularización del coche, petróleo barato...). Aquí vamos a destacar dos fenómenos que han impulsado notablemente este incremento. Por un lado, hemos asistido a la ampliación de los mercados tanto de una forma regional (Unión Europea) como global. Esto ha acentuado la extensión y consolidación de la producción y distribución a gran escala. Lo que ha supuesto que las distancias y los volúmenes de mercancías transportadas entre los lugares de producción y los de consumo se hayan multiplicado en estos últimos treinta años de modo exponencial. Parte de las industrias se han deslocalizado a países de la periferia con mano de obra más barata y menores restricciones medioambientales a la vez que la cadena productiva se ha fracturado en diversos lugares de forma que el transporte se convierte en un elemento clave de la propia cadena de producción. Esto ha traído consigo la progresiva desaparición de producciones y consumos locales, y la multiplicación de las distancias que recorren los productos.

Por otro lado, hemos presenciado el crecimiento urbanístico de las ciudades de forma expansiva y de su segmentación en zonas especializadas (polígonos residenciales,

⁴⁶ *Otro camino para el transporte.* Alfonso Sanz

⁴⁷ Un informe encargado por la Comisión Europea alertaba que el transporte motorizado estaba creciendo a un ritmo que casi duplicaba el crecimiento económico.

especialmente con la proliferación de unifamiliares y urbanizaciones dispersas, polígonos industriales, de servicios y de logística, y polígonos de ocio y compra). Por todo lo cual, las distancias a recorrer por los ciudadanos también se han multiplicado.

Este crecimiento desenfrenado de la movilidad motorizada ha traído consigo unos efectos cada vez más perversos:

- Ocupación de cada vez más espacio, tanto en las ciudades, en su entorno como en las conexiones. Lo que a su vez provoca la fragmentación del territorio con la consiguiente pérdida de biodiversidad y el deterioro del paisaje.
- Creciente inhabitabilidad de la ciudad y progresiva pérdida de la vida urbana.
- Congestión vial y atascos cada vez más frecuentes, llegando en algunas zonas al colapso circulatorio.
- Contaminación ambiental: el transporte es uno de los principales responsables del efecto invernadero y de las lluvias ácidas⁴⁸.
- Violencia vial: miles de muertos y millones de heridos a causa de los accidentes, principalmente en los países periféricos. Afecciones a la salud debido a los altos índices de contaminación, especialmente en las grandes ciudades.
- Elevadas necesidades energéticas: el consumo total de energía que cabría atribuir al transporte sería del orden del 50% de la energía final consumida, si consideramos la energía consumida por los vehículos en todo su proceso.⁴⁹ A lo que habría que sumarle todos los impactos medioambientales y sociales que provoca la extracción del petróleo, el gas natural y el uranio. Asimismo, es imprescindible tener en cuenta que los combustibles fósiles se están agotando. Especialmente el petróleo que ha llegado a su máximo de extracción por lo que a partir de ahora presenciaremos la progresiva disminución de flujo, seguida de la del gas natural, a pesar de que la demanda sigue subiendo. Lo que supondrá su encarecimiento y acarreará un grave impacto en la movilidad motorizada y en la agricultura insustancializada, y sin duda afectará a todo el sistema económico y financiero, en serio peligro de desmoronamiento.
- Uso intensivo de recursos naturales, especialmente de minerales de todo tipo, lo que está provocando la proliferación de minas, muchas a cielo abierto.
- A su vez el transporte masivo es también propulsor de los procesos de metropolización y de la producción y consumo globalizados. Ambos se retroalimentan en una especie de círculo vicioso.

48

En Navarra el sector del transporte es el responsable del 15% de la emisión de gases de efecto invernadero. Este sector ha aumentado sus emisiones en el período 1990-2005 en un 49%. El transporte en la Unión Europea era en 1998 la causa de la cuarta parte de las emisiones de CO₂, principal responsable del efecto invernadero, y del 39% de las emisiones de Nox, que contribuye a la formación de las llamadas “lluvias ácidas”.

⁴⁹ Es decir, desde la extracción de materiales para la fabricación de vehículos, durante la fabricación de los mismos, más el consumo durante su vida útil, así como durante el tratamiento y eliminación de los residuos generados.

- Creciente despilfarro de recursos económicos para sostener todas las condiciones que hacen posible el transporte: construcción y mantenimiento de las infraestructuras, fabricación⁵⁰ y desecho de los vehículos, extracción, transporte y manipulación de la energía, gastos sanitarios, control del tráfico...
- Incremento de los gastos de explotación del transporte colectivo y deterioro de su calidad. Arrinconamiento de las formas de movilidad no motorizadas, a pie o en bici.
- Se dispara el tiempo dedicado a los transportes: Cada vez dedicamos más horas a los desplazamientos, teniendo en cuenta que su número y distancias se han multiplicado como una obligación suplementaria a la vez que como un consumo más. Y cada vez dedicamos más tiempo para crear y mantener las condiciones que lo hacen posible y a intentar paliar sus efectos nocivos (contaminación, accidentes...). Con lo cual podemos vislumbrar que los transportes motorizados cada vez cuestan más tiempo al conjunto de la sociedad.⁵¹

En definitiva, **comprobamos como el sistema de transporte, sobredimensionado e hipertrofiado, está provocando unos efectos cada vez más nocivos e insostenibles.** Esta apuesta por la hipermovilidad requiere de tal cantidad de recursos naturales, sociales y económicos, que ni si siquiera considerada exclusivamente en los términos económicos al uso⁵², es rentable para el conjunto social, aunque lo sea para unas empresas cada vez más expandidas y globales y para toda la industria ligada al negocio de la movilidad.⁵³ Y aunque es funcional con un modo de vida dependiente de estas empresas e industrias.

El transporte en Navarra

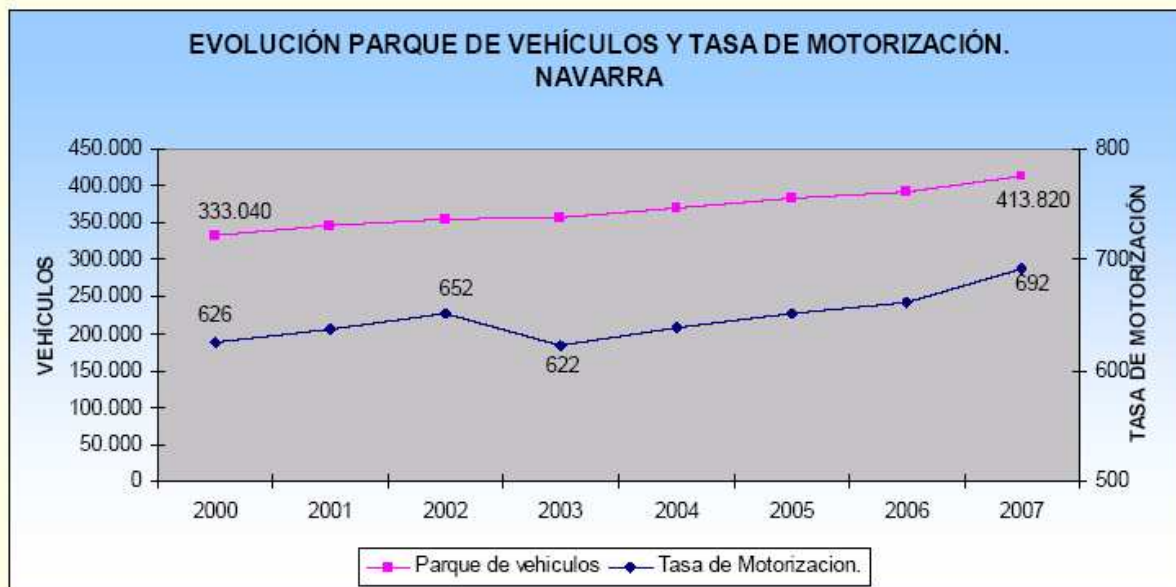
Obviamente el transporte en Navarra acarrea todos estos efectos negativos al haber crecido también exponencialmente. Así, la circulación por las carreteras en la pasada década ha crecido un 62%. Es decir, si en 1990 por una carretera navarra pasaban dos coches por minuto, en 2000 la recorren tres. Y es que el número de vehículos en Navarra no ha dejado de crecer: hemos pasado de 158.000 vehículos en 1980 a 413.820 en 2007.

⁵⁰ Para lo que hay que tener en cuenta el proceso previo de extracción, manipulación y fabricación de diversos materiales.

⁵¹ Por encima de una cierta velocidad, los transportes rápidos son contraproducentes, cuestan más tiempo que el que hacen ganar con su aceleración en el desplazamiento. Se calcula que el tiempo social dedicado al transporte en las metrópolis se eleva hasta casi la tercera parte del tiempo humano disponible.

⁵² Según un informe elaborado por Roberto Bermejo, el modelo de permanente ampliación de la oferta de infraestructuras de transporte está agotado: no hace sino aumentar el volumen del transporte, prioriza al sector de la construcción, uno de los más efímeros, contribuye de forma importante al cambio climático y sobrepasado un límite ni siquiera contribuye al ansiado crecimiento económico, sino que se convierte en un pozo sin fondo de recursos de todo tipo. *Análisis socioeconómico del PEIT 2005-2020*

⁵³ Para hacernos una idea de las dimensiones de este negocio, podemos apuntar que de las diez mayores empresas del mundo seis son petroleras, tres son fabricantes de automóviles y una realiza distribución comercial.



El sector del transporte Navarra 2008

En Navarra cada año hay una media de 8.500 vehículos más. La tasa de vehículos por cada 1.000 habitantes ha pasado de ser unos 550 en 1994 a superar los 692 en 2007, es decir, al menos un vehículo por cada dos habitantes. Una de las tasas más altas de Europa. Su incremento anual medio en 10 años ha sido de un 3'70%, superior al crecimiento económico, pero más ha aumentado la intensidad media diaria en la red viaria de Navarra, que en 10 años ha crecido un 4'15% anual.

Además, la longitud de los desplazamientos ha aumentado y el número de viajeros por vehículo, que ya era mínimo, ha descendido en la última década: en 1990 viajaba una media de 1'53 pasajeros por coche y en 2001 la media era de 1'35.

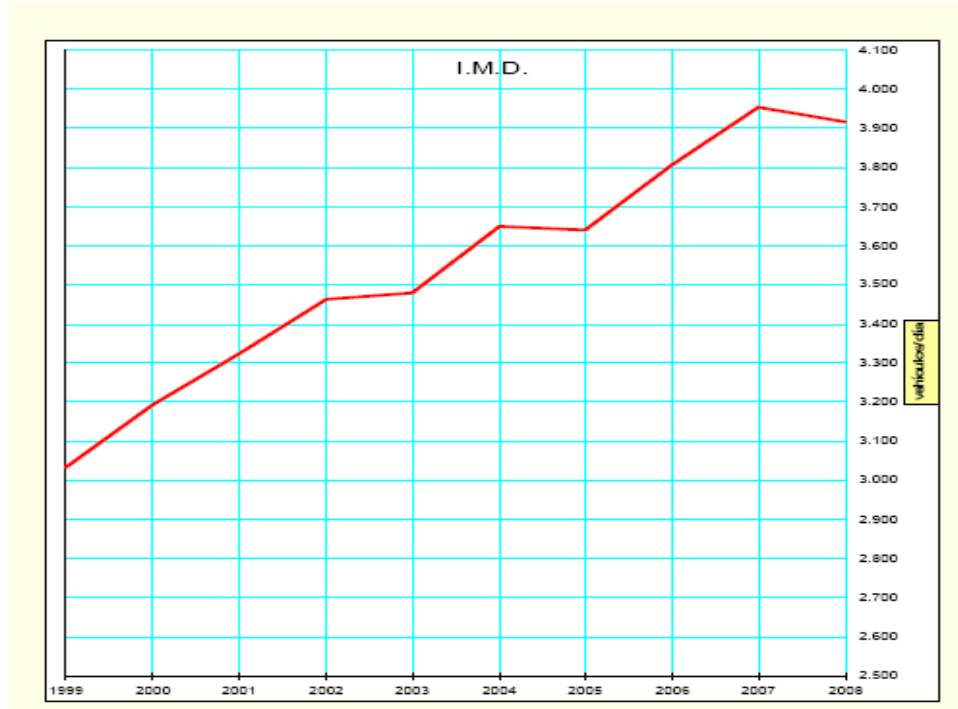
Igualmente el transporte de mercancías por carretera, que supone más del 99'37% del total, aumentó un 60% en el decenio 1990-2000 y no ha dejado de hacerlo a este ritmo hasta la llegada de la crisis.

Transporte de mercancías por carretera en Navarra (2002-2008)

Años	Miles Toneladas
2002	49.656
2003	55.133
2004	49.895
2005	59.553
2006	58.761
2007	57.838
2008	65.162

Es decir, en siete años el tráfico de mercancías ha aumentado en más de 15 millones de toneladas⁵⁴.

Por lo tanto, **el tráfico por las carreteras navarras no ha hecho más que crecer** (especialmente por las vías de alta capacidad), como se puede ver en el siguiente gráfico que mide la intensidad media diaria



El sector del transporte Navarra 2008

Todo ello impulsado tanto por las empresas como por el gobierno y los ayuntamientos navarros que siguen apostando por la construcción de más infraestructuras, principalmente por carretera (autovías, parkings, rondas...) con la excusa de la saturación de las vías y la necesidad de construir otras nuevas, lo que a su vez promueve más circulación. Así, a finales de los noventa en Iruñerria se desdobló la ronda Norte y recientemente la ronda Este. A estas tres rondas hay que añadir los planes recogidos en las NUC⁵⁵ para construir súper rondas en las zonas este, norte y oeste de Iruñerria. Además, desde los setenta, se han ido construyendo paulatinamente nuevas vías de alta capacidad: autopista A-15; autovía del Norte y de la Sakana; desdoblamientos de la carretera Pamplona-Endarlatza convirtiéndola en una vía rápida; construcción de la autovía a Logroño por Estella, conectándose con el eje del Ebro; autovía hacia Jaca y Huesca, conectándose con el eje subpirenaico y, finalmente,

⁵⁴ En su mayor parte es tráfico interior (34 toneladas) o con origen/destino en Navarra (28 toneladas), siendo el tráfico internacional de algo más de dos millones.

⁵⁵

del cruce a Izagaondoa hasta la A-15 frente a Añezkar; el tramo Norte que rodearía el monte Ezkaba desde la A-15 a la altura de Berriobeiti hasta Uharte; y el tramo Oriental, que desde Beriáin llegaría hasta Uharte tras un túnel en la sierra de Tajonar (en Ardanatz) y rodear por el norte Gorráiz.

el proyecto de la autovía a Medinaceli. La vía de alta capacidad de Pamplona hacia el Estado Francés que atravesaría los Pirineos (autovía transpirenaica) ha sido desechada no por voluntad del Gobierno de Navarra sino por la fuerte oposición en el Estado Francés, que ha devenido en una paralización del proyecto por parte de las instituciones. Asimismo, este flujo creciente de transporte necesita, además, zonas logísticas de intercambio que posibiliten una revalorización del territorio a partir de actividades que implican un valor añadido, como operaciones de manipulación de cargas, servicios logísticos y financieros. De ahí que se haya impulsado también la Ciudad del Transporte⁵⁶ que se conectaría tanto con vías como la A-15 y la autovía Pamplona-Huesca-Lleida, así como con la estación de mercancías de RENFE y el aeropuerto de Noáin. Con esta plataforma logística "se pretende tener un centro logístico europeo de primera categoría. Entre sus objetivos figura optimizar la producción de la empresa, la modernización y especialización del sector, y *crear una ciudad punto de encuentro del transporte rodado de toda Europa*".

Por último, se pretende seguir promoviendo la movilidad en avión, uno de los medios más impactantes. A finales de 2010 se inauguró la ampliación del aeropuerto de Noáin para poder triplicar su capacidad operativa. Todo ello a pesar de que el número de viajeros ha descendido en los últimos años y a que según el informe MECSA presentado por el Gobierno de Navarra, el Corredor ferroviario de alta velocidad captaría un 17% de los usuarios del avión.

Este sobredimensionamiento del transporte y sus infraestructuras no es exclusivo de Navarra. Vemos cómo en la CAPV se sigue la misma política. Así, ahí tenemos la autovía Eibar-Gasteiz, la Supersur, el segundo cinturón de Donosti, el superpuerto de Jaizkibel, el gran desarrollo de zonas logísticas, etc. En este sentido, también el Estado Español ha apostado por la construcción de más redes de transporte. El Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), presentado en julio de 2005, se proponía multiplicar por diez la longitud actual de las líneas de alta velocidad, hasta alcanzar 10.000 kms⁵⁷. Con ello, la mejora de la red convencional se deja para los últimos años y se le dedica 5 veces menos presupuesto que para construir las líneas de "altas prestaciones". Además, sigue apostando por construir más autovías (6.000 kms), la construcción y ampliación de grandes puertos para incrementar su capacidad total en un 75%, y el reforzamiento de los aeropuertos, cuya previsión era que se duplicasen para 2020. Obviamente estos megalómanos planes se han visto ralentizados por la crisis financiera y económica. Sin embargo, el Gobierno español sigue apostando por proseguir esta misma política.⁵⁸ Todo

⁵⁶ La Ciudad del transporte ha iniciado el proyecto de ampliación en el que se incluye una nueva plataforma ferroviaria. Actualmente dispone de una superficie de 600.000 m² y en la tercera fase se urbanizarán otros 600.000. Además, está prevista una cuarta fase con otros 400.000 m² que incluye la plataforma intermodal carretera-ferrocarril. En total, más de un millón y medio de metros cuadrados dedicados al transporte.

⁵⁷ El gran slogan es que el 90% de la población viva a menos de 50 kms de una estación de alta velocidad.

⁵⁸ El Programa de Inversiones en Infraestructuras de Transporte Sostenible presentado en abril de 2010 preveía una inversión de 17.000 millones de euros para la construcción de nuevas infraestructuras de transporte con el fin de "recuperar la actividad económica y generar empleo."

ello a pesar de que el Estado Español es el país europeo con más kilómetros de autovías y autopistas, y el que cuenta con la mayor red de alta velocidad ferroviaria del mundo. Al mismo tiempo que es uno de los estados europeos con más altas cifras de desempleo, a la cola en recursos y servicios de sanidad, atención social, educación... y con una situación económica de las más frágiles. Y es que desde una estricta visión economicista a partir de cierto umbral -que en Navarra y el Estado hemos superado con mucho- cualquier inversión en nuevas obras es contraproducente.

En definitiva, vemos cómo ha habido un desarrollo sin parangón de las necesidades de transporte motorizado y en especial de las distancias que recorren las personas y sobre todo las mercancías. Expansión posibilitada por la construcción de más infraestructuras y la disponibilidad hasta ahora de petróleo barato, lo que a su vez incentiva los procesos de globalización, urbanización e incremento de la movilidad motorizada con todos los efectos insostenibles que está acarreado.

El TAV es un añadido más a este desmesurado sistema de transportes

Es en este contexto de incremento constante del transporte en donde hay que situar la nueva apuesta de las diferentes administraciones por las líneas de alta velocidad. Nuevas infraestructuras de transporte que vienen a potenciar la movilidad motorizada y todos los efectos perversos que trae consigo.

Y es que **los trenes de alta velocidad no suponen una alternativa al transporte por carretera** sino un medio más que añadir a la amplia red multimodal del transporte. Por un lado, su construcción no contribuirá a descongestionar las carreteras de camiones ya que no es capaz de absorber un porcentaje significativo de este tráfico. Y de todas formas, además, existen serias dudas de que el TAV pueda transportar mercancías que no sean paquetería⁵⁹, cuando la mayor parte de lo que se transporta son, por un lado, mercancías pesadas⁶⁰ como cereales, automóviles, bobinas y madera y, por otro lado mercancías peligrosas.

En este sentido, la CEOE, con la colaboración de diversas organizaciones empresariales de transportes, sostiene en un informe reciente que “la alta velocidad no es adecuada para el transporte ferroviario de mercancías”. Y por su parte los operadores del sector afirman en este informe que “las líneas de tren de altas prestaciones para uso mixto (pasajeros y mercancías) no son en ningún caso líneas fiables ni acordes para transportar mercancías”.

Por otro lado, las propias condiciones de construcción y utilización de las líneas de alta velocidad (conexión entre grandes capitales) las incapacitan para prestar servicio a la gran mayoría de los desplazamientos diarios, que se realizan dentro de Iruñerria o bien entre la capital y los pueblos⁶¹. Además, hay que tener en cuenta que la construcción de nuevas

⁵⁹ Aunque en los documentos oficiales se afirma que esta infraestructura se diseña tanto para tráfico de viajeros como de mercancías, no existe ningún estudio sobre su viabilidad.

⁶⁰ Las rígidas condiciones de uso de una línea de alta velocidad excluyen por problemas técnicos el transporte de mercancía pesada.

⁶¹ En un estudio realizado en la CAPV se comprobó que la gran mayoría de los desplazamientos son intracomarcales (un 97%) para los que el TAV no supone ningún tipo de alternativa. Como referencia,

infraestructuras como la del TAV al posibilitar una conexión rápida crean lo que se ha denominado una demanda inducida de transporte, es decir, personas que no realizarían viajes, al existir esta nueva oferta se convierten en pasajeros. De hecho, se calcula que en la línea Madrid-Sevilla un 25% de los pasajeros responden a este perfil.

En definitiva, **el TAV apenas haría frente al espectacular crecimiento del transporte por carretera y absorbería cantidades mínimas de los desplazamientos motorizados que se realizan diariamente.** La labor del TAV no es, por lo tanto, limitar, equilibrar o reducir el tráfico total de mercancías y personas, sino que **contribuiría a aumentarlo**, convirtiéndose en una alternativa para los sectores con más poder adquisitivo. Además, su construcción supone nuevos impactos medioambientales y sociales así como el despilfarro de más recursos agudizando la insostenibilidad del modelo actual de transporte.

Estamos ante una clara apuesta por convertir Navarra en una zona dedicada a facilitar los crecientes flujos del transporte a pesar de sus impactos ecológicos, humanos, económicos y territoriales. El tráfico masivo, convertido ya en una enfermedad, es la base de un modelo productivo globalizado y de la expansión de los grandes núcleos urbanos que, a su vez, lo promueven, creando así un círculo vicioso. Un modelo que está provocando unos impactos medioambientales cada vez más insostenibles y un tipo de desarrollo profundamente injusto e insatisfactorio. Y que, además, está basado en el crecimiento constante, lo que no hará sino agudizar los desequilibrios y problemas existentes.



podemos considerar los datos aportados por el Gobierno Vasco, según los cuales la “Y” vasca apenas absorbería un 0’15 de los desplazamientos motorizados que se realizan diariamente en la CAV.

5.- LA ESTACIÓN DEL TAV: UN ÁREA DE OPORTUNIDADES ESPECULATIVAS Y EMPRESARIALES

La única estación confirmada en Navarra para la alta velocidad estaría situada en Pamplona, debajo de la ripa de Barañain. Esta futura estación más el área urbanística que le acompaña abarcaría más de dos millones de metros cuadrados de los cuales la mayoría se localizan en el término de Zizur Mayor⁶² y en Pamplona, más 230.000 m² en la Cendea de Cizur. Además, se urbanizarían también unos 300.000 m² en el área de San Jorge y Buztintxuri pertenecientes a la estación actual y al bucle ferroviario.

La construcción de esta área urbanística se construiría acogiendo a la figura del PSIS (Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal) cuyo principal objetivo es “aprovechar el factor dinamizador del entorno que supone la creación de la nueva estación”. En 2006 el Gobierno de Navarra anunció este plan que en un principio preveía la construcción de 7.000 viviendas en el entorno de Etxabakoitz (Ámbito 1) y 1.125 en la zona de la actual estación de ferrocarril entre San Jorge y Buztintxuri (Ámbito 2). Sin embargo, tras la aplicación de la Ley de Medidas Urgentes, atendiendo a la demanda de los promotores, el número de viviendas en la zona de Etxabakoitz se elevó a 7.875⁶³. En total, pues, se construirían 9.000 nuevas viviendas con las 1.125 en los terrenos liberados al quitar la actual estación y el bucle ferroviario de San Jorge⁶⁴.

No podemos olvidar el contexto en el que surgió este proyecto urbanístico. En 2006 toda la comarca de Pamplona estaba inmersa en la vorágine constructiva que generaba la burbuja inmobiliaria con el aumento desproporcionado de los precios. Fruto de esta actividad especuladora y nunca atendiendo a las necesidades reales de vivienda de la población, se generaron numerosos proyectos urbanísticos (Ripagaina, Lezkairu, Donapea, Guenduláin, Buztintxuri, Artiberri, Mutilvas, Ardoi...) y entre ellos la construcción de miles de viviendas en torno a la estación, cuyo principal objetivo era encontrar una vía rápida y fácil a través de la actividad especuladora para la financiación de la red ferroviaria y la nueva estación.

Sin embargo, con el estallido de la crisis financiera y económica la burbuja explotó incapaz de dar salida a la enorme oferta de vivienda construida y vacía disponible. Aún así, el Gobierno de Navarra no echó marcha atrás, sino que a instancias de los promotores y las constructoras se disfrazó el proyecto de obra social (55% de las nuevas viviendas tendrían algún tipo de protección) y se “readecuó” el plan para construir más viviendas. De forma

⁶² El Ayuntamiento dispone de más de 650.000 metros cuadrados de suelo patrimonial.

⁶³ En la zona de La Harinera se construirían 2.304 viviendas, destacando tres torres frente a la Avenida Aróstegui. Una de ellas, la más cercana a la estación del TAV, con 24 alturas que albergaría usos terciarios. La del medio, residencial con 15 alturas y la tercera, también residencial con 21 alturas.

⁶⁴ Estas viviendas han sido diseñadas en grandes bloques de 20 alturas ante lo cual los vecinos de San Jorge y Buztintxuri se muestran descontentos con esta gran concentración, ya que “en lugar de construir un espacio de convivencia y unión entre los dos barrios, como habían prometido desde el Consistorio, con estos grandes pisos mantienen la barrera que hasta ahora ha supuesto la vía del tren”

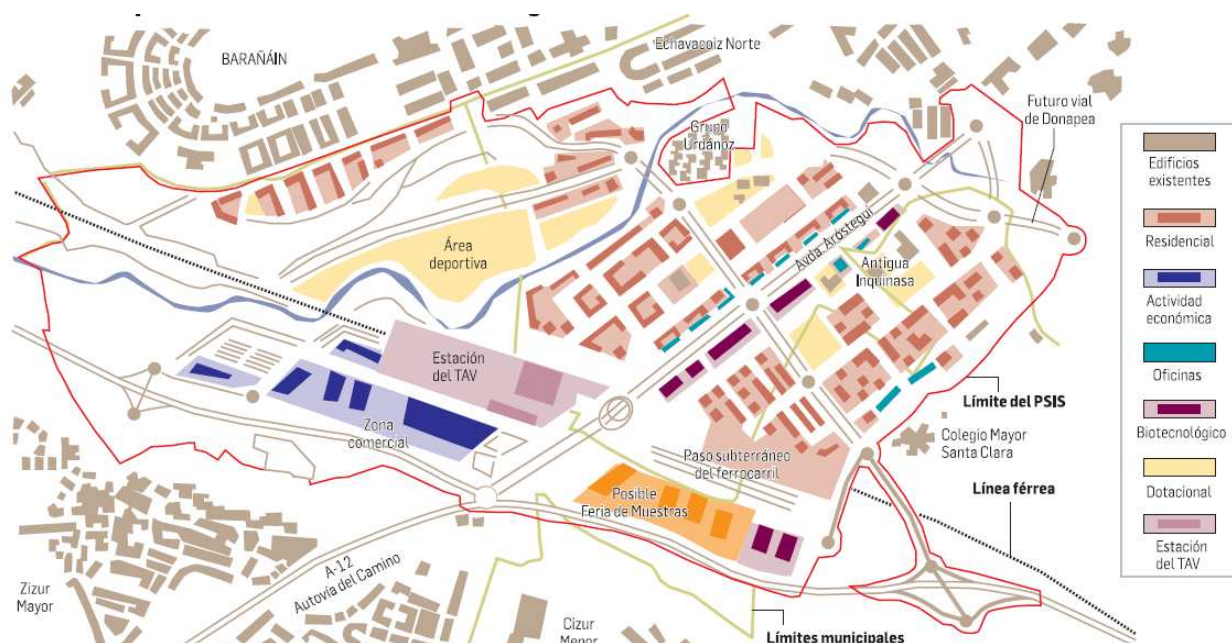
extraoficial remarcaron que el plan que fue cocinado entre el Gobierno, Renfe y ellos mismos exigía “ser repensado y negociado teniendo en cuenta las nuevas condiciones de mercado”. Abogaban por revisar tanto la proporcionalidad entre vivienda libre y protegida, como la tasa de edificabilidad o la superficie que ocupan los usos terciarios. Además, entendían como prohibitivas las cargas de indemnización, que superaban los 168 millones. Como ya ocurriera en Guenduláin, las promotoras inmobiliarias no consideraron ya suficientemente lucrativo el plan urbanístico promovido por el Departamento de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones y promovieron alegaciones al Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal. Sus demandas fueron tenidas en cuenta y en el nuevo Plan Sectorial se permitió el **incremento del número de viviendas: 870 más**. Este aumento fue posible al trasladar la construcción del Complejo Médico Tecnológico previsto en esta zona a la futura urbanización de Lezkairu, lo que permite aumentar el número de viviendas en este enclave de 170 a un total de 641, es decir, 471 más. Y se posibilita también al aumentar la tasa de edificabilidad en las zonas de la ripa, en la zona de la harinera y junto a Inquinasa y el río Elorz⁶⁵. Asimismo, se redujeron las cargas urbanizadoras en 29 millones de euros a pesar de que se permitía la construcción de más vivienda.

Por otra parte, 160 viviendas serían derruidas por este plan, obligando a sus habitantes a ser realojados. Concretamente 4 portales del Grupo Urdánoz, 2 edificios al lado de la Venta Andrés y 6 a los lados de la vía del tren en dirección a Zizur. Además de otros edificios significativos como el C.P Nicasio Landa.

Con todas estas modificaciones, el Gobierno de Navarra aprobó definitivamente el nuevo PSIS en enero de 2010. En este plan se incluyen además otras actuaciones para construir lo que han denominado un área de oportunidad o de nueva centralidad económica: zonas comerciales y de ocio (está pensado un parque empresarial, una feria de muestras, un área comercial y de ocio, y una zona de hoteles y servicios), deportivas e industrial-tecnológica (empresas relacionadas con la biomedicina y la biotecnología⁶⁶).

⁶⁵ En la zona de la ripa se pasa de 666 viviendas a 769; en la zona de la harinera, de 1.920 a 2.304; y en el área junto a Inquinasa y el río Elorz, de 1.917 a 2.063. Por el contrario, en otras zonas como en el antiguo convento de la Hermanitas Descalzas, el Grupo Urdánoz o en la zona de Zizur Mayor limítrofe con Barañain se rebaja el número de inmuebles residenciales.

⁶⁶ El departamento de Salud planificó en su día instalar un Complejo Médico Tecnológico, pero la necesidad de disponer de un solar de manera rápida para comenzar su construcción chocó con el retraso del PSIS, por lo que Salud decidió finalmente su emplazamiento en la nueva zona urbanística de Lezkairu.



El negocio constructor

Con este proyecto urbanístico-especulativo se matan dos pájaros de un tiro. Por un lado, se consigue financiación para la construcción de la nueva estación y la red ferroviaria y por otro, se engrosan las cuentas de las empresas promotoras y constructoras. Es significativo que estas empresas adquirieron en su día gran parte del suelo destinado al nuevo sector residencial y de servicios vinculado a la nueva estación. Terrenos que serían recalificados para hacerlos urbanizables. Fuentes no oficiales del sector destacaron que los promotores habrían pagado unos 108 euros por metro cuadrado ante las expectativas urbanísticas que existen alrededor de un suelo actualmente calificado como rústico. De hecho, un grupo de promotores y constructores navarros ya formalizaron la compra de más de un 70% de los terrenos del ámbito de Zizur Mayor integrados en el nuevo polígono económico y residencial que se genera en torno a la estación. Secundarían esta operación las firmas Sanzol, El Txori, MRA y Larcovi con participaciones de un 25% cada una de ellas en la compra de las diferentes parcelas.

Asimismo, se incorporan a esta macro operación urbanística los terrenos de la fábrica química de Inquinasa⁶⁷. Esta empresa se beneficiaría con una indemnización del Gobierno de Navarra de 635 millones de euros además de convertirse en promotora de las construcciones en los terrenos de su propiedad, que pasan de suelo industrial a urbanizable con la consiguiente revalorización. Recordemos que en su momento dentro del Plan Municipal de Iruñea tuvo que abandonarse el traslado de Inquinasa por falta de voluntad política.

⁶⁷ Se decide incorporar Inquinasa a esta operación porque de otro modo no sería posible liberar los suelos cautivos por las medidas de seguridad impuestas a las zonas limítrofes con esta empresa química.

El galimatías de la financiación de la nueva estación y la red ferroviaria

Según el Protocolo firmado por el Gobierno de Navarra, el Ministerio de Fomento y el Consorcio de Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona constituido en 2007 y en el que participan el Gobierno y los ayuntamientos afectados de Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur:

-Fomento asumiría la redacción y aprobación de los proyectos, mientras que el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) acometería la contratación y ejecución de las obras: eliminación del actual bucle ferroviario y construcción de la nueva estación.

-El Gobierno de Navarra se compromete a transmitir *gratuitamente* al ADIF, libre de cargas, los terrenos necesarios para la construcción de la Estación.

-ADIF transmitirá al Consorcio los suelos, aprovechamientos y derechos indemnizatorios del actual bucle ferroviario y la estación, que quedaría fuera de servicio, a cambio de que el Consorcio aporte al ADIF una cantidad equivalente al coste estimado de la infraestructura ferroviaria, que alcanza los 110 millones de euros⁶⁸ (52´4 millones son para la plataforma, 12´2 para la superestructura, 20´2 para la fibra óptica y 26 millones para el edificio de la nueva estación). El Consorcio, por tanto, irá haciendo líquidos estos derechos o bien recurrirá al mercado financiero avalado por esos derechos.

-El Consorcio asumiría también los costes de la urbanización, los de gestión y los de indemnización por los derechos y bienes afectados⁶⁹ con un coste total de 296´7 millones de euros

El grupo municipal de Erreniega en la Cendea de Cizur ha cuestionado la legalidad de los aprovechamientos urbanísticos que se asignan a la sociedad estatal ADIF (Renfe), ya que consideran que esta sociedad obtendría gratuitamente los terrenos para hacer la nueva estación y la nueva vía, a la vez que obtendría rentabilidad económica de sus actuales emplazamientos, cuando la ley la Ley Foral de Urbanismo excluye los sistemas generales de lucro.

Por lo tanto, el Consorcio pagaría la infraestructura ferroviaria, la nueva estación y la urbanización, gestión e indemnizaciones (oficialmente cerca de 400 millones de euros) a cambio de los terrenos que se liberarían al desaparecer la actual estación y el vial existente y

⁶⁸ De nuevo hay que poner entre paréntesis estas cifras. Si tenemos en cuenta que el coste oficial presupuestado en el tramo Castejón-Esqiroz ronda los 11 millones por kilómetro, el gasto necesario para construir los 19 kilómetros de TAV del tramo de la cuenca de Pamplona ascendería por lo menos a 200 millones de euros, a lo que habría que sumar los 26 millones presupuestados para la nueva estación. En total el coste mínimo sería de 226 millones de euros.

⁶⁹ Con el nuevo plan, desaparecen alrededor de 200 viviendas en las inmediaciones de la avenida Aróstegui, así como una docena de empresas e instalaciones comerciales.

por los derechos indemnizatorios de sus instalaciones. Terrenos que serían recalificados para poder construir en ellos.

En definitiva, a pesar del galimatías que supone el plan urbanístico de la nueva estación, mucho nos tememos que nos encontramos ante todo **un pelotazo urbanístico para pagar la nueva estación y las infraestructuras ferroviarias, y para enriquecer a las diferentes promotoras, constructoras e Inquinasa.**

Un plan impuesto

Por otra parte, **es un plan que nace en todo momento a espaldas de los intereses y necesidades de los vecinos y vecinas de Etxabakoitz.** Un plan impuesto en el que el vecindario no ha sido tenido en cuenta en su elaboración, habiendo tenido como única posibilidad de participación la habituales y limitadas alegaciones, las cuales en su mayoría fueron declaradas no procedentes. Un ejemplo significativo es que el vecindario y los ayuntamientos solicitaron una ampliación del plazo de exposición pública, petición que fue denegada por el Gobierno de Navarra sin justificarlo. Sin embargo, más tarde se admitieron sendas alegaciones de los promotores, propietarios del un 40% de los terrenos afectados, aceptando la casi totalidad de sus demandas.

Está suponiendo, además, el abandono ya iniciado años atrás de algunos servicios públicos como el C.P Nicasio Landa, así como el profundo deterioro de algunas zonas de Etxabakoitz que se verán afectadas por el plan⁷⁰, ya que cualquier mejora se condiciona al inicio de éste. Con este abandono premeditado se busca que el nuevo plan sea considerado como algo necesario para la rehabilitación y mantenimiento del barrio.

Asimismo, la desmedida magnitud de esta actuación urbanística hará que las zonas actuales que no sean derribadas queden diluidas junto al nuevo megaproyecto con una difícil integración. En este sentido, el Grupo Urdánoz quedaría encajonado entre viales de gran capacidad que le separarían del resto de edificaciones y servicios. Además, desaparecerían todos aquellos espacios rústicos que, aunque hoy están premeditadamente deteriorados, sirven para el disfrute de los vecinos y vecinas.

6) UNA ENORME INVERSIÓN PARA UNA MINORÍA

El **coste oficial estimado** de la inversión para **toda la obra del Corredor navarro**, desde Zaragoza hasta la conexión con la Y vasca, es de **más de 1.800 euros**. Según el Convenio firmado, se presupuesta el tramo Castejón-Esquíroz en 675 millones de euros a lo que habría que añadir alrededor de 50 millones de euros en concepto de intereses por el crédito que el Gobierno de Navarra tendría que pedir a las entidades financieras para afrontar el pago. Es decir, estamos hablando de un coste oficial de 725 millones de euros para acometer las obras de un tramo de cerca de 70 kilómetros. Lo que supone un gasto de

⁷⁰ El vecindario señala el entorno de la vía, la campa entre Inquinasa, el río y el Grupo Urdánoz, solar utilizado como aparcamiento, las casas de Mañeru, los grupos de edificios a lo largo de la avenida Aróstegui que se dejan en estado ruinoso (antigua Ikastola Jaso, colegio Sagrado Corazón, Argal, el silo, el apeadero...)

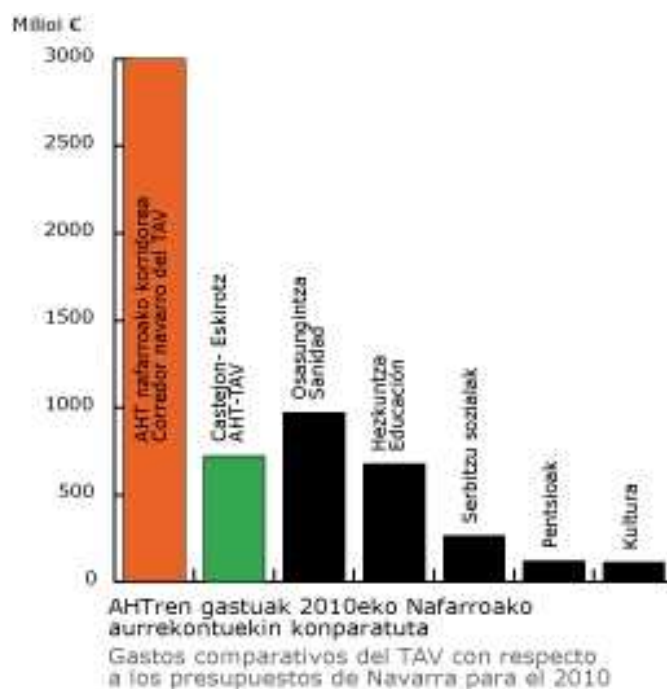
más de 10 millones de euros por kilómetro. Si nos atenemos a estas cifras, **el coste total de los cerca de 200 kilómetros del Corredor rondaría los 2.000 millones de euros.** A lo que habría que añadir el gasto de la nueva estación (26 millones) y la urbanización de las zonas adyacentes (296 millones oficialmente)

Sin embargo, el coste real sería muy superior ya que el tramo de conexión con la Y vasca es un terreno montañoso en el que están previstos varios túneles y viaductos que encarecerían la obra. Por otra parte, el resto del Corredor de hacerse, tiene unos plazos todavía lejanos por lo que sin duda el coste sería más alto. Además, debemos tener en cuenta que estos datos oficiales no reflejan los gastos reales ya que los proyectos suelen alcanzar generalmente un coste real de ejecución un 20% superior a lo presupuestado (incluso podríamos hablar del doble, como ocurrió en el caso de la construcción del pantano de Itoiz) e influyen otros factores como la subida de los precios del petróleo, de las materias primas y de la mano de obra. De hecho, se había presupuestado el tramo Castejón-Esquíroz en 560 millones de euros, cifra que en poco más de un año se ha incrementado hasta los 675. Curiosamente, la consejera de Obras Públicas, Laura Alba, declaró que “no es preciso disponer del coste del proyecto para firmar el convenio”. Señaló que los estudios informativos que se hicieron hace años “tendrán que actualizarse”, pero “*no es un obstáculo no conocer el coste de la inversión*”. Sin comentarios.

De hecho, un informe del Gobierno Francés calcula un desembolso de 22 a 27 millones de euros por kilómetro para la construcción del TGV en Lapurdi y en la “Y” vasca, en donde más del 70% del recorrido discurre en viaducto o en túnel, se calcula un coste de 30 millones por kilómetro. En las obras del AVE Madrid-Valladolid el coste medio fue de 23´36 millones de euros el kilómetro y en la de Córdoba-Málaga 16´38.

Por lo tanto, nos encontramos con que **el coste total de construcción de esta macroinfraestructura superaría con mucho los 3.000 millones de euros.** Más el mantenimiento de este tipo de líneas que es tremendamente caro. Según el propio Roberto Jiménez, dirigente del PSN, el coste por kilómetro se eleva a 100.000 euros anuales. Lo que supondría un gasto de mantenimiento para todo el Corredor cercano a los 21 millones de euros anuales. Cinco veces más que los 4´9 presupuestados en 2010 para Salud Laboral y casi siete veces lo que se gasta en Euskera.

Si comparamos el coste oficial del tramo Castejón-Esquíroz y el de todo el corredor con algunas de las partidas de los presupuestos del Gobierno de Navarra de 2010, obtenemos el siguiente cuadro:



Lo cual nos da una idea de las enormes cifras que supone la construcción de esta infraestructura. Más aún, en un momento en que debido a la denominada crisis económica las élites políticas y económicas están efectuando todo tipo de recortes.

El TAV supone, por tanto, un enorme gasto de dinero público, ya sea financiado por las arcas forales o por el Estado, que pagaríamos todos directa o indirectamente en detrimento de otras prioridades de tipo social, económico o cultural.

Para una minoría

Nos encontramos en realidad ante un proyecto que exige **unas inversiones descomunales para permitir ganar unos minutos en sus trayectos a una minoría de la población**, aquella que vive en Pamplona y que necesita viajar habitual y rápidamente a las grandes capitales. Se estima en un 1% la cantidad de navarros que realizan al año viajes habituales a larga distancia. Lo que viene a ser un despropósito al dedicar semejantes inversiones para tan pequeño segmento de la población, que además, en gran parte de los casos, seguiría usando los medios habituales (avión, coche o autobús)⁷¹.

Lo que sí hace el TAV es inducir una mayor movilidad, ya que se calcula⁷² que el 25% de los viajeros de alta velocidad son personas que previamente no realizaban estos desplazamientos. Es decir, la movilidad inducida será similar a la demanda absorbida a otros modos, con lo cual la movilidad global seguiría aumentando.

⁷¹ Si tomamos como referencia los datos de la CAPV, comprobamos que sólo se realizan entre las tres capitales entre el 0'61% y el 1'33% del total de desplazamientos motorizados. Además, la experiencia española sugiere que la puesta en funcionamiento del TAV absorbe un 50% de la demanda aérea, un 30% del automóvil y un 10% del autobús.

⁷² Datos de la línea AVE Madrid-Sevilla.

Además, los precios suelen ser bastante más caros que el resto de medios de transporte. Como criterio de referencia, podemos ver las tarifas⁷³ comparadas de las líneas de AVE y de las de autobús y coche particular⁷⁴.

Línea	AVE €	kilómetros	Bus €	Compañía	Turismo € ⁷⁵
Madrid-Sevilla	74´60	471	18´65	Socibus	38´25
Córdoba-Málaga	36´60	155	12´21	Alsina	12´59
Madrid-Valladolid	32´50	180	23´31	Alsa	14´62
Madrid-Barcelona	124´30	621	48-70 ⁷⁶	Alsa	50´43

Comprobamos, pues, que las tarifas de RENFE para las líneas de alta velocidad resultan poco asequibles para la mayoría de las personas, puesto que vienen a suponer en los trayectos en funcionamiento más del doble de lo que costaría desplazarse en bus o en coche. Sin embargo, la política de RENFE se caracteriza por descuentos generalizados en todos sus servicios de alta velocidad y larga distancia, donde se aplican precios “políticos” por debajo de los costes de explotación para promocionar el TAV. De hecho, un informe de la CEOE revela que sólo el 16% de los viajeros del AVE pagan la tarifa normal y el 84% restante se beneficia de descuentos. Evidentemente, estos precios subvencionados hacen más accesibles los viajes en alta velocidad, sin embargo, el coste es pagado por el conjunto de la población y además estimula la movilidad a larga distancia. De pagarse las tarifas adecuadas para hacer frente a los costes de explotación y construcción de las líneas, los precios se elevarían notablemente, lo que supondría un uso todavía más restringido⁷⁷. De hecho, la Comisión Europea ha declarado ilegales las ayudas del Gobierno a las líneas de alta velocidad. Por lo que el Ministerio de Fomento tendrá que suprimir estas subvenciones cuanto antes al no cumplir con la legislación comunitaria en materia de ayudas de Estado.

En realidad, el TAV está fundamentalmente orientado al uso cotidiano de las élites económicas y políticas, mientras que el resto de la población pagaría sus costes de construcción, uso y mantenimiento haciendo un uso de él esporádico o nulo.

Una explotación comercial deficitaria

En el Corredor navarro, a pesar de que los precios del billete serían elevados, es importante destacar que tendría una **explotación comercial deficitaria**. Es decir, no solamente no va a ser capaz de amortizar los elevados costes de construcción, sino que ni siquiera cubriría los

⁷³ Estas tarifas se obtuvieron el 15 de mayo de 2008.

⁷⁴ Esta información está sacada del artículo de Alejandro Arizkun, profesor de la UPNA, perteneciente al libro *TAV las razones del NO* coordinado por Iñaki Bárcena y Iosu Larrinaga.

⁷⁵ La estimación se ha hecho para un turismo que utiliza gasolina sin plomo con un consumo moderado (7 litros por cada 100 kilómetros) y que recorre la misma distancia por carretera que por tren. Se supone que viaja un solo viajero y que no tiene ningún gasto de autopista. No incluye los gastos de amortización y mantenimiento del vehículo ni los de la vía utilizada.

⁷⁶ Según tipo de vehículo.

⁷⁷ Por no hablar de incluir todas las afecciones al medio ambiente, siguiendo las directrices de la UE.

costes de explotación del servicio, por lo que **requeriría financiación pública permanente para su funcionamiento**⁷⁸:

- Un estudio⁷⁹ realizado sobre la línea Madrid-Sevilla señala que los precios de este corredor solo cubren los costes de explotación que representan un 25% de los costes totales; el resto es financiado por el conjunto de la sociedad.
- Según un estudio de la Universidad de Las Palmas,⁸⁰ dado que los costes de construcción, mantenimiento y operación son considerablemente altos, su rentabilidad social depende de manera crucial del número de viajeros que se van a transportar, de su disposición a pagar un precio elevado, de la capacidad de generar tráfico y de los ahorros en recursos que se producen en la sustitución de otros medios. Según estos criterios, los autores llegaron a la conclusión de que en la línea Madrid-Barcelona la demanda necesaria para que compense invertir en esta tecnología es probablemente muy superior a la potencial de este corredor. Afirman que en esta línea “la demanda real es baja y los beneficios por ahorro de tiempo insuficientes. La alta velocidad no desvía tráfico de la carretera en cuantía significativa en el Madrid-Barcelona, y aunque si lo hace en el Madrid-Zaragoza, y probablemente lo haga en el Zaragoza-Barcelona, los beneficios de dichos ahorros son muy bajos”.
- En diversos estudios realizados se considera que una línea de este tipo para ser rentable teniendo en cuenta todos los gastos ha de tener unas intensidades de viajeros mínimas en torno a 30.000 viajeros al día, es decir, superior a diez millones al año. Según el Colegio de Ingenieros, la línea Madrid-Sevilla, con unos 16.000 viajeros diarios y teniendo solo en cuenta los costes de explotación, no será amortizada. Es reseñable que según las propias conclusiones -considerablemente optimistas- de un estudio⁸¹ encargado por el Gobierno de Navarra a la empresa MECSA, el número de viajeros sería de un millón trescientos mil, muy por debajo de los diez millones exigidos.
- De hecho, RENFE prevé perder 700 millones de euros en 2010 principalmente por pérdidas en las líneas AVE, aunque se embolsará 404 millones por subvenciones del Estado.
- Por comparación es resaltable que la línea de alta velocidad entre Zaragoza y Huesca ha suprimido todos sus servicios diarios excepto uno, debido a la falta de demanda, convirtiendo esta infraestructura, que en su momento costó 221 millones de inversión, en un auténtico fiasco.

Si tomamos realmente en serio estas afirmaciones basadas en la viabilidad de otras líneas ya estudiadas y en los informes no propagandísticos de expertos, queda meridianamente claro que la conexión en alta velocidad de Pamplona con otras capitales es un auténtico fiasco económico, un pozo sin fondo que exigirá continua financiación pública.

⁷⁸ Por ejemplo, el metro de Bilbao, a pesar de su indudable éxito de viajeros, sólo cubre un 80% de sus costes de explotación.

⁷⁹ *Inversiones en infraestructuras de alta velocidad: esperar es rentable*. Ginés de Rus. Economistas nº 110, 2006.

⁸⁰ *Análisis económico de la línea de alta velocidad Madrid-Barcelona*. Ginés de Rus y Concepción Román. Universidad de Las Palmas.

⁸¹ Aparte de las conclusiones hechas públicas en un acto propagandístico por el Gobierno de Navarra, este estudio tras más de dos años y numerosos requerimientos no ha sido publicado.

En el caso del Corredor navarro, el único estudio realizado⁸², que no se ha hecho público, es un análisis sobre el impacto *positivo* económico, social y medioambiental del TAV en Navarra. Análisis cuya condición era que la información a utilizar fuese exclusivamente la que aportase el Gobierno. Por lo que, en realidad, para la construcción del Corredor navarro, a pesar de la enorme inversión que supone, no se ha realizado ningún estudio mínimamente serio de costes, financiación y demanda requerida.

Efectos socioeconómicos generales

De todas maneras, en ocasiones se hace referencia a los efectos positivos indirectos, a más largo plazo, que estas líneas pueden tener sobre la economía general, al ser el transporte un sector especial por su aportación al resto de las actividades.

Sin embargo, si nos atenemos a otras fuentes oficiales, aparte de la propaganda institucional, comprobamos que su rentabilidad social es negativa en un proyecto similar como es la “Y” vasca:

- Según el Ministerio de Fomento, la rentabilidad social media de la Y vasca es del 2´41, muy alejada del 6% mínimo exigible a la inversión pública. Señala, además, que “los resultados financieros son negativos para todos los escenarios y todas las hipótesis de explotación”.
- Igualmente, los resultados del estudio económico-financiero del *Plan Sectorial ferroviario del País Vasco* demuestran que las inversiones en la Y vasca no tienen ningún sentido desde la óptica de ámbito propio, puesto que “los ingresos para el explotador de la Nueva Red Ferroviaria en el País Vasco no serán relevantes (...) El 76% de los beneficios generados por la explotación de la Y significarán ingresos para los gestores de otras líneas de alta velocidad en el exterior del País Vasco”.
- En este mismo sentido, los documentos de la Comisión Europea advierten que el TAV Gasteiz-Dax presenta la tasa de rentabilidad financiera más baja de todos los proyectos de redes transeuropeas que fueron incluidos en la Lista prioritaria de 1994; de modo que solo se justificaría “por los beneficios que se desprenderían del resto de la red”. Es decir, que genera beneficios más allá de la geografía concreta donde están implantadas las infraestructuras, como consecuencia del “efecto-red”.

Por otro lado, si tomamos como referencia el “*Estudio de los efectos de la línea de alta velocidad Madrid-Sevilla sobre la movilidad, el sistema territorial y el desarrollo regional*” un amplio y completo trabajo encargado por el Ministerio de Fomento y realizado durante 2001-2003, comprobamos que las conclusiones no pueden ser más demoledoras:

- Los efectos socioeconómicos generales generados por la línea de alta velocidad eran casi nulos en el desarrollo de las poblaciones que une (Madrid, Ciudad Real, Puertollano, Córdoba y Sevilla), con tendencias constantes antes y después de la actuación.
- En todo caso, el desarrollo ha favorecido a las ciudades que previamente estaban más desarrolladas: Madrid y, en menor medida, Sevilla. En las poblaciones intermedias se

⁸² Encargado por el Gobierno de Navarra a la empresa MECOSA S.A en 2008

observó una reducción de las sedes sociales de las empresas a los centros pasivos (de atención al cliente, etc.), mientras que se concentraban en Madrid los centros empresariales y recursos de alto valor añadido. Es decir, tiende a promover los principales nodos de la red que absorben la actividad económica de los nodos secundarios, como es el caso de Pamplona.

- Por último, el estudio recomienda evaluar las necesidades de infraestructura, y observar si hay inversiones alternativas, más productivas, que los ingentes fondos que se invierten en las líneas de AVE.

Podemos concluir, por tanto, que **incluso dentro de la lógica económica productivista dominante la construcción de las líneas de alta velocidad en nuestro entorno no cuentan con ningún tipo de rentabilidad, ni financiera ni social, y ni siquiera como promotoras del crecimiento económico.** Lo que sí hacen es reforzar la posición de las regiones centrales, especialmente de los grandes centros urbanos, como nodos de transporte en detrimento de las regiones periféricas y por supuesto de las ciudades intermedias.

Incluso los propios economistas oficiales vienen destacando desde hace tiempo los efectos negativos del desmesurado crecimiento del transporte (hipertrofia) en las economías más avanzadas. Según el Informe del Consejo Asesor del Transporte del Gobierno británico, Informe Sacra, encontramos escasa evidencia de que la construcción de nuevas infraestructuras pueda generar una mayor actividad económica que no sea la de la propia obra. De hecho, los países de nuestro entorno con una mayor intensidad de transporte no son los que presentan unas mayores tasas de crecimiento de la Unión Europea. Se confirma la existencia de un umbral de transporte a partir del cual la hipermovilidad tiene efectos perjudiciales para la actividad económica, que en todo caso es reforzada en los nodos centrales. El diagnóstico se confirma mas claramente en las infraestructuras ferroviarias de alta velocidad debido a su elevado coste de construcción y mantenimiento, y a su marcado carácter nodal que favorece los núcleos principales de la red.

El sistema de transportes y dentro de éste el TAV es, al igual que las plantas nucleares, un absurdo económico mantenido debido a las fuertes ganancias de las industrias que lo construyen y mantienen, a su financiación con dineros públicos y a que posibilita un sistema productivo y territorial acorde con los intereses de las grandes empresas.

En el caso del Corredor navarro, teniendo en cuenta su escasa demanda ya que no une capitales muy pobladas como Madrid o Barcelona y debido a su posición periférica, **la rentabilidad (financiera, social o económica) sería claramente mucho menor, convirtiéndose en una línea netamente deficitaria.** Lo que supone una constante inversión de fondos públicos para una obra que sólo podría ser utilizada habitualmente por las clases pudientes, incrementando las desigualdades sociales y dificultando el gasto en otros sectores como necesidades sociales o un transporte público de calidad para el conjunto de la población.

Empleo destructor, precario y altamente peligroso

La ejecución de infraestructuras de transporte no crean por sí mismas riqueza ni mucho menos empleo, más allá del requerido para su construcción. Un empleo caracterizado por las condiciones de explotación laboral y de precariedad a la que son sometidas las personas que trabajan en este tipo de macroinfraestructuras: jornadas interminables, ritmos elevados de trabajo, falta de planes de prevención o equipamientos de seguridad, y el hecho de que en muchas ocasiones se trate de personas inmigrantes que trabajan con convenios laborales propios de sus países de procedencia. Unas condiciones que ya han provocado la muerte de tres personas y varios heridos en la construcción de la “Y” vasca⁸³. Igualmente, en estos últimos diez años han muerto 37 personas en las obras del TAV en el Estado Español. Por otra parte, el Estado español es el país con la red de autovías más extensa de Europa y sin embargo es una de las economías más débiles, endeudadas y con menos gasto social de nuestro entorno.



El TAV es en realidad un fabuloso negocio político-empresarial.

⁸³ Recientemente murió un trabajador ucraniano y otras dos personas resultaron heridas, una de ellas un trabajador búlgaro hospitalizado en estado grave. Esta tragedia viene a sumarse a las muertes de un trabajador portugués y de un empleado rumano. Podemos calificar estas muertes de muchas maneras menos accidentales, ya que la empresa Eusko Trenbide Sareak, que gestiona la construcción del TAV, niega el acceso a las obras para valorar las condiciones laborales. Tampoco es casualidad que las tres personas muertas sean procedentes de otros países, migrantes que por sus condiciones de vida y su indefensión laboral se ven sometidos a las peores condiciones de trabajo.

Bajo el constante ronroneo del “interés general” y la amenaza de descolgarnos de la historia, se camuflan los intereses de los sectores empresariales directamente beneficiados con la construcción de estas macroinfraestructuras. En primer lugar, las diferentes empresas relacionadas con el hormigón y la construcción, siempre necesitadas de un número creciente de nuevas obras. El sector de la construcción en el Estado Español es el de mayor dimensión de toda la UE (7 de las 11 mayores constructoras del mundo son en la actualidad “españolas”), España es el quinto consumidor de cemento del mundo y la construcción se ha convertido en uno de los principales motores de su crecimiento económico con las nefastas consecuencias que estamos padeciendo. Las constructoras en realidad se han convertido en uno de los sectores económicos de mayor influencia política al estar directa o indirectamente instaladas en las oligarquías tanto locales como estatales.

Ligadas a este sector están las promotoras inmobiliarias que especulan con los terrenos en donde se emplaza la futura estación. En torno a la cual se afincarán las empresas ligadas a la “nueva economía”: biotecnológicas, consultoras, turismo de negocios, empresas de distribución, etc.

Íntimamente relacionadas con el mundo del ladrillo y el cemento están las entidades financieras (Cajas y bancos) que prestan el dinero para sufragar los altísimos costes de estas obras. Ejemplares son los casos de la financiación del Canal de Navarra y de la autovía a Logroño mediante el peaje en la sombra en que las constructoras pagan la obra mediante los préstamos pedidos a las entidades y se los cobran al Gobierno de Navarra con intereses por cada litro de agua o por cada coche que circula. Por lo demás, es éste un negocio en el que es habitual el lavado de dinero negro. Los siguientes beneficiarios son las empresas fabricantes de los trenes y lanzaderas, como la alemana Siemens, la francesa Alstom, la canadiense Bombardier, o las vascoespañolas TALGO y CAF; las productoras de energía (Iberdrola, Hidrocantábrico...); las adjudicatarias del sistema de señalizaciones (la italiana Ansaldo-Cobra, la filial de ACS “CSSEE Transporte, Indra, Alcatel...) o las concesionarias de los servicios (Heineken, Telefónica, Amena, Vodafone...).

Son, finalmente, los grupos oligárquicos y políticos locales, representantes en bloque del interés económico, los que tienen especial interés por situarse dentro de la red de alta velocidad, ya que supone extender su red clientelar y su poder, tanto político como económico.

Y es que el TAV, además de favorecer la conexión de ciudades grandes, comunica centros de poder. Dicho de otra manera, contrae la geografía del poder. “Así, el TAV es mucho más que un tren, es el símbolo moderno de la clase dominante”⁸⁴. Simboliza la vertebración de las élites dirigentes en el ámbito local y regional. Quienes deciden en la periferia quieren tener la relevancia tanto económica como política que les permita estar conectados, y para ello apuestan por grandes proyectos de transformación territorial, detrás de los cuales, como en el caso del TAV, las diferentes familias políticas libran una sorda lucha por el poder y los beneficios (especulación urbanística, financiación de partidos, concesión de obras...)

⁸⁴ Miguel Amorós, Discurso contra el TAV.

El TAV en Navarra, como en casi todos los sitios, ha tenido la virtud de asociar al empresariado⁸⁵ con las administraciones local y autonómica, y de aglutinar a la clase política en su favor⁸⁶. Y es que **el TAV es, además de un gran negocio político-empresarial, un símbolo del logro técnico alcanzado por nuestra sociedad, una imagen del progreso y la modernidad**, un monumento de la familia del Guggenheim, que simboliza la pertenencia a la red global: “nos sentimos Europa” porque “el AVE nos ha puesto por fin en el mapa”, dijo el alcalde de Ciudad Real.

7) SUPONE EL DESMANTELAMIENTO DEL TREN CONVENCIONAL Y VIENE DE LA MANO DE LA PRIVATIZACIÓN DE SECTORES DE RENFE

Nos encontramos actualmente ante un cambio radical de la red ferroviaria. Se pretende impulsar un modelo en donde el dinero selecciona los individuos que pueden desplazarse y en donde **el tiempo (la conexión veloz entre metrópolis) se convierte en el criterio principal, en detrimento de la accesibilidad y la utilidad para la mayoría de la población**, que ha sido una de las características del tren convencional, entendido como un servicio público de precio asequible. Se promueve un ferrocarril sujeto a las reglas de la competitividad económica y ajeno a los intereses de la comunidad, olvidándose por completo de que es y debe ser ante todo un servicio público⁸⁷. Las líneas de alta velocidad son la punta de inmersión del transporte ferroviario en el mercado de la movilidad, pasando a ser objeto de explotación privada.

La desmedida inversión que requieren las líneas de alta velocidad supone que el dinero para el mantenimiento y mejora del tren convencional se reduzca. Lo que trae consigo el abandono y cierre de las líneas consideradas no rentables. De hecho, en los trayectos en los que se ha implementado la alta velocidad se han suprimido los trenes convencionales para forzar un trasvase de los viajeros. Hecho que podría ocurrir perfectamente en Navarra, a pesar de las escasas líneas y servicios ferroviarios existentes.

El TAV viene acompañado del predominio de las políticas neoliberales, uno de cuyos objetivos ha sido la privatización y liberalización de los llamado servicios públicos, gestionados por el Estado u otras administraciones. Al igual que se ha hecho con otras empresas (Telefónica, Tabacalera, Endesa...) RENFE se encuentra en un proceso de privatización para el año 2010 de aquellos servicios que puedan ser de “interés económico”.

⁸⁵ Son numerosas las declaraciones de las Cámaras de Comercio y de los grupos empresariales a favor del TAV.

⁸⁶ Todos los partidos políticos parlamentarios respaldaron el 26 de octubre de 2004 la demanda del Gobierno de Navarra al Gobierno del PSOE para que incluyese en su Plan de Infraestructuras la conexión del Corredor Navarro del TAV con la “Y” a la altura de Ordizia. Se tomó este acuerdo en el momento en que el Gobierno Central anunciaba una nueva línea que conectaría el Cantábrico con el Mediterráneo, enlazando Santander, Logroño, Zaragoza, Teruel y Valencia. Y es que este nuevo corredor pone seriamente en cuestión el Corredor navarro.

⁸⁷ Imposibilita, además, el pensar verdaderamente la noción de servicio público más allá del control estatal.

CRECIMIENTO INDEFINIDO

“El desarrollo económico captó durante mucho tiempo el deseo de cada cual de inventar su propia vida, de crear sus propios valores. Ha bastado que, desembarazada de obstáculos constituidos por diversos vestigios históricos, la velocidad cada vez mayor del movimiento de la Economía mostrase no dirigirse sino hacia su aceleración in situ, la autodestrucción de la sociedad”⁸⁸.

En los últimos 50 años **el crecimiento económico se ha multiplicado** por cinco a escala planetaria, mientras el comercio mundial se ha multiplicado por doce, habiendo crecido la movilidad motorizada a un ritmo considerablemente superior. Un crecimiento exponencial imposible de generalizar al conjunto del planeta que se está agravando con la industrialización galopante que se está dando en zonas periféricas del planeta como la India, China, el Sudeste Asiático y países del Este de Europa y de América Latina.

Este modelo de desarrollo está basado en el **crecimiento indefinido**, es decir, en la extracción, producción, distribución y consumo crecientes de todo tipo de recursos, productos y servicios. En su mercantilización continuada para el consumo creciente de una minoría de la población mundial. Un modelo que considera al ser humano siempre necesitado de más bienes y servicios de todo tipo, a cuyo servicio hay que reconfigurar los espacios y los tiempos de nuestras vidas bajo la arrolladora proliferación de cada vez más complejas y mitificadas tecnologías. Pero que al mismo tiempo, priva de la satisfacción de las necesidades elementales, tanto materiales como sociales y de sentido, a cada vez mayor número de personas⁸⁹.

Asimismo, está suponiendo el **saqueo y el agotamiento de los recursos naturales** (agua, energía, minerales, suelo...) y produce un creciente impacto medioambiental local, estatal y planetario (contaminación de suelos⁹⁰, agua⁹¹ y la atmósfera⁹², incremento de los residuos,⁹³ reducción de la biodiversidad...⁹⁴), lo que verifica la insostenibilidad global de este modelo.

⁸⁸ *Relación provisional de nuestros agravios contra el despotismo de la velocidad con motivo de la extensión de las líneas del TAV. Alianza por la lucha contra toda nocividad.*

⁸⁹ Se está incentivando una profundización de los desequilibrios regionales y las desigualdades sociales de todo tipo.

⁹⁰ Los procesos de erosión, desertificación, salinización, urbanización, compactación y contaminación están suponiendo la pérdida de nutrientes, reducción de fosfatos y el aumento de las superplagas.

⁹¹ Se está contaminando y sobreexplotando los acuíferos y las aguas superficiales. La demanda excede ya la oferta en 80 países y las capas freáticas van disminuyendo, ya que se bombea más agua que la que se vuelve a introducir por la lluvia.

⁹² Se está reforzando el cambio climático cuyos primeros anuncios aparecen en forma de aumento de los fenómenos meteorológicos extremos. Las previsiones apuntan a una generalización de la inundación,

Trae consigo además la **dependencia generalizada de la población** de empleos cada vez más escasos, degradantes y absurdos, y de un megaparato industrial completamente ajeno las decisiones de la población a la par que desarticula otras formas productivas y territoriales menos consumidoras de recursos e impactantes y más locales y autosuficientes. Volviéndonos paulatinamente más incapacitados para autoorganizarnos, determinar nuestras necesidades y satisfacerlas.

Al mismo tiempo, la expansión de este modelo no cabría entenderla sin considerar cómo es impulsada, a través de diferentes vías⁹⁵, por las estructuras político-administrativas vigentes cada vez más al servicio de las dinámicas del mercado global y especialmente del negocio de la construcción y del capital inmobiliario y financiero. Lo que está suponiendo un progresivo endeudamiento de estas estructuras con el consiguiente recorte del gasto social y su progresiva inviabilidad.

Un modelo que **se entreteje cada vez más íntimamente con nuestras vidas cotidianas** y que funciona de forma cada vez más autónoma al servicio del poder empresarial y financiero, según la lógica de la máxima eficacia y del máximo rendimiento monetario. Ante el cual la población, cada vez más dependiente y atomizada, se muestra tanto sumisa como impotente, encajonada entre los arrullos seductores de una abundancia consumible y la incapacidad para siquiera imaginar y actuar según otras lógicas. Lo que está creando **formas de vida más insatisfactorias** atravesadas por la precariedad⁹⁶, un creciente malestar, la privatización⁹⁷ y la dualización social.

En suma el presente modelo capitalista⁹⁸ caracterizado por la creciente expansión urbana e industrial y basado en el crecimiento indiscriminado del transporte es capaz de generar, en el corto plazo, una gran riqueza monetaria privada, pero induce unos desequilibrios

salinización y desertificación de tierras cultivables y/o densamente pobladas. En el peor escenario, si el deshielo de los polos altera el equilibrio térmico de la corriente del golfo, podemos llegar a provocar una nueva era glacial en el hemisferio norte.

⁹³ Se produce el doble de basuras que hace diez años por lo que los vertederos se están saturando y la “solución” de la incineración es inviable debido a sus impactos sobre la salud humana y el medio.

⁹⁴ Los seres humanos están capturando el 40% de la productividad biológica del planeta, reduciendo los recursos disponibles para las otras aproximadamente 30 millones de especies y minando así su propio suministro de 'recursos naturales'. Consumimos, en un intervalo de tiempo geológicamente brevísimo, los recursos naturales acumulados durante cientos de miles de años. La mitad de los bosques tropicales ha sido talada y 16 de los 17 mayores bancos de peces han desaparecido.

⁹⁵ Subvenciones y apoyos institucionales a la gran actividad productiva y financiera, creación de infraestructuras de transporte, telecomunicaciones y energética que facilitan su despliegue, reformas estructurales que abaratan el empleo y privatizan los servicios...

⁹⁶ Siempre bajo la amenaza de la exclusión y con crecientes cotas de adicción a toda clase de necesidades.

⁹⁷ Nuestra sociedad actual se caracteriza la extrema individualización de las condiciones de vida, de trabajo, de desdicha... fomentan lo que se ha denominado la precariedad existencial causada por la vulnerabilidad, la incertidumbre y la interiorización del miedo. Significa estar solo frente al mundo, aunque paradójicamente, metido en una red de relaciones.

⁹⁸ El sistema capitalista se basa en la exigencia de acumulación ilimitada y constante de capital por diversos medios.

económicos, territoriales, sociales y ecológicos que hacen difícil su viabilidad a medio y, sobre todo, a largo plazo. Si bien todo ello queda enmascarado a los ojos de las poblaciones, pues la realidad virtual que confeccionan artificialmente los grandes medios de comunicación y la complejidad y profundización que ha adquirido su desarrollo dificulta la comprensión global de estos procesos y la búsqueda de respuestas adecuadas.

En este contexto, que es también el navarro, la construcción y utilización de nuevas líneas de alta velocidad no hará sino agravar los desequilibrios expuestos dificultando además la aproximación a formas de vida más respetuosas, equitativas y satisfactorias. El crecimiento indefinido y la consiguiente competitividad generalizada que apuesta por el incremento de la circulación de las mercancías no hará más que crear crecientes problemas de consecuencias ya ciertamente catastróficas.

¿ADÓNDE VAMOS TAN RÁPIDO?

El hombre que se pone en camino quiere -o puede querer- ir a alguna parte; la velocidad sólo quiere aumentar, crecer, superarse, dejarse atrás a sí misma⁹⁹...

Las líneas de alta velocidad como el Corredor navarro son un ejemplo significativo de las exigencias de este modelo por el más deprisa y más lejos. Un tipo de desarrollo en el que ganar tiempo al precio que sea es una de sus exigencias, acortando los tiempos de producción y uso de los productos. Y es que la velocidad permanentemente acelerada está inscrita en la lógica misma de la producción y consumo de mercancías basadas en la renovación y expansión permanente¹⁰⁰. La lógica de este capitalismo de flujos tiende hacia la aceleración total¹⁰¹ “*contra la baja tendencial de la tasa de beneficio*”.

En esta clase de mundo, **los desplazamientos de productos y personas** también deben ser lo más rápido posible. En este sentido, la llamada realidad virtual es ejemplar del mundo que pretenden crear: el transporte de informaciones, imágenes y capitales en tiempo cero, la supresión del espacio. Asimismo, pretenden también gracias al perfeccionamiento técnico transportar los flujos físicos, ya sean de agua, energía, cuerpos o productos, de forma masiva y con mayor rapidez. Si pudieran, si los cuerpos y los materiales pudiesen ser reducibles a bits y no estuviesen sometidos a la gravedad, los obstáculos y la resistencia del aire, los trasladarían de forma inmediata de un lugar a otro del planeta según sus intereses. La posibilidad de desplazarse a distancias cada vez más largas en intervalos cada vez más breves es considerada como un logro innegociable, del que sólo se puede esperar que se extienda a las capas de la población que aún no se benefician del exceso de movimiento. En

⁹⁹ Santiago Alba. *Cultura y Nihilismo*.

¹⁰⁰ Todo nuestro horizonte vital está dominado por las diferentes variantes de la obsolescencia inducida o programada que muestra la urgencia de un sistema económico acuciado, a vida o muerte por una renovación cada vez más acelerada.

¹⁰¹ Aunque se ve materialmente ligado a la “lentitud” de los procesos naturales y de las personas, así como confrontando con sus limitaciones, obstáculos y resistencias.

este escenario de movilidad acelerada¹⁰² las infraestructuras de transporte (superpuertos, vías de alta capacidad, aeropuertos, plataformas logísticas o líneas de alta velocidad) se convierten en un requisito incuestionable.

El TAV forma parte no solo de un “complejo logístico”, sino de una lógica basada en la subordinación “sostenible” de cada actividad humana a los tiempos de la ganancia y la eficacia. Las líneas de alta velocidad son un elemento más de un entramado cuyos elementos discursivos, materiales e institucionales descansan sobre un argumento base: la necesidad de un transporte lo más veloz posible, con aspiración a convertirse en masivo¹⁰³. Siempre hay que ganar tiempo en los trayectos al precio que sea. Se supone que ir deprisa y lejos es algo deseable a la par que imprescindible. Se nos supone un interés en desplazarnos cada vez más deprisa.

El TAV responde al impulso de extender este deseo de movimiento veloz al conjunto de la población o, al menos, a todas aquellas capas de la población que se lo puedan permitir o que interese desplazar¹⁰⁴. Esta ganancia de tiempo en los desplazamientos no es posible más que para una minoría de la población. Como es en este caso el TAV.

La aceleración de los desplazamientos (y de los ritmos sociales) a toda costa no nos proporciona, como venimos comprobando, más tiempo de vida sino vidas constantemente movilizadas y atravesadas por la ansiedad. De ahí la perenne sensación que tienen nuestras sociedades de falta de tiempo, una auténtica enfermedad cultural¹⁰⁵.

¹⁰² Una movilidad que no se reduce al transporte físico o de flujos de signos informacionales, culturales o comunicativos, sino que supone también una obligación de movilidad en los trabajos a desempeñar (precariedad), en las tareas a realizar (flexibilidad), en los lugares en los que vivir (disponibilidad), en los gustos que se desarrollan, en las conexiones.

¹⁰³ “No importan las distancias sino el tiempo que tardamos en recorrerlas”, afirma un anuncio de las líneas de alta velocidad.

¹⁰⁴ Obviamente este impulso viene acompañado de la inmovilidad de los que se caen de las redes del mercado, y del control y las barreras levantadas contra la movilidad de los migrantes, expulsados de sus lugares por las consecuencias de este modelo.

¹⁰⁵ La falta de tiempo se ha convertido en los países “desarrollados” en una enfermedad cultural provocada por la prisa, el aislamiento y la sobreestimulación. El cúmulo de estímulos visuales y sonoros, la velocidad de los desplazamientos, la exigencia de productividad creciente, los contactos continuos con nuestros semejantes... de una manera cada vez más acelerada provocan enfermedades que llamamos mentales (stress, depresión, angustia, insomnio, ansiedad, adicciones, toxicomanías, suicidios...) síntomas de un sordo a la vez que ensordecedor malestar por la pobreza de una vida sin tiempo para vivir, sin reposo, sin tiempos vacíos. Un malestar cotidiano del que se pretende huir de múltiples maneras: las vacaciones *para olvidarse de todo y relajarse*, sustancias químicas, el flujo continuo de imágenes e informaciones, el ejercicio físico extenuante, las ofertas espirituales para *dejarse ir*... Resulta significativo que el 70% de las bajas laborales de larga duración en el Estado son debidas a trastornos mentales.



EL TAV ¿UN PROYECTO INCUESTIONABLE?

El Corredor navarro de alta velocidad **se ha presentado como algo incuestionable**, justificado por un cúmulo de tópicos: un proyecto imprescindible para el progreso y el desarrollo. De hecho, ante la escasa demanda ciudadana de una infraestructura como ésta y con el despegar del movimiento de oposición, **las justificaciones de este proyecto están derivando hacia el chantaje y la amenaza**. No sólo hacia sus claros oponentes sino hacia el conjunto de la población que pueda dudar de sus bondades. La consigna es que de no construirse el TAV, nuestro modo de vida está en serio riesgo al peligrar una de las condiciones básicas de nuestro desarrollo: la conexión rápida¹⁰⁶. En sus intervenciones los partidarios del TAV lo propagan cada vez más como una exigencia de nuestro sistema que como una necesidad y un servicio a la generalidad de la población, asunto difícilmente demostrable. Afirman que el Corredor navarro es imprescindible para seguir siendo competitivos, que es una exigencia del desarrollo económico y el progreso, considerados como la única forma de vida y organización posible.

Además, el proyecto del TAV se ha impulsado desde **una absoluta falta de transparencia informativa y en ausencia de cualquier debate y participación social**. No sólo la población y los movimientos sociales han quedado al margen, sino que también se han impuesto restricciones de información a los municipios, resultado de la pobreza democrática más absoluta. Como botón de muestra nos encontramos con que en septiembre de 2008,

¹⁰⁶ Es significativa la frase de Alvaro Amann, entonces consejero de transporte del Gobierno vasco, de que sin el TAV retrocederíamos 50 años, en la línea de las famosas declaraciones de Xabier Arzallus que en su momento proclamó que sin la central nuclear de Lemoiz volveríamos a las cavernas. Al igual que lo es la afirmación de la exviceconsejera del Gobierno vasco: “No nos queda más remedio que entrar a este modelo”

cuando la decisión de construir el Corredor ya estaba tomada de antemano, el Gobierno de Navarra adjudicó a la empresa MECESA S.A la realización de un análisis sobre el impacto *positivo* económico, social y medioambiental del TAV en Navarra¹⁰⁷. Dicha empresa se negó a aceptar un dossier ajeno alegando que el Gobierno de Navarra había impuesto la condición de que la información a utilizar fuese exclusivamente la que aportase el Gobierno. Estamos, pues, ante un estudio que solo contempla posible beneficios y que no admite ningún otro tipo de información ajena al Gobierno. Además, los resultados de dicho estudio no se han hecho públicos en ningún momento a pesar de los numerosos requerimientos y de que un grupo de ciudadanos solicitó al Defensor del Pueblo/Ararteko poder acceder a él y éste recomendó que se facilitase.

Para cerrar el círculo y comprobar cuál era el auténtico papel de este estudio, en noviembre de 2010 el Departamento de Obras Públicas del Gobierno de Navarra reunió a más de 170 personas del mundo político y económico para presentar **no** el estudio sino una retahíla propagandística de los supuestos beneficios de la implantación del TAV en Navarra.

Es necesario, pues, que, ante la nula voluntad del Gobierno Navarro en informar sobre este proyecto y en debatirlo, sean los movimientos sociales, los municipios y pueblos quienes informen sobre los impactos y consecuencias que esta infraestructura tendrá sobre nuestra tierra y nuestra sociedad. Quienes creen las condiciones para poder debatir sobre este proyecto¹⁰⁸ y el modelo de desarrollo que lo exige. Sin olvidar hacer frente a las campañas de intoxicación, criminalización y desinformación que el Gobierno Navarro ya está llevando a cabo, como hizo con otros proyectos (pantano de Itoiz) y como ya está haciendo el Gobierno Vasco, presentando cualquier intento de oposición social y resistencia civil a este proyecto como una amenaza a los intereses comunes o incluso tildándolo de terrorista.

Las identificaciones, controles, acoso, multas y ninguneo han sido una constante. Varios casos han sido remitidos a la Audiencia Nacional, tribunal que hasta ahora ha aceptado el caso de tres personas acusadas de hacer pintadas en un tren. Se han prohibido consultas populares en los pueblos afectados por este proyecto como son los casos de Irurzun y Aramaio en Gipuzkoa. En esta localidad su alcalde ha sido condenado a siete años de inhabilitación para desempeñar un empleo o cargo público, acusado de cometer un delito de prevaricación al convocar una consulta realizada en 2007¹⁰⁹.

En definitiva, comprobamos como las líneas de alta velocidad se están imponiendo con una absoluta falta de estudios independientes, información y debate público. Derivando hacia el chantaje en los casos en los que hay escepticismo o duda, y hacia la amenaza cuando hay oposición. Pero éste no es el caso solo a la hora de implantar este Corredor, los mismos procedimientos se llevan a cabo cuando se pretende realizar otras infraestructuras como hemos visto en el caso del pantano de Itoiz, térmicas de Castejón, cárcel de Pamplona o

¹⁰⁷ Este estudio ha tenido un coste de 152.000 euros.

¹⁰⁸ Condiciones cada vez más difíciles de crear dada la dependencia y pasividad social, y el apoyo servil a este proyecto por parte de los medios de comunicación de masas.

¹⁰⁹ En esta consulta tomaron parte 673 vecinos de un total de 1.280 con derecho a voto, de los cuales 654 rechazaron el proyecto, 10 lo apoyaron y 9 votaron en blanco.

cantera de magnesita en Baztán. Y como estamos viendo en tantos otros proyectos que quieren construir en Navarra: urbanización de Guenduláin, macroescombrera de Undiano, incineradoras de residuos industriales o domésticos, presas de Sarriá, canteras de Zilbeti y Amaiur, línea de muy alta tensión, urbanización y campo de golf de Lekaroz...

Por ello, la oposición al Corredor navarro de alta velocidad no es exclusivamente una lucha contra este proyecto, sino una contestación a las élites políticas y económicas junto a sus modos de desinformación, chantaje e imposición. Contra sus lógicas de negocio a cualquier precio.

En realidad, nos encontramos con que se nos priva de los lugares y los mecanismos para poder debatir y decidir realmente. En la promoción de la apatía e indiferencia, de la desinformación y la tergiversación, en la generalización del aislamiento y la impotencia, se evita el debate de las distintas opiniones y en caso de darse, es desposeído de la capacidad de tener aplicaciones prácticas. El contraste de posturas, que solo se realiza si es funcional a los intereses de los poderosos, se carga de palabras vacías, de estereotipos y clichés. En un marco cuyo objetivo primordial es conformarnos a una medida que excluya toda experiencia y posibilidad de realidades distintas. El diálogo debería ser la base a la hora de tomar las decisiones. Ahora bien, éste implica tomar realmente en cuenta las opiniones discrepantes y una indagación de las posibles respuestas. Sólo puede existir cuando los participantes están en relación de reciprocidad y de respeto

Sin embargo, en la contestación a estas infraestructuras va quedando cada vez más en evidencia que nos enfrentamos a una especie de totalitarismo de nuevo cuño dispuesto, cuando se ve amenazado, a las mentiras más burdas y a la imposición más brutal¹¹⁰.

Y es que decidir realmente sobre la conveniencia de las líneas de alta velocidad nos obliga a ir más allá. Lleva consigo valorar la utilidad y el papel del actual sistema de transportes y por ello de este tipo de modelo productivo y territorial y, en definitiva, social. Poner en cuestión la fascinación por la velocidad significa empezar a considerar otras dimensiones de la vida. Todo ello si queremos decidir algo más allá del reducto de la privacidad de nuestras vidas, de nuestras vidas privadas.

¹¹⁰ Claramente este totalitarismo de aquellos más poderosos económicamente que cuentan con la colaboración, cada vez más evidente, de las diversas autoridades políticas no se detiene en la imposición de infraestructuras sino que se extiende al recorte de derechos sociales, los privilegios fiscales, las ayudas legales y monetarias a las entidades financieras, la precarización laboral, la manipulación informativa, la desestructuración del tejido social...

NO ES UN TREN, ES UNA FORMA DE ENTENDER EL MUNDO

El “no” está siendo abolido sutilmente. Ya casi ni se contempla como una verdadera opción. Más bien tiende a considerarse una especie de error. Algo patológico. Y hasta predelictivo. (...) El “no” está cargado de una energía misteriosa. Nunca se sabe cuáles serán sus límites. Por eso el poder, cualquier clase de poder, detesta y teme el “no”. Por no hablar de la capacidad de movilización que contiene. El enigmático poder del no radica en el hecho de que afirma algo que permanece oculto¹¹¹.

Se nos achaca una posición *negativa* y se nos acusa de aportar solamente críticas a este tipo de desarrollo. Se nos pide proponer una alternativa al TAV diciendo que ¡hay que transportar...! ¡Hallemos por tanto una solución para transportar!

Sin embargo, creemos que la pregunta que hay que plantearse es **por qué y para qué más transporte**. Se nos pide "gestionar" las aberrantes necesidades de transporte generadas por este capitalismo globalizado y sus formas de vida. Ante esto, se hace cada vez más evidente que el crecimiento indefinido del transporte es completamente insostenible desde cualquier punto de vista. Sólo dentro de un claro y serio propósito de reducir las necesidades de transporte motorizado sería factible considerar la forma más adecuada de desplazarnos. Para lo cual habría que tener muy en cuenta los medios colectivos y menos impactantes como es el caso del ferrocarril, cuyo principal criterio no debería ser la velocidad sino el servicio a las localidades próximas y la utilización y, en su caso mejora, de las líneas existentes.

Pero empezar a ponerle freno supone poner en cuestión las causas que lo promueven: la producción globalizada y difusa, la urbanización dispersa y segmentada, la proliferación de vehículos individuales, los negocios de la movilidad (industrias de automoción, energéticas,

¹¹¹ Cada vez resulta más difícil decir no. Fernando Chivite

constructoras...), los patrones culturales dominantes que consideran el más volumen, más lejos y más deprisa como valores indiscutibles, como bienes en sí mismos que conviene acrecentar. Supone, en definitiva, cuestionar un modelo de organización económica, territorial y social basado en el crecimiento indefinido, la subordinación de cualquier actividad a la lógica del mercado y la explotación creciente de los recursos naturales y las capacidades humanas¹¹². Un modelo que ya ha demostrado sobradamente su incapacidad intrínseca de satisfacer las necesidades básicas de las poblaciones y que impide el desarrollo autónomo de otras formas de organización. Que exige siempre más crecimiento, lo que agrava el expolio de los recursos y los desequilibrios ambientales existentes. Y no podemos olvidar que su desarrollo se basa actualmente en el crecimiento de las necesidades de transporte en cualquiera de sus formas, llegando a convertirse en un objetivo en sí mismo.

Por ello, consideramos que las alternativas no pueden ser exclusivamente técnicas, del tipo de trasvasamos este ingente movimiento de mercancías y personas al ferrocarril, partícipes de la misma lógica, sino que deben partir de una crítica al desarrollo económico y sus necesidades impuestas. El debate no puede limitarse al modelo ferroviario ni a como resolver las necesidades de transportar, sino que debe abordarse dentro de una discusión más general sobre el modelo social.

Si acatamos el discurso y la realidad del crecimiento indefinido, y por lo tanto su exigencia de transporte en progresiva aceleración, ya sea como algo deseable o como algo incuestionable “si queremos seguir manteniendo nuestro bienestar”, nos despojamos de nuestros mejores cuestionamientos: ¿Por qué incrementar y acelerar constantemente los desplazamientos y la mayoría de las actividades de nuestras vidas? ¿Por qué seguir promoviendo unas condiciones de vida que nos vuelven tan dependientes y tan impotentes? Sacar realmente las conclusiones y consecuencias de nuestras necesidades de transporte, implica un serio cuestionamiento no solo de nuestro modo de vida y el orden social actual sino de las actuaciones que seguiremos para pensar y experimentar formas de vida que nos permitan tomar decisiones con otras lógicas que no sean un crecimiento sin fin de la movilidad.

Sin duda, hay otra manera de imaginarse las relaciones, ya sean sociales ya sean con la naturaleza. Será necesario establecer límites al desarrollo e inventar, (recuperando también del pasado) nuevas metas y nuevos sentidos, nuevas perspectivas y prioridades en la vida. Dejar de identificar la felicidad con el aumento del consumo y la renovación sin fin de objetos y entretenimientos.

Asimismo, habrá que cuestionar las formas de tomar las decisiones que nos afectan y examinar el papel facilitador que las administraciones vascongadas, navarras y españolas juegan al servicio del totalitarismo de mercado. Cómo esta democracia representativa no pasa de ser un simulacro de participación en la que la mayoría de los partidos políticos no son sino instrumentos de poder en connivencia con las oligarquías locales y los intereses económicos globalizados.

¹¹² Lo cual implica poner en tela de juicio el propio sistema de producción (qué, dónde, cómo, para qué... se produce) y el propio sistema de necesidades (qué, dónde, de dónde, para qué... se consume)

Y en este camino uno de los criterios importantes en el rumbo alternativo a tomar será crear cercanía; crearla en la organización de la producción y el consumo, en la forma de cumplir los deseos y necesidades de la gente, y en general en la organización socioeconómica global. Al fin y al cabo, es el modelo social basado en la cercanía el que mejor puede ponerle límites al transporte tanto de viajeros como de mercancías, romper con el poder centralizado y las jerarquías, garantizar la verdadera autonomía de las comunidades y respetar el equilibrio hoy inexistente entre la gente y la naturaleza. Habrá que impulsar otra forma de pensar el transporte, alejándonos de ver la velocidad como un bien en sí mismo. Y ser conscientes de la dependencia que la humanidad tiene del mundo natural, que somos parte de la Tierra, somos un elemento más.

Estas afirmaciones, además, coinciden con las luchas que los movimientos de diversos sitios de la Tierra están llevando a cabo. En general, cada vez se vislumbra mejor el conflicto gracias a la gente que apuesta por otra forma de vida frente a la irreflexiva mundialización económica y al poder económico y político que impone proyectos como el TAV.

Y el primer paso, partiendo de la falta de certezas sobre como construir otros mundos y sabiendo que no hay ningún horizonte que nos espere, es decir No. **Exigimos la paralización de los proyectos de líneas de alta velocidad.** Razones no nos faltan y así las hemos expuesto. Para ello, habrá que crear las condiciones para que podamos debatir sobre la necesidad impuesta de estos proyectos y sus impactos. Y para ello son necesarios tiempos y espacios adecuados, respuestas y resistencias por parte de los pueblos y barrios contra la agresiva ocupación del territorio y los importantes ataques que nos dejan sin capacidad de decisión. Creemos además, que merece la pena esforzarse por ello. En este conflicto contra el TAV debemos reforzar la información, la movilización y la implicación, al mismo tiempo que aprovechar la oportunidad para poner en cuestión este modelo de desarrollo de efectos cada vez más nocivos. Sinceramente, pensamos que no faltarán ocasiones para ello. Es uno de los proyectos que más oposición puede crear en nuestra tierra, y somos cualquiera la gente que no pensamos, ni deseamos ni soñamos como ellos.

Sin embargo, es cierto que la intervención política que persigue una auténtica transformación social parece hoy bloqueada, aunque esto no signifique la ausencia absoluta de resistencia. Parece, y así nos lo repiten de diferentes maneras con sonrisa condescendiente, que este camino es irrealizable e irreal, pero, ¿significa esto que en lo sucesivo no nos queda otra elección que adaptar nuestras vidas y formas sociales al movimiento de acumulación continúa de la economía y a la gestión de la degradación y el malestar?

En los pliegues de este avión terrestre brilla agazapado algo más que el negocio o el prestigio de su construcción, nos confrontamos con la posibilidad de crear otros modos de vida ajenos a los intereses de las élites económicas y políticas, y la exigencia de un crecimiento indefinido que amenaza el propio equilibrio en la tierra y ejerce un efecto corruptor sobre la sociedad.



¿No ocurre a veces que una moneda que cae al piso desafía la regularidad estadística y comienza a correr sobre su canto?