

EL TAV NOS MATA...

www.fundacionsustrai.org

¿Por qué hemos tenido que hacer esta campaña?

Decálogo que argumenta esta respuesta

1. El Corredor Navarro de Alta Velocidad es un proyecto viejo y caduco. Fue lanzado en 2004 por UPN/PSN con el nombre de “Tren de Alta Velocidad”. El actual Gobierno de Navarra parece que quiere continuarlo, ahora con el nombre de “Tren de Altas Prestaciones”, sin embargo de ser así se daría por válida la gestión anteriormente realizada, “borrón y cuenta nueva”, obviando cuestiones fundamentales como que:

a. **La Declaración de Impacto Ambiental del proyecto en la Comarca de Pamplona está caducada**, tal y como dictó la sentencia del Tribunal Supremo en 2015 y por lo tanto los pasos técnicos y administrativos desarrollados después son técnicamente incoherentes y éticamente irresponsables.

b. **El proyecto ha sido desarrollado con ocultación de información pública** e impidiendo la participación social, tal y como dictó la sentencia del Tribunal Superior de Justicia de Navarra en 2013.

c. La **Cámara de Comptos** ha concluido que se trata de un proyecto “de otros tiempos”. El proyecto no tiene ni siquiera un informe de rentabilidad económica o un análisis de interés social.

d. **Irregularidades en la gestión realizada por el Gobierno de Navarra en el PSIS de nueva estación en Etxabakoitz**: incumplimiento de la Ley 27/2006 que establece una serie de derechos de información y participación pública para la sociedad. Algunas alegaciones de constructoras y promotoras se solicitaron fuera del periodo de alegaciones y consiguieron un aumento de la edificabilidad. Por otro lado el PSIS no garantiza los estándares de calidad acústica actualmente vigentes para las viviendas, se da un incumplimiento los objetivos de calidad acústica establecidos por el Real Decreto 1367/2007.

2. En la última campaña electoral se ha ocultado información a la sociedad navarra. Se ha tergiversado el lenguaje, se han cambiando los nombres y se ha podido confundir a la sociedad navarra. Se expresó que se estaba proponiendo otro proyecto diferente al TAV de UPN/PSN, cuando aparentemente se está proponiendo el mismo proyecto con otro nombre y otra justificación. Todo lo que se ha visibilizado en el mundo de la política y los medios de comunicación se resume en que no hay ningún cambio respecto a lo que estaba planteado por UPN/PSN en el año 2013. Todo sigue adelante, ahora eso sí, con un nuevo convenio económico y una coordinación entre Instituciones que lo facilita.

3. No tiene estudio de rentabilidad social ni económica. Se trata de una infraestructura proyectada en otro tiempo, con los parámetros económicos y sociales de otro tiempo (anteriores al 2008), en los que primero se construía y después se intentaba buscar la justificación para su construcción. Ahí está el ejemplo del Navarra Arena o el aeropuerto de Noain, estamos ante una gestión política similar. El fin es su construcción independientemente de lo que la rentabilidad económica o social indique.

4. No es prioritario firmar un nuevo convenio. Se insiste que es imprescindible firmar un nuevo convenio con el Estado para continuar. Sin embargo, lo prioritario ahora mismo no es firmar un nuevo convenio ferroviario sino definir qué modelo de ferrocarril necesita Navarra y una vez definido, entonces si se podría intentar firmar un convenio económico con el Estado. Firmar ahora un nuevo convenio sin haber definido el modelo de ferrocarril implica de facto, seguir básicamente con el viejo proyecto del TAV de UPN/PSN. Estamos ante una decisión importante en una encrucijada histórica. Es necesario debatir y decidir el modelo de ferrocarril que necesita Navarra: un modelo español tipo TAV/TAP o un modelo europeo tipo

Alemania, Suiza, etc. Alejamos las vías y estaciones de las personas, eliminamos la estación de Tafalla o por el contrario planteamos un modelo de ferrocarril vertebrador como se hace en Europa.

5. Se niega la reflexión y se censura el debate. Al inicio de esta legislatura, en septiembre de 2015, se planteó a los grupos políticos con representación en el Parlamento y que soportan el actual Gobierno de Navarra, la posibilidad de crear una Ponencia Parlamentaria para analizar y debatir las diferentes posibilidades existentes a la hora de desarrollar un nuevo modelo de ferrocarril en Navarra. La Ponencia Parlamentaria se fundamentaría en un soporte de perfil técnico: se invitaría a diferentes personas de diferentes sectores para analizar las necesidades actuales y futuras, personas con diferentes perfiles técnicos, con diferentes experiencias, procedencias, en definitiva realizar un debate técnico enriquecedor sobre las diferentes posibilidades existentes, analizando sus ventajas y desventajas, rentabilidades económicas, sociales y afecciones medioambientales. El partido político Geroa Bai se negó a permitir el debate. La Ponencia Parlamentaria sobre ferrocarril no se puso en marcha.

6. Eliminar el bucle ferroviario en Pamplona/Iruña no es la justificación sino la excusa para llevar a cabo este Proyecto. Por ejemplo, Berriozar tienen una problemática histórica con los riesgos y molestias del actual tren y ya deberían estar ejecutadas las soluciones a los mismos, como se hace en Europa. Sin embargo, se arrastra históricamente el mayor abandono posible y se aprovecha para jugar con una demanda social. Solucionar la problemática en Berriozar es urgente sin esperar a proyectos faraónicos. Por otro lado, quitar el actual bucle ferroviario tendría otras consecuencias ocultadas deliberadamente, ahí está el abandono que han sufrido durante todos estos años y siguen sufriendo las 5.000 personas que viven en Etxabakoitz. Igualmente ahí están las consecuencias que tendría la nueva vía en el paraje de especial sensibilidad en el término de Ollatibar en Ororbia, o en poblaciones como Arazuri, Iza o Aldaba.

7. El proyecto que se pretende construir empeoraría la eficacia en la movilidad de las personas. En determinadas zonas de Navarra esto es paradigmático, por ejemplo en la zona Media en localidades como Tafalla, Olite, Marcilla, Villafranca, etc., perderían las conexiones ferroviarias que actualmente tienen. Para poder viajar a Madrid tendrían que desplazarse en coche hasta la nueva estación de Pamplona/Iruña, coger un tren más caro que el actual, pagar el aparcamiento para el coche, y volver a pasar en tren por la zona Media para ir hasta Madrid. El caso de la Ribera está sin concretar, ni siquiera se ha definido. Se habla de firmar un nuevo convenio de un proyecto que ni siquiera concreta si tendrá parada en la Ribera.

8. El impacto ambiental de este proyecto es insostenible: Supone de facto un paso atrás para incumplir los acuerdos de París 2016 comprometidos y firmados por el Gobierno de Navarra, mayor derroche energético y más emisiones de CO₂. Sin olvidar los grandes movimientos de tierra y nuevas afecciones a espacios naturales protegidos. Numerosos proyectos de canteras y escombreras se van a justificar a su paso. Navarra se alejaría de la sostenibilidad, creando una nueva infraestructura innecesaria y lineal que produciría un añadido efecto barrera para el movimiento de la fauna y también de las actividades agrícolas.

9. El silencio de parte de la sociedad. Y mientras todo esto sucede, demasiados partidos políticos, agentes sociales y personas mantienen un silencio preocupante, apenas nada dicen al respecto de este derroche de dinero público por ahora totalmente injustificado. Lo que finalmente se lleve a ejecución está en manos del Gobierno de Navarra y por lo tanto está en manos de la sociedad, no es decisión de la Fundación Sustrai Erakuntza. Sin embargo, hacemos públicos la decisión y el compromiso de la Fundación Sustrai Erakuntza con la sociedad navarra, por el cual, damos nuestra palabra de que vamos a fiscalizar cada euro de dinero público que sea gastado en este proyecto todavía injustificado. Pase lo que pase, pasen los años, vamos a fiscalizar y denunciar permanentemente el desastre económico, político y social que se intuye consecuencia de esta gestión ineficiente. Pasen los años que pasen luz y taquígrafos. Estamos ante otra gestión similar a la del Navarra Arena, en este caso es el Navarra Arena 4.0.

10. No se afronta con serenidad la realidad socioeconómica ni presente ni futura. A nivel social y laboral, estamos aún viviendo las consecuencias de lo que se denominó en 2008 como "crisis económica". La denominada "crisis económica" no ha hecho más que empezar y van a venir nuevas restricciones en las condiciones económicas y laborales. Las Instituciones Públicas (Estado y Navarra) están endeudadas para varias décadas y con la continuación de este proyecto se plantea aumentar el derroche de dinero público (3000 ó 4000 millones de euros). Esto evidentemente supondría más recortes en servicios públicos, de hecho el TAV/TAP nos mata los servicios públicos: mata la sanidad pública, mata la educación pública, la discapacidad, las políticas de género, los centros de inserción sociolaboral, la Universidad Pública, la exhumación de fosas del 36, nos mata a las ONG's, mata los laboratorios públicos, las becas para estudios, la justicia gratuita, la cultura, mata al sector primario, el I+D+I, nos mata los centros especiales de empleo, mata los refuerzos de bomberos/as, los desahucios, mata el empleo público, mata las pensiones de jubilación, mata a GAN, mata el derecho a la justicia gratuita, mata las condiciones laborales de las urgencias hospitalarias.

EI TAV/TAP nos mata.