

El TAV en Navarra no llevará mercancías pese a que se está construyendo para ello

SUSTRAI ERAKUNTZA :: 11/05/2023

Como adelantábamos hace unas semanas, en pleno periodo electoral se han puesto a exposición pública los proyectos del Tren de Alta Velocidad en la Comarca de Pamplona y en la Ribera

Como adelantábamos hace unas semanas, en pleno periodo electoral se han puesto a exposición pública los **proyectos del Tren de Alta Velocidad** en la Comarca de Pamplona y en la Ribera. A algunos grupos políticos hacer anuncios de construcción del TAV les sale rentable, aunque la realidad diga que con la construcción de esta gran infraestructura **pierde la sociedad al completo**. Y lo hace en todos los sentidos posibles, en el **económico** por el excesivo coste, en lo **social** por el empeoramiento del servicio ferroviario que trae la puesta en marcha del TAV, y en lo **ambiental** por las graves consecuencias que tiene para el medio ambiente.

En este comunicado resumiremos los impactos más graves de la construcción del TAV en Navarra a tenor de lo presentado en los últimos proyectos. Como veremos, **se está construyendo una infraestructura de TAV apta para llevar mercancías, mientras que la planificación indica que no las llevará**, con el sobre coste que ello supone. Pero, además, la intención es **alejarse aún más las estaciones** de Pamplona/Iruñea y Tudela del centro de la ciudad, a la vez que se recorta el servicio de trenes de cercanías y se cierran estaciones en las comarcas.

Como es de sobra conocido, uno de los grandes beneficiarios de la construcción del TAV en Navarra es la empresa automovilística Volkswagen, dado que uno de los objetivos de la eliminación del llamado "bucle ferroviario" es la liberación de terrenos para esta empresa. Junto a ello, **se publicita que el TAV servirá para transportar los coches** que dicha empresa produce. Algo que en múltiples ocasiones hemos negado, dado que como ya demostramos en un detallado informe, el TAV no es útil para llevar mercancías.

Pues bien, el proyecto de TAV actualmente en exposición pública ya deja bien claro que esta infraestructura no llevará mercancías, aunque la estén construyendo para permitir llevarlas. El proyecto dice textualmente:

"Debe tenerse en cuenta que existirá un nuevo escenario de explotación ferroviaria para las previsiones de tráfico en el horizonte de 2030, que modifica la tipología del material móvil y las frecuencias. La no circulación de las mercancías permite que la línea que actualmente está diseñada para tráfico mixto pase a ser una línea exclusiva de viajeros, permitiendo unas condiciones de diseño óptimas y flexibles".

Vemos cómo la planificación que desde el Gobierno impulsan indica que **para 2030 está previsto que el TAV navarro sea exclusivamente de viajeros**. Por lo tanto, el **esfuerzo económico** que se está realizando para que pueda llevar mercancías es completamente en vano. Y no se trata de menudencias, como ya determinó el informe de la Cámara de Comptos de 2016 titulado “Informe de fiscalización sobre la situación de las obras del Tren de Alta Velocidad en Navarra”, que calificaba el **sobrecoste** de realizar el TAV para mercancías como **“relevante”**.

Pero además de su alto coste económico, la puesta en marcha del TAV traería consigo un **empeoramiento de los servicios actuales**. Por una parte, la gran mayoría de las localidades por las que pasa el tren actual **perderían la posibilidad de utilizar el ferrocarril** como medio de transporte, al perder todos los servicios de largo recorrido, y posiblemente disminuir los de cercanías, lo que las aboca a su cierre (algo que ya se ha producido en algunas).

Pero, además, **las estaciones de Pamplona y Tudela quedarían fuera del casco urbano**, y se necesitarían medios de desplazamiento adicionales para llegar hasta ellas. Así, por ejemplo, en el caso de Pamplona, de tener una estación que se encuentra a kilómetro y medio del Paseo Sarasate en línea recta, pasaría a estar situada en Etxabakoitz, a más de 3,5 km de distancia. Y en el caso de Tudela, que tiene una estación que se encuentra en el centro de la ciudad, pasaríamos a tenerla a entre 2,5 y 3,5 km de distancia de la actual, según la alternativa que elijan.

Todo esto supone un empeoramiento de los servicios ferroviarios. Sin embargo, es algo que se podría atajar fácilmente **impulsando el uso del ferrocarril convencional** del que disponemos, que permite conectar todas las localidades por las que pasa, y se encuentra mejor integrado en la trama urbana de las ciudades. Mientras, el proyecto del TAV que ahora presentan se ha realizado sin analizar las posibilidades de mejora del tren actual, que puede duplicar su vía sin grandes contratiempos. Una **falta de análisis y de información a la sociedad** que es contrario a lo que indica la legislación vigente en materia de ciudadanía ambiental.

Porque la construcción de las nuevas vías de TAV supondrá además **graves impactos ambientales**. En el caso de la Comarca de Pamplona, el proyecto supone la realización de hasta 7 grandes viaductos y muchos terraplenes en las **cercanías de los ríos Arga y Elortz**, zonas que están siendo preservadas por los ayuntamientos de la comarca dentro del llamado Parque Fluvial. Y estas infraestructuras pueden además agravar los **graves riesgos de inundación** que tienen estos ríos, como analizaba el proyecto urbanístico que se ha presentado recientemente para el barrio de Etxabakoitz, donde se ubicaría la estación.

Y en el caso de la Ribera, el proyecto tendría impactos negativos en las **zonas protegidas** de las riberas del Ebro, la ZEC Peñadil, Montecillo y Monterrey, y en zonas de importancia para la conservación de las aves esteparias (AICAENA). Y hay que tener en cuenta que uno de los mayores problemas al que nos enfrentamos a nivel planetario, a decir de la comunidad científica, es la **pérdida de biodiversidad**. Asunto que analizamos en nuestro informe “Biodiversidad en Navarra, un recurso que se está agotando”, en el que se llegaba a la conclusión de que Navarra también suspende en este aspecto.

Finalmente, el TAV precisa para su funcionamiento **grandes consumos de energía**, mayores que los del tren convencional. Y para su construcción se emplearían **toneladas y toneladas de materias primas** que es necesario extraer de la naturaleza, ampliando su impacto ambiental. Por lo tanto, en estos tiempos en los que las crisis económica y ambiental son cada vez más patentes, es hora de que los Gobiernos dejen de gastar en infraestructuras que no cumplen ninguna función real. **Es necesario que disminuyamos los impactos ambientales que producimos en el planeta**, y para ello **es necesario que se deje de construir el Tren de Alta Velocidad** en Navarra. Por eso estamos impulsando que la ciudadanía presente alegaciones a estos dos proyectos destructores.

El ferrocarril actual en Navarra se puede mejorar y duplicar la vía, como se aprecia en esta fotografía a su paso por Sakana.

<https://eh.lahaine.org/el-tav-en-navarra-no>