

Ante la nueva reunión para extender el TAV entre Navarra y la Comunidad Autónoma Vasca

SUSTRAI ERAKUNTZA :: 13/07/2017

Todos estos caducos proyectos de Tren de Altas Prestaciones adolecen de un problema de raíz: no mejoran en lo sustancial el actual corredor ferroviario

Ayer se volvió a producir una reunión entre los Gobiernos de Navarra, de la CAV y del Estado para avanzar en la construcción del Tren de Altas Prestaciones (TAV) entre la Comarca de Pamplona y la Y-Vasca. Una reunión que posiblemente haya servido también para que el **Consejero de Desarrollo Económico** del Gobierno de Navarra y el **Ministro de Fomento** del Estado hablen del **Convenio Económico** para la construcción en Navarra de esta **infraestructura costosa, innecesaria y con graves afecciones al medio ambiente**.

De construirse el caduco proyecto del TAP entre Pamplona y la Y-Vasca tendríamos en Navarra una nueva barrera que dificultaría el paso a personas y animales, dado que **el actual ferrocarril y el nuevo que pretenden construir discurriría en casi todo su recorrido paralelos**, por las comarcas de Pamplona y Sakana. Unas nuevas vías que serían paralelas a las actuales, pero que constituirían **una nueva obra de grandes dimensiones**, mayor según la alternativa de trazado que se eligiera. De las 4 alternativas que se presentaron en el estudio previo, parece que han elegido mantener 2 de ellas, la que acabaría en Ezkio-Itsaso y la que acabaría en Vitoria-Gasteiz.

El paso de las vías de alta velocidad por los montes de Altzania, cerca de Altsasu, para descender hasta **Ezkio-Itsaso** es un trazado repleto de túneles (de hasta 30 km) y viaductos (17 viaductos con una longitud total de 3,2 Km). Es un trazado, por lo tanto, de gran complejidad y con un gravísimo impacto ambiental. La otra alternativa aprobada supone continuar paralelo a la vía actual hasta **Vitoria-Gasteiz**, formando de esa manera una gran barrera que dividiría en 2 todo el valle de Sakana y la Llanada Alavesa.

Pero todos estos caducos proyectos de Tren de Altas Prestaciones adolecen de un problema de raíz: no mejoran en lo sustancial el actual corredor ferroviario. En la actualidad **ya disponemos de corredores ferroviarios** entre **Pamplona-Iruñea** y **Vitoria-Gasteiz** en una dirección y **Donostia-San Sebastian** por la otra, pasando en ambos casos por Sakana. Se trata de un ferrocarril en ancho ibérico, y de una sola vía en el tramo navarro hasta Altsasu, pero que a partir de Altsasu ya es de doble vía en ambas direcciones, y por lo tanto pueden circular y cruzarse dos trenes.

Los diferentes gobiernos proponen una nueva plataforma, olvidándose de lo ya existente, con la excusa del ancho internacional entre los raíles y de la Alta Velocidad. Es evidente, por tanto, que la instalación de las nuevas vías **no aportan ninguna nueva solución a la situación actual**. Y si además tenemos en cuenta el coste económico que supondría su construcción, que a buen seguro se retraería del mantenimiento y mejora del ferrocarril actual, en realidad el resultado final supondría un nuevo Navarra Arena con forma de tren:

más gasto suntuario y ninguna mejora de lo actual.

Sin embargo, como informaba Ekologistak Martxan Nafarroa, existe una **alternativa más simple y económica**, que debería evaluarse con rigor. El Plan de Transporte Ferroviario de 1987 (plan nunca derogado pero actualmente olvidado en un cajón) ya incluía la duplicación de la vía entre Castejón y Altsasu-Alsasua así como la elevación de su velocidad máxima hasta 160 Km/h (en lugar de los 140 Km/h actuales). La nueva vía paralela se construiría aprovechando tanto la explanación como los puentes y pasos elevados que se han construido dejando libre espacio para su instalación. De este modo, al **utilizar la plataforma ya existente**, se evitan expropiaciones y se disminuye el efecto barrera que crean las nuevas líneas entre los ecosistemas.

De este modo se podría disponer de una manera sencilla de **dos vías** que funcionan de forma independiente en ambos sentidos, **posibilitando así el necesario incremento del tráfico ferroviario** tanto de mercancías como de viajeros, en detrimento de otros modos. Algo que aun podría mejorarse con la implantación del **"tercer carril"**, lo que permitiría la circulación de trenes con distinta anchura de ejes (ancho ibérico y ancho internacional) completando una infraestructura ferroviaria polivalente que solucionaría los problemas de capacidad que pudiera haber en adelante.

Sin embargo, los diferentes gobiernos olvidan esta propuesta y **optan por las alternativas mas caras y destructoras del entorno**. Alternativas que están sobre la mesa desde al menos 2004, y que por tanto **son de otros tiempos** y de otras situaciones socio-económicas, incompatibles con la actualidad. A pesar de las escenificaciones de los diferentes partidos navarros, hay un objetivo común entre Gobierno y oposición, construir el TAV y lograr un convenio con el Estado para ello. Y cuentan para ello con el apoyo de los gobiernos de Madrid y Gasteiz.

La Fundación Sustrai Erakuntza considera que **esta duplicación de plataformas ferroviarias paralelas supone un derroche económico**, es **dañina para la sociedad** navarra, y **destructora del medio ambiente**. Es dañina para la economía porque supone un dispendio económico innecesario (casi **2.000 millones de euros** para el trazado hasta Ezkio-Itsaso, 800 millones la alternativa a Vitoria-Gasteiz). Más si tenemos en cuenta que no añade ningún beneficio a la red de transportes. Se trata además de un modelo de transporte **altamente despilfarrador de energía y materias primas**, tanto en la construcción de la nueva plataforma como en su propio uso. Su consumo energético es muy elevado, mayor que el del tren convencional, por lo que su desarrollo sirve de base para justificar el mantenimiento de las **ilegales centrales térmicas de Castejón**, y estas a su vez para justificar las impactantes **líneas de alta tensión**.

Por todo este conjunto de motivos, Sustrai Erakuntza cree que es necesario demostrar inteligencia y eficacia, **apoyando la opción de mejorar todo lo necesario la actual vía ferroviaria** en toda Navarra. Creemos necesario el mantenimiento de un **Tren Social**, que de servicio a la población de las diferentes comarcas de Navarra, y las conecte también con las provincias vecinas. Proyectos de aprovechamiento del actual trazado, con las mejoras que sean necesarias, como el propuesto en Alava para un tren social entre Miranda y Altsasu, a favor del cual se ha **aprobado recientemente una moción** en el Ayuntamiento

de esta última localidad.

Y por ello mismo, creemos necesario **oponerse contundentemente** a la construcción de cualquier nueva plataforma ferroviaria innecesaria en Navarra, **sea denominada de Alta Velocidad o de Altas Prestaciones**.

Fundación SUSTRAI Erakuntza

www.fundacionsustrai.org y www.sustraiarakuntza.org

sustraiarakuntza@gmail.com

<https://eh.lahaine.org/ante-la-nueva-reunion-para>