



AHT Gelditu! Elkarlana

AHT Gelditu! Elkarlana es una coordinadora contraria al Tren de Alta Velocidad que agrupa a infinidad de sindicatos, movimientos sociales, grupos ecologistas, partidos políticos, ayuntamientos, grupos de afectados y personas de Euskal Herria.

AHT Gelditu! Elkarlana se presenta públicamente el 15 de marzo de 2001 bajo las siguientes premisas:

1) Rechazo total al proyecto del TAV. El TAV es un proyecto antiecológico, antisocial, despilfarrador de recursos y totalmente inapropiado para Euskal Herria. Es inadmisibile debido a sus graves impactos ecológicos, sociales, económicos, agrarios y territoriales.

2) Firme denuncia del procedimiento seguido para elaborar el proyecto del TAV. Están desarrollando el proyecto en ausencia total de transparencia informativa y participación social. En ese sentido, exigimos que se respete el amplio rechazo social al proyecto y que se reconozca el derecho a veto a los municipios gravemente afectados por el mismo.

3) El cuestionamiento, más allá del proyecto del TAV, y la reivindicación de un profundo cambio de los modelos de transporte, de ordenación del territorio y de sociedad que están imponiendo desde las instituciones.

Desde entonces, AHT Gelditu! Elkarlana ha impulsado y desarrollado infinidad de dinámicas: movilizaciones y acciones informativas, presentación de alegaciones, consultas populares... Todas ellas con un mismo objetivo: parar el proyecto del TAV.

AHT Gelditu! Elkarlana trabaja prácticamente en todos los pueblos y comarcas

directamente afectadas por el proyecto del TAV y sus puertas se encuentran abiertas para toda persona o colectivo que quiera trabajar conjuntamente por la paralización del proyecto del TAV.



¿Qué es el TAV?

El Tren de Alta Velocidad es un medio de transporte ideado para unir grandes ciudades en tiempos competitivos con el avión. Originario de Japón, fue bautizado como “tren obús” y su implantación exige la construcción de costosas infraestructuras que a su vez conllevan graves impactos medioambientales y elevados costes de construcción.

En la Unión Europea, el TAV forma parte de un vasto plan de infraestructuras, las Redes Transeuropeas de Transporte, que, con un presupuesto de 600.000 millones de euros hasta el año 2020, viene siendo impulsado por las multinacionales de la Mesa Redonda de Industrias Europeas en una estrategia de ampliación de mercados y globalización económica.

Por lo que respecta a Euskal Herria, el TAV supone el más escalofriante plan de infraestructuras jamás proyectado, en el que las diferentes administraciones contemplan la construcción de nada menos que 460 kilómetros de líneas de alta velocidad: 194 correspondientes al trazado conocido por su forma como la “Y vasca”; 200 al “Corredor Navarro de Alta Velocidad” y su conexión con la “Y vasca” en el valle del Oria (convirtiendo la “Y” en “H”); y 70 a la nueva línea de Alta Velocidad entre Dax y Behobia, que transcurriría por Lapurdi.

Presentado oficialmente como un “gran salto al progreso”, existen sin embargo buenas razones para cuestionarlo, tanto más cuanto que el TAV conlleva un elevado coste económico, ecológico y social y ha sido desarrollado en ausencia total de información y de participación popular en la toma de decisiones.

El TAV en datos

Impactos del TAV

Historia del proyecto

Opinión de la ciudadanía

El TAV en datos

<http://www.ahtgelditu.org/zerdaaht/index.php>

- Longitud del trazado 426 Km.

"Y vasca": 194 Km.

Corredor Navarro: 190 Km (incluida su conexión con la “Y vasca” en Gipuzkoa).

Nueva línea TGV en Lapurdi: 42 Km (anteproyecto de 1992).

El TAV es la mayor infraestructura jamás proyectada en Euskal Herria.

- Kilómetros en superficie 278.

“Y vasca”: 73 Km; %37,6 del trayecto.

Corredor Navarro: 143,5 Km; %75,5 del trayecto.

Nueva línea TGV en Lapurdi: 35,5 Km; %84,5 del trazado.

El que el tren circule por la superficie conlleva dividir el territorio con una “muralla” de 23 metros de ancho como mínimo (anchura mínima del trazado).

En los entornos montañosos, esta “muralla” podría llegar a tener una anchura de 150 metros debido a las zanjas y trincheras a excavar.

En Navarra y Lapurdi la mayor parte del trayecto lo realizaría en superficie.

- Kilómetros en túnel 144 Km, 121 túneles.

"Y Vasca": 104 Km, 80 túneles.

Corredor navarro: 37 Km, 26 túneles (incluyendo las distintas alternativas de conexión con la “Y Vasca”).

TGV Lapurdi: 3 Km, 4 túneles (anteproyecto 1992).

Se prevén multitud de túneles de grandes dimensiones, sobre todo en el interior de Gipuzkoa y en los límites de esta provincia con Navarra, Álava y Vizcaya.

Túneles de Udalaiz: 7 Km y 3,2 Km respectivamente; túneles de Aralar: 11,2 Km y 6,3 Km

respectivamente; túnel de Descarga: 5,4 Km; túnel Altzania-Lizarrusti: 5 Km; túnel de Belkoain:

4,7 Km; túnel de Arlaban: 4,4 Km; túnel de Arkale: 3,8 Km; túnel de Intxorta: 3'7 Km...

En lo que a Lapurdi se refiere, han manifestado la intención de atravesar el macizo de Larrun mediante grandes túneles.

- Kilómetros en viaducto 30 Km, 113 viaductos.

"Y Vasca": 17 Km, 71 viaductos.

Corredor navarro: 9'5 Km, 36 viaductos (incluyendo las conexiones alternativas con la “Y Vasca”).

TGV en Lapurdi: 3,5 Km, 6 viaductos (preestudio 1992).

Algunos viaductos serían gigantescos:

Atturi (“Les Barthes”): 3.215 metros de longitud y 12 metros de altura; Aramaio: 1.400 metros de longitud y 70 metros de altura; Martzilla (río Aragón): 1.050 metros de longitud; Atxondo: 980 metros de longitud y 65 metros de altura; Zaldibia: 900 metros de longitud y 80 metros de altura; Urumea (Ergobia-Akarregi): 830 metros de longitud y 5 metros de altura ...

Uno de los viaductos que uniría el Corredor Navarro y la “Y Vasca”, de 600 metros de largo y 60 de alto, pasaría justo sobre el pueblo de Itsasondo.

- **Anchura mínima del trazado 23 metros** 15 metros la plataforma. 4 metros a ambos lados de la vía el vallado lateral.

Además, a ambos lados de la vía se establecerían sendas franjas de expropiación, servidumbre y seguridad de 8, 50 y 70 metros respectivamente.

- **Radio mínimo de curvatura y pendiente máxima del trazado** 3.200-4.000 metros (2.300 metros en el triángulo intercambiador de la “Y vasca” y en las conexiones de ésta con el Corredor Navarro) y 0,015 (normal) o 0,018 (excepcional) respectivamente.

El TAV no se amolda a la orografía del terreno, sino que es éste el que ha de amoldarse al TAV.

- **Hectáreas de tierra ocupadas** “Y vasca”: 671 hectáreas tan sólo el trazado, y 518 los vertederos (según el “*Estudio Informativo del Ministerio de Fomento*”).

Corredor Navarro: 750 hectáreas el trazado y 150 los vertederos (estimación).

TGV en Lapurdi: la previsión es de 9 hectáreas por kilómetro. Por lo tanto, en total serían 319,5 hectáreas.

En total (trazado y vertederos) el TAV ocuparía 2.500 hectáreas (lo que ocuparían 4.200 campos de fútbol).

Actualmente, la mayor parte de estas tierras se destina a la agricultura. Según el Gobierno Vasco, tan sólo la “Y Vasca” destruiría 440 hectáreas de bosque y tierras destinadas a la agricultura.

Por otro lado, hay que tener en cuenta que las grandes infraestructuras afectan a una superficie mucho mayor que la que ocupan directamente (efecto barrera, condicionamiento del uso de las tierras colindantes ...). Así, según algunos expertos, la superficie afectada realmente es hasta 19 veces mayor que la ocupada.



- **Movimiento de tierras** 68 millones m³ en Hego Euskal Herria. “Y Vasca”: 33 millones m³.

Corredor Navarro de alta velocidad: 35 millones m³.

En el caso de la “Y Vasca” igualaría la cantidad total de tierra movida en la construcción de infraestructuras en la CAV en los últimos 20 años.

En Hego Euskal Herria sería como cubrir un cuadrante de 10.000 con una capa de tierra de 6.800 metros de altura.

- **Volumen de escombros generado** 25 millones de metros cúbicos en Hego Euskal Herria. “Y Vasca”: 16 millones de metros cúbicos.

Por cada kilómetro de túnel se generan 200.000 metros cúbicos de sobrantes (aunque el volumen extraído es de 100.000 metros cúbicos, al esponjarse éste duplica su volumen).

La media de sobrantes generados por cada kilómetro de superficie duplica la cantidad generada por

cada kilómetro de túnel, es decir, se extraen unos 190.000 metros cúbicos de material, que posteriormente en el vertedero pasan a ocupar 380.000 metros cúbicos.

El “estudio informativo” de la “Y vasca” prevé la construcción de 64 vertederos de sobrantes en los alrededores del trazado. Cada uno de estos vertederos ocuparía entre 3 y 24 hectáreas, sumando un total de 514 hectáreas.

- **Hormigón necesario** 5,616 millones de toneladas de hormigón tan sólo en los túneles (39.000 toneladas de hormigón por cada kilómetro de túnel).

8,1 millones de metros cúbicos de piedra tan sólo en el trazado.

A estos datos habría que sumar las cantidades de hormigón necesarias para la construcción de viaductos, estructuras de sujeción, etc. (a día de hoy su cuantía continúa siendo una incógnita). Todo esto exigiría incrementar el ritmo de explotación de las canteras y a la apertura de nuevas canteras.

- **Impacto acústico** 79-94 dB a 250 metros (según el proyecto de la “Y vasca”).

Este nivel de ruido supera el nivel de ruido “aceptable” establecido por el propio Ministerio de Fomento español.

Según un estudio realizado a petición del Ayuntamiento de Atxondo, a 200 metros el ruido del TAV podría provocar problemas de salud (desde sordera hasta distintos niveles de dolor).

Previsiones de tráfico de la “Y Vasca”: en el caso de transporte de pasajeros (250 Km/h), 75 trenes durante el día y 37 durante la noche; en el caso del transporte de mercancías (120 Km/h), 32 trenes durante el día y 16 durante la noche.

En total: 107 trenes durante el día y 53 trenes durante la noche.

- **Energía consumida** 5,8 litros (por pasajero y cada 100 kilómetros, medido en el equivalente de la gasolina y considerando una ocupación del 50%).

En lo que a consumo de energía se refiere, el TAV se halla a la par que el automóvil o el avión, ya que consume 6 veces más que un tren convencional: un coche consume aproximadamente 5-6 litros de gasolina por pasajero cada 100 kilómetros (con una ocupación de 1,6 viajeros); un avión 7,9 (ocupación del 60%). [Fuente: Wolfgang Zangl, "ICE: Die geister Bahn", 1993].

El incremento de la velocidad conlleva el incremento exponencial (razón de 3) del consumo energético. El proyecto prevé locomotoras de hasta 10.000 KW.

Dicho aumento en el consumo de energía conllevaría grandes costes de contaminación, ya que supondría el aumento de la cantidad de energía producida en centrales térmicas y nucleares.

- **Coste de construcción** 10.000 millones de euros en Euskal Herria.

"Y Vasca": 6.000 millones de euros.

Corredor Navarro: 3.150 millones de euros.

Nueva línea del TGV en Lapurdi: entre 900 y 1.150 millones de euros.

El TAV es la infraestructura más cara jamás proyectada en este país. El coste económico de la “Y Vasca” equivale a 2/3 partes del presupuesto anual total de la CAV; al presupuesto para 24 años del Departamento de Vivienda del Gobierno Vasco; al de 25 años del Departamento de Cultura; al de 40 del Departamento de Agricultura y Pesca ...

Con semejante cantidad de dinero se podría financiar un transporte público de calidad que satisficiera al total de la población y se podría dar respuesta a muchas otras necesidades sociales.

No obstante, estas necesidades seguirán sin ser atendidas si se decide seguir adelante con el TAV.

- **Número de municipios afectados directamente** 112 en toda Euskal Herria.

“Y Vasca”: 47.

Corredor Navarro: 48 (4 de ellos en Gipuzkoa).

Nueva línea del TGV en Lapurdi: 17 (anteproyecto 1992).

El TAV afectará directamente al 17% de los municipios (683 en total) de Euskal Herria: el 40% de los municipios de Gipuzkoa; el 32% de los municipios de Lapurdi; el 15% de los municipios de

Bizkaia; el 15% de los municipios de Nafarroa y el 6% de los de Araba.

- Número de paradas 4

El TAV tendría 4 estaciones principales: Bilbo, Gasteiz, Iruñea-Etxabakoitz y Donostia-Astigarraga. Además de éstas, los responsables del proyecto prevén 4 estaciones intermedias u “ocasionales”: Uztaritz, Irun, Tuter y Ezkio-Itsaso.

No obstante, dichas estaciones intermedias son del todo dudosas, ya que parecen responder más a intereses propagandísticos que a necesidades específicas. Como muestra un botón: esto es lo que nos dice el Gobierno Vasco en su Plan Ferroviario en relación a la posibilidad de establecer una parada para pasajeros en Ezkio-Itsaso: "*se confirma la importancia de una estación intermedia como factor de aceptación de la red*".

En Francia, una vez puesto en marcha el TGV decidieron suprimir estas paradas intermedias porque el TAV perdía 7 minutos en su itinerario principal.



Impactos del TAV

Las exigentes características de las infraestructuras de alta velocidad, así como su inadaptabilidad absoluta a la orografía eminentemente montañosa del interior de Euskal Herria, conllevan la necesidad de proyectar obras de gran envergadura, que a su vez se traducen en elevados costes de construcción y en importantes impactos ecológicos.

No obstante, el TAV no sólo representa una feroz agresión al medio ambiente, sino que también incide gravemente en el propio modelo de sociedad. La ingente cantidad de fondos públicos que exigen su construcción y mantenimiento, su grave incidencia en la ordenación del territorio, su

carácter elitista y exclusivo, sus graves impactos sobre la agricultura y el medio rural en general, así como su contribución a la deslocalización industrial, lo convierten en un proyecto claramente antisocial.

* *Impactos medioambientales*

* *Impactos sociales*

Impactos medioambientales del TAV

El estudio de Impactos del TAV encargado por el ayuntamiento de Atxondo advierte que el enorme impacto ambiental y sonoro del TAV puede tener consecuencias muy graves en algunas localidades y zonas rurales próximas al trazado, abocando a algunas poblaciones a una situación dramática, pudiendo provocar incluso una recesión demográfica importante.

Las excavaciones previstas en la “Y vasca” significan nada más y nada menos que todo el movimiento de tierras que ha supuesto la construcción de nuevas infraestructuras en la CAV en los últimos veinte años, lo que conlleva, entre otras cosas, la disposición generalizada de escombreras a lo largo de todo el trazado.

El impacto de la excavación de los 105 kilómetros de túneles de la “Y vasca”, junto con los túneles de grandes dimensiones previstos en el tramo Nafarroa-Gipuzkoa del Corredor Navarro, resulta un factor crítico tanto desde el punto de vista ambiental como de los costes de construcción. En particular, dada la importancia de la excavación a practicar en los túneles, se auguran graves impactos sobre la hidrología subterránea.

El TAV es una infraestructura gran consumidora de suelo: se anuncia una ocupación de 9 hectáreas por kilómetro en Lapurdi, lo que conllevará, entre otras cosas, la destrucción de una gran cantidad de tierras de cultivo. Así, el medio agrario es el más castigado. Sólo el trazado de la “Y vasca” supone, según el Gobierno Vasco, la destrucción de 440 hectáreas de tierras agrarias y forestales, tratándose además en algunos casos de áreas de mayor vocación agraria que deberían ser preservadas estrictamente (solamente en Gipuzkoa afecta a 8 zonas agrarias declaradas de Interés). Otra vez más, habrá baserritarras que perderán tierras y modo de vida, culminando, en suma, el prolongado ataque que está sufriendo la comunidad rural.

También resaltan los graves impactos paisajísticos que el TAV ocasionaría en numerosos puntos de la geografía y su afección en entornos de singular belleza y con un valor naturalístico indiscutible, como el monte Udalaiz y el valle de Aramaio, los espacios naturales colindantes con el Parque Natural de Urkiola (en Durangaldea) y con la sierra de Aralar, los bosques existentes en el área de la divisoria de aguas cantábrico-mediterránea, los hábitat de aves esteparias en la zona Sur de Nafarroa, etc.

No obstante, aparte del impacto de la construcción del propio trazado, hay que tener en cuenta la influencia de obras y actuaciones “auxiliares”, pero generalmente de gran envergadura, que tienen mayor probabilidad de afección por acciones indirectas que se desarrollan fuera del trazado.

En particular, debido a la enorme magnitud de la obra y a la gran cantidad de hormigones necesarios en los túneles, es de prever un aumento significativo en el ritmo de explotación y la apertura de nuevas canteras. A este respecto, los proyectos constructivos de la “Y vasca” cuantifican la necesidad de áridos para hormigones en túnel en 39.000 toneladas por kilómetro (4'1 millones de toneladas para los 105 túneles de la “Y vasca”).

En otros casos, será importante la incidencia de la apertura de pistas de acceso a túneles y vertederos: pistas de 5 metros de ancho y cementadas durante la obra y pistas de nueva planta y asfaltadas durante el servicio.

Asimismo, cabe destacar el impacto en los cursos de agua que producirán los encauzamientos, los desvíos de cauces y los vertidos de contaminantes sobre arroyos y barrancos. A este respecto, especial mención merece la ruptura total del ecosistema fluvial del río Urumea que produce el emplazamiento de la nueva estación del TAV en las riberas de Astigarraga, ocasionando la destrucción del cauce natural y la eliminación de meandros en una longitud de 2.500 metros.

Igual mención merece la construcción de galerías de emergencia: por razones de seguridad, los túneles con una longitud superior a 1.500 m. exigen la construcción de una galería de emergencia en paralelo al túnel del TAV, o bien la excavación de galerías de emergencia independientes conectadas al túnel desde el exterior.

También el funcionamiento del TAV conllevaría graves efectos ecológicos, destacando el importante impacto sonoro y el elevado consumo de energía del TAV.

Respecto al impacto sonoro, el Estudio Informativo de la “Y vasca” calcula que a una distancia de hasta 250 metros a cada lado de la vía pueden sobrepasarse los niveles de ruido que fija como aceptables. Es más, el Estudio de Impactos promovido por el ayuntamiento de Atxondo advierte que a 200 metros del paso del TAV se pueden alcanzar “niveles de ruido del todo insalubres, que no sólo ocasionen una disminución de la calidad de vida de la población, sino que incluso puedan provocar afecciones a la salud humana (desde sordera hasta diferentes grados de molestia)”.

El consumo de energía del TAV es hasta seis veces superior al de un tren convencional, por lo que producirá enormes costes de contaminación derivados de la producción de electricidad en centrales térmicas y nucleares, provocando la emisión de sustancias nocivas a escala global e incidiendo gravemente en el cambio climático.

Por último, se tiene la certeza de que los impactos de los campos electromagnéticos producidos por los tendidos de Alta Tensión y las líneas de Alta Velocidad no son inocuos para la salud. Sus repercusiones inciden en cánceres, leucemias y otras afecciones.

Estos son los impactos que no se ven, pero que tienen una importancia igual o mayor que los que percibirá la población directamente: la exposición del organismo a los campos electromagnéticos, los ruidos, el aire contaminado y muchas otras fuentes de tensión física y psicológica, que alteran el ritmo biológico potenciando el estrés y, posteriormente, la enfermedad.

Impactos sociales del TAV

El TAV supone la quiebra de una ordenación territorial equilibrada y descentralizada. El TAV es un medio de comunicación entre grandes aglomeraciones urbanas a nivel estatal y europeo que margina y utiliza como mero soporte físico los pueblos y comarcas que atraviesa a su paso. El propio Plan de Infraestructuras (PEIT) del Gobierno español señala que “la alta velocidad facilita 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”.

El TAV pretende impulsar un modelo territorial metropolizado que convertirá a nuestro país en un gran monstruo urbano. Las Directrices de Ordenación del Territorio de la CAPV nos dicen que

“interrelacionar las capitales con trenes de alta velocidad constituye un gran impulso para que el País Vasco se configure como un gran nodo urbano en el sistema de ciudades europeo”, al tiempo que el presidente de la Agrupación Vasco-Navarra de Arquitectos-Urbanistas nos habla de “La Megaciudad vasca: ¿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: la posibilidad de convertir en megápolis territorios incluso transregionales, territorios o ciudades que distan entre sí cientos de kilómetros, como ocurre de hecho ya en Japón. El Golfo de Bizkaia sería como la Bahía de Chicago”.

El TAV carece de justificación alguna desde el punto de vista de la resolución de los problemas de transporte. Y es que según los datos de movilidad aportados por el Gobierno Vasco, la “Y vasca” apenas absorbería un 0'15% de los desplazamientos motorizados que se realizan diariamente en la CAV; por el contrario, dejaría fuera los desplazamientos intra-comarcales, que representan el 97% de los movimientos motorizados diarios de la población. A su vez, tampoco contribuiría a reducir el tránsito de camiones, puesto que las previsiones del Gobierno Vasco apuntan al transporte de 1000 camiones diarios sobre trenes a través de la “Y vasca”, cuando actualmente son más de 10.000 los camiones que cruzan diariamente la frontera de Irun y con el ritmo actual de crecimiento (13% anual) el tráfico alcanzará los 20.000 camiones dentro de 7 años.

Por el contrario, el TAV forma parte de un vasto plan de infraestructuras (TAV, Superpuerto de Jaizkibel, Autopista “Supersur”, 3. carril de la A-8, autovía transpirenaica Navarra, etc.) cuyo objetivo no es otro que promover la expansión del transporte a todos los niveles. Por lo tanto, lejos de contribuir a resolver los problemas de congestión, el TAV condena la red viaria al colapso circulatorio.

El TAV es la más cara infraestructura jamás proyectada en nuestro país. Supondría un gasto de dinero público que rondaría los 9.000.000.000 de euros, lo que le convierte en un claro exponente de las políticas neoliberales: los recursos públicos se despilfarran en gigantescas y costosísimas infraestructuras mientras se recortan más y más los gastos de carácter social, que en Hego Euskal Herria se sitúan en uno de los niveles más bajos de toda Europa.

Otro aspecto a subrayar es la marginación de un sector mayoritario de la población, ya que el TAV es un sistema de transporte caro por naturaleza y dirigido claramente al segmento de la población con mayor poder adquisitivo. Aunque el Gobierno Vasco afirma públicamente que desconoce cual será el precio del billete, lo cierto es que se basa en una hipótesis de ingresos por tráfico de viajeros que cifra entre 18 y 24 euros para el viaje Donostia-Bilbao. Por lo que nos encontramos frente a una apuesta fuerte por un cambio radical del modelo ferroviario que, de esta forma, deja de ser un servicio público para convertirse en un negocio privado.

Además, a pesar de que los precios serán elevados, el TAV presenta una rentabilidad económica negativa. A este respecto, el propio Ministerio de Fomento señala que “los resultados financieros son negativos para todos los escenarios y todas las hipótesis de explotación”. Es decir, no sólo sería incapaz de amortizar los elevados costes de construcción, sino que tendría una explotación comercial deficitaria, por lo que requeriría financiación pública permanente para su funcionamiento.

No obstante, el TAV tiene sus beneficiarios. El Gobierno Vasco estima que la obra de la “Y vasca” conllevaría a lo largo de varios años un incremento total de la producción de 970 millones de euros anuales, que beneficiaría en un 83% al sector de la construcción. De ahí que las empresas constructoras y del hormigón están interesadas sobre todo en la obra en sí.

A su vez, las zonas donde se ubican las paradas se convierten en pasto de especuladores del suelo y la vivienda: la llegada del TAV a ciudades francesas provocó un aumento del 300% en el precio de

las viviendas. En ellas, los ayuntamientos promueven grandes operaciones urbanísticas, mejoran su oferta de servicios a las multinacionales y ofertan infraestructuras “culturales” con fines espectaculares orientadas al turismo.

Con todo, el TAV hipoteca la posibilidad de avanzar hacia un modelo económico y social equilibrado y auto-centrado: Euskal Herria dejará totalmente de ser un marco autónomo por cuanto que habrá de subordinar cada vez más su futuro a la racionalidad neoliberal que rige la expansión mundial del capitalismo, arrasando a su paso cualquier proyecto social y cultural alternativo.

Opinión de la ciudadanía sobre el TAV

Las conclusiones del estudio de opinión sobre el TAV realizado en marzo de 2007 por un nutrido grupo de profesores universitarios, ponen de manifiesto que la inmensa mayoría de la población carece de información suficiente en torno al proyecto, que la información facilitada por las instituciones ha sido sesgada e interesada, y que no han existido cauces de participación popular en la toma de decisiones.

En concreto, del estudio se desprende que la mayoría de la gente que vive en los pueblos directamente afectados por el proyecto de la “Y vasca” carece de información sobre el tema. Más de un tercio ni siquiera sabe que si finalmente se construye, éste pasará por su propio municipio y sólo una persona de cada cinco sabe por qué lugares lo haría.

La desinformación alcanza a todos los temas relacionados con el TAV: el coste económico, el impacto ecológico... Los datos son claros, de forma que la inmensa mayoría de la población afirma sentirse poco o nada informada sobre el TAV.



La segunda conclusión del estudio es que la mayoría de la población piensa que la información facilitada por las instituciones no ha sido suficiente. Sólo una persona de cada diez piensa que esa información ha sido suficiente. Por el contrario, siete de cada diez dicen que esa información ha sido insuficiente. Además, la mayoría absoluta (el 54%) piensa que la información dada por las instituciones ha sido sesgada e interesada, es decir; que no ha sido imparcial y objetiva.

La tercera conclusión es que no se han ofrecido cauces para que la gente discuta, opine y decida sobre el TAV. Por un lado, la inmensa mayoría dice que los cauces ofrecidos por la administración no han sido, según su opinión, suficientes. Por otro lado, cuando se les pregunta si ellos en concreto han sido invitados por las instituciones alguna vez a participar en algún foro para hablar y opinar sobre el TAV, los datos son concluyentes: prácticamente a nadie se le ha ofrecido esa posibilidad. En concreto, entre las casi 700 personas entrevistadas sólo dos responden que desde el Gobierno Vasco se les ha invitado a dar su opinión sobre el TAV. Al resto no se le ha invitado nunca a opinar sobre el tema. Parece claro, pues, que en lo relacionado con la “Y vasca”, no se han ofrecido cauces de

participación a la ciudadanía.

La cuarta conclusión es que si acabara construyéndose el TAV, la inmensa mayoría no lo utilizaría nunca o casi nunca. Es una minoría exigua la que dice que lo utilizaría con alguna frecuencia: no llegan al 3% las personas que dicen que lo utilizarían por lo menos una vez a la semana.

En quinto lugar, y por lo que respecta a la opinión que tiene la gente sobre el TAV, destaca que prácticamente la mitad de la población no se posiciona ni a favor ni en contra porque dice que necesitaría más información para formarse una opinión sobre el tema. La otra mitad, se divide casi a partes iguales entre los que se muestran en contra y los que se muestran a favor, si bien son algo más los contrarios que los favorables.

Por último, se observa que existen una relación directa entre el nivel de información de la gente y la opinión que tienen sobre el TAV. En general, los sectores menos informados son los que más a favor de la Y vasca se muestran. A medida que aumenta la información (sobre todo en lo referido al coste económico de la obra y al impacto ecológico) sube también la proporción de personas contrarias al proyecto.

Razones contra el TAV

El TAV ocasionará daños irreparables al medio ambiente

Efecto barrera, brutal impacto sonoro, brutal impacto visual, ocupación de tierras, destrucción de acuíferos, aumento del consumo energético, infinidad de escombreras, afección a ecosistemas de alto valor ecológico ...



El TAV acentuará el desequilibrio territorial

Contempla únicamente la conexión rápida entre capitales, incrementará la aglomeración de población en grandes zonas macro-urbanas y ocasionará graves perjuicios a la agricultura y al modo y calidad de vida de los municipios y comarcas intermedias, que le servirán de mero soporte físico.

El TAV acaba con el concepto de transporte ferroviario como servicio público y universal

Lo pagaremos entre todos pero, en función de los recorridos y el precio del billete previstos, tan sólo podrán utilizarlo unos pocos.

El TAV tendrá un efecto regresivo en la distribución de la renta y el gasto social

Y es que se trata de la mayor y más cara infraestructura jamás proyectada en este país. El gasto final de la "Y vasca" rondará los 6.000 millones de euros, es decir; el presupuesto del departamento de Vivienda del Gobierno Vasco para 24 años; el de Cultura para 25; el de Agricultura, Pesca y Alimentación para 40... Con ese dineral podría financiarse un transporte público de calidad para el conjunto de la población, así como responder a muchas otras necesidades sociales. Necesidades que, de llevarse a cabo este proyecto, continuarán desatendidas.

El TAV no solucionará los graves problemas de tráfico y transporte existentes

Por una parte, desatiende los desplazamientos intracomarcales, que son el 97% de los desplazamientos diarios motorizados, y por otra, ni siquiera hace frente al crecimiento anual del número de camiones que circulan diariamente por nuestras carreteras. Más bien al contrario, el TAV forma parte de un gigantesco plan de infraestructuras de transporte que incluye autopistas, superpuertos, plataformas logísticas y un largo etc. y cuyo objetivo no es otro que el aumento del transporte de mercancías como negocio. Por lo que el TAV no sólo no contribuirá a descongestionar las carreteras, sino que contribuirá a agravarlo.

El TAV fomentará la precariedad laboral y facilitará la deslocalización industrial

Tanto el TAV como el conjunto de grandes infraestructuras de transporte están directamente relacionados con la internacionalización y la globalización de los mercados y la economía así como con el incremento de la precariedad laboral y la deslocalización industrial derivada de las mismas. El TAV contribuirá a apuntalar la hegemonía del sector servicios en detrimento del primer y segundo sector y convertirá a nuestro país en zona de paso de mercancías. Con ello acentuará la situación de dependencia estructural que padece Euskal Herria y alejará la posibilidad de un desarrollo auto-centrado.

El TAV es el más claro exponente del neoliberalismo

El TAV viene a reforzar un modelo social y económico que genera un creciente desequilibrio ecológico y cada vez mayores desigualdades sociales y de género.

El TAV es sinónimo de imposición

Están desarrollando el proyecto del TAV sin transparencia informativa alguna y a espaldas de los intereses, los deseos y la voluntad de los municipios y la ciudadanía. Una vez más, han sustituido la información por la propaganda, y limitado la participación y capacidad de decisión de la ciudadanía a la posibilidad de presentar alegaciones que son automáticamente rechazadas. La mayoría social y sindical exige la paralización del TAV, pero las administraciones gestionadas por PNV, UPN, UMP y PSOE continúan haciendo oídos sordos. Con el comienzo de las obras de la “Y Vasca”, el relanzamiento del proyecto de nueva línea en Lapurdi y la apuesta ciega por el Corredor Navarro de Alta Velocidad, tanto los estados español y francés, como los gobiernos de Gasteiz e Iruñea, han optado, una vez más, por la prueba de fuerza, la política de hechos consumados y la imposición.

TAV

las razones del

NO



txalaparta

Coordinación

Iñaki Barcena • Josu Larrinaga