

Consideraciones de la Fundación Sustrai Erakuntza ante el III Debate público del Foro para la Sostenibilidad en Navarra: “¿QUÉ TREN NECESITAMOS EN NAVARRA?”

En Navarra disponemos de una línea ferroviaria en funcionamiento, construida en ancho ibérico y con un solo carril. Paralelamente **desde el año 2011 ya se está construyendo otra línea ferroviaria**, para muy alta velocidad, en ancho europeo, doble carril, uso exclusivo de pasajeros y en su mayor parte paralela a la línea actual. Hasta el momento, la apuesta del Gobierno de Navarra para finalizar la construcción del nuevo trazado es decisiva.

Ante esta situación de hechos consumados, **resulta difícil entender el alcance real que pueda tener el debate**, si no es para otorgar al Gobierno una pretendida legitimidad social. Proyectos de tal magnitud y consecuencias exigen de la Administración impulsar la **información y participación** del público de una manera pro-activa.

A pesar de todo ello, no vamos a dejar pasar la oportunidad de participar en este debate. Pero antes de entrar a su contenido, nos parece oportuno **contextualizar** cómo hemos llegado a la situación actual. (Ver también [informe de la situación actual del proyecto del TAV navarro](#)).

En el año 1999 el Ministerio de Fomento encarga el primer ‘[Estudio de demanda y rentabilidad del Corredor Navarro de Alta Velocidad](#)’ ferroviaria. Sus resultados apenas han sido difundidos, y no son conocidos por la sociedad navarra. Poco después encarga la redacción de los primeros planes y en el año **2004 Fomento aprueba definitivamente** los [Estudios Informativos](#), junto con las [Declaraciones de Impacto Ambiental](#), del **Corredor Navarro de Alta Velocidad** ferroviaria. Según podemos leer textualmente, se proyecta “**la construcción de un nuevo trazado**”, diseñado para “**tráfico puro de viajeros**” (no mercancías) y “**velocidad máxima de circulación de 350 km/h.**” Estos condicionamientos técnicos provocan un trazado mucho más exigente (que si se optara por velocidades menores), con mayores impactos ambientales y territoriales.

En el año 2008 el Gobierno de Navarra encarga la realización de un “[Análisis del impacto económico, social y medioambiental del Tren de Alta Velocidad en Navarra](#)”. El estudio no fue [presentado públicamente en el Parlamento hasta diciembre de 2011](#), una vez ya iniciadas las obras de construcción del TAV en Navarra. En su presentación el Consejero de Fomento reconoce la **invalidez de este análisis para la puesta en marcha del TAV**, por el cambio de las condiciones económicas. Pero lo más grave es que el estudio había sido encargado para recoger **solamente los beneficios positivos del TAV** (así lo reconoce una [Resolución del Defensor del Pueblo](#)). Además, el Gobierno ha vetado el acceso a dicho informe durante tanto tiempo que finalmente ha sido [recurrido a la sala del contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra](#) por incumplimiento de las normativas derivadas del [Convenio de Aarhus](#), relativas a los derechos de acceso a la información ambiental.

En 2011 se inician las primeras expropiaciones de terrenos y [comienzan las obras de construcción del TAP en Navarra](#), obras que todavía hoy siguen adelante. El inicio de obras se da con una evaluación de impacto ambiental hecha casi diez años antes, como si las **condiciones ambientales no hubieran cambiado**. Esto ha provocado la solicitud de caducidad de las Declaraciones de Impacto Ambiental y un [recurso contencioso administrativo en la Audiencia Nacional](#), a la espera de Sentencia.

Así, ante la ausencia de una justificación social y económica de este proyecto, [Sustrai presenta públicamente](#) los resultados de un estudio económico de “[Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra](#)”, realizado por los investigadores Roberto Bermejo, David Hoyos y Alejo Etchart (de la Universidad del País Vasco - EHU). El [resumen](#) de sus conclusiones es el siguiente:

1. **No se ha realizado ningún estudio** fiable e independiente sobre la rentabilidad socioeconómica del TAV en Navarra. Su promoción **carece de transparencia y participación pública**. El proyecto responde principalmente a **motivaciones políticas**.
2. **Ausencia de rentabilidad económica**. El área económica de Pamplona puede ver empeorada su posición competitiva.

3. **No favorece la cohesión social ni territorial.** No cubre ninguna ausencia de conexión ni añade nuevas posibilidades de comunicación a las ya existentes.
4. **No contribuye a la sostenibilidad medioambiental.** Perduran grandes interrogantes respecto a si el TAV navarro transportaría niveles significativos de mercancía.
5. La prioridad del **transporte de mercancías** en Navarra pasa por trasvasarlas de la carretera al ferrocarril, apostando por la modernización de la red convencional.

Comentarios a las ponencias presentadas. Dada la limitación de espacio para aportar nuestros comentarios, vamos a centrar nuestra respuesta en la ponencia de Enrique Díaz Moreno “**Transporte de mercancías y competitividad en Navarra**”, por ser ésta la que más puede diferir de nuestros planteamientos.

- La ponencia parece ignorar la situación de partida: un **proyecto** de construcción de nuevas vías ferroviarias aprobado y **en ejecución**, destinado sólo **para pasajeros**. Además, así lo reconocía el anterior Consejero de Fomento en una entrevista: [el nuevo corredor de alta velocidad no puede llevar mercancías](#).
- El ponente da por hecho la construcción del corredor navarro de alta velocidad y no deja la puerta abierta a una posible paralización de las obras para **repensar toda la planificación**, teniendo en cuenta las **infraestructuras ya existentes**.
- La contribución territorial navarra como **enlace entre los corredores atlánticos y mediterráneos** parece querer ignorar que ambos corredores también están unidos hoy a través de la línea Zaragoza-Logroño-Miranda del Ebro, y que también está prevista la construcción de otra línea de altas prestaciones por el mismo eje. ¿Hace falta unir los corredores atlánticos y mediterráneos tanto por Pamplona como por Logroño?
- Se valora el potencial ahorro de **emisiones de gases de efecto invernadero** (GEIs) si se ‘ferrocaliza’ el transporte de mercancías. Intuimos que en este cálculo no se han tenido en cuenta los GEIs emitidos en la **construcción** de las vías para el transporte de mercancías. Así por ejemplo, deberían pasar más de **100 años** para que la Y vasca empezara a ahorrar emisiones de GEIs (citado en “[Desmitificando la utilidad social de las inversiones en alta velocidad ferroviaria: el caso de la Y vasca](#)”, de David Hoyos).
- Aplaudimos la recomendación del estudio de la ANL por **evitar duplicar inversiones y costes** en la conexión Noáin-CTP y en el CL de Noáin. Creemos necesario que se aplique el mismo criterio para toda la conexión Zaragoza - Y vasca, tanto por Pamplona como por Castejón-Lodosa-Logroño.
- **¿Qué costo** estamos dispuestos a asumir para alcanzar el objetivo del 4% en el transporte de mercancías por tren? ¿Es necesario continuar con la construcción del TAV desde Cortes hasta la Y vasca para transportar mercancías en ancho europeo (UIC)?

Respecto a la ponencia de Angel Aparicio, “**El ferrocarril, elemento clave para la intermodalidad en un modelo de transporte sostenible**”, advertir de un error importante en cuanto a la inversión estimada para la construcción del corredor navarro: no son 1.000 millones de euros sino **4.000 millones de euros**, según [anunciaba el Presidente de RENFE y la exdelegada del Gobierno en Navarra](#).

Aunque en algunas ponencias se tiene en cuenta la crisis ambiental y climática, en ninguna hemos podido encontrar referencias a la creciente **crisis energética**, producida por el agotamiento progresivo de los recursos naturales. Este factor está resultando determinante en la movilidad.

Se nos pregunta ¿Qué tren necesitamos en Navarra? En Sustrai Erakuntza lo tenemos muy claro: necesitamos aquel **tren público y social** que sirva a las necesidades reales de las personas, aquel tren que dé servicio a las empresas locales, aquel tren que absorba y reduzca la movilidad motorizada privada, y que no genere más impactos ambientales.