

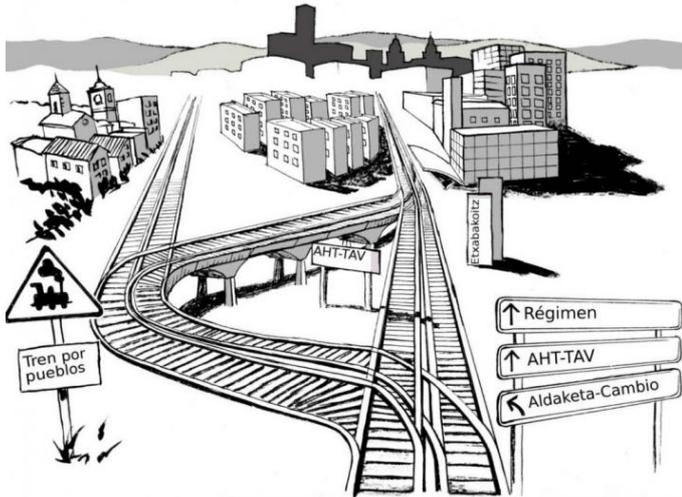
Allí estaremos. Por un debate real sobre el modelo ferroviario (y social). CONCENTRACIÓN



Imagen de la concentración-Rueda de prensa. 22/06/17

El próximo jueves día 22 cuatro organizaciones, con maneras diferentes y propias de oponerse al proyecto de construcción de un nuevo corredor ferroviario de alta velocidad, han convocado una concentración para expresar su disconformidad con este proyecto.

ELKARRETARATZEA **SÍ AL TREN NO AL TAV**



**OSTEGUNA 22, 19:30EAN
DIPUTAZIOA (CARLOS III)**

-AHT GELDITU! ELKARLANA
-ASOCIACION ZONA MEDIA POR EL TREN / ERDI ALDEA TRENAREN ALDE
-FUNDACION SUSTRAI ERAKUNTZA
-PLATAFORMA RIBERA POR EL TREN SOCIAL. NO AL TAV.

Entre las que estaremos allí, algunos pensamos y sentimos que hay razones de peso para parar este proyecto. Estas razones las hemos compartido durante años con nuestras vecinas y vecinos. Lo hemos hecho de las más diversas maneras: charlas, exposiciones, informes, manifestaciones, cartas, acciones judiciales, mediante el boca a boca, en paseos montañosos, charlando con nuestras compañeras, cocinando, conociéndonos. Mil maneras de denunciar este proyecto que consideramos innecesario y agresivo.

Hay quienes, también, percibimos este proyecto como un impulso a un tipo de mundo: ese en el que constructoras y partidos políticos deciden las infraestructuras. Un mundo que pretende conectar solo grandes ciudades, y no los pueblos. En donde las afecciones son solo un peaje necesario en el sostenimiento de un modelo que se desmorona. Cambio climático, agotamiento acelerado de materiales terrestres, entre ellos los combustibles fósiles, globalización productiva, que a su vez, acelera estos procesos de agotamiento y contaminación. Una mundo insaciable y a la deriva.

Allí estaremos. Lo tenemos claro. Porque además lo que hemos ido viendo durante estos últimos años a raíz de la explosión de la burbuja inmobiliaria y constructora nos lo confirma.

Pero también estaremos quienes tenemos dudas sobre los beneficios que pueda traer el gasto de entre 1.000 millones y 4.000 millones de euros en esta infraestructura. Quienes piensan que bien se podrían dedicar estos recursos a otras tareas como mejorar el trazado ferroviario actual. Quienes quieren poder seguir usando el tren que pasa por su pueblos. Quienes desconfían de

que desarrollo suponga siempre grandes obras. O simplemente quienes recorriendo Monte Plano, Valdizarbe o los valles de Olza e Iza se preguntan si no hay otra manera de mantener el transporte ferroviario sin dividir y degradar los campos y valles por donde pasaría el TAV.

Pero sobre todo estaremos aquellas que desconfían de la manera en la que se están tomando las decisiones. Recordemos algunos detalles. Este proyecto, que como un zombi hibernaba en los cajones tras la debacle financiera del Ministerio de Fomento y de ADIF, es el mismo que promovieron UPN y PSN en la época del poderío constructor, el crédito fácil y las connivencias políticas. Sin embargo, durante este año despierta con la disposición del Ministerio de Fomento a realizarlo. O al menos una parte. Muchos nos preguntamos cómo es que un Ministerio que está cercano a la bancarrota, con una deuda de más de 40.000 millones de euros, propone retomarlo. ¿Consiguió UPN resucitarlo o quizás fue el PNV, a cambio de los votos necesarios para aprobar los presupuestos?

Un deseo colectivo que impulsó el llamado "Cambio" fue la necesidad de tomar las decisiones relevantes de manera informada, participativa y meditada. Para esto pueden servir diversas herramientas: una ponencia parlamentaria sobre el modelo de movilidad, unos estudios técnicos serios e independientes, debates sociales en diferentes espacios... Maneras de tomar en consideración la postura de quienes se sienten afectados por este proyecto. Considerando también las graves afecciones que sufren las tierras, paisajes y territorios por donde pasa pero también por donde no lo hace. Con el cambio de gobierno se exigían cambios en las formas de tomar las decisiones. En este sentido, el debate en torno al TAV podría ser una ocasión para aprender a construir las maneras, actitudes y dispositivos que nos permitan pensar y debatir sobre un aspecto central de nuestras vidas como es el transporte motorizado: su papel social, sus afecciones, su necesidad a la hora de servir al bien común. Pero no está siendo así. Ni de lejos. Ni su pálido reflejo. Las decisiones, como antes, se toman en los despachos, al albur de intereses partidistas. Manu Ayerdi, vicepresidente del gobierno, se reúne con el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, y tratan de ponerse de acuerdo sobre las condiciones en que van a llevar a cabo este proyecto. El mismo que impulsaron los actuales partidos de la oposición. Y que por eso han apoyado con tanta vehemencia.

Estaremos allí este jueves quienes creemos que estas formas de decidir son oscurantistas y empobrecedoras de la tan cacareada democracia.

Hay muchos *quienes* que dudamos seriamente de los posibles beneficios comunes de este proyecto. Muchas personas que percibimos cómo se lleva a cabo a nuestras espaldas. Y tantos otros que lo consideran como una pieza más de un mundo que adquiere las características de un muerto viviente.

Pero seamos muchas o pocas, nos muevan unas razones u otras, tengamos diferentes sensaciones, existe una parte considerable de nuestros convecinos que exigen parar esta acelerada negociación: ¿por qué tanta prisa?

No nos fiamos de estas formas de tomar decisiones y hacer acuerdos cuando se trata de un proyecto de esta envergadura.

Allí estaremos. Esta vez convocadas y convocados por cuatro organizaciones. Allí nos tratarán de comunicar sus consideraciones, pero también intentaremos escuchar las vuestras, las nuestras.

Nos pedimos un debate real, serio, plural, informado. Se lo exigimos también al gobierno de Navarra. Esto supondría un cambio. Y para eso necesitamos tiempo. Tampoco aquí nos sirve la alta velocidad.

Luis Iriarte, participante de AHT Gelditu Elkarlana

El Ave a debate



No podía ser en otro lugar sino en Galicia, país de las maravillas, la existencia de una asociación que demandaba un servicio de limusinas en lugar de la línea AVE Madrid-Galicia, pues para nueve mil millones de euros derrochados en una mega-infraestructura con una densidad de tráfico de tres trenes diarios por sentido, salía mejor a cuenta trasladarse en limusinas, datos contrastados.

Cuando no existen estudios de impacto ni de vía-bilidad, se abre paso al esperpento, a la impunidad y al caos del sistema, por mucho que se empeñen en tildar sobornantes y sobornados del sistema, a la disidencia social como como entidades anti-sistema promotoras del caos, injurias a falta de argumentos. La cementocracia es una nueva forma de caciquismo para captar votos, con el sentimiento de agravio para la célula política local si el tren no pasa por su región. El trenecito es como "El Cochecito" que imaginó Rafael Azcona, que

a Don Anselmo ni falta que le hacía, pero al ver al impedido Lucas que se venía arriba mullidito en su flamante carricoche, con su bocinita, su farol y su motorcito de hasta a veinte por hora, a Don Anselmo le corroía la envidia, uno de los pecados del capital.

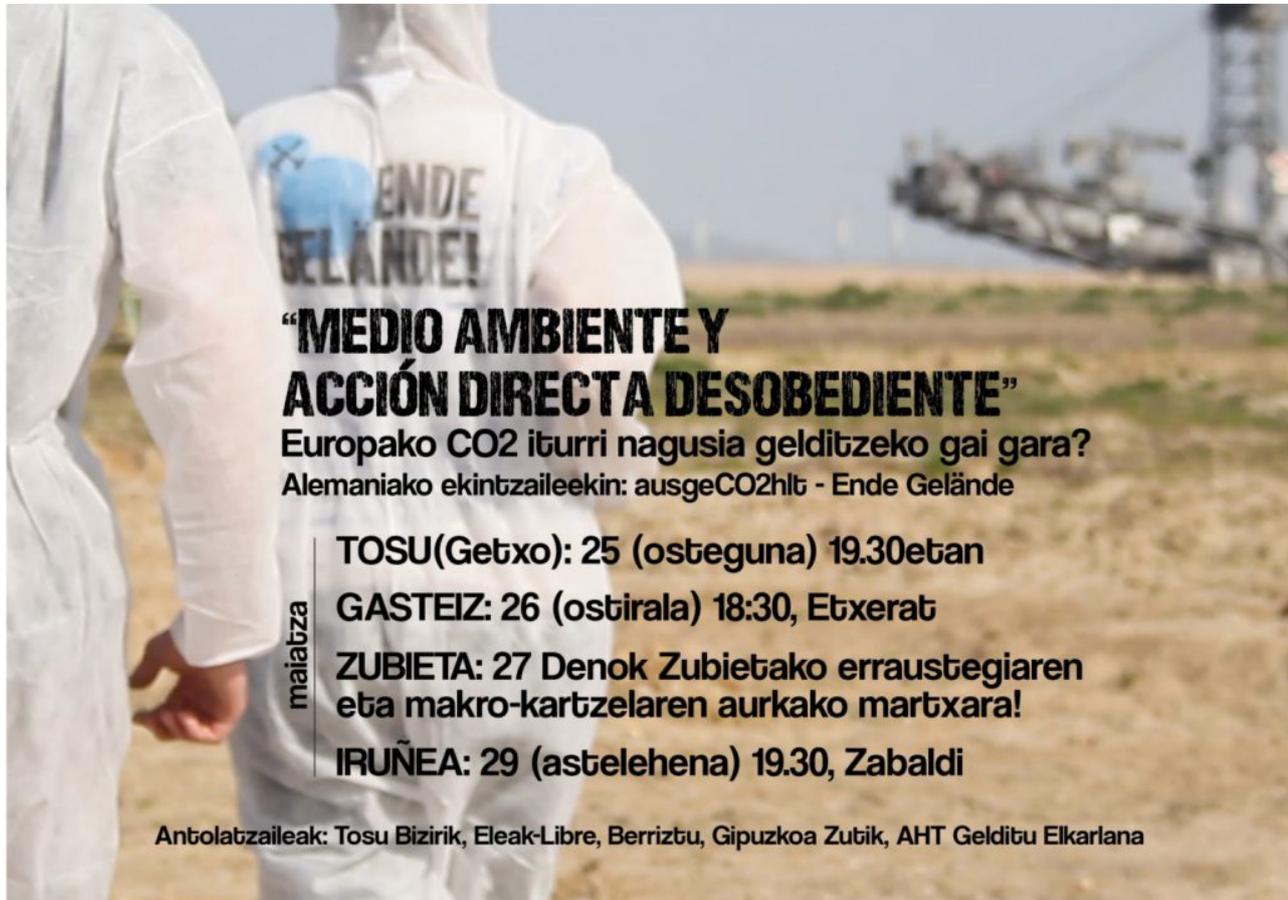
Para tres de los cuatro principales corredores del AVE estatal, los de mayor tráfico, los ingresos (con aprobado justo) superan los costes variables, al contrario que el corredor Madrid-Norte, con nota muy deficiente. En cuanto a costes de infraestructura por otro lado, los cuatro corredores tardarían en amortizarse más de un siglo siendo optimistas, resultando el global de obra y explotación como una ruina elefantiaca, según un estudio de Fedea, que no son ni anti-sistema ni simpatizantes del imperio austro-húngaro, sino el *think tank* de la banca y la gran patronal, por una vez con argumentos y lejos de injurias anti-sistema contra la disidencia social.

Como sociedad civil exigimos estudios de impacto social, económico y ecológico. Exigimos de una vez ya transparencia y democracia, que se abra un debate público sobre cómo queremos viajar o exportar nuestras txistorras, que se nos informe en qué estado de soborno se encuentran los pelotazos urbanísticos de Etxabakoitz y Sanduzelai, que se diga la verdad sobre el futuro cierre de las líneas de cercanías, en vías de extinción. En esta comunidad estamos hartas de obras ruinosas que no pasaron ningún filtro y que pagaremos a base de recortes en los servicios públicos, mientras se presenta el Amancio de turno a humillarnos y lavar su fraude fiscal y moral con su marketing filantrópico de cáncer y sus cachivaches radiológicos de última degeneración. Confiamos por tres de las cuatro patas que soporta la mesa del gobierno que así sea, de la cuarta solo de su mitad, siempre que Zabaltzen no decida saltarse sus estatutos o sus miembros contradigan sus declaraciones, y cito al filósofo Daniel Innerarity en uno de sus manifiestos regeneracionistas: "Necesitamos un sistema político cuyos agentes escuchen realmente a todos: a las voces más ruidosas y a los murmullos más profundos, que atiendan las urgencias del momento pero no descuiden la anticipación del futuro, que equilibren adecuadamente el corto y largo plazo".

Goio, afiliado a CGT-nafarroa

Charla: medio ambiente y acción directa desobediente





“MEDIO AMBIENTE Y ACCIÓN DIRECTA DESOBEDIENTE”

Europako CO2 iturri nagusia gelditzeko gai gara?
Alemaniako ekintzaileekin: ausgeCO2ht - Ende Gelände

TOSU(Getxo): 25 (osteguna) 19.30etan

GASTEIZ: 26 (ostirala) 18:30, Etxerat

ZUBIETA: 27 Denok Zubietako erraustegiaren eta makro-kartzelaren aurkako martxara!

IRUÑEA: 29 (astelehena) 19.30, Zabaldi

Antolatzaileak: Tosu Bizirik, Eleak-Libre, Berriztu, Gipuzkoa Zutik, AHT Gelditu Elkarlana

Nola itxi ahal dugu Europako CO2 iturririk handiena? Alemaniako mendebaldean dauden zero zabaleko 3 lignito meategiek eta beren bost zentral termikoek Europako CO2 iturririk handiena osatzen dute.

Meategien aurkako ekintzaile batek zonalde hartako hainbat talderen borroken berri emanen digu: hiritarren ekimenak, Hambach-eko basoaren ekintzaileak; desobedientzia zibileko ekintza masiboak antolatzen dituzten ezkerreko militanteak; gobernuz kanpoko erakundeak, hainbat eskaera bideratzeko sinadura bilketak antolatzen dituztenak, etabar...

-HITZALDIA: Maiatzaren 29, astelehenarekin, 19:30ean Zabaldin.

Antolatzailea: AHT Gelditu!

Argibide gehiago: <https://www.ende-gelaende.org/es/>

Bideoa

<http://www.dw.com/es/ecologistas-bloquean-mina-de-carb%C3%B3n/av-19258639>

¿Cómo podemos cerrar la fuente más grande de CO2 de Europa?

Las tres minas a cielo abierto de lignito en el oeste de Alemania y sus cinco centrales térmicas forman la fuente más grande de CO2 de Europa

Una activista de la resistencia contra las minas va a informar sobre las luchas de los diferentes grupos en la región: iniciativas ciudadanas; ocupantes del bosque de Hambach; activistas de la izquierda que organizan

acciones masivas de desobediencia civil; ONGs que reúnen firmas para peticiones y muchos más.

-CHARLA: 29 de Mayo, lunes, 19:30 en Zabaldi.

Organiza: AHT Gelditu!

Más información: <https://www.ende-gelaende.org/es/>

Video:

<http://www.dw.com/es/ecologistas-bloquean-mina-de-carb%C3%B3n/av-19258639>

Abiadura Handiko Trena Nafarroa eta Espainiako Gobernuek ados jartzen dute murrizketa eta zorra gehiagorekin/El Tren de Alta Velocidad une a los Gobiernos de Navarra y España con más deuda y recortes



Azken asteotan ikusi dugu nola Estatuko gobernutik, UPNren “bitartekaritzarekin”, eta Ayerdi jaunak Nafarroako Gobernuan gidatzen duen departamentutik, Nafarroan **Abiadura Handiko Trena edo Prestazio Handikoa eraiki ahal izateko** hitzarmen bat sinatzeko asmoak aurrera egiteko aukera erreala izateko bidea hartu duen. Urtarrilean jada, Madriden sustapen ministroa eta kontseilariaren artean izandako bileran, ardi gelditu zen asmoak zein ziren, eta atzo berriz ere bildu ziren.

Sustapen Ministroa eta Ayerdi Kontseilariaren arteko bileran gertatutakoaren aurrean, hemen **sinatzen dugun eragileak** hurrengo adierazi nahi dugu:

1. Nafarroak, behar eta eskatzen duen **tren ereduaren** inguruan, eztabaida eta azterlan serioa, zorrotza eta parte-hartzailea egin gabe jarraitzen du. Sozialki, ekonomikoki eta ingurumenaren aldetik bideragarria dena eta herritar zein merkantzientzat mugikortasuna bermatuko duena, hain zuzen ere.

2. Joan den urtean, Nafarroako Parlamentuan **Mugikortasunaren inguruko Ponentzia** bat martxan jarri zen, baina sei hilabete baino gehiago ditu bildu gabe. Geldialdi hau

sintomatikoa da, eta gobernua babesten duten lau talde parlamentarioek serioski berrabiarazi beharko lukete, edo honen atzerapena herritarrei azaldu. Mugikortasun ereduaren inguruko eztabaidarako eremu garrantzitsua eta beharrezkoa dela pentsatzen dugulako, beste gaien artean trenaren erabilera eta eredia tratatzeko.

Honengatik, lehen bai lehen berriro martxan jartzeko eskatzen dugu, bere egutegia eta bertaratutako herritarren, elkarteen, teknikarien, ordezkari sindikalen, enpresarien, zerrendarekin batera. Modu honetan ekarpen ahal bezain zabala izango duen ekoizpen kolektiboaren azterketa zorrotzaren ondorioz, 2018ko urrirako Nafarroak sozialki, ekonomikoki eta ingurugiroaren aldetik jasagarria den Mugikortasun Plan bat eduki dezan, non trenbide eredia plan horren zati garrantzitsuenetako bat izango den.

3. Gaur egun daukagun trenbide plataformatik aparte berri bat eraikitzea, Castejon eta Villafranca artean hasitakoari segida emanez, bai iparraldera zein hegoaldera, burugabekeria da. **Bideragarritasun** soziala, ekonomikoa zein ekologikoa ikertzen duen argitaratutako azterlan bakar bat ere ez edukitzetik aparte, Nafarroako Erdialdeko zein Erriberako, berez exkaxa den, **trena garraiobide bezala erabiltzeko** eskubidea urratzen du. Orain dela urte batzuk ematen ari den lanpostuen ezabapena eta geltokien itxierak, azkenengoa Tafallakoa, orain dela hilabete batzuk, gaur egungo trenbide zerbitzuak prekarizatu edo zuzenean ezabatzen ditu.

4. **Iruñeko trenbide saihesbidea** ezabatzea eta **Etxabakoitzen** geltoki berria eraikitzea ez dira AHTa eraikitzeke arrazoiak, burbuila espekulatzailera mantendu eta garatzeko aitzakia baizik, guztion diruarekin bakar batzuk etekina ateratzeko. Gogoratu behar da proiektatutako geltokiaren inguruan hainbat etxebizitza eraiki nahi dira, eta beste azpiegitura urbanistiko ere.

Berriozarrek problematika historikoa dauka eta beharrezkoak eta bideragarriak diren irtenbideak gauzatu behar dira. Europako beste tokietan egiten den bezala, AHTa bezalako proiektu erraldoiak egin gabe. Eta gauza bera gertatzen da ere Etxabakoitz auzo ahaztuarekin.

Gainera, gaur egungo saihesbidearen ezabatzeak ez du arazoak konponduko. Ororbia, Arazuri, Iza edo Aldaba bezalako herriei pasatuko zaie oraingo arazoak, eta egia hau nahita ezkututzen da.

5. **Ez da lehenetsuzkoa hitzarmen bat sinatzea.** Nafarroatik eta Nafarroan zehaztu behar da zein eredu behar eta nahi dugun, eta behin eredia zehaztuta sinatu genezake Estatuarekin hitzarmen ekonomiko berri bat. Orain, **trenbide eredia definitu gabe**, hitzarmen berri bat sinatzeak, zuzenean UPN/PSOeren AHTaren proiektu zaharkituarekin jarraitzea erran nahi du. Erabaki garrantzitsu eta bidegurutze historiko baten aurrean gaude. Beharrezkoa da Nafarroak behar duen trenbide ereduari buruz eztabaidatzea eta erabakitzea. Espainiako eredia AHT/PHT edo Europako eredia, Alemania, Suiza, Austria, e.a. modukoa. Trenbideak eta geltokiak jendeengandik urruntzen ditugu, Tafallako geltokia ezabatzen dugu, edo beste gisa trenbide egituratua planteatzen dugu European bezala.

Nafarroan, 2017ko maiatzaren 26a.

Komunikatua sinatzen dugun taldeok:

- *Plataforma Ribera por el Tren Social. No al TAV.*
- *Asociación Zona Media Por el Tren / Erdi Aldea Trenaren Alde.*
- *AHT Gelditu Elkarlana.*

- *Sustrai Erakuntza Fundazioa.*

En las últimas semanas hemos visto cómo desde el Gobierno del Estado, con la “mediación” de UPN y el Departamento que encabeza el Sr. Ayerdi en el Gobierno de Navarra, se está avanzando la posibilidad real de la firma de un nuevo Convenio entre el Estado y Navarra para **seguir con la construcción del Tren de Alta Velocidad o Altas Prestaciones**. Ya en enero se dejó claro las intenciones de ambas administraciones en la reunión celebrada en Madrid entre el Ministro y el Consejero, que nuevamente se han reunido ayer.

Desde las **organizaciones abajo firmantes** queremos manifestar lo siguiente ante lo acontecido en la última reunión entre el Ministro de Fomento y el Consejero Sr. Ayerdi:

1º.- Navarra sigue sin hacer un debate y estudio serio, riguroso y participativo sobre **qué modelo ferroviario** necesita, demanda y tiene viabilidad a nivel social, medioambiental, económico y de movilidad real para las personas y el transporte de mercancías.

2º.- El año pasado se creó en el Parlamento de Navarra una **Ponencia sobre Movilidad** que no se ha reunido en más de medio año. Dicha inactividad es sintomática, y creemos que los grupos parlamentarios del Cuatripartito deberían retomarla con seriedad, o explicar las razones de su retraso. Seguimos considerando que es un foro importante y necesario para la discusión entre otros temas de algo tan fundamental en modelos de movilidad, como es el uso y modelo de ferrocarril.

Por ello, volvemos a solicitar su puesta en funcionamiento de forma inmediata, con un calendario establecido y relación de asistencia de personas, colectivos, técnicos/as, representantes sindicales y empresariales, etc..., que puedan llevar a una elaboración colectiva lo más amplia posible tras un riguroso análisis de aportaciones. Planteamos que para octubre de 2018 exista en Navarra un Plan de Movilidad social, sostenible económica y medioambientalmente, donde el modelo ferroviario sea una de las partes principales de dicho Plan.

3º.- La construcción de una nueva plataforma ferroviaria diferente a la actual, y que continúe con las obras iniciadas entre Castejón y Villafranca bien hacia el norte o bien hacia el sur, es una aberración en todos los sentidos ya que, aparte de que no hay un solo estudio presentado públicamente sobre su **viabilidad**, social, económica o medioambiental, elimina en la práctica los derechos de los vecinos y vecinas de la zona media de Navarra y de la Ribera para **acceder al tren como sistema de transporte** al ya menguado servicio ferroviario del que ahora disfrutaban. La eliminación de personal y cierre de estaciones que se está llevando a cabo desde hace varios años, el último caso en Tafalla hace unos meses, precariza los actuales servicios ferroviarios o los elimina directamente.

4º.- Eliminar el **Bucle Ferroviario en Pamplona-Iruñea** y la construcción de una nueva estación en **Etxabakoitz** no justifican la construcción del TAV. Son la excusa para mantener y desarrollar la burbuja especulativa y de negocio de unos pocos con el dinero de toda la ciudadanía. Porque es necesario recordar que la proyectada nueva estación va acompañada por la construcción de varios miles de viviendas a su alrededor, además de otras muchas infraestructuras urbanísticas.

Por su parte, Berriozar tiene una problemática histórica y se deben ejecutar las soluciones precisas, que son viables, al igual que se hacen en otros lugares de Europa, sin esperar a proyectos faraónicos como el TAV. Otro tanto cabe decir del olvidado barrio de Etxabakoitz.

Además, la eliminación del bucle actual no solucionaría los problemas. Solamente supondría desplazar estos a otras poblaciones como Ororbia, Arazuri, Iza o Aldaba, algo que se oculta deliberadamente.

5º.- No es prioritario firmar un nuevo convenio. Hay que definir desde Navarra y en Navarra qué modelo necesitamos y queremos, y una vez hecho esto se podría firmar un nuevo convenio económico con el Estado. Firmarlo ahora **sin haber definido el modelo de ferrocarril** implica de facto, seguir básicamente con el viejo y caduco proyecto del TAV de UPN/PSOE. Estamos ante una decisión importante, ante una encrucijada histórica. Es necesario debatir y decidir el modelo de ferrocarril que necesita Navarra: un modelo español tipo AVE/TAV/TAP o un modelo europeo tipo Alemania, Suiza, Austria, etc. Alejamos las vías y estaciones de las personas, eliminamos la estación de Tafalla; o por lo contrario planteamos un modelo ferroviario vertebrador como se hace en Europa.

En Navarra, a 26 de mayo de 2017.

Organizaciones firmantes del comunicado:

- *Plataforma Ribera por el Tren Social. No al TAV.*
- *Asociación Zona Media Por el Tren / Erdi Aldea Trenaren Alde.*
- *AHT Gelditu Elkarlana.*
- *Fundación Sustrai Erakuntza.*

Yesa no puede esperar: Manifestazioa



YESA

NO PUEDE ESPERAR

Paralización e informe internacional ya

MANIFESTAZIOA

MAIATZAK 27 MAYO

18:30



PAMPLONA IRUÑA

Salida: Estación de Autobuses, Final: Paseo Sarasate
Irteera: Autobus geltokia, Bukaera: Sarasate Pasealekua

Convocan - Deitzen dute:

Yesa+No Lanak Gelditu, Río Aragón, URBIZI,
Podemos Navarra-Ahal dugu, EhBildu, GeroaBai, I-E

El próximo 27 de mayo se recorrerán las calles de Pamplona-Iruña reivindicando la paralización del proyecto de recrecimiento y el encargo de un informe técnico internacional por parte de las autoridades competentes con objeto de analizar de forma independiente en profundidad el proyecto y su situación.

Manifestación en Estella en oposición a la planta de lodos en Montejurra



Manifestación

Manifestazioa

viernes

19 de mayo

20:00h



**¡NO a la planta de
lodos en Montejurra!**

**¡Jurramendin lohia
plantarik EZ!**

*Salida del Ayuntamiento de Estella
Irteera Lizarrako udaletxetik*

Plataforma de vecin@s de Tierra Estella/Lizarralde que se posiciona en
contra de la Planta de Lodos que la empresa ARENA quiere instalar en

Montejurra.

Charla: alternativas al oligopolio energético



GAS NATURAL FENOSA
BERDROLA
ENDESA

**¿CÓMO NOS ENGAÑAN?
TRAJE TU FACTURA DE LA LUZ**

**¿CORRIENTE CONTINUA O
CORRIENTE ALTERNATIVA?**

SE PUEDE DAR UN VUELCO AL MERCADEO ELÉCTRICO

MAIATZAK 12 DE MAYO - HITZALDIA 19:00ETAN

CON ANDONI ROMEO DE LA COOPERATIVA DE CONSUMO DE ENERGÍA VERDE SOM ENERGIA

EN EL LOCAL DE CGT, SANTA ALODIA 7 BAJO, JUNTO AL CENTRO DE SALUD

12 de mayo, 19h en el local de CGT (C/Santa Alodia 7-bajo): CHARLA

Andoni Romeo nos explicará qué podemos hacer para no seguir engordando a las grandes compañías eléctricas desde posiciones éticas y ecológicas.

Trae tu factura de la luz y aclara todas tus dudas.

Sustrai Erakuntza: Ante el anuncio de UPN y PP de reinicio de las obras del Tren de Altas Prestaciones (TAV)



Lo que los grupos políticos de UPN y PP venían anunciando desde hace unos meses se ha venido a confirmar hoy. Desde ambas formaciones proponen el reinicio de las obras del caduco proyecto del Tren de Altas Prestaciones (también conocido como Tren de Alta Velocidad, TAV) en Navarra. Como ya hemos demostrado en reiteradas ocasiones, el TAV es un **proyecto viejo y caduco**. Fue lanzado en 2004 por UPN-PP-PSN, grupos que tratan de mantenerlo “vivo” obviando cuestiones fundamentales:

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.

De este modo, nos encontramos ante un proyecto que 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, que fruto de una gestión política similar, ahora se quiere poner en marcha, con el aumento de la deuda anual que supondrá por mantenimiento...

De este modo, nos encontramos en una situación en la que dos partidos políticos que en Navarra no tienen responsabilidad de gobierno han decidido que las necesidades de movilidad de navarros y navarras pasan por la construcción de esta obsoleta infraestructura. No esperan a que se realice ningún análisis de la realidad, ni a la

conclusión del iniciado debate en el Parlamento de Navarra sobre movilidad. "Ordeno y mando", ellos deciden, y que el Gobierno de Navarra "arree".

Pero no es solo responsabilidad de los dos grupos citados, **El Gobierno de Navarra ha tergiversado el lenguaje, han cambiando los nombres y se ha jugado a confundir a la sociedad navarra.** Expresó que se estaba proponiendo otro proyecto diferente al TAV de UPN-PP-PSN, cuando aparentemente se está proponiendo el mismo proyecto con otro nombre (Tren de Altas Prestaciones) y otra justificación. Todo sigue adelante, ahora eso sí, con un nuevo convenio económico y una coordinación entre Instituciones que lo facilita.

Porque **no es prioritario firmar un nuevo convenio**, 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-PP-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.

Porque resulta que el proyecto que ahora pretende retomar UPN-PP 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.

Por otra parte, 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. Solucionar la problemática en Berriozar es urgente sin esperar a proyectos faraónicos. Por otro lado, quitar el actual bucle ferroviario tendría otras consecuencias ocultas 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.

Finalmente, es necesario también hacer notar que 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, como bien demostró David Hoyos en su reciente charla en el Condestable. 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.

Por todo ello queremos denunciar esta forma anti-democrática de reiniciar estas obras, impuestas por la clase política y el poder económico. Creemos que **es necesario que los partidos políticos, agentes sociales y personas abandonen su preocupante silencio**, y establezcan claramente sus posiciones ante este derroche de dinero público totalmente injustificado.

Así, hacemos público 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 injustificado.** Pase lo que pase, vamos a fiscalizar y denunciar permanentemente el desastre económico, político y social que se

intuye consecuencia de esta gestión ineficiente.

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.

Estamos ante otra gestión similar a la que realizaron UPN, PP y PSN en el Navarra Arena. Es evidente una vez mas que **el TAV/TAP nos mata**.

CONTRA LA REAPERTURA DE GAROÑA Y CONTRA LA AMPLIACIÓN DE LA VIDA DEL PARQUE NUCLEAR



Negras tormentas pro-nucleares vuelven a agitar los aires en nuestro país, con la pretensión del Gobierno del Partido Popular y del Consejo de "Seguridad" Nuclear de prolongar hasta los 60 años la vida útil de las centrales y reabrir la Central Nuclear de Santa María de Garoña tras cuatro años de cierre.

El pasado 8 de febrero, el pleno del Consejo de "Seguridad" Nuclear aprobó su informe favorable a la reapertura de Garoña, y ello pese a que la propietaria Nuclenor (Iberdrola y Endesa) no han realizado las inversiones necesarias en seguridad para proceder a dicha reapertura, muchas de ellas medidas fijadas tras el accidente nuclear de la Central de Fukushima. Es más, el informe contó con un voto en contra de uno de los miembros del Consejo. No se cumplen los deberes que ya le habían sido establecidos por los organismos de "control" para su reapertura.

Una vez más se ha evidenciado que el lobby nuclear no cesa en su empeño de mantener sus suculentos beneficios, en intoxicar a la opinión pública ocultando la magnitud del riesgo que supone esta fuente de energía y del potencial radioactivo de sus residuos. A su vez gran parte de tan alta rentabilidad se debe a que la mayor parte de la inversión como la gran parte del coste de la gestión de sus residuos y sus accidentes son pagados con dinero público.

Debemos considerar que hoy día el cese de la central de Garoña no tiene repercusión sobre la garantía de suministro eléctrico para la ciudadanía ya que, dado el cambio estructural en el sector eléctrico producido por el desarrollo de las energías renovables y, la entrada en funcionamiento de las centrales térmicas de ciclo combinado, se ha producido un exceso de capacidad instalada.

En este escenario de exceso de capacidad instalada las centrales nucleares están suponiendo un freno al desarrollo de las energías renovables debido a que su disponibilidad intermitente implicará la aparición de situaciones en que la producción agregada no podrá ser integrada en el sistema. No podemos olvidar que las energías renovables, junto a que la potencialidad de sus impactos y riesgos es mucho menor, son uno de los sectores que más empleo generan.

Es más, la propia Comisión Europea ha establecido un incremento de los objetivos de renovables hasta de 2030 cercanos al 30%. Lo que requiere una firme apuesta en nuestro país por las renovables para acercarnos a dicho objetivo.

La CGT ha mostrado su compromiso en las distintas campañas contra las nucleares. Por ello, la Confederación General del Trabajo está por el cierre de todas las centrales nucleares de forma progresiva de aquí a 2020 y su sustitución por energía renovables, así como exige la paralización inmediata y definitiva del proyecto de Almacén Temporal Centralizado de los residuos nucleares.

La CGT insiste en que la Central de Garoña es una tecnología obsoleta, mal mantenida y tan peligrosa como su malograda central gemela de Fukushima Daichi cuyo accidente volvió a demostrar los graves peligros de la energía nuclear. Un nuevo ejemplo de como el medio ambiente, la salud pública y el interés general se sacrifican en pro de los beneficios de las grandes compañías eléctricas y los amigotes colocados en los consejos de administración de estas.

¡NO A LA REAPERTURA DE GAROÑA!

¡CERREMOS LAS NUCLEARES!

Secretariado Permanente del Comité Confederal

Valoración de Sustrai Erakuntza sobre el anuncio del Gobierno de Navarra acerca del Canal de Navarra



El pasado jueves el Gobierno de Navarra, con el Consejero de Desarrollo Económico y la Consejera de Agricultura y Medio ambiente al frente, realizaron un anuncio sobre la extensión del Canal de Navarra hacia la Ribera. Informaban así de que se habían analizado las alternativas posibles y que de dicho análisis se desprendía que la **mejor forma de abastecer de agua** de boca y riego a la Ribera es una suerte de **“Canal de Navarra enterrado”**. O lo que es lo mismo, **mantener el mismo esquema** que en la propuesta inicial de Canal de Navarra, pero realizarlo con tuberías enterradas para conseguir un coste más económico y un impacto ambiental menor.

De este modo, este viernes nos hemos levantado con grandes titulares en la prensa en los que dan por hecho que “el Gobierno navarro **ha decidido** que la mejor alternativa para el suministro de agua a La Ribera es el Canal de Navarra”.

Leída con detenimiento la nota de prensa del anuncio se puede apreciar que lo que realmente presenta el Gobierno serían las **conclusiones de un estudio de alternativas**, realizada a través de sendos informes de las empresas públicas NILSA (encargada de la gestión del agua urbana, por lo que su informe se centra en las posibilidades de abastecimiento de agua de boca) e INTIA (dedicada a temas agrícolas, de modo que su informe analiza las alternativas de agua para regadío). Sin embargo, lo que queda patente después de analizar el anuncio, es que la **configuración** de la infraestructura o infraestructuras necesarias **ya está decidida**, y que es **un remedo de la 2ª Fase del Canal de Navarra**.

A través de la propia nota de prensa podemos acceder a la web del Gobierno Abierto, en la que se obtienen todos los documentos citados, **se supone que para que la ciudadanía pudiera opinar** sobre ellos... Algo que es **preceptivo** para todo tipo de planes, programas y

proyectos que tengan incidencia en el medio ambiente, como es el caso; de acuerdo a toda la normativa sobre información pública y participación emanada del Convenio de Aarhus.

Pues bien, **parece que esto no va a ser así**. Si nos fijamos en el contenido de la citada página web del Gobierno Abierto, a partir de ahora y hasta finales de marzo, el Gobierno presentará la propuesta a las **entidades locales y regantes** incluidos en el ámbito del estudio. Por lo tanto, serán estas entidades las **únicas** que podrán opinar sobre el particular, por lo que el resto de navarros y navarras veremos hurtado nuestro derecho a la participación.

Pero no solo en el ámbito de la participación es donde se vulneraría la legislación vigente. También es el caso del **análisis de las alternativas**. Desde Sustrai Erakuntza creemos que no se han analizado adecuadamente las posibilidades existentes... O si se han analizado, la información entregada sobre dicho análisis no es la adecuada.

Es el caso del citado informe de NILSA, sobre las posibilidades de abastecimiento de agua de boca. En este informe, que se supone es un resumen de un informe mayor, pero sobre el cual no tenemos conocimiento porque no está a exposición pública, **se analizan 6 alternativas de abastecimiento de agua**, incluyendo la alternativa 0 que supone no modificar nada lo actual. Es de remarcar en este punto, que esta última es la propuesta defendida por la Fundación Ura Nueva Cultura del Agua, tal y como bien se cita en el texto del Gobierno.

En el documento se define brevemente cada una de las alternativas, y posteriormente se ofrecen sus ventajas e inconvenientes. Resulta que para indicirlas **no se aporta ningún dato concreto**, tan solo se informa escuetamente de cuestiones como que *"sería necesario realizar inversiones considerables"* (¿cuanto de "considerables"?), o *"se abastece a todos los entes con agua bruta de buena calidad"* (¿cuanta?). De este modo, es imposible que personas independientes con conocimientos técnicos puedan valorar claramente las alternativas analizadas y debatir así la validez del análisis efectuado.

En el caso del informe sobre las alternativas de regadío, es también patente que el análisis se realiza en función de las posibilidades que en su momento se abrieron con la opción de la 2ª Fase del Canal de Navarra. De este modo, **tan solo se analizan las zonas de regadío que se encuentran en el recorrido de esta 2ª Fase**. En este caso, a la hora de ofrecer alternativas, si tenemos datos concretos (lo cual es de agradecer) de la situación actual y de la posibilidad ofrecida por el Canal (con costes incluidos). Pero solamente en algún caso se analizan **otras posibilidades**, como es el caso del Canal de Lodosa y otros... Nos encontramos así ante un análisis que se supedita al anteriormente comentado, de modo que, aparentemente, **la decisión tomada para el abastecimiento de agua de boca sería la llave para permitir o no el riego de esas parcelas con agua de Itoiz**.

Creemos que la tramitación que se abre ahora viene, por tanto, lastrada por estos 2 aspectos, que deberían corregirse para que el debate pudiera ser el adecuado. **Y creemos que el Gobierno de Navarra todavía está a tiempo de corregirlo**.

Sin embargo, hay otro aspecto que se ha tratado de ocultar en este anuncio, aunque es de dominio público. Y es que **CANASA**, la compañía que gestiona y cobra por el agua del Canal, se encuentra **económicamente quebrada**. Si sigue "viva" es por el continuo estímulo económico que le ofrecen las arcas públicas, sea a través del Gobierno de Navarra o del estatal. Y la única solución que se ve factible para sacarla a flote es **conseguirle más clientes**. Ese fue el único empeño de la Ampliación de la 1ª Fase, ahora en obras, y ese parece ser también el empeño actual de "revivir" la 2ª Fase. Es decir, **el Pantano de Itoiz y su Canal de Navarra han demostrado ser una obra económicamente ruinosa**.

Cualquier alternativa que se pudiera barajar para este proyecto viene por tanto lastrada por esta situación económica, por lo que en el fondo **la única razón para elegir como alternativa el Canal de Navarra es esta quiebra**. Esta es la cruda realidad, los datos que en el fondo obligan a elegir el Canal como única alternativa posible. **Y eso es necesario**

que se conozca, para lo cual el Gobierno debería de informar con todos los datos posibles, con números y cuentas claras, para que el debate pudiera ser el adecuado. **No hablamos de agua, hablamos de dinero.**

Porque este desaguado que es el Canal de Navarra tiene múltiples aspectos, económicos, sociales y, por supuesto, también **ambientales**. No hay más que ver en lo que se están convirtiendo los terrenos, antaño con variedad de flora y fauna, en los que se realizan las obras para la puesta en regadío de la Ampliación de la 1º Fase (en Larraga por ejemplo), o lo que antes pasó en la 1º Fase en la zona de Artajona (otro ejemplo). En ambos proyectos **se ha eliminado toda la vegetación natural** que quedaba en los bordes de parcelas y otros espacios. **Se ha arrasado con todo, dejando grandes parcelas vacías, en las que poca vida natural podrá medrar a partir de ahora.**

Pues bien, esto es debido a que **la mínima superficie de parcela posible que se determinó en estas concentraciones parcelarias han sido las 5 Hectareas**. Las mismas que están **previstas** en el informe del INTIA **para la 2º Fase**, ahora en cuestión. De este modo, y de no corregirse esto, **las zonas de gran vida vegetal y animal existente en los regadíos actuales de la Ribera podrían desaparecer en el futuro si se realiza esta obra.**

Si a ello añadimos el que el proyecto presentado proyecta conversiones de secano en regadío en **zonas esteparias de las Bardenas** y otras... el futuro ambiental de La Ribera es poco prometedor. El bien preciado del que hacen gala, con razón, **las huertas de la Ribera, podría desaparecer** si se llega a realizar la obra que se vislumbra en este estudio de alternativas.

Por todo ello, **pedimos al Gobierno de Navarra que realmente realice políticas diferentes** a las que otros Gobiernos anteriores, de UPN y PSN, realizaron en el pasado. Que afronte los problemas y retos con valentía y presente otras políticas y otras formas. Y que defienda la diversidad de nuestra tierra como una de sus mayores potencialidades. **La Fundación Sustrai Erakuntza así lo seguirá haciendo!**

En Navarra, a 14 de enero de 2016.

Fundación Sustrai Erakuntza

Páginas Web: <http://www.fundacionsustrai.org/> y <http://www.sustraiarakuntza.org/>