

Declaración común del 23 de enero 2010

Esta declaración ha sido elaborada por asociaciones y movimientos de diversos Estados miembro de la Unión Europea (Francia, España, Italia) que luchan contra la construcción de nuevas líneas de Alta Velocidad y líneas de gran capacidad dedicadas al transporte rápido de mercancías, y que se han unido hoy para unir sus fuerzas y hacer oír sus voces con más fuerza, ya que los problemas a que se enfrentan son los mismos en todos esos lugares.

La oposición superará por lo tanto el marco local para hacerse europea

Nosotros, ciudadanos y ciudadanas, asociaciones y movimientos de distintos estados (Francia, España, Italia), en lucha contra los proyectos de TAV y líneas de gran capacidad para el transporte rápido de mercancías

Confirmamos que:

-estos proyectos constituyen un desastre ecológico, socioeconómico y humano para los territorios que atraviesan: destrucción de espacios naturales y tierras agrícolas, una nueva barrera de efectos nocivos y degradación del medio ambiente, con impactos negativos importantes para sus habitantes;

-estos proyectos son incapaces de traducirse en una participación de la población en los procesos de decisión. Denunciamos la opacidad con que actúan los gobiernos y las administraciones ante el profundo malestar social y su desprecio de los argumentos y las propuestas de los ciudadanos;

-la justificación oficial de la construcción de estas nuevas líneas se construye recurriendo sistemáticamente a hipótesis falsas acerca del tráfico y la rentabilidad socioeconómica, así como a una subestimación de los costos de realización para "vender" mejor un proyecto cuya utilidad real no se ha demostrado; por el contrario, numerosos estudios han probado la no pertinencia de estos proyectos en términos económicos y sociales (Informes Essig en Bretaña, Bermejo en Hego Euskal Herria, Citec en Ipar Euskal Herria, Brossard 1998 y Ponts et Chaussées 2003 en Ródano-Alpes, Cuadernos del Observatorio Técnico de la Lyon-Turin en Italia -organismo italiano-), así como los informes de los Tribunales de Cuentas francés e italiano;

-la prioridad otorgada al TAV se hace, con un coste colosal, en detrimento del tráfico de cercanías y de la prioridad en el mantenimiento y el desarrollo de las redes ferroviarias existentes, que ni se mantienen ni se optimizan para desarrollar un transporte de mercancías que preste un servicio capilar en el territorio y un servicio público de transporte colectivo accesible a todos;

-la construcción del TAV se enmarca en una persecución perpetua de grandes infraestructuras (autopistas, ampliación de aeropuertos, superpuertos...) y es contraria a la noción de desarrollo sostenible. Nos oponemos a la expansión aberrante de los transportes que ha desencadenado el capitalismo global, y que no permite un desarrollo local uniforme sino que, antes bien, favorece la concentración anormal del tráfico y de la producción, y una deslocalización salvaje.

Exigimos:

- a la Comisión Europea y al Parlamento Europeo, en su calidad de promotores en la Unión Europea de las políticas de transportes a media y larga distancia, que se abra una reflexión acerca del absurdo y lo innecesario de las grandes infraestructuras (TAV, autopistas, ampliación de los aeropuertos, superpuertos...) y una revisión a fondo de la estrategia de la UE en cuanto a los transportes europeos (TEN-T, Trans Europe Networks – Redes Transeuropeas de Transportes);

- a los gobiernos francés, italiano y español la detención inmediata de las sobras y los proyectos de TAV para acometer un verdadero debate público uniforme a escala europea sobre el modelo de transporte, de ordenación del territorio y de sociedad que subyacen a este desarrollo desenfrenado de líneas de TAV.

Afirmamos que hay que buscar soluciones en:

- la regeneración, el mantenimiento y la optimización de las líneas existentes, que es la solución alternativa más aceptable desde un punto de vista medioambiental, y a un coste económico mucho menor que la construcción de líneas nuevas, y que corresponde a la puesta en práctica en Francia del artículo 1 de la ley Grenelle de Medio Ambiente del 3 de agosto de 2009 (solución declarada también por el "Libro Blanco de Delors");
- el decrecimiento de los transportes, unido con una transformación profunda del modelo económico y social, sobre todo otorgando la prioridad a la cercanía y la relocalización de la economía;
- la devolución en última instancia de la capacidad de decisión a las poblaciones directamente afectadas, base de una auténtica democracia y autonomía local frente a un modelo de desarrollo impuesto.