



## FICHA DOCUMENTACIÓN DE LOS CASOS

**EJE:** TAV/AHT como vulneración del derecho/acceso a la tierra y al territorio desde una perspectiva de soberanía alimentaria.

**ORGANIZACIÓN QUE DOCUMENTA:** Bizilur

**LUGAR:** Euskal Herria

**PERSONA TESTIMONIANTE (pueden utilizarse nombres ficticios si se desea):** **POR DEFINIR**

**¿Cómo se presentará el caso en el Tribunal y quién lo llevará a cabo? (Testimonio presencial de la persona denunciante, de una organización, mediante un vídeo...).**  
Sin concretar

### Documentación de los hechos denunciados

<p>Contexto (Situación general del tema/eje en la zona)</p>	<p>En 1998 comenzaron los rumores de un tren de alta velocidad que uniría las tres capitales vascas entre sí y posteriormente éstas con los Estados Español y Francés. En 2004-2005 se presentó públicamente el trazado del Tren de Alta Velocidad (en adelante TAV/AHT) lo que se conoce actualmente como la Y Vasca (192 kms de recorrido), el corredor Navarro (190 kms de recorrido) y la nueva línea en Lapurdí (42 kms de recorrido) y que supone una inversión económica total de 10.000 millones de euros, una de las inversiones más costosas en transportes a nivel europeo, equiparable al presupuesto del Departamento de Agricultura y Pesca para los próximos 40 años.</p> <p>Bajo esas toneladas de asfalto quedarán sepultadas numerosas huertas.</p> <p>La política europea de transporte configuró una Red Transeuropea de transporte (RTE-T) donde se definieron cerca de 30 proyectos prioritarios, entre los cuáles, se incluyó el TAV/AHT. La finalidad de la red europea, según el libro verde Comisión Europea (2007), es impulsar el crecimiento económico en la región, generar empleo, facilitar el mercado interior y lograr la cohesión de los estados miembros.</p> <p>La planificación y diseño ha sido competencia tanto del Ministerio de Fomento del Estado español como del Gobierno Vasco quienes han asumido una nueva obra faraónica para dar respuesta a a la citada política europea mientras que países como Francia o Alemania han optado por invertir y modernizar sus redes de transporte ya preexistentes.</p> <p>La construcción del TAV/AHT comienza en 2006 y debido a la especificidad del paisaje vasco, el trazado resulta complejo y destructivo; un 70% discurre por túnel y un 10% por viaducto. En la actualidad, algunos tramos de la estructura están finalizados pero gran parte del recorrido sigue en construcción y todavía no se ha presentado públicamente el diseño de entrada a las tres capitales vascas ni se han definido otros aspectos de la infraestructura como la estación de Ezkio-Itxaso (presentada como un estacionario de trenes) o las posibles conexiones con el resto del estado que supondrían un mayor acaparamiento de tierras destinadas a esta mega-infraestructura (en este caso,</p>
-------------------------------------------------------------	------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



supondrían 460 kms de nuevas líneas de alta velocidad en todo el estado).

El diseño inicial de esta red ferroviaria se concibió para tener una conexión rápida con el Estado español (principalmente Madrid) y el Estado francés (París). Pero ambas conexiones ni tienen proyecto ni presupuesto y hay serias dudas de su viabilidad. Se señala el año 2032 como fecha optimista para que el proyecto general esté acabado, es decir, dentro de otros 15 años (ya llevamos 20 años). Por tanto, en los próximos años la utilidad que podría tener el TAV/AHT se ve muy limitada y queda reducida a la conexión entre las tres capitales vascas, cuyas distancias actuales son tan cortas que tampoco supone un argumento sólido. Además, los informes de expertos indican que, debido a la corta distancia de las capitales entre sí, el TAV/AHT no podría alcanzar la velocidad esperada para representar un significativo ahorro de tiempo de viaje frente a otros medios de transporte como el coche o el autobús. Los datos sociológicos indican, por otro lado, que son los/las estudiantes quienes mayor frecuencia de viajes hacen a diario y que, por tiempo y dinero invertido no harían uso de este medio de transporte. En todo caso, el principal usuario beneficiario sería el perfil de renta alta (hombre blanco de negocios) que conlleva la exclusión de acceso de personas de renta baja, entre las que destacan las mujeres, que no optarían por este medio de transporte. A ello se suma, la transferencia de fondos del transporte público al privado para subvencionar el TAV/AHT ya que el tren de cercanías se ha encarecido entre 2008-2015 en un 33%.

Por tanto, en la actualidad, los pilares en los que estaba basado el éxito del TAV/AHT se han desmoronado. Más allá de la demostrada falta de necesidad de esta infraestructura y de las consecuencias sociales, medioambientales y económicas que ha supuesto y supondrá, nos parece fundamental resaltar el nulo proceso de diálogo con la sociedad vasca en general y con aquellas personas que enfrentan las consecuencias de manera más directa. Ha sido un proyecto de imposición institucional que se ha valido de todas las estrategias posibles para seguir su trazado, a pesar de la alta contestación social, la resistencia popular, el sentimiento de rechazo y los numerosos informes de corte académico que afirman que, la Y vasca será un nuevo fracaso del modelo desarrollista del sistema económico capitalista neo-liberal y patriarcal. Este caso, deja ver cómo las instituciones públicas a través de sus políticas públicas favorece tanto a la empresa privada como a los lobbies financieros apostando por grandes infraestructuras que no cubren necesidades prioritarias de la población.

Por otro lado, desde una perspectiva de la Soberanía Alimentaria se hipoteca el uso del suelo y de los bienes naturales de gran parte del territorio, negando la posibilidad de una ordenación del territorio más acorde con necesidades reales de las personas, entre las que destaca la alimentación y, por tanto, el desarrollo de sistemas agro-alimentarios locales. El acceso a la tierra y a otros bienes naturales es fundamental para poder producir alimentos localmente pero ésta posibilidad se ve mermada por las políticas que priorizan grandes infraestructuras frente a bancos de tierras de uso agrícola-ganadero, por ejemplo. Desde el movimiento ecologista, se afirma que una de las consecuencias territoriales destacables, será el desequilibrio territorial entre zonas urbanas y rurales debido al efecto de succión (concentración de tierras y servicios) que fomentará el crecimiento de las ciudades y el abandono de poblaciones rurales y, por lo tanto, agravará la dificultad de conseguir el relevo generacional que necesita la agricultura en Euskal Herria.



	<p>Otro de los problemas que enfrenta la sociedad vasca y en particular, el campesinado vasco, es el acaparamiento de tierras. La construcción del TAV/AHT ha conllevado la expropiación de 674 hectáreas de superficie, en su mayoría de privadas, lo que supone una media de ¡9 hectáreas de tierra por kilómetro de tramo del TAV/AHT!<sup>1</sup></p> <p>AHT Gelditu Elkarlana señala que, hay un total de 331 explotaciones agro-ganaderas afectadas ya sea porque afecta al Baserri o ya sea para dividir o reducir el tamaño de éstas. En todos los casos, la expropiaciones son unilaterales y no existen mecanismos civiles ni legales que puedan evitarlas.</p>
<p>¿Es un caso individual o colectivo?</p>	<p>Exponemos 3 casos individuales que se han producido en Euskal Herria y que han impactado en su cotidiano en detrimento de la Soberanía Alimentaria.</p> <p>Resaltamos que, a pesar del carácter privado de las expropiaciones de tierra, se ha producido una respuesta masiva de la población que se ha articulado y organizado en defensa de la tierra y en contra de la acaparamiento de bienes comunes y naturales porque han sido parte de la misma vulneración de derechos sociales que los propietarios expropiados. Debemos de tener en cuenta que son 112 los municipios afectados directamente por el TAV en toda EuskalHerria (supone un 17%)</p>
<p>¿Qué pasó? (Hechos)</p>	<p>Caso Atxondo: Población de 1.400 habitantes en todo el valle en la que, actualmente, hay 5 productores/as censados. Una mayoría social local se opone a la construcción del TAV/AHT que pasa por la mitad del pueblo de Apatamonasterio y a 500m del parque natural de Urkiola. Desde el año 2005 el pueblo se ha movilizad con bastante energía para tratar de detener estas obras. Una de las primeras líneas de actuación fue la informativa para compensar la escasa y sesgada información de este proceso por parte del Gobierno Vasco y del Ministerio de Fomento. En el año 2007 se produce una consulta popular con un porcentaje elevado de participación y que demuestra la oposición mayoritaria del valle a la construcción del AHT, construcción que sólo trae consecuencias negativas para esta zona.</p> <p>Las personas entrevistadas en Atxondo han tenido una relación directa con el TAV/AHT desde su labor política y militante en el pueblo, encabezando la oposición a esta infraestructura. En esta zona, la obra de construcción del tramo ferroviario se adjudicó hace unos dos años a la empresa Obrascón Huarte Lain (OHL) pero en la actualidad la cuestión está paralizada sin información la respecto. La mayoría de los terrenos expropiados fueron áreas forestales pero se destaca la expropiación de “Kike”, un productor joven de verduras de la zona cuya extensión afectada alcanza los 2 mil metros cuadrados. Kike representa uno de los ejemplos de jóvenes instalados en el sector agrario con un modelo de producción diversificado y de venta directa local.</p> <p>Aunque se reconoce que el trazado no afecta a la producción agrícola de manera mayoritaria ya que el potencial productivo está al fondo del valle por donde no pasa el trazado, los principales argumentos para su rechazo son:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Ocupación del suelo por una mega infraestructura no deseada ni sentida como necesaria.</li> <li>2. La contaminación acústica según el estudio informativo es calificado como severo y</li> </ol>

<sup>1</sup> Datos aportados por el Estudio Informativo del Ministerio de Fomento.



	<p>oscilaría entre 84-92 decibelios cuando los niveles óptimos se sitúan en los 70 decibelios.</p> <p>3. Disminución de la calidad de vida de la población.</p> <p>4. Abandono rural y posibles migraciones a otras zonas por la pérdida de calidad de vida.</p> <p>5. Movimiento de tierras y nuevos vertederos que suponen una mayor ocupación del suelo y degradación física y ambiental.</p> <p>6. El túnel pasa a menos de 500 m del Parque Natural de Urkiola.</p> <p>Además, más allá de las cuestiones locales, el valle de Atxondo entiende que las consecuencias son generalizadas y se ha vinculado al movimiento AHT Gelditu! sumándose a las críticas generales que se hace desde esta plataforma. No obstante, la mayor parte de los ayuntamientos afectados y también en el caso de Atxondo, han apoyado a las personas propietarias afectadas en los procedimientos legales de expropiación y han hecho uso del “justiprecio” para conseguir mejores compensaciones económicas ya que, como hemos expresado anteriormente, son acciones unilaterales.</p> <p>Caso Ezkio-Itxaso:</p> <p>Este pueblo de apenas 600 habitantes de tradición agraria vinculada al baserri, se ha visto industrializada en las últimas décadas, entre las que destacan la central eléctrica Iberduero (ahora Iberdrola). Mientras que en el fondo del valle, se ha ido instalado la zona industrial y residencial más actual, los barrios han seguido siendo zonas de producción de alimentos, en algunos casos, producciones en ecológico y diversificadas. Éste es el caso del caserío Haristizabal. Hace 30 años, Marilu Gardoki y Xabi Akizu reconstruyeron un baserri en ruinas para iniciar allí un modelo de producción de alimentos y sostenibles que se definen como agroecológicos. Ahora producen fruta y pan ecológico a lo largo de todo el año y hacen actividades con la escuela con el objetivo de que niños y niñas vean otros estilos de vida y otras profesiones.</p> <p>Cuentan que el trazado del TAV partía su explotación de frutales y que, a pesar de su oposición y resistencia, la pareja se vio obligada a firmar y cobrar las expropiaciones. Donde antes había fruta y alimentos, ahora hay una franja de 14 metros de ancho cemento y hormigón. Señalan que, además, no hubo buenos estudios preliminares técnicos que previeron el deslome de la ladera. Esto supuso una tramitación urgente para evitar su deslome y que costó 3 millones de euros no presupuestados.</p> <p>Ezkio-Itxaso también ha sido un pueblo que se ha movilizó en contra del TAV. En la entrevista, recogemos la vivencia del alcalde actual, de la pareja productora expropiada y el ex-alcalde del ayuntamiento en los años más convulsos del TAV. Señalan que en total esta zona han sido de 33 hectáreas expropiadas, la mayoría de terreno forestal y con 3 hectáreas de zonas agrarias expropiadas. El ayuntamiento fue obligado a firmar las actas de expropiación y también, como en la mayoría de municipios, creó una mesa de negociaciones con ETS, la empresa ferroviaria pública vasca para mejorar los precios de las expropiaciones bajo el mecanismo de “justiprecio”.</p> <p>Esta mesa de negociación fue una medida de acompañamiento de las personas afectadas</p>
--	-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------



	<p>para mejorar su información y negociar sus pérdidas con una mayor recompensa económica. En las entrevistas se reconoce que fue una medida pragmática y que generó una sensación de derrota ante la imposición del TAV pero como señala Akizu, la persona productora, en este caso “si firmabas perdías pero si no firmabas perdías también”. Para la pareja productora, pesar de las compensaciones, las consecuencias son incuantificables.</p> <p>El ayuntamiento pudo paralizar la creación de 3 vertederos que estaban planificados en esa zona para reubicarlos en un vertedero ya existente con capacidad para ello y gestionado de forma privada, situación que se vivió como una victoria.</p>
<p>¿Quiénes fueron los responsables? Tanto las personas con responsabilidad directa como por omisión</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Por parte del <b>Ministerio de Fomento y Transportes del Estado Español.</b></li> </ul> <p>Desde 2000 a 2004 Álvarez Cascos (PP)                  Desde 2004 a 2009 Magdalena Álvarez Arza (PSOE)                  Desde 2009 a 2011 José Blanco López (PSOE)                  Desde 2011 a 2016 Ana Pastor (PP)</p> <p>En la actualidad desde 2016, Íñigo de la Serna (PP)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Por parte del Gobierno Vasco.</b></li> </ul> <p>Desde 1999 a 2009 Ibarretxe (EAJ-PNV)                  Desde 2009 a 2012: Patxi López (PSE-EE)                  Desde 2012 a 2017: Iñigo Urkullu EAJ-PNV</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>ADIF</b>, el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, es una entidad pública empresarial dependiente del Ministerio de Fomento. En la presidencia actual se encuentra Juan Bravo Rivera pero todos sus predecesores también tienen responsabilidad directa.</li> <li>• <b>ETS</b> (Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca) es el ente público que el Gobierno Vasco creó en septiembre de 2004 con el fin de reordenar el sector ferroviario. En la actualidad, Aitor Garitano Trojaola detenta el cargo de Director General.</li> </ul>
<p>¿Cuál ha sido la respuesta de las distintas instituciones: a nivel local, regional, Estado?</p> <p>Actuaciones procesales emprendidas y su estado, si no se han iniciado acciones las razones por las cuales no se iniciaron, etc. Y valoración de las mismas (dificultades, vacíos, avances...)</p>	<p>A NIVEL LOCAL:</p> <p>La mayoría de los municipios y pueblos del trazado han mostrado su oposición o han ido sumándose a ella a medida que se conocían los efectos del TA/AHT. . Muchas de ellas han realizado consultas populares o han encargado estudios como ha sido el ayuntamiento de Atxondo que realizó un informe de impactos para cubrir los vacíos informativos existentes. Además, se ha mostrado el rechazo al acaparamiento de tierras locales, ya fueran públicas o privadas y se han creado mesas de negociaciones con las ETS (Euskal Trenbide Sarea/Red Ferroviaria Vasca) para asesorar a los y las propietarias afectadas por la expropiación.</p> <p>A NIVEL ESTATAL y REGIONAL:                  Imposición del proyecto, modelo de gestión oscuro y con irregularidades legales,</p>



	<p>ilegalización de las consultas y criminalización de la protesta.</p> <p>En la conocida manifestación de Urbina en 2009 que abajo detallamos en mayor profundidad, se produjeron detenciones de 8 jóvenes, todos ellos hombres. Estas personas detenidas estuvieron 3 días incomunicadas y sin que los familiares pudiesen conocer su paradero. El ministerio de Interior remitió el caso a la Audiencia Nacional como caso de terrorismo, siendo trasladado, posteriormente, a la Audiencia Provincial de Gasteiz. Los jóvenes fueron absueltos de delito de terrorismo pero fueron acusados de desorden público y atentado contra la autoridad. La sentencia de la Audiencia Provincial no fue favorable y se impuso una condena total de 40 meses de prisión y 660 euros de multa en la que una de las personas fue condenada a un año de prisión, 4 personas a penas de 7 meses de prisión y a 4 de ellas a una multa.</p> <p>Por otro lado, en estos años, los sindicatos (ELA y LAB) han venido señalando as indignas condiciones laborales de los trabajadores del sector de la construcción. Como ejemplo de ello, mencionamos la sentencia emitida por el Juzgado de los Social nº1 de Eibar a la empresa Geyp S.L acusada de obligar a sus trabajadores a hacer jornadas de trabajo abusivas con notables diferencias salariales. Además, ya son 6 las personas fallecidas por negligencias laborales además de un numero elevado de accidentes laborales significativos. Se han producido diversas denuncias por parte de los Sindicatos ante el Departamento de Trabajo del Gobierno vasco y la Inspección de Trabajo, han derivado en sanciones a ETS por conculcar la Ley de Libertad Sindical.</p> <p>En 2014, el parlamentario de EH Bildu Oskar Matute interpuso una <b>denuncia contra Adif y el Ministerio de Fomento</b> por prevaricación y malversación de fondos en la construcción de un viaducto del TAV en Zaratamo (Bizkaia) que no entrará en servicio y que tuvo un coste de 11 millones de euros.</p>
<p>¿Qué se le solicita al Tribunal? En términos de su competencia simbólica.</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Se le pide al Tribunal simbólico que se pronuncie en contra del TAV/AHT por su relación con la vulneración del derecho de acceso a la tierra y a los bienes comunes que son elementos fundamentales para la Soberanía Alimentaria de un país. El acaparamiento de tierras y bienes naturales que ha supuesto el TAV/AHT (así como otras megaestructuras tales el Fracking) limitan el acceso de nuevas instalaciones en el sector agroganadero o limitan la posibilidad de expansión de baserritarras ya instalados. La dificultad para el acceso a la tierra para jóvenes es uno de los retos de Euskal Herria. Así mismo, el TAV/AHT se ha sumado a la fuerte presión que ya existía por la tenencia de la tierra, lo que dificulta más el relevo generacional que el sector agrario necesita y en especial, el acceso de las mujeres que suelen encabezar iniciativas productivas de pequeña y mediana escala. El campesinado ha sido históricamente un sector que ha sufrido el abandono de las instituciones ya que éstas mismas han incentivado la industrialización e intensificación del campo.</li> <li>• Se le pide al Tribunal simbólico que se pronuncie a favor de la Soberanía Alimentaria, necesaria para el desarrollo de sistema agro-alimentarios locales que produzcan alimentos sanos, de calidad, culturalmente apropiados y basados en condiciones de trabajos dignas para las personas que se dedican a ello. Para ello, es necesario incentivar los modelos de producción campesina que estén ligadas a la tierra y a métodos de producción agroecológicos y sostenibles y que tengan una comercialización lo más local y justa posible. Está demostrado que las producciones campesinas y el modelo baserritarra</li> </ul>



	<p>histórico de Euskal Herria contribuyen a erradicar la pobreza, proporcionan seguridad alimentaria a un país y reducen los efectos del cambio climático así como garantes de la biodiversidad. Apelamos a que se reconozca la centralidad de la tierra y bienes comunes (como el agua y la biodiversidad) para el buen desarrollo de los pueblos y sociedades, mediante la promoción de derechos de tenencia y acceso equitativo a la tierra y a los bosques y se les proteja de los vaivenes del mercado especulativo.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Se le pide al Tribunal que exija rendición de cuentas al Estado Español y el Gobierno Vasco así como a todas las UTE de la construcción (Unión Temporal de Empresas) que han participado en la construcción del TAV/AHT. La financiación total corresponde al Gobierno Español ya que se trata de “una obra de interés general”. Los tramos de Bizkaia y Araba están presupuestados anualmente por el Ministerio de Fomento mientras que el tramo de gipuzkoano está siendo gestionado por el Departamento Vasco de Transportes que invierte anualmente unos 350 millones de euros en esta red que después será recuperada vía cupo (es el tradicional sistema de pago usado por los servicios no transferidos). El Tribunal español de Cuentas<sup>2</sup> considera que el actual modelo de financiación de las líneas ferroviarias de Alta Velocidad arroja una importante incertidumbre sobre la sostenibilidad económica a largo plazo de esta infraestructura, dado su elevado endeudamiento.</li> <li>• Se le pide al Tribunal simbólico que se posicione en contra del TAV/AHT por la huella ecológica que esta infraestructura dejará a su término. Algunos informes señalan que se necesitarán como mínimo 100 años para compensar las emisiones de CO2 emitidas sólo la construcción del TAV/AHT y que las posibles ventajas del tren de menor congestión del tráfico y polución no serán tales por la escasa densidad de uso y demanda. Por lo tanto, atendiendo en el corto plazo a cuestiones ambientales, el daño ambiental y la contribución al cambio climático han empeorado considerablemente por las políticas desarrollistas y capitalistas de este modelo de sociedad.</li> <li>• Se le pide al Tribunal simbólico que se pronuncie en contra de la opacidad y falta de transparencia de su modelo de gestión en estos años y que vulnera el derecho de ciudadanos y ciudadanas a estar bien informados/as. Recordamos que han sido los municipios y ayuntamientos quienes han encabezado, con ayuda de sindicatos y organizaciones de la sociedad civil, las principales acciones de información a la ciudadanía, así como las mesas de negociación con ETS para las compensaciones en las expropiaciones.</li> </ul>
<p>¿Cuáles son los elementos que ponen en evidencia las causas o problemas estructurales?</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Visión desarrollista neoliberal, capitalista y patriarcal que dirige políticas y presupuestos hacia grandes infraestructuras orientadas al mercado.</li> <li>- Sociedades supuestamente democráticas sin participación real de la población.</li> <li>- Acaparamiento de tierras y de bienes naturales</li> </ul>



	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Negación del papel central del campesinado, en especial de las mujeres, en la conservación del paisaje, garantes de la biodiversidad y la generación de alimentos sanos.</li> <li>- La alimentación como negocio y no como derecho fundamental de los pueblos.</li> <li>- Modelos de gestión y licitación de obras opacos y no transparentes.</li> </ul>
<p>¿Qué hace a este caso paradigmático? Cual/es de estas características tiene: es un caso de trascendencia pública; relevante periódicamente por las características del delito y/o por el tipo de imputados; contempla varios de los contenidos que queremos trabajar en el Tribunal; ejemplifica varios casos, que no es "único".</p>	<p>Este caso es paradigmático porque ha supuesto una vulneración de los derechos de la sociedad vasca en muchos aspectos, no sólo en el acceso a tierra y bienes comunes sino también en el acceso a una información veraz y no sesgada por las instituciones, el presupuesto desorbitado que exige esta infraestructura en un contexto de fuerte crisis social, política y económica del país y sin estudios de viabilidad que demuestren su rentabilidad social y económica. Además, la criminalización de la protesta de la sociedad organizada identifica que los modos de hacer de las distintas instancias de gobierno son comunes y que están basadas en el uso de la fuerza policial, el engaño y el poder coercitivo en sociedades supuestamente democráticas.</p> <p>La construcción del TAV no está terminada pero hay un deseo expreso de terminar esta obra a pesar de que está demostrado que no será rentable y generará deudas. La densidad de uso de la población que usará este transporte es demasiado baja y por lo tanto el desajuste entre la oferta y la demanda es tremenda. Frente a otros estados que han optado por invertir en las redes que ya existían para mejorarlas y modernizarlas, aquí el presupuesto se ha ido a la nueva construcción, perjudicando al tren convencional más social. Una de las críticas esgrimidas es que se terminará subvencionando un servicio privado ya que el TAV deberá bajar sus tarifas (para mejorar la demanda) mientras que se aumentarán las tarifas del servicio público de cercanías. En las entrevistas realizadas, las personas informantes señalan que incluso desde el Ministerio de Fomento se ha proyectado el cierre del TAV una vez finalizada las obras.</p>
<p>¿Cuál es el impacto sobre todas las personas de la falta de garantía o de la violación de este derecho?</p> <p>El impacto diferenciado mujeres y hombres</p>	<p>Son tantos los impactos demostrados que la construcción del TAV/AHT que hacemos un listado de las principales consecuencias que se han detectado y que han sido expresadas por las personas que sufren las consecuencias directas y los informes de expertos y académicos que hemos utilizado para documentar este caso.<sup>3</sup></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Impacto en el entorno natural y el paisaje: destrucción y contaminación</li> <li>• Impacto en el medio agro-ganadero: destrucción y contaminación</li> <li>• Impacto sobre acuíferos y aguas superficiales : 31 km de acuíferos afectados</li> <li>• Impacto sobre la salud: el ruido supera los estándares recomendados. Aumento de los campos electromagnéticos que no son inocuos para la salud.</li> <li>• Impacto sobre la alimentación; mayor dependencia de la exportación y del agronegocio.</li> </ul>
<p>Estrategias de afrontamiento de la población hacia los</p>	<p>A nivel general:</p>

3 Ver INFORME DE IMPACTOS DEL TAV EN EUSKAL HERRIA, Marzo 2007.



<p>hechos.</p> <p>¿Hay estrategias diferentes entre las mujeres y los hombres?</p>	<p>Desde 2001 asistimos al nacimiento de AHT Gelditu! Elkarlana que se organiza como 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.</p> <p>En los procesos de criminalización y detenciones de jóvenes activistas, se inició una campaña de autoinculpaciones organizada por AHT Gelditu Elkarlana en la que se registraron 1.599 de personas que mostraron su solidaridad con los jóvenes acusados y en contra de la criminalización de gobiernos y Ertzaintza ante las protestas pacíficas. En todos los procesos de protesta y movilización las mujeres han estado presentes y han participado de forma activa, también en las formas de desobediencia civil pacífica.</p> <p>A nivel local:</p> <p>Se trabajado por la cohesión de los pueblos para mostrar una oposición potente. El objetivo ha sido aportar información veraz sobre el TAV/AHT para que la población tuviese mayores herramientas críticas para su valoración.</p> <p>Asesoramientos técnicos, jurídicos y legales en las mesas de negociaciones con ETS en las expropiaciones.</p> <p>Denuncia pública.</p> <p>Marchas y movilizaciones. Destacamos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Marcha contra el TAV en bicicleta que ha celebrado ya diversas jornadas y que aún a personas que participan en luchas en defensa de la tierra y en iniciativas para cambiar el modelo de sociedad.</li> <li>- La más reciente Mendi- Martxa se ha producido en el contexto de la VII Conferencia de la Vía Campesina el día 16 de Julio de 2017. Se realizó una marcha de tres días desde Bergara hasta Derio con el lema “Luchemos contra la destrucción impulsando la alimentación local” para visibilizar la importancia de la Agricultura campesina y la necesidad de luchar contra los proyectos de infraestructuras como el TAV.</li> </ul>
<p>Respuestas represivas por parte del Estado.</p> <p>¿Hay diferencias entre las mujeres y los hombres?</p>	<ol style="list-style-type: none"> <li>1. Hacia los propietarios/as de las tierras el principal mecanismo ha sido la expropiación por interés general que se ejecuta de manera unilateral. El Estado no garantiza el derecho de tenencia legítimo de la tierra y de los bienes naturales y en este sentido las mujeres son las principales perjudicadas ya que la titularidad de las tierras ha estado históricamente en manos de los hombres por lo que las negociaciones y compensaciones se han producido en su mayoría con productores hombres.</li> <li>2. Hacia los ayuntamientos que se oponían a firmar las actas de expropiación, mecanismos coercitivos por parte del Gobierno. A ello se suma la persecución de algunos ayuntamientos que se sumaron a las olas de consultas populares en su localidades. El Alcalde de Aramaio, Asier Aguirre se enfrentó a una petición de 9 años de inhabilitación porque en su pueblo se organizó una consulta popular promovida por vecinos del pueblo en septiembre de 2007 y esta consulta se consideró ilegal por la Audiencia Provincial de Araba.</li> <li>3. Represión y criminalización de la protesta organizada. El 17 de enero de 2009 se organizó en Urbina (Araba) una marcha multitudinaria contra el TAV convocada por la Plataforma <b>AHT Gelditu Elkarlana</b> con el lema “Lurra Berreskuratuz” que ponía de manifiesto el descontento de multitud de sectores de la población vasca. Para recuperar la tierra, se reunieron, según la entidad organizadora, entre 3 y 5 mil personas. Un grupo de jóvenes, en este contexto de protesta y reivindicación por la “tierra robada”, trataron de realizar una sentada como un acto de desobediencia civil pacífica al acceder a la</li> </ol>



	<p>zona de construcción (tramo del TAV) cercana a Urbina. Este acto fue reprimido por la Ertzaintza que inició una carga policial en esta zona y hacia el resto de las personas manifestantes que regresaban a sus hogares y que se saldó con 8 personas detenidas, otras 8 personas que fueron atendidas en el Hospital, 1 persona ingresada y cientos de personas que fueron amenazadas, golpeadas e identificadas.</p> <p>La sentencia de la Audiencia Provincial no fue favorable y se impuso una condena total de 40 meses de prisión y 660 euros de multa en la que una de las personas fue condenada a un año de prisión, 4 personas a penas de 7 meses de prisión y a 4 de ellas a una multa.</p> <p>4. Carga policial en contra de la Bici Marcha en 2005. Como denuncia simbólica, las personas participantes salieron desnudas en la marcha, acto reprimido por la Ertzaintza que obligó a la mujeres a vestirse mientras que permitió que los hombres pudiesen participar sin camiseta. Varias personas, hombres y mujeres, fueron heridas.</p>
<p>¿Pueden señalar otros casos similares en características que hayan ocurrido? ¿Cuáles?  (Nombrar los tipos de casos, características... no son necesarios los datos personales de las víctimas. Se quiere visibilizar que no es un caso aislado y casual).</p>	<p>Muchos de los pueblos afectados por el tramo de la Y vasca, se encuentran rodeados de otras infraestructuras de transporte que han tenido efectos e impactos en la población y el paisaje parecidos al TAV/AHT aunque sin duda éste último es el que mayor consecuencias acarrea por sus dimensiones. Además, esto atrae en algunas zonas ya muy degradadas a industrias contaminantes, fábricas o viviendas colmena que hacen más artificial el paisaje y que finalmente, desincentivan el sector primario y agrícola.</p> <p>En el periodo 1987-2006, diversas infraestructuras han llegado a ocupar el 14% del territorio de la CAPV, a pesar de la disminución de la población. Ejemplos que demuestran esta acumulación de infraestructuras de transporte que fomentan que sea rápido y en línea recta lo que genera grandes costes por el tipo de orografía vasca son:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• En el corredor del Urumea confluyen en la misma zona la Autovía del Urumea, el Segundo Cinturón de San Sebastián y el Tren de Alta Velocidad.</li> <li>• El corredor sur de Jaizkibel, entre Pasaia e Irún, donde al crecimiento urbano se le suman variantes, desdoblamientos, ampliaciones de autopista, conexiones varias y, en proyecto, un gran nudo de conexión intermodal.</li> <li>• Parque Natural de Aiako Harria, dentro del cual se está construyendo la nueva N-121 o Autovía del Bidasoa.</li> </ul>
<p>En el caso SUR, ¿cuál es su relación en el Norte? (si la transnacional tiene propietarios en el Estado, o accionistas o la empresa es vasca)</p>	
<p>Relación con el Derecho en la CAPV_ ¿Qué se le pide aterrizar, qué se podría hacer y que no se esté haciendo?</p>	<p>Necesitamos que las distintas instancias del Gobierno desarrollen Gobernanzas responsables y reconozcan a los/las titulares legítimas de las tierras y las protejan frente a la artificialización de la tierra y de acciones que puedan amenazarlos o que puedan suponer la pérdida de sus derechos de tenencia y uso de la tierra como pueden ser los desalojos y expropiaciones. En este caso, ha sido el Estado el responsable de estas acciones que, como hemos demostrado, perjudican y obstaculizan la Soberanía Alimentaria en Euskal Herria. Si se confirman las teorías académicas del desequilibrio territorial como consecuencia del TAV/AHT, cabe preguntarnos en quiénes recaerá la responsabilidad de generar alimentos sanos y calidad para la población y qué papel juega la pequeña agricultura campesina y baserritarra para nuestras instituciones actuales. De hecho, las normativas y directrices que apoyan al primer sector siguen basadas en modelos agro-industriales, intensificados y de monocultivo, por lo que, podemos afirmar que éstas políticas apoyan modelos desarrollistas basadas en el</p>

## TRIBUNAL SIMBÓLICO



	<p>sistema económico capitalista y liberal.</p> <p>Se le pide que al gobierno de la CAPV que defienda la tierra y los bienes comunes, no solo en su concepción física y territorial, sino como un modo de relación y gestión del territorio basado en la participación de la comunidad local (poniendo especial atención a medidas que fomenten la participación de las mujeres) y en base al valor de uso y no el valor de mercado. Para ello, se debe defender y apostar por el mundo rural y reconocer el papel central del campesinado en la ordenación y gestión del territorio y la generación de alimentos sanos para la población como derecho fundamental.</p>

*Esta ficha es el modelo común a todos los casos y se podrá complementar con otra información más amplia a través de ANEXOS.*