



Por un servicio ferroviario publico y de calidad para la Ribera

AITOR LETE ARANBURU Y PABLO LORENTE ZAPATERÍA, MIEMBROS DE LA FUNDACIÓN SUSTRAI ERAKUNTZA :: 14/01/2025

Necesitamos en La Ribera y en Navarra más y mejores servicios públicos ferroviarios: trenes, estaciones y personal y menos construcciones innecesarias y fuera del centro urbano

Las últimas semanas nos estamos encontrando con “propuestas” de recuperar la vía ferroviaria Castejón-Soria y mantener o no la estación ferroviaria en Tudela donde se encuentra actualmente o hacer una nueva fuera del centro urbano, con la excusa de las supuestas paradas del **Tren de Alta Velocidad** en la capital de La Ribera navarra.

Aparte del repetitivo nacional aldeanismo y local populismo del alcalde Toquero pidiendo una nueva estación, con los manidos y recurrentes mantras de qué malo es el gobierno de Navarra que no apoya a La Ribera y maltrata a Tudela, y el cambio de la postura del PSOE apostando por mantener la estación ferroviaria en su actual ubicación, **tenemos que plantearnos realmente qué necesidades son prioritarias, esenciales y de servicio público** para el transporte de personas y mercancías en La Ribera y el resto de Navarra. Y con ello cuestionarnos también el modelo y conceptos de hipermovilidad y velocidad al que nos tienen acostumbrados desde los partidos mayoritarios y el poder económico y empresarial principalmente.

Hace más de 15 años, desde la **Plataforma Ribera por el Tren Público y Social. No al TAV**, se propuso el mantenimiento de la estación ferroviaria en Tudela en su actual localización, entre otras razones por las que ha comentado el PSOE estos días. Pero había más propuestas, como las de la **reapertura de todas las estaciones y apeaderos de La Ribera cerrados** o sin paradas en los últimos 40 años, así como la reapertura de la vía Castejón-Soria. Esta última propuesta defendida desde hace años por la Plataforma Ribera parece que la asume ahora el Ministerio y desde UPN de forma tímida y tibia también.

No es cuestión principal, sí importante, el definir trazados y/o localizaciones. Tenemos que empezar, vamos con décadas de retraso, con lo principal: qué modelo ferroviario necesitamos, para quiénes y para qué. Y en este tema los grandes partidos y los poderes económicos siguen apostando por el modelo de **alta velocidad ferroviaria**. Este modelo se ha demostrado **incompatible con un buen servicio ferroviario para la mayoría de la población**, para la ordenación del territorio, el respeto a la biodiversidad y el **medio ambiente**. Ha **esquilgado los recursos económicos** necesarios para un transporte ferroviario que facilite un buen servicio público de calidad a todas las personas y en todos los territorios del estado. Navarra es tristemente un buen ejemplo de ello. Ese modelo ha privatizado recursos públicos, recortado personal y medios en el sector ferroviario y **no ha servido para quitar ningún camión realmente de las carreteras** en más de 30 años de puesta en funcionamiento de la llamada Alta Velocidad Española. Somos uno de los Estados occidentales con el porcentaje de transporte por ferrocarril de mercancías más bajo y ridículo del mundo. Un “honor” al que se le añade ser la 2ª red ferroviaria del mundo con

más kilómetros de alta velocidad, solamente superados por China.

Las vecinas y vecinos de La Ribera necesitamos igual que el resto de navarras y navarros, unos trenes con servicios, horarios y frecuencias suficiente, que paren en las estaciones y apeaderos existentes aunque lleven décadas infrautilizados o eliminados, **utilizando el actual trazado de la línea ferroviaria convencional** y manteniendo la localización y mejorando sus instalaciones y servicios en las estaciones de Tudela, Castejón, Tafalla, Pamplona/Iruñea y Altsasu, como referencias principales para las paradas de media y larga distancia. Sin olvidar, que llegarán más pronto que tarde si se aplica la razón, las paradas de trenes nocturnos de larga distancia que fueron eliminados en el estado español y otros países europeos y que algunos de estos últimos están empezando a recuperar o están en fase de recuperación.

Es por ello que los miles de millones de euros destinados a la alta velocidad en el Estado Español, cientos de millones ya en Navarra, no han solucionado realmente ni lo van a hacer las necesidades razonables para la movilidad y el transporte como servicio público de personas y mercancías. **Solamente con lo gastado en el trazado navarro del TAV se podrían haber mejorado, aumentado y reabierto desde hace años las líneas con tráfico de trenes en corta, media y larga distancia**, dotando de más trenes para el transporte de personas y mercancías, creando y recuperando puestos de trabajo estables y de calidad dentro del servicio público ferroviario en Navarra, etc... Si se hubiese hecho caso desde hace décadas a sindicatos defensores del ferrocarril como servicio público, grupos ecologistas o la citada Plataforma de La Ribera, el debate sería otro en estos momentos.

Ni desde UPN ni desde el PSOE defienden un modelo ferroviario público y de calidad para todas y para todo, más allá de la repetitiva consigna "del progreso del TAV", modelo insostenible económicamente por sus elevadísimos costes de construcción y mantenimiento. **Sacar la estación de su actual ubicación en Tudela es una aberración** y un despilfarro vinculados al pensamiento desarrollista y los intereses del pelotazo con dinero público para el beneficio privado. **Lo mismo sucede con más amplitud si cabe con la estación de Etxabakoitz que quieren hacer en Pamplona/Iruñea.** Cualquier mente mínimamente sensata, racional y lógica estima con los datos en la mano que hacer nuevas estaciones fuera de los centros urbanos, único caso a nivel europeo, para que paren, como mucho, media docena de trenes es como hacerse un palacio de Versalles para utilizar solamente parte de las caballerizas de dicho palacio con cuatro burros, aunque estos sean muy veloces.

Necesitamos en La Ribera y en Navarra más y mejores servicios públicos ferroviarios: trenes, estaciones y personal y menos construcciones innecesarias y fuera del centro urbano, más aún cuando el actual emplazamiento de la estación de tren en Tudela es adecuado y sigue siendo infrautilizada.

Artículo de opinión firmado por Aitor Lete Aranburu y Pablo Lorente Zapatería, miembros de la fundación Sustrai Erakuntza.

Una imagen de la propuesta de Tren Público y Social para Navarra.

<https://eh.lahaine.org/por-un-servicio-ferroviario-publico>