

AHT Gelditu denuncia en Iruñea el replanteamiento de la obra del TAV en Navarra

AHT GELDITU! ELKARLANA :: 30/04/2013

[Eusk/Cast] ¿Para qué? ¿Para quién? ¿Qué “favores” hay que devolver? ¿A qué parte del sobredimensionado y poderoso sector de la construcción?

Castellano

AHT Gelditu Elkarlana ha ofrecido hoy una rueda de prensa en Iruñea. En dicha comparecencia se ha denunciado el replanteamiento de la obra del TAV en Navarra. Si la semana pasada fueron Txentxo Jiménez y la Fundación Sustrai los que denunciaron estos hechos, hoy la Coordinadora contra el TAV ha exigido la paralización de las obras del corredor navarro de alta velocidad antes las grandes dudas existentes en el Ministerio de Fomento y en el Gobierno de Navarra en lo que se refiere a las conexiones ferroviarias entre Zaragoza y Castejon y la que conectaría Pamplona con la Y vasca. Sin más os dejamos con el texto leído en dicha rueda de prensa.

Dos tramos del TAV en Navarra se vienen abajo.

Aún así el Gobierno de Navarra sigue empeñado en construir

el tramo del TAV entre Castejón y Campanas.

El 8 de abril, el Ministerio de Fomento junto con el Gobierno de Navarra realizaron una rueda de prensa tras la reunión mantenida en Madrid entre Yolanda Barcina y Ana Pastor, actual ministra de Fomento. En este comunicado, el Gobierno de Navarra afirmaba que se continuaba con la construcción del tramo de TAV entre Castejón y Campanas, único que actualmente tiene un acuerdo financiero con Fomento, anunciando que se continuaba con el proceso de exposición pública de los subtramos Villafranca - Olite, y Olite-Tafalla.

Al mismo tiempo, en este comunicado se decía lo siguiente: “Este nuevo trazado (de Castejón a Campanas) se conectará con el resto de la red, en una primera etapa temporal, a través de la utilización al máximo de las vías existentes, haciéndolas compatibles con la circulación de trenes en ancho internacional o UIC. Ello permitirá que Navarra se integre en los ejes ferroviarios europeos sin fractura de carga”.

Jerga técnico-política, que hemos intentado interpretar contrastando y ampliando lo que viene a decir este comunicado. La traducción es un poco más sencilla: la pretendida construcción de una línea ferroviaria de Alta Velocidad entre Zaragoza y Castejón no se va a llevar a cabo. Igualmente, la pretendida conexión en Alta Velocidad entre Pamplona y la Y vasca tampoco se va a construir. De hecho la conexión con la CAV sería en Vitoria y no con la Y vasca en Ezkio-Itsaso. El único tramo del enlace ferroviario de Alta Velocidad entre Zaragoza y la Y vasca que se pretende construir es el tramo entre Castejón y Campanas. El único para el que se firmó, en 2010, un convenio de financiación entre el Gobierno de

Navarra y el Ministerio de Fomento. Concretamente entre Miguel Sanz, Alvaro Miranda y Pepe Blanco, los tres actualmente imputados por diferentes casos de corrupción.

Es decir, se pretende mantener las líneas convencionales actuales, en ancho ibérico, con la posible intención de, en el futuro, incorporarles un tercer raíl con estándares UIC (ancho europeo). Una incorporación que actualmente viene a costar algo más de dos millones de euros por kilómetro. Y sin embargo, en el tramo entre Castejón y Campanas se mantienen las obras de construcción de una nueva línea que responde a los estándares de un tren de Alta Velocidad. En este caso, aparte del enorme impacto en el territorio que supone la construcción de un nuevo trazado, el coste del kilómetro ronda entre los once y quince millones de euros, según el terreno por el que transcurra.

La defensa de este proyecto por parte del Gobierno es previsible, ya que se apunta en este mismo comunicado: este nuevo trazado se conectará con el resto de la red a través de las vías existentes (ancho ibérico) solo “en una primera etapa temporal”. Tratan de vender humo. La construcción de nuevos trazados en el resto de la conexión se ha venido abajo. El Ministerio de Fomento tiene una deuda de más de 50.000 millones de euros y el Gobierno de Navarra, tras el expolio, no anda mejor.

Dijo Shakespeare que Navarra asombraría al mundo, asunto bastante difícil actualmente. Pero al menos el Gobierno de Navarra lo intenta: pretende construir la línea de TAV más corta y absurda del mundo. Una cicatriz de cemento en Navarra de unos 60 kilómetros que se conectaría al norte y al sur con la actual vía convencional, quizás mejorada y con un tercer raíl. Una isla entre Zaragoza y la CAV.

Si con las obras del pantano de Itoiz y el canal de Navarra, el circuito de Los Arcos, la ampliación del aeropuerto de Noáin o el pabellón Reyno Arena no hubiésemos aprendido nada quizás nos debieramos callar. Sin embargo, no podemos sino preguntarnos porqué el Gobierno de Navarra continúa empeñado en construir una nueva plataforma ferroviaria entre Castejón y Campanas. ¿Para qué? ¿Para quién? ¿Qué “favores” hay que devolver? ¿A qué parte del sobredimensionado y poderoso sector de la construcción?

A lo que hay que sumarle el proceso ya en marcha para construir una nueva estación ferroviaria y una nueva urbanización en la zona de Etxabakoitz. Asunto que ha sido acogido con entusiasmo ferviente por el actual consejero de Transporte del Gobierno de Navarra Luis Zarraluqui. Todo es y ha sido opaco en este proyecto, pero dicen que la mierda sale a flote. Ante todo esto, desde AHT Gelditu! Elkarlana exigimos la paralización inmediata de las obras y del proyecto de una línea ferroviaria de Alta Velocidad en Navarra, al igual que de las obras de la Y vasca en la CAV. En estas circunstancias estas macroinfraestructuras son si cabe más absurdas, inviables e insostenibles, por ello hacemos un llamamiento a seguir luchando por la paralización definitiva de todas las líneas de alta velocidad en Euskal Herria.

Euskera

Ez dutela Nafarroako AHTaren egungo proiektua eginen. Horixe berretsi du AHT Gelditu! Elkarlana taldeak. Joan den astean horixe bera erran zuten Aralar-NaBaiko parlamentari

Txentxo Jimenezek eta Sustrai Erakuntza Fundazioak. AHT Gelditu! Elkarlanak ere egungo proiektua ez dutela gauzatuko uste du. Hori errateko “informazioa” dutela azaldu du taldeko kide Luis Iriartek. Apirilaren 8ko Nafarroako presidente Yolanda Barcinaren eta Espainiako Sustapen ministro Ana Pastorren arteko bileraren ondotik plazaratu zuten prentsa oharra ere Nafarroako proiektua aldatzeko asmo agerian uzten zuela erantsi du. “Zaragoza eta Castejon arteko abiadura handiko zatia ez da eginen; eta Iruñea eta Euskal Y-aren artekoa ere ez. EAErekin lotura Gasteiztik eginen litzateke. Beraz, Zaragoza eta Euskal Y-aren arteko abiadura handiko tarte bakarra Castejon eta Campanas artekoa litzateke”, erran du Aitor Elizalde.

60 kilometroko bidea izanen litzateke hori. “AHT zati motzena eta eta zentzugabeena”, nabarmendu du Elizalde. Gainerako zatietan egungo trenbidearekin eginen lukete bat, hirugarren errailaren bidez, Europak ezarritako zabalerara egokitze aukerarekin. Hori dela eta, AHT Gelditu! Elkarlanak Nafarroako obra guztiak bertan behera uzteko eskatu du, bai eta Euskal Y-aren ere. Zalantzak agertu dituzte taldeko kideek proiektuaren bultzatzaileen asmoen inguruan. “Zergatik jarraitzen du Nafarroako Gobernuak Castejon eta Campanas arteko zatia egiteko tematzen? zer mesederen truke egiten du hori?”, galdetu dute.

Hemen dago AHT Geldituren irakurketa

NAFARROAKO AHTREN BI ZATIK PORROT EGIN DUTE

Hala ere, Nafar gobernuak tematuta dago Castejon eta Arrizabalagaren arteko zatia eraikitze

Apirilaren 8an, Yolanda Barcina eta Ana Pastor Sustapen ministroa Madrilen buruturiko bileraren ondoren, Nafarroako Gobernuak eta Sustapen ministerioak prentsaurreko bat eskeini zuten. Prentsaurrekoaren idazkian, Nafar gobernuak Sustapen ministerioarekin hitzarmen ekonomiko duen zati bakarraren eraikuntzaren jarraipena berresten zuen, alegia, Castejon eta Arrizabalaga artekoa, Alesbes-Erriberri eta Erriberri-Tafalla azpiztien erakusketa publikoko prozedura iragartzen zuelarik. Aldiberean, aipaturiko idazkian honako hau esaten zuten: “Trazaketa berri hau (Castejon-Arrizabalaga) trenbide sarearekin lotuko da, aldi baterako lehen fasean, egungo trenbidea ahal den gehien erabiliz, eta nazioarteko zabaleradun trenak ibili ahal izateko -UIC zabalerak- bateragarri eginez. Horrek Nafarroari aukera emanen dio Europaz gaundiko trenbide sarean sartzeko, karga hausturirik gabe”.

Hitz jario tekniko-politiko hau itzultzen saiatu gara, komunikatu honek dioena zabalduz eta adituekin kontrastatuz. Itzulpena askoz errezagoa da: ustezko Zaragoza eta Castejon arteko abiadura handiko trazaketa berria ez da burutuko. Bidenabar, Iruñea eta Euskal Y grekoarekiko abiadura handiko konexioa ez da eraikiko. EAErekiko lotunea Gasteizen izanen litzateke eta ez Ezkio-Itsason, aurreikusita zegoen bezala. Zaragoza eta Euskal Y grekoaren artean eraiki nahi den abiadura handiko tarte bakarra Castejon-Arrizabalagakoa litzateke. Nafar Gobernuak eta Sustapen ministerioak finantziario ituna sinatu zuten bakarra, 2010ean. Miguel Sanz, Alvaro Miranda eta Pepe Blancok izenpetu zuten hitzarmen hori, egun, ustelkeria kasuetan hiruak auzipetuta. Gauzak horrela, egungo trenbide sarea mantendu nahi dute, iberiar zabaleran, eta etorkizunean, europako zabalerak (UIC)

ahalbidetzen duen hirugarren erraila gehitu asmoz daude. Moldaketa honek 2 milioi € kilometroko balio du bakarrik. Hala ere, Castejon eta Arrizabalaga artean, trazaketa berri bat eraikitzen segitzen dute, abiadura handikoa. Kasu honetan, lurraldean eragiten duen txikizio itzelaz gain, kilometroko 11 - 15 milioi € kostatzen du, lur zolaren araberakoa.

Nafar gobernuaren partetik proiektu honen defentsa aurreikusten ahal dugu. Izan ere, aipaturiko komunikatuan honela esaten dute: “trazaketa berri hau egungo trenbide sareari lotuko zaio iberiar zabaleran, bakar bakarrik aldi baterako lehen fasean”. Kea saldu nahian dabilta. Konexio honetako trazaketa berriek porrot egin dute. Sustapen ministerioak 50.000 milioiko zorra du eta Nafar gobernuak, arpilaketaren ondoren, ez dabil askoz hobe. Shakespearek honako hau zioen: Nafarroak mundua harrituko du. Gaur egun hori zaila da baina Nafar gobernuak guttienez saiatu, saiatu egiten da: munduko AHT trazaketa motz eta zentzugabeena egiten ahaleginduko da. 60 km.ko porlanezko orbaina, ipar zein hegoan egungo trenbidearekin lotuko litzatekeena, agian hirugarren errailez hornitua. Uharte bat Zaragoza eta EAEn artekoa.

Itoizko urtegia, Nafarroako ubidea, Urantziako zirkuitoa, Noaingo aeroportuaren zabaltzea edota Reyno Arenarengatik ezer ikasi izan ez bagenu, agian isildu beharko genuke. Baina, orain dakigunarekin, Nafar gobernuari galdetu beharko genioke zergatik segitzen du temati Castejon eta Arrizabalaga arteko AHTko trazaketa berria eraikitzen. Zertarako? Zer mesederen truk? Eraikuntza sektore indartsu eta neurrigabeko norekin dago zorretan? Horri guztiari gehitu behar zaio Etxabakoitzen egin nahi duten geltoki berria eta berarekin batera martxan dagoen urbanizazio berriaren eraikuntzaren egitasmoa. Afera hau, gainera, Nafar gobernuak Garraio sailburua den Luis Zarralukik gogo handiz eta sutsuki bere gain hartu du. Proiektu honetan dena iluna izan da, baina maiz esaten denez, kaka beti ur azalera atera ohi da.

Horrenbestez, AHT Gelditu! Elkarlanak Nafarroako AHTren lanak eta proiektua gelditzea eskatzen du, EAEn Euskal Y grekoaren lanen gelditzea eskatzen duen bezalaxe. Egoera honetan, makroazpiegitura hauek are arrazoigabe, bideraezin eta jasangaitzagoak dira. Hori dela eta, Euskal Herriko AHTren proiektu osoaren erabateko gelditzea lortzeko borrokan segitzeko deia egiten dugu.

<https://eh.lahaine.org/ah-t-gelditu-denuncia-en-irunea-el-replan>