

[Eusk/Cast] ¿Más de 4.000 millones de euros solo por cuestiones electorales...?

MARTÍN ZELAIA GARCÍA, SUSTRAI ERAKUNTZA FUNDAZIOAREN KIDEA. ::
08/11/2017

Con la siguiente reflexión, Sustrai Erakuntza llama a participar en la manifestación de este sábado en Iruñea, con el lema “Si al Tren, No al TAV, Herriak erabaki”

4.000 milioi baino gehiago hauteskundeengatik bakarrik...?

Testu hauekin Sustrai Erakuntza Fundazioak hausnarketa bat egin eta larunbat honetan egonen den manifestazioa parte hartzea bultzatu nahi du. Manifestazioa Iruñeko Gaztelu Plazan hasiko da arratsaldeko 17:00etan, eta “Si al Tren, No al TAV, Herriak erabaki” leloa dauka.

Nafarroako trenbidea pil-pilean dabil berriro ere politikaren munduan. Eguna joan eta egun etorri, albiste bat edo batzuk agertzen dira jokalekura. Ondo jakinekoak dira alderdi bakoitzaren jarrerak, nahiz eta batzuetan ez egon hain argi, izendapenak maiz aldatzen dituztenez.

Hasieran, 2004an proiektuak onartu zituztenean, soila zen auzia: AHT abiadura handiko trenaz mintzo ziren, eta abiadura handikoaren Nafarroako korridoreaz; termino biek ere argi adierazten dute gaur egungo trenak baino abiadura handiagoan ibili ahal den tren bat dela. Baina, ordutik, denbora pasatu da, lehertu egin da adreiluaren eta obra publikoaren burbuila...

Gaur egun, eta batik bat Geroa Bai Nafarroako Gobernura heldu denetik, aldatu egin da azpiegitura hori izendatzeko terminologia. Orain, PHT prestazio handiko trenaz mintzo dira, nahiz eta ez diren askorik ahalegindu zehazten zertan datzan goitasun hori, ez eta zerk bereizten duen AHT-tik ere.

Horretan guztian, haxe da egia bakarra: izena aldatuagatik ere, proiektu berberak direla oraindik, 2004a baino lehenago diseinatuak, zeinek berekin baitzekarten tren bat egitea bidaiariak abiadura handian eramango zituena leku batetik bestera. Proiektu horietan ez zen merkantziarik aipatzen; horiek gerora sartu dituzte, beharbada kritikak isilarazteko asmoz. Proiektu horietan, halaber, trenbide plataforma berri bat sortzeaz mintzo dira, lursail berriak hartuko lituzkeen ibilbide berri bat izango duenaz.

Azpiegitura erabat paralelo bat izango litzateke, orain badugun trenbide konbentzionalaren alboan. Zehazki, gaur egungo trenaren ibilbide berbera... baina aldaketa nagusi batekin: AHTa ezarri gero, geltoki ertainek eta txikiak ez lukete izango distantzia luzeko zerbitzurik. Baina, segur aski, baita aldirietakoak ere, jada murrizten hasiak baitira abiadura handiko trena dela-eta estatu osoan egiten ari diren inbertsio handiengatik; eta, aurrerago,

Nafarroakoa bezalako linea berri defizitarioen eraginez, are eta gehiago murriztuko dituzte.

Eragin hori ezinago garbi sumatzen da Erdi Aldean. Tafallako tren geltokia da horren erreferentzia. Gaur egun, hasiak dira murrizketak izaten, gutxitu egin baitituzte hark emandako hainbat zerbitzu. Oraindik ere gelditzen dira han Alvia trenak —Madrilerako eta Bartzelonarako bidaiak eskaintzen dituzte, abiadura handiko trenaren antzeko zerbitzuekin—, eta Nafarroatik pasatzen den ibilbidean hobekuntzarik ia behar gabe, orain arte.

Baina Nafarroako abiadura handiko trena eginez gero, kolpean desagertuko lirateke distantzia luzeko zerbitzu guztiak, AHTaren proiektuan ez baitago jasota tren geltokirik hiri horretan. Eta antzeko arazoak sortuko lirateke gaur egungo ibilbideko beste geltoki garrantzitsu batzuetan: Altsasu, Erriberri, Castejon... Horietan guztietan, distantzia luzeko loturarik ezingo lukete izan, AHTra aldatuko bailirateke, zeinak ez baitu aurreikusten geraldirik horietako ezeinetan. Eta baliteke aldirietako zerbitzuak ere gutxitzea, AHTa egiteko zorretan itorik. Merkantziak bakarrik geldituko lirateke, zeinak nekez ibiliko bailirateke AHTaren trenbidetik...

Argi dago, bada, AHTak are eta gehiago bakartuko lituzkeela Nafarroako hainbat eskualde; beraz, ezinago egokia izango da azaroaren 11a, larunbata, Iruñean egingo den beste trenbide eredu baten aldeko manifestaziora joango garenik.

Ulertezina da Madrilgo eta Iruñeko gobernuak tematuta ibiltzea nafarroï onurarik ez dakarkigun azpiegitura hori ezarri nahian. Izan ere, gaur egun, tren zerbitzu inklusibo bat dugu, eta horren bidez komunikatzen da lurraldearen zati handi bat. Horrez gainera, gaur egungo trenak hobetu ahal izateko aukera handia du, hasierako proiektutik beretik izan baitzen sortua bide bikoitza edukitzeko moduan.

Gaur egungo trenak ahalmen txikia baldin badu, Manu Aierdi kontseilariak temati errepikatzen duen bezala, hori da bide bakarrekoa delako Nafarroako trenbidea —Castejon eta Altsasu artekoa—, eta, hortaz, trenak ezin dira elkarrekin gurutzatu, eta elkarren zain egon behar dute gurutzatzeko. Baina, egin zutenean, bigarren bidea muntatu ahal izateko prestatu zuten.

Bidea bikoizteaz gainera, nazioarteko zabalerara egokituz gero —hirugarren errailaren teknologia erabiliz—, gaur egungo linean dauden arazorik gehienak konponduko lirateke. Eta, hala, Nafarroako garraiobideari sekulako onura ekarriko liokeen zerbitzu bat ezarri ahalko genuke: aldirietako zerbitzu ahaltsu bat izango genuke, eskualdeko bizilagunei aukera emango liekeena garraiobide iraunkor baten bidez komunikatzekoa, tren konbentzionala erabiliz. Hori guztia, gainera, bateragarria izango litzateke gaur egun dagoen merkantzien zirkulazioarekin —baita ibilbide luzeko zerbitzuekin ere—, zeinari ongi baitetorkioke nazioarteko zabalerarekin bateragarria izatea.

Hauxe da, laburbilduz, Sustrai Erakuntza Fundazioak egin duen Nafarroarendako Tren Publiko eta Sozialaren proposamena. Orain daukagun azpiegiturak eta baliabide publikoak ondo erabiltzen dituen proposamenak, eta Abiadura Handiko proiektua kostatuko duela baino askoz merkeagoa izango dena. Horregatik ezin dut ulertu zergatik politikariek temati jarraitzen dutela bere proposamenarekin, 4.000 milioi euro kostatuko duena Nafarroako

korridore osorako. Ezin dut ulertu horrela gastatu nahi dutela denendako diren diruak, "nik egin nuen" esatea ekarriko lukeen hurrengo hauteskundetan irabaziengatik bakarrik. Ez dut ulertzen.

Martín Zelaia García

Sustrai Erakuntza Fundazioaren kidea.

¿Más de 4.000 millones de euros solo por cuestiones electorales...?

Con la siguiente reflexión, la Fundación Sustrai Erakuntza quiere llamar a participar en la manifestación que se celebrará este sábado 11 de noviembre, a las 17:00 h, desde la Plaza del Castillo de Pamplona/Iruñea, con el lema "Si al Tren, No al TAV, Herriak erabaki".

El ferrocarril navarro vuelve a estar en la cresta de la ola política.

Día si y día también, alguna noticia nueva o nuevas declaraciones llegan a la palestra. Las posiciones de los partidos políticos son bien conocidas, aunque en ocasiones sea difícil aclararse con la nomenclatura cambiante que utilizan.

Al principio, cuando en 2004 fueron aprobados los proyectos, la cuestión era simple, se hablaba de Tren de Alta Velocidad (TAV) y Corredor Navarro de Alta Velocidad, dos términos que claramente indican un tren que puede viajar a mayor velocidad que los actuales. Pero desde entonces ha llovido mucho, se ha derrumbado la burbuja del ladrillo y la obra pública...

En la actualidad, y sobre todo desde la llegada de Geroa Bai al poder en el Gobierno de Navarra, la terminología con la que se denomina a la infraestructura ha cambiado. Ahora se habla de TAP, el Tren de Altas Prestaciones, aunque poco esfuerzo han puesto en definir cuales son esas prestaciones, ni en que se diferencia del TAV.

La única verdad en todo esto es que, por mucho que se hayan cambiado los nombres, los proyectos siguen siendo los mismos, los que fueron diseñados antes de 2004 y que suponían un tren solo para pasajer@s que serían trasladados a gran velocidad. Proyectos que no hablaban de mercancías, algo que se ha añadido a posteriori, posiblemente como intento de acallar las críticas. Y proyectos que suponen crear una nueva plataforma ferroviaria, con un nuevo trazado que invadiría nuevos terrenos.

Sería una nueva infraestructura completamente paralela a la que ya ahora tenemos de ferrocarril convencional. Exactamente el mismo trazado que el actual tren... con una importante diferencia: con la implantación del TAV las estaciones medianas y pequeñas dejarían de tener servicios de larga distancia. Pero seguramente también los de cercanías, que ya están siendo recortados debido a las grandes inversiones que se están realizando en

todo el Estado para construir la Alta Velocidad, y que en el futuro, con nuevas líneas deficitarias como la Navarra, aun se verán recortados mas.

Este efecto es claramente percibido en la Zona Media, con la estación del tren de Tafalla como referencia. En la actualidad ya están viviendo los recortes, con la merma en algunos de los servicios que esta presta. Todavía paran en ella los trenes Alvia, que ofrecen un viaje a Madrid o Barcelona con servicios similares a los de la Alta Velocidad, sin haber precisado hasta ahora prácticamente ninguna mejora en las vías por las que pasa en Navarra.

Sin embargo, de construirse el TAV navarro, todos los servicios de larga distancia en Tafalla desaparecerían de un plumazo, dado que el proyecto del TAV no contempla una estación en dicha ciudad. Y similares problemas aparecerían en otras estaciones importantes del trazado actual: Altsasu/Alsasua, Olite, Castejón... Todas ellas dejarían de poder tener enlaces de larga distancia, al pasar estos al TAV, que no prevé estaciones en ninguna de ellas. Y posiblemente disminuirían también los servicios de cercanías, ahogados por las deudas de la construcción del TAV. Tan solo quedarían las mercancías, que difícilmente van a pasar por el ferrocarril de Alta Velocidad...

Es claro, por tanto, que el TAV aumentaría el aislamiento que sufren muchas comarcas de Navarra, de ahí que sea completamente pertinente que nos manifestemos el sábado 11 de noviembre en Pamplona/Iruñea por un modelo de tren diferente al que proponen.

No se entiende el empeño de los Gobiernos de Madrid y Pamplona/Iruñea por imponer esta infraestructura que no aporta nada a navarros y navarras. Porque en la actualidad tenemos un servicio ferroviario inclusivo, que sirve para poner en comunicación a una gran parte del territorio. Y porque el tren actual tiene una gran capacidad de mejora, dado que desde que se concibió estaba proyectado para que pudiera tener doble vía.

Si el tren actual tiene poca capacidad, como repite machaconamente el Consejero Manu Ayerdi, es porque el ferrocarril en Navarra, entre Castejón y Altsasu/Alsasua, es de vía única, por lo que los trenes no pueden cruzarse y tienen que esperarse unos a otros para hacerlo.

Sin embargo, desde su construcción el ferrocarril se preparó para poder montar una segunda vía.

Si a la duplicación de la vía añadimos su adaptación al ancho internacional, utilizando la tecnología del tercer raíl, se vencerían la mayoría de los problemas que se encuentran a la actual linea. Y estaríamos en condiciones de poder implantar un servicio que puede redundar en una mejora importante del transporte en Navarra: un potente servicio de cercanías que permita que l@s habitantes de las comarcas puedan comunicarse utilizando un medio de transporte sostenible como es el tren convencional. Todo ello manteniendo la compatibilidad con los tráficos de mercancías existentes, que se podrían beneficiar también de la compatibilidad con el ancho internacional, así como con los servicios de largo recorrido.

Todo lo anterior es la base de la propuesta que ha realizado la Fundación Sustrai Erakuntza de un Tren Público y Social para Navarra. Una propuesta basada en el uso razonable de las infraestructuras y los recursos públicos, con un coste mucho menor que el proyecto de Alta

Velocidad. Es por ello que no me cabe en la cabeza que políticos y políticas sigan en sus trece con su propuesta, con sus 4.000 millones de euros de presupuesto para todo el corredor navarro. No entiendo que pretendan gastar así los dineros públicos solo por el supuesto rédito electoral que aparentemente piensan que les dará el poder decir “yo lo hice”. No lo entiendo.

Martín Zelaia García

Miembro de la Fundación Sustrai Erakuntza.

<https://eh.lahaine.org/eusk-cast-imas-de-4>