

Reinician el tramo de TAV Zaragoza-Castejón entre críticas oficiales a su falta de rentabilidad

SUSTRAI ERAKUNTZA :: 13/08/2020

[Eusk/Cast] El TAV es una infraestructura ruinosa en lo económico, e inasumible desde el punto de vista ambiental y social.

[Euskara]

AHTko Zaragoza - Castejon tartea berrabiarazi dute, errentagarritasun faltari kritika ofizialak izan arren

Duela gutxi, Europako Kontuen Epaitegiak edo Erantzukizun Fiskaleko Agintaritzaren Independentek AHTaren errentagarritasun ezari egindako kritiken erdian, azpiegitura horren Zaragoza-Castejon zatiaren aurreproiektua jendaurrean jarri da.

Beste behin ere, Espainiako Estatu osoan Abiadura Handiko Trenaren sare paralelo bat eraikitzen sortzen diren ingurumen- eta gizarte-kostuak aztertzen dituzten erakunde ofizialak, erakunde sozial eta ikertzaileek urteak daramatzagun ondorio berera iritsi dira: AHTa azpiegitura hondatzailea da arlo ekonomikoan, eta onartezina ingurumenaren eta gizartearen ikuspegitik.

Espainiako Estatuak Europa osoko trenbide-abiadura handiko sare zabalena eta munduko bigarrena ditu, eta, aldi berean, gutxien erabiltzen dena eta errentagarritasun gutxiena duena da. Horrela, Erantzukizun Fiskaleko Agintaritzaren Independentek (Airef), Estatuaren Gobernuaren organo fiskalizatzaileak, egiaztatu du "errentagarritasun sozioekonomikoa nulua eta minimoa" dela, eta, beraz, "egiteke dauden inbertsioak eta proiektuak berriz ebaluatzea eta planteatzea" eskatu du, "mugikortasun-helburu bera kostu txikiagoarekin eta eraginkortasun handiagoarekin lor daitekeelako, dagoen azpiegitura erabiliz".

Ez da harritzekoa erakunde ikuskatzaile horiek gai horiek planteatzea. Mugimendu sozialek denbora daramagu AHTan egiten diren gastuak behar sozialetara bideratzeko eskatzen. Horretarako, AHTan egiten den neurrigabeko gastua erakusten duten adibideak jarri ditugu, adibidez: "Nafarroako Ospitale Gunearen Laborategi Bateraturako eraikina AHTaren 656 metroko kostuaren baliokidea da", edo "Gasteiz eta Iruñea arteko AHTaren lineak balio duenarekin 32 ospitale eraiki litezke, Eibarko kasu, duela urte eta erdi inauguratu zena".

Bada, egoera berezi honetan, krisi ekonomiko handi baina ezezagun batean sartzen ari garen honetan, eta organo fiskalizatzaile horiek erakusten duten zuzentzearen aurrean, Estatuaren eta Nafarroako gobernuak AHTaren zentzugabekeria bultzatzen jarraitzen dute. Uda betean, jendaurrean jarri dute Abiadura Handiko Trenaren Zaragoza - Castejon zatiaren aurreko.

Aurreproiektuari iradokizunak egiteko eman duten epe laburrean egiaztatu ahal izan dugunez, proiektu honek ingurumen- eta gizarte-eragin ugari ekarriko lituzke Cortes,

Buñuel, Ribaforada, Fontellas, Tuter eta Castejongo udalerrietan.

Era berean, garrantzitsua da jakinaraztea abiadura handiko tren-azpiegituraren zati honetarako aurkeztu den hirugarren proiektua dela. Hala, 2007an Plasencia de Jalón - Tuterako zatiaren proiektuaren Informazio Azterketa onartu zen, Zaragoza - Castejón tartearen zatirik handienari dagokiona. Hala ere, gerora, gobernuak trazadura aldatzeko beharra ikusi zuen, eta 2011n aurre-proiektu berri baten izapidetzeari ekin zioten berriro. Hala ere, espediente hori ez zen ondo iritsi, eta 3. aldia da AHT Zaragoza - Castejón proiektuaren tramitazioari berrekin zitzaiona.

Horrela, Trantsizio Ekologikorako eta Erronka demografikorako Ministerioari helarazi dizkiogun gogoetak honela laburbil daitezke:

Eztabaidatu ere egin gabe, aurreproiektua baldintza murriztaile batzuetatik abiatzen da, bidaiarien trafikorako gehieneko abiadura 300 km/ordukoa izanik. Horrek eraikuntza-baldintzak garestitzen ditu, eta trenbide arruntak, proiektatutakoarekin ia paraleloan doanak, 160 km/h-ko abiadura du jada. Horrela, "Nafarroarako Tren Publiko eta Sozialaren Proposamena 2019 - 2029" txostenean gaur egungo trenbidea hobetzeko egin dugun proposamenari lotzen gatzaizkio. Proposamen horrek, gure ustez, egungo trena hobetzeko aukera ematen du, eta, gainera, Tuterako geltokia hiriaren erdigunean mantentzea ahalbidetzen du, inguruko gizarte-taldeek eskatu duten bezala.

Tren bidezko merkantzien garraioa konpontzea du helburu proiektuak. Eta, hala ere, hori ezinezkoa da Abiadura Handiko azpiegitura batekin, "Trenbide-abiadura handia eta salgaien garraioa, arazoaren azterketa" txostenean adierazi genuen bezala. Proposamenak ingurumen-eraginak ditu naturagune babestu ugaritan, bai eta inguruko beste eremu batzuetan ere, eta horiek ere garrantzi handia dute ingurumenean, nahiz eta ez dauden aitortuta. Era berean, antzeko inpaktuak eragiten ditu zonaldeko populazioan eta bertako nekazaritza- eta abeltzaintza-jardueran, eta horrek laborantza-eremu garrantzitsuak galduko lituzke, eta beste sakabanatze- eta hesi-efektu bat eragingo luke horietan guztietan.

Nafarroako planeazio orokorreko dokumentuek, "Ebroko Ardatza" 5. POTaren kasuan bezala, zehazten dute beharrezkoa dela trenbide konbentzionala indartzea, eskualdeak egituratzen dituen eta eskualdeen arteko eta hiriekiko erlazioa egituratzen duena. Aipatutako erakunde ikuskatzaileek aitortu dutenez, AHTaren eraikuntzak baliabide ekonomikoak kentzen ditu trenbidearen mantentze-lanetatik, eta, beraz, trenak historikoki funtzio hori galdu du, eta beharrezkoa da funtzio hori berreskuratzea. Azkenik, trenbide-abiadura handiko eredua alde batera utzi eta egungo trenbidea hobetu eta mantentzea eskatzen duten gomendio ofizial eta akademiko garrantzitsuenen errepasoa egiten da.

Gure web orrian ministerioari aurkeztu dizkiogun gogoeten testu osoa jarri dugu. Halaber, aurre-proiektuan aurkezten ziren korridorearen plano orokorrak aurkezten dira. Jende guztiaren eskura jartzen ditugu; izan ere, erakusketa publikoa oso urria izan da, eta uda garaian, beraz, ezagutza publikoaren behar sozialen aurkako eraso berri hau ezkutatzen saiatu dira.

Nafarroan, 2020ko abuztuaren 13a.

[Castellano]

Reinician el tramo de TAV Zaragoza - Castejón entre críticas oficiales a su falta de rentabilidad

Recientemente, en medio de las críticas a la falta de rentabilidad del TAV de instituciones como el Tribunal de Cuentas Europeo, o la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal, se ha puesto a exposición pública el anteproyecto del tramo Zaragoza - Castejón de esta infraestructura.

Una vez mas, organismos oficiales que analizan los costes ambientales y sociales que resultan de construir una red de Tren de Alta Velocidad paralela a la del tren convencional en todo el Estado Español, han llegado a la misma conclusión que organismos sociales e investigadores llevamos años planteando: el TAV es una infraestructura ruinosa en lo económico, e inasumible desde el punto de vista ambiental y social.

El Estado Español dispone ya de la red de alta velocidad ferroviaria mas extensa de toda Europa, y la 2ª del mundo, siendo a la vez la menos utilizada y la menos rentable de todas ellas. De este modo, la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (Airef), un organo fiscalizador del Gobierno del Estado, ha constatado que "su rentabilidad socioeconómica es entre nula y mínima", de modo que pide "reevaluar y replantear las inversiones y proyectos pendientes, dado que se puede lograr el mismo objetivo de movilidad con menor coste y mayor eficiencia utilizando la infraestructura existente".

No es de extrañar que estas entidades fiscalizadoras planteen estas cuestiones. Los movimientos sociales llevamos tiempo pidiendo que se destinen los gastos que se realizan en el TAV a necesidades sociales. Para ello hemos puesto ejemplos que demuestran el gasto desmesurado que se realiza en el TAV, por ejemplo: "el edificio destinado al Laboratorio Unificado del Complejo Hospitalario de Navarra equivale al coste de 656 metros de TAV", o "con lo que cuesta la línea de TAV entre Gasteiz e Iruñea se podrían construir 32 hospitales como el de Eibar, que se inauguró hace año y medio".

Pues bien, en estas circunstancias tan especiales, en las que estamos entrando en una crisis económica de calado aun desconocido, pero enorme, y frente a la cordura que muestran estos órganos fiscalizadores, los diferentes gobiernos, del Estado y de Navarra, siguen impulsando el despropósito del TAV. En pleno verano han puesto a exposición pública el ante-proyecto del tramo Zaragoza - Castejón del Tren de Alta Velocidad.

Como hemos podido comprobar en el exiguo plazo que han dado para realizar las sugerencias al anteproyecto, este supondría innumerables afecciones ambientales y sociales en los términos municipales de Cortes, Buñuel, Ribaforada, Fontellas, Tudela y Castejón.

Así mismo, es importante dar a conocer que se trata del tercer proyecto que se presenta para este tramo de infraestructura ferroviaria de Alta Velocidad. Así, en 2007 se aprobaba el

Estudio Informativo del proyecto del tramo Plasencia de Jalón - Tudela, que corresponde a la mayor parte del tramo Zaragoza - Castejón. Sin embargo, posteriormente el gobierno vio necesidad de realizar algún tipo de modificación al trazado, y en 2011 reiniciaron la tramitación de un nuevo ante-proyecto. Sin embargo, ese expediente no llegó a buen puerto, y nos encontramos ante la 3ª ocasión en que se reinicia la tramitación del proyecto de TAV Zaragoza - Castejón.

De este modo, las consideraciones que hemos hecho llegar al Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico se pueden resumir en lo siguiente:

Sin haberlos siquiera discutido, el anteproyecto parte de unos condicionantes restrictivos, que imponen una velocidad máxima para el tráfico de viajeros de 300 Km/h. Esto conlleva unas condiciones de construcción que encarecen la obra, mientras que el ferrocarril convencional, que discurre prácticamente paralelo al proyectado, ya tiene una velocidad de 160 Km/h. De este modo, nos remitimos a la propuesta de mejora del ferrocarril actual que lanzamos en nuestro informe "Propuesta de Tren Público y Social para Navarra 2019 - 2029", que creemos permite mejorar el tren actual, permitiendo además mantener la estación de Tudela en el centro de la ciudad, tal y como han solicitado grupos sociales de la zona.

El proyecto dice tener como objetivo resolver el transporte de mercancías por ferrocarril. Y sin embargo esto no es posible conseguir con una infraestructura de Alta Velocidad, como ya indicábamos en el informe "La Alta Velocidad ferroviaria y el transporte de mercancías, análisis de su problemática".

La propuesta tiene afecciones ambientales en múltiples espacios naturales protegidos, así como en otros espacios cercanos, que también tienen gran importancia ambiental a pesar de no estar reconocidos. Así mismo, produce impactos similares en la población de la zona y su actividad agrícola y ganadera, que perdería importantes zonas de cultivo, y produciría un nuevo efecto de segregación y barrera en todas ellas.

Documentos de planeación general de Navarra, como es el caso del POT 5 "Eje del Ebro" determinan que es necesario reforzar el ferrocarril convencional, que vertebraba las comarcas y su relación entre si y con las ciudades. Tal y como han reconocido los organismos fiscalizadores ya citados, la construcción del TAV retrae recursos económicos del mantenimiento del ferrocarril, por lo que este ha ido perdiendo históricamente esta función, que es necesario recuperar.

Por último, se hace un repaso a las mas importantes de las recomendaciones oficiales y académicas que piden abandonar el modelo de Alta Velocidad ferroviaria y optar por la mejora y mantenimiento del ferrocarril actual.

En nuestra página web hemos colgado el texto completo de consideraciones que hemos presentado al ministerio. Se presentan también los planos generales del corredor que se presentaban en el ante-proyecto. Los ponemos a disposición del público en general, dado que la exposición pública realizada ha sido muy exigua y en plena época estival, de manera que han tratado de ocultar este nuevo ataque a las necesidades sociales del conocimiento público.

En Navarra, a 13 de agosto de 2020.

Fundación Sustrai Erakuntza

Web orrialdeak: www.sustraierakuntza.org eta www.fundacionsustrai.org

Posta elektronikoa: sustrai@sustraierakuntza.org

<https://eh.lahaine.org/reinician-el-tramo-de-tav>