

El Tren de Alta Velocidad une a los Gobiernos de Navarra y España con más deuda y recortes

PLATAFORMA RIBERA POR EL TREN SOCIAL, ERDI ALDEA TRENAREN ALDE, AHT GELDITU ELKARLANA, SUSTRAI E. :: 26/05/2017

[Eusk/Cast] Estamos ante una decisión importante, ante una encrucijada histórica. Es necesario debatir y decidir el modelo de ferrocarril que necesita Navarra

[Euskara]

Abiadura Handiko Trena Nafarroa eta Espainiako Gobernuek ados jartzen dute murrizketa eta zorra gehiagorekin

Azken asteotan ikusi dugu nola Estatuko gobernutik, UPNren “bitartekaritzarekin”, eta Ayerdi jaunak Nafarroako Gobernuan gidatzen duen departamentutik, Nafarroan Abiadura Handiko Trena edo Prestazio Handikoa eraiki ahal izateko hitzarmen bat sinatzeko asmoak aurrera egiteko aukera erreala izateko bidea hartu duen. Urtarrilean jada, Madriden sustapen ministroa eta kontseilariaren artean izandako bileran, ardi gelditu zen asmoak zein ziren, eta atzo berriz ere bildu ziren.

Sustapen Ministroa eta Ayerdi Kontseilariaren arteko bileran gertatutakoaren aurrean, hemen sinatzen dugun eragileak hurrengo adierazi nahi dugu: 1. Nafarroak, behar eta eskatzen duen tren ereduaren inguruan, eztabaida eta azterlan serioa, zorrotza eta parte-hartzailea egin gabe jarraitzen du. Sozialki, ekonomikoki eta ingurumenaren aldetik bideragarria dena eta herritar zein merkantzientzat mugikortasuna bermatuko duena, hain zuzen ere.

2. Joan den urtean, Nafarroako Parlamentuan Mugikortasunaren inguruko Ponentzia bat martxan jarri zen, baina sei hilabete baino gehiago ditu bildu gabe. Geldialdi hau sintomatikoa da, eta gobernu babesten duten lau talde parlamentarioek serioski berrabiarazi beharko lukete, edo honen atzerapena herritarrei azaldu. Mugikortasun ereduaren inguruko eztabaidarako eremu garrantzitsua eta beharrezkoa dela pentsatzen dugulako, beste gaien artean trenaren erabilera eta eredia tratatzeko.

Honengatik, lehen bai lehen berriro martxan jartzeko eskatzen dugu, bere egutegia eta bertaratutako herritarren, elkarteen, teknikarien, ordezkari sindikalen, enpresarien,... zerrendarekin batera. Modu honetan ekarpen ahal bezain zabala izango duen ekoizpen kolektiboaren azterketa zorrotzaren ondorioz, 2018ko urrirako Nafarroak sozialki, ekonomikoki eta ingurugiroaren aldetik jasangarria den Mugikortasun Plan bat eduki dezan, non trenbide eredia plan horren zati garrantzitsuenetako bat izango den.

3. Gaur egun daukagun trenbide plataformatik aparte berri bat eraikitzea, Castejon eta Villafranca artean hasitakoari segida emanez, bai iparraldera zein hegoaldera, burugabekeria da.

Bideragarritasun soziala, ekonomikoa zein ekologikoa ikertzen duen argitaratutako azterlan bakar bat ere ez edukitzetik aparte, Nafarroako Erdialdeko zein Erriberako, berez exkaxa den, trena garraiobide bezala erabiltzeko eskubidea urratzen du. Orain dela urte batzuk ematen ari den lanpostuen ezabapena eta geltokien itxierak, azkenengoa Tafallakoa, orain dela hilabete batzuk, gaur egungo trenbide zerbitzuak prekarizatu edo zuzenean ezabatzen ditu.

4. Iruñeko trenbide saihesbidea ezabatzea eta Etxabakoitzen geltoki berria eraikitzea ez dira AHTa eraikitzeko arrazoiak, burbuila espekulatzaila mantendu eta garatzeko aitzakia baizik, guztion diruarekin bakar batzuk etekina ateratzeko. Gogoratu behar da proiektatutako geltokiaren inguruan hainbat etxebizitza eraiki nahi dira, eta beste azpiegitura urbanistiko ere.

Berriozarrek problematika historikoa dauka eta beharrezkoak eta bideragarriak diren irtenbideak gauzatu behar dira. Europako beste tokietan egiten den bezala, AHTa bezalako proiektu erraldoiak egin gabe. Eta gauza bera gertatzen da ere Etxabakoitz auzo ahaztuarekin.

Gainera, gaur egungo saihesbidearen ezabatzeak ez du arazoak konponduko. Ororbia, Arazuri, Iza edo Aldaba bezalako herriei pasatuko zaie oraingo arazoak, eta egia hau nahita ezkutatzen da.

5. Ez da lehentasunezkoa hitzarmen bat sinatzea. Nafarroatik eta Nafarroan zehaztu behar da zein eredu behar eta nahi dugun, eta behin eredua zehaztuta sinatu genezake Estatuarekin hitzarmen ekonomiko berri bat. Orain, trenbide eredua definitu gabe, hitzarmen berri bat sinatzeak, zuzenean UPN/PSOeren AHTaren proiektu zaharkituarekin jarraitzea erran nahi du.

Erabaki garrantzitsu eta bidegurutze historiko baten aurrean gaude. Beharrezkoa da Nafarroak behar duen trenbide ereduari buruz eztabaidatzea eta erabakitzea. Espainiako eredua AHT/PHT edo Europako eredua, Alemania, Suiza, Austria, e.a. modukoa. Trenbideak eta geltokiak jendeengandik urruntzen ditugu, Tafallako geltokia ezabatzen dugu, edo beste gisa trenbide egituratua planteatzen dugu European bezala. Nafarroan, 2017ko maiatzaren 26a.

Komunikatua sinatzen dugun taldeok:

- Plataforma Ribera por el Tren Social. No al TAV.
- Asociación Zona Media Por el Tren / Erdi Aldea Trenaren Alde.
- AHT Gelditu Elkarlana.
- Sustrai Erakuntza Fundazioa.

[Castellano]

El Tren de Alta Velocidad une a los Gobiernos de Navarra y España con más deuda y recortes

En las últimas semanas hemos visto cómo desde el Gobierno del Estado, con la "mediación" de UPN y el Departamento que encabeza el Sr. Ayerdi en el Gobierno de Navarra, se está avanzado la posibilidad real de la firma de un nuevo Convenio entre el Estado y Navarra para seguir con la construcción del Tren de Alta Velocidad o Altas Prestaciones. Ya en enero se dejó claro las intenciones de ambas administraciones en la reunión celebrada en Madrid entre el Ministro y el Consejero, que nuevamente se han reunido ayer.

Desde las organizaciones abajo firmantes queremos manifestar lo siguiente ante lo acontecido en la última reunión entre el Ministro de Fomento y el Consejero Sr. Ayerdi: 1º.- Navarra sigue sin hacer un debate y estudio serio, riguroso y participativo sobre qué modelo ferroviario necesita, demanda y tiene viabilidad a nivel social, medioambiental, económico y de movilidad real para las personas y el transporte de mercancías.

2º.- El año pasado se creó en el Parlamento de Navarra una Ponencia sobre Movilidad que no se ha reunido en más de medio año. Dicha inactividad es sintomática, y creemos que los grupos parlamentarios del Cuatripartito deberían retomarla con seriedad, o explicar las razones de su retraso. Seguimos considerando que es un foro importante y necesario para la discusión entre otros temas de algo tan fundamental en modelos de movilidad, como es el uso y modelo de ferrocarril.

Por ello, volvemos a solicitar su puesta en funcionamiento de forma inmediata, con un calendario establecido y relación de asistencia de personas, colectivos, técnicos/as, representantes sindicales y empresariales, etc..., que puedan llevar a una elaboración colectiva lo más amplia posible tras un riguroso análisis de aportaciones. Planteamos que para octubre de 2018 exista en Navarra un Plan de Movilidad social, sostenible económica y medioambientalmente, donde el modelo ferroviario sea una de las partes principales de dicho Plan.

3º.- La construcción de una nueva plataforma ferroviaria diferente a la actual, y que continúe con las obras iniciadas entre Castejón y Villafranca bien hacia el norte o bien hacia el sur, es una aberración en todos los sentidos ya que, aparte de que no hay un solo estudio presentado públicamente sobre su viabilidad, social, económica o medioambiental, elimina en la práctica los derechos de los vecinos y vecinas de la zona media de Navarra y de la Ribera para acceder al tren como sistema de transporte al ya menguado servicio ferroviario del que ahora disfrutaban. La eliminación de personal y cierre de estaciones que se está llevando a cabo desde hace varios años, el último caso en Tafalla hace unos meses,

precariza los actuales servicios ferroviarios o los elimina directamente.

4º.- Eliminar el Bucle Ferroviario en Pamplona-Iruñea y la construcción de una nueva estación en Etxabakoitz no justifican la construcción del TAV. Son la excusa para mantener y desarrollar la burbuja especulativa y de negocio de unos pocos con el dinero de toda la ciudadanía. Porque es necesario recordar que la proyectada nueva estación va acompañada por la construcción de varios miles de viviendas a su alrededor, además de otras muchas infraestructuras urbanísticas.

Por su parte, Berriozar tiene una problemática histórica y se deben ejecutar las soluciones precisas, que son viables, al igual que se hacen en otros lugares de Europa, sin esperar a proyectos faraónicos como el TAV. Otro tanto cabe decir del olvidado barrio de Etxabakoitz.

Además, la eliminación del bucle actual no solucionaría los problemas. Solamente supondría desplazar estos a otras poblaciones como Ororbia, Arazuri, Iza o Aldaba, algo que se oculta deliberadamente.

5º.- No es prioritario firmar un nuevo convenio. Hay que definir desde Navarra y en Navarra qué modelo necesitamos y queremos, y una vez hecho esto se podría firmar un nuevo convenio económico con el Estado. Firmarlo ahora sin haber definido el modelo de ferrocarril implica de facto, seguir básicamente con el viejo y caduco proyecto del TAV de UPN/PSOE. Estamos ante una decisión importante, ante una encrucijada histórica. Es necesario debatir y decidir el modelo de ferrocarril que necesita Navarra: un modelo español tipo AVE/TAV/TAP o un modelo europeo tipo Alemania, Suiza, Austria, etc. Alejamos las vías y estaciones de las personas, eliminamos la estación de Tafalla; o por lo contrario planteamos un modelo ferroviario vertebrador como se hace en Europa.

En Navarra, a 26 de mayo de 2017.

Organizaciones firmantes del comunicado: □ Plataforma Ribera por el Tren Social. No al TAV.

□ Asociación Zona Media Por el Tren / Erdi Aldea Trenaren Alde.

□ AHT Gelditu Elkarlana.

□ Fundación Sustrai Erakuntza

<https://eh.lahaine.org/el-tren-de-alta-velocidad>