

[TAV en Navarra]¿A quién conviene este convenio?

NEREA MARTIARENA VALLERO FUNDACIÓN SUSTRAI ERAKUNTZA :: 31/05/2017

[Eusk/Cast] No queremos un nuevo y flamante Navarra Arena. Lo pague Madrid o lo pague Navarra es dinero público, es decir al final lo vamos a pagar todos y todas.

[Euskara]

Nori komeni zaio hitzarmen hau?

Nafarroako Prestazio Handiko Trenaren Korridorearen (AHT) bultzadaren antzerkiaren aurrean gaude, zaharkituta eta iraungita dagoen Abiadura Handiko Trenarena alegia, oraingo Nafarroako Gobernuak modu tematian berrizendatu nahi duenarena. Hizkuntzaren jokoaren gauzak dira, gauzak bere izenarekin ez deitzeareana: Castor proiektua, Sanferminetako museoa, Los Arcoseko zirkuitoa, Navarra Arena, eta orain Prestazio Handiko Trena (AHT).

UPN/PSNren proiektu zaharretik ez da koma bat ere aldatu, ideia bat egiteko Ingurugiro Eragin Txostena 2004. urtekoa da (orain dela 13 urtekoa, ez da makala!) Zer aldatu da hamahiru urte hauetan? Badirudi PP eta Geroa Bai Nafarroan garatu nahi duten trenbide ereduarekin orain ados daudela. Hau bultzatzeko lanak ere banatu dituztela dirudi: Geroa Baik Iruñerrian egiteaz arduratuko da, eta UPN/PP Castejonetik Campanaseko zatian, Tafallatik pasatuz.

Nola daiteke, tamaina honetako proiektu bat bultzatu baino lehen, errentagarritasun soziala edo ekonomiko aztertzen duen ikerketa bakar bat ere ez egitea? Agian uste dute, azken finean dirua publikoa denez, ez dela beharrezkoa. Honetan ez da ezer aldatu hamahiru urte hauetan.

Urte hauetan zehar Nafarroan Abiadura Handiko Trenaren edo Prestazio Handiko Trenaren lanak ez abiarazteko hainbat arrazoi azaldu dira, eta baita gure Komunitatearentzat, bere baliagarritasuna, errentagarritasun sozioekonomikoa, eta lurraldearen zein ingurumenaren eraginaren azterketa sakona egitea ere eskatu.

Hala ere, Nafarroako Erdialdean gertatuko dena ikaragarria da, Tafallan, Erriberrin, Martzillan, Villafrancan... gaur egun dituzten trenbide loturak galduko dituzte. Madridera bidaiatzeko gaur egun baino denbora gehiago beharko dute, Iruñeraino kotxean joan beharko dute, aparkalekua ordaindu, AHT berria hartu, eta Erdialdetik berriz pasatu, tiketa gehiago ordaintzeaz gain. Hau da, denbora gehiago beharko dute, arrisku gehiago izango dute eta garestiago aterako zaie. Norbait ausartzen da erabaki honen logika azaltzeaz? Iruñeko trenbidearen saihesbideari dagokionez, beste tokietan, hosgabetzen, hesitzen edo herrigunetatik pasatzen diren trenbideak isolatzen inbertitzen da dirua, arriskuak eta

eragozpenak gutxituz. Hemen, dagoena alde batera utzi eta azpiegitura berri batean dirua xahutu nahi da. Beste aldetik, ez dago mugikortasun eta diru aldetik plangintza on bat duen hiririk bere geltokia erdigunetik urruntzeko euro bat gastatuko duenik, kontrakoa, European geltokiak hiriaren erdialdean kokatzen dira.

Ez da interes ekonomiko berezirik egongo geltoki berria Etxabakoitzen kokatzeko? Hau dena jakinda, oraingo Nafarroako Gobernua tematzen ari da eta AHT/PAT eraikitzeke lanekin jarraitzeke hitzarmen bat sinatzeko negoziazioa abiaraztea erabaki du.

Orain dela gutxi, Espainako Gobernuko Ministroa den Iñigo de la Serna (PP) eta Nafarroako Gobernuko lehendakari ordea den Manu Ayerdiren (Geroa Bai) artean izandako bilera argigarria izan da, itxurakeriak alde batera utzita: ados daude.

Teknikoki, gaur egungo azpiegitura hobetzeko aukerak aztertu gabe jarraitzen dute, eta ekonomikoki Ministroak argi utzi zuen: aurreikusitako 675 milloi euroak orain “800 bat milloietara” handitu nahi da, “eta behar bada 1000 milloietara handituko dugu”. Horrela hartzen dira erabaki politikoak, eta horrela xahutzen da diru publikoa, ez da hobeki azaltzen ahal batzuen eskuetan egosten ari dena AHT/PATari buruz ari garenean.

Madrideko saltsa hau Nafarroara ekarrita, bertsio eta irakurketa desberdinak agertzen dira, aste honetan bertan Gobernuaren bozeramaileak, Maria Solanak emandakoa, eta lehendakari ordea den Manu Ayerdik emandakoa, badirudi kontraesanak daudela. Futboleko baloirik gabeko lasterketa izango zen, aurkariak jarraitzeke, hura despistatu eta gero gola beste aldetik sartu.

Kasu honetan barraskiloaren lasterketa izango litzateke, emeki emeki, euria egiten duenean eta eguraldiak laguntzen duenean, burua atera eta AHTa eskatu Madriden, Madridek Nafarroan onartu ez daiteken hitzarmen bat jartzen du mahai gainean, Nafarroako Gobernua babesten duten partiduak horrelako diru xahutzea eta aurrekontuan utziko duen itzala ez dutenez onartuko, orduan, oraingo Nafarroako Gobernuak itxura eginez, amore emango du harreman onak mantentzeko, eta barraskiloari adarrak ikutzen zaizkioenean bezala egingen du, adarrak bilduko ditu baina ez du bere posizioan atzera egingen.

Zer gertatuko da? Estrategia eta antzerkia aurrera doazela, Nafarroako Gobernuak ez du Madridek mahai gainean jarri dioen hitzarmena onartuko, Nafarroako Erdialdeko gatazka soziala Madridetik kudeatuko dute, ez da hitzarmena onartuko eta Madridek “utzitako eskumena” berreskuratuko du, erakargarriago den interes bat baitago, Etxabakoitzeko garapen urbanistikoa eta geltoki berria eraikitzea.

Kasu honetan, estrategia ez da Nafarroarentzat eskumen gehiago eskatzea, baizik eta “utzitako eskumena” lagatzea gatazka txiki bat gainetik kentzeko eta aldi berean

Etxabakoitzeko goxokiarekin gelditu, proiektu osoa bultzatuz.

Nola bultzatu UPN/PSNk bultzatutako proiektu zaharra oraingo Nafarroako Gobernua babesten duten partiduekin, Nafarroako Erdialdearen kontura eta eskuak zikindu gabe? Ba modu honetan, emeki emeki, barraskiloa bezala eta behar denean adarrak gordez. “Kalapita” dator, baina Shakespearen antzezlan melodramatiko hoberenetan ere, parte hartzen dutenak antzezten ari dira.

Antzerkiarekin edo gabe, hainbat gauza ez dira hainbeste aldatu, hamahiru urte eta gero hemen jarraitzen dugu, galdera gehiegi jarraitzen dute erantzunik gabe. Zein da Castejonetik Campanasera egin nahi den zatiaren aurrekontua 675, 800 edo 1000 milloi euro? Trenbide eredu merkeago bat behar dugu, suizakoaren antzekoa, egituratua eta lurraldearen arabera antolatua? Edo trenbide eredu garestia, elitista, zentralizatua, errentagarritasun azterlanik gabekoa, irizpide politikoekin diseinatua? Sustrai Fundaziotik, Nafarroako jendartearekin dugun konpromisoa berresten dugu, gure hitza ematen dugu, oraindik justifikaziorik ez duen proiektu honetan gastatzen den euro bakoitza ikuskatuko dugu.

Nafarroan, Nafarroatik eta Nafarroarentzat nahi dugun garraio ereduari buruzko prozesu partehartzaile gardena eta erreala eskatzen jarraituko dugu. Gertatzen dena gertatzen dela, urteak joan ahala, kudeaketa ez eraginkor honengatik aurreikusten dugun hondamendi ekonomiko, politiko eta soziala ikuskatu eta salatuko dugu.

AHTak errentagarritasun sozial eta ekonomikoa duten zerbitzu publikoetan ordea, murrizketak ekarriko ditu nahi eta nahiez: murrizketak osasungintzan, hezkuntzan, beketan, ikerketan, desgaitasunea, genero politiketan, doako justizian, kulturean, enplegu publikoan, pentsioetan, unibertsitate publikoan, lehenengo sektorearen dirulaguntzetan, laborategi publikoetan, enplegu berezietako zentroetan, suhiltzaileetan, ospitaleko larrialdietan, ingurugiroan, eta beste hainbat esparrutan, non inbertsioak aski justifikatuta dauden.

Ez dugu Navarra Arena berri eta dotorerik nahi. Madriderik ordaindu edo Nafarroak ordaindu, diru publikoa da eta azkenean guztiok ordainduko dugu.

Nerea Martiarena Vallero Fundación Sustrai Erakuntza

[Castellano]

¿A quién conviene este convenio?

Asistimos a la teatralización del impulso del Corredor Navarro de Altas Prestaciones (TAV),

que no es más que el viejo y caduco Tren de Alta Velocidad rebautizado así insistentemente por el actual Gobierno de Navarra. Son cosas de los juegos del lenguaje, no llamar a las cosas por su nombre: proyecto Castor, Museo de los Sanfermines, Circuito de los Arcos, Navarra Arena y ahora Tren de Altas Prestaciones (TAV).

No ha cambiado ni una coma del viejo proyecto de alta velocidad planteado por UPN/PSN, para haceros una idea la Declaración de Impacto Ambiental es del año 2004 (tiene nada más y nada menos que trece años de antigüedad). ¿Qué ha cambiado estos trece años? Parece ser que ahora el PP y Geroa Bai están de acuerdo en el modelo de ferrocarril que quieren desarrollar en Navarra. Incluso parece que se han repartido el trabajo de impulsarlo: Geroa Bai se acabará encargando del mismo en la comarca de Pamplona/Iruña y UPN/PP en el tramo Castejón Campanas, pasando por la zona de Tafalla.

¿Cómo puede ser que antes de promover un proyecto de esta envergadura no se haga ni un solo estudio de rentabilidad económica o social? Quizás consideren que no hace falta analizarlo, total es dinero público. En esto no ha cambiado nada en estos trece años.

A lo largo de estos años se han expuesto numerosos argumentos tendentes a no iniciar las obras del Tren de Alta Velocidad o Tren de Altas Prestaciones en Navarra, y a realizar un análisis en profundidad de su utilidad para nuestra Comunidad Foral, así como de su rentabilidad socio-económica y sus implicaciones territoriales y medioambientales.

Sin embargo lo de la zona media de Navarra no tiene nombre, en Tafalla, Olite, Marcilla, Villafranca...perderán las conexiones ferroviarias que actualmente tienen. Para viajar a Madrid tardarán más tiempo que en la actualidad, tendrán que ir en coche a Pamplona/Iruña, pagar el aparcamiento, coger el nuevo TAV y volver a pasar por la zona media, además de pagar más por el billete. Es decir, tardarán más tiempo, tendrán más riesgos y les saldrá más caro. ¿Alguien se atreve a argumentar la lógica de esta decisión? En cuanto a la modificación del bucle ferroviario de Pamplona/Iruña, en otros lugares se invierte dinero en insonorizar, vallar o aislar las vías que atraviesan poblaciones, reducir riesgos y molestias. Aquí se quiere abandonar lo existente y se quiere derrochar el dinero en una nueva infraestructura. Por otro lado, ninguna ciudad con una buena planificación de su movilidad y de su dinero, se gasta un solo euro en alejar la estación de tren del centro, al contrario, en Europa las estaciones se ubican en los centros de las ciudades. ¿No habrá algún interés económico particular detrás de la idea de la nueva estación en Etxabakoitz? A pesar de todo esto, el actual Gobierno de Navarra, está insistiendo y ha decidido impulsar la negociación de un nuevo convenio para continuar con la construcción de las obras del TAV/TAP/AVE.

La reunión mantenida recientemente por el Ministro del Gobierno de España Íñigo de la Serna (PP) y el Vicepresidente del Gobierno de Navarra Manu Ayerdi (Geroa Bai), ha sido clarificadora, más de lo que en apariencia se pudiera pensar: están de acuerdo, aunque

quieren que no lo parezca.

A nivel técnico, siguen sin analizar las diferentes posibilidades existentes para mejorar la infraestructura actualmente existente, y a nivel económico lo dejó perfectamente claro el Ministro. Los 675 millones de euros previstos ahora se quieren ampliar a “unos 800 millones de euros”, “y si hace falta se llegará hasta los 1.000 millones”. Así se toman las decisiones políticas y así se derrocha el dinero público, no se puede describir mejor lo que se está cocinando entre determinadas manos cuando hablamos del TAV/TAP/AVE.

Traducido este cocidito Madrileño a Navarra, aparecen diferentes versiones y lecturas que esta misma semana han ofrecido la portavoz del Gobierno María Solana y el vicepresidente económico Manu Ayerdi.

En apariencia contradicciones, solo en apariencia. En fútbol sería una carrera sin balón para que te siga el/la contrario/a, despistarles y luego meter el gol por otro sitio.

En este caso se podría definir como la jugada del caracol, avanzando despacito, cuando la climatología acompaña y llueve, asomar la cabeza y pedir el TAP en Madrid, Madrid pone encima de la mesa deliberadamente un convenio que no se puede aceptar desde Navarra, y como los partidos que apoyan al actual Gobierno de Navarra no van a poder aceptar semejante derroche de dinero y manchón en los presupuestos de Navarra, pues entonces y en apariencia, el actual Gobierno de Navarra cederá ante los tres partidos para mantener el buen entendimiento, y hará como el caracol que cuando le tocan los cuernos los recoge, pero no retrocede en su actitud, avanzando despacito.

¿Qué va a ocurrir? Que la estrategia y la teatralización siguen adelante, el Gobierno de Navarra no va a aceptar el convenio que le ha puesto Madrid encima de la mesa, el conflicto social de la zona media de Navarra lo gestionarán desde Madrid, no se aceptará el convenio y Madrid recuperará la “competencia prestada”, desde la estrategia del Gobierno de Navarra hay un interés más atractivo, el desarrollo urbanístico y la construcción de la nueva estación en Etxabakoitz.

En este caso la estrategia no va a consistir en reclamar más competencias para Navarra, sino en ceder una “competencia prestada” para quitarse un pequeño lío de encima y tratar de quedarse la guinda del pastel en Etxabakoitz a la vez que está impulsando todo el proyecto.

¿Cómo impulsar el viejo proyecto de alta velocidad planteado por UPN/PSN sin mancharme las manos con los otros tres partidos que apoyan al actual Gobierno de Navarra a cuenta de la zona media? Pues así, de esta manera, despacito como el caracol y metiendo los cuernos cuando sea necesario. Viene “bronca”, pero hasta en las mejores obras melodramáticas de Shakespeare, las personas que intervienen están actuando.

Con teatro o sin teatro no han cambiado tanto determinadas cosas, trece años después aquí seguimos, aquí siguen demasiadas preguntas importantes sin resolver, ¿Cual es el presupuesto previsto para el tramo Castejón Campanas 675, 800 ó 1.000 millones de euros? ¿Necesitamos un modelo ferroviario más económico, más parecido al suizo o al alemán, estructurado que vertebra el territorio?, o ¿necesitamos un modelo ferroviario caro, elitista, centralizado, sin análisis de rentabilidad, diseñado con criterios políticos?.

Desde la Fundación Sustrai Erakuntza hacemos públicas la decisión y el compromiso con la sociedad navarra, por el cual, damos nuestra palabra de que vamos a fiscalizar cada euro de dinero público que sea gastado en este proyecto todavía injustificado. Seguiremos exigiendo un proceso participativo, transparente y real sobre el modelo de transporte que queremos en Navarra, desde Navarra y para Navarra. Pase lo que pase, pasen los años que pasen, vamos a fiscalizar y denunciar permanentemente el desastre económico, político y social que se intuye consecuencia de esta gestión ineficiente. Pasen los años que pasen luz y taquígrafos.

El TAV supondrá inevitablemente recortes en servicios públicos que SÍ tienen rentabilidad social o económica: recortes en sanidad, educación, becas, discapacidad, investigación, políticas de género, justicia gratuita, cultura, empleo público, pensiones, centros de inserción sociolaboral, Universidad Pública, laboratorios públicos, ayudas al sector primario, centros especiales de empleo, los refuerzos del servicio de bomberos/as, las urgencias hospitalarias, el medio ambiente y tantos y tantos ámbitos donde la inversión SÍ está más que justificada.

No queremos un nuevo y flamante Navarra Arena. Lo pague Madrid o lo pague Navarra es dinero público, es decir al final lo vamos a pagar todos y todas.
Nerea Martiarena Vallero Fundación Sustrai Erakuntza

<https://eh.lahaine.org/tav-en-navarra-ia-quien>