Exigen la paralización del TAV y reclaman mayor participación, debate social y transparencia

LA HAINE - EUSKAL HERRIA :: 23/06/2017

Los manifestantes han expresado su malestar ante la inminente firma del Convenio del TAV entre Gobierno de Navarra y el Ministro de Fomento de España

Iruñea*

Convocadas por la Plataforma Ribera por el Tren Social. No al TAV, la Asociación Zona Media Por el Tren / Erdi Aldea Trenaren Alde, AHT Gelditu Elkarlana, y la Fundación Sustrai Erakuntza, decenas de personas se han concentrado esta tarde frente al Palacio de Diputación en la Avvenida Carlos III de Iruñea.

Los manifestantes han celebrado una concentración-rueda de prensa dónde han expresado su malestar ante la posible e inminente firma del Convenio del TAV entre el Vicepresidente de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra Manu Ayerdi y el Ministro de Fomento de España.

En la rueda de prensa se ha leído el siguiente texto:

[Euskara]

Trenari bai, AHT-ri ez. Non dago parte-hartzea?

Aukera guziak mahai gainean dira. Alde batetik, Sustapen Ministerioak AHTren lanei berriz ekitea
proposatu dio Nafar Gobernuari. Proposamenaren arabera, Ebro ibaia zeharkatuko lukeen zubi bat
eraikiko litzateke, eta horrek Castejonen hasitako AHTren plataforma eta Zaragozarako linea
lotuko lituzke. Hurrengo urratsa Castejonetik Iruñerrira doazen zatiak egitea litzateke.

Aurreikusitako gastua 900 milioi eurokoa da. 2004an UPNek eta PSNek onartu zuten proiektu
berbera da: Abiadura Handiko tren korridore berria. Baina, herritarrak nahasteko, Prestazio Handiko Trenaz mintzatzen dira.

Beste aldetik, Geroa Baik adierazpen instituzional bat aurkeztu zuen ekainaren 5ean. Adierazpenean Nafar Gobernuaren eta Sustapen Ministerioaren arteko ituna aipatzen zen, korridorea eraikitzeko lanak finantzatu eta egin zitezen. Adierazpen hori onartu zen UPNren,

PSNren eta PPren botoekin.

Gertakari horiek direla eta, AHTren aurka gauden taldeon gogoeta helarazi nahi dizuegu:
1. Nabarmendu nahi genuke proiektu horrek gastu ikaragarria dakarrela ez beharrezkotzat jotzen
dugun egitura egiteko. Nafarroan eraikiko litzatekeen tren-korridorearen osoko gastua 3.000 euro
baino handiagokoa litzateke. Gainera, frogatu da erabileraren diru-sarrerek ez dituztela ustiaketa
gastuak estaltzen, eta, ondorioz, mota horretako lineak diru-iturri publikoez finantzatu behar dira
etengabean. Horrela eginda, funts handia desbideratuko litzateke AHTra, errenta handiko
gutxiengo batek bakarrik erabiliko lukeen egitura batera.

Ingurumenaren gaineko eragina nabaria da: besteak beste, lurraldeen okupazioa, oztopoefektua
eta habitaten suntsiketa. Eta egitasmoaren asmoa hiri handiak lotzea baino ez da;
horregatik, Tafalla, Marcilla eta beste hainbat herrik tren zerbitzua galduko lukete, trenaren
erabilpena gero eta handiagoa den unean, hain justu.

2. Aldaketaren Gobernuak eta sostengatzen duten alderdiek hauteskunde-arrakasta lortu zuten
parte hartzea, eztabaida soziala eta gardentasuna bezalako baloreak adierazita.
Baina, ordea, AHTari dagokionez, prozesua balore horien guztiz kontrakoa izan da: Manu Aierdiren
eta Sustapen ministroaren arteko negoziazioa eta itunaren aldeko adierazpen instituzionala
parlamentuan. Ez da inolako eztabaidarik izan ez korridore berriaren beharraz, ez egungo tren
lineak dituen aukerez. Legislaturaren hasieran, AHTren aurkako taldeek legebiltzarreko ponentzia
bat sortzea proposatu zuten mugikortasun-beharrak aztertzeko Nafarroan. Ponentzia hori gutxietsi
eta geldiarazi da, eta Manu Aierdi izan da parlamentuaren aurrean agertu den bakarra.
Pentsatzekoa da egitura handi bat egin aurretik bai errentagarritasun ekonomikoa, bai aukera
desberdinak ezagutzeko ikerketa independente, zorrotza eta parte hartzailea egin behar
dela. Ikerketa hori ez da egin, eta ez du ematen egiteko asmorik dagoenik.

Seguruenik, horren arrazoia da Estatu Espainiarrean egitura hauen inguruan egindako ikerketek
erakusten dutela ez direla ekonomikoki errentagarriak, ez lur-kohesioa bermatzeko eraginkorrak,
haien eragina oso handia dela ingurumenaren gainean eta zailtasun handiak dituztela

merkantziakopuru
esanguratsuak garraiatzeko.

Parte hartzeari eta aztertzeari uko egite horrek eta orain arte aurrera eraman duten prozesu ilunak
pentsarazten digute AHTa eraikitzeko motibazioa politikoa eta interes ekonomiko pribatuen ondorio dela. Frogatua da horrela gertatu dela finantza-sistemaren desmasia baino lehen egindako egitura erraldoi gehienetan.

3. Ezinbestekotzat jotzen dugu fundamentuzko ikerketa bat egitea egungo tren-lineak eskaintzen dituen aukerak eta behar dituen hobekuntzak ikertzeko. 1987ko Burdinbideetarako Garraio Planean Castejon eta Altsasuren arteko burdinbidea bikoizteko lana
aipatzen zen, baita gehiengo abiadura 140 kilometro ordukotik, egungotik, 160 kilometro ordukora
igotzeko asmoa,. Planaren arabera, bide berri paraleloa eraiki behar zen lur-berdinketa eta zubiak
zein gainbideak baliatuz.

Mende honetan gizakiak aurre egin beharko die erronka sozialei eta ingurumenekoei, aldaketa
klimatikoa eta erregai fosilen desagerpena kasu, eta tren-konbentzional sarean inbertitzea gaurko
garraio-eredu eutsiezina saihesteko aukera argia da.
Nafarroan, 2017ko ekainaren 22a.

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]

Sí al tren, no al TAV. ¿Donde está la participación?

Las cartas ya están encima de la mesa. Por un lado, el Ministerio de Fomento propone al Gobierno de Navarra reanudar las obras del TAV. Desde un puente sobre el Ebro, que uniría la plataforma del TAV ya iniciado en la zona de Castejón con la línea que transcurre hacia el sur dirección Zaragoza hasta la cuenca de Pamplona. El proyecto es el mismo que en su momento se inició con UPN-PSN en el Gobierno: un nuevo corredor ferroviario de Alta Velocidad.
Por su parte, Geroa Bai presentó el 5 de junio una declaración institucional en el parlamento a favor de firmar un convenio con el Ministerio de Fomento que permita realizar y financiar las obras.
Esta declaración salió adelante con los votos de UPN, PSN y PP.

Ante estos hechos, desde los diversos colectivos que nos oponemos al TAV queremos haceros llegar las siguientes consideraciones:

1. Insistimos en que este proyecto supone un enorme gasto en su construcción (solo en el tramo que contempla el convenio supone casi 1.000 millones de euros) en una obra que consideramos innecesaria. Además, como ya se ha demostrado, los ingresos por su uso no cubren los gastos de explotación por lo que estas líneas necesitan ser subvencionadas continuamente con dinero público. Esto supone una enorme desviación de recursos para una minoría de la población, aquella que dispone de rentas altas y que utilizaría habitualmente el TAV.

El impacto en el territorio es evidente: ocupación de terrenos, efecto barrera, destrucción de hábitats... Y su propósito responde a un modelo que solo pretende conectar las grandes ciudades. De ahí que con el actual proyecto toda la zona de Tafalla, Marcilla, etc. se quedaría sin servicio de trenes. Justo cuando su uso es cada vez mayor.

La mayoría de los estudios realizados sobre las líneas de Alta Velocidad en el Estado Español remarcan la ausencia de rentabilidad económica, su inutilidad a la hora de favorecer la cohesión territorial, su enorme impacto medioambiental e incluso su dificultad a la hora de transportar unos niveles significativos de mercancías.

2. Se puede decir que el Gobierno del cambio y los partidos que lo han apoyado lograron su éxito
electoral enarbolando valores como participación, debate social, transparencia…
Sin embargo, en el caso del TAV todo el proceso ha sido y es justamente lo contrario: una negociación entre Manu Aierdi y el ministro de Fomento, y una declaración institucional en el
parlamento a favor de firmar un convenio. No ha habido ningún tipo de debate sobre la necesidad de construir un nuevo corredor, ni sobre las posibilidades que tiene la línea ferroviaria
actual. Al principio de la legislatura la oposición al TAV propuso la creación de una ponencia parlamentaria específica para analizar las necesidades de movilidad en Navarra. Esta ponencia ha
sido ninguneada y paralizada siendo Manu Aierdi el único que ha comparecido hasta hoy.
Se supone que antes de construir cualquier gran infraestructura es necesario realizar un estudio
independiente, riguroso y participativo sobre su rentabilidad socioeconómica pero también sobre las posibles alternativas. Este estudio no se ha realizado, ni hay visos de que se pretenda hacer.

Esta negativa a abrir cualquier cauce de participación y análisis, y el proceso oscurantista seguido
hasta ahora nos lleva a pensar que la auténtica motivación para su construcción es política y que responde a intereses económicos privados. Como se ha demostrado en la mayor parte de
las grandes infraestructuras realizadas principalmente antes del estallido financiero.
3. Consideramos imprescindible estudiar seriamente las posibilidades que ofrece la línea férrea existente y las mejoras necesarias para se adecúe a las necesidades de la situación actual. En el Plan de Transporte Ferroviario de 1987 entre otras muchas actuaciones se incluía la
duplicación de la vía entre Castejón y Alsasua así como la elevación de su velocidad máxima hasta 160 Km/h (en lugar de los 140 Km/h actuales). La nueva vía paralela se construiría aprovechando tanto la explanación como los puentes y pasos elevados que en su momento se
fueron construyendo dejando libre el espacio necesario para su futura instalación.
Ante los grandes retos ambientales y sociales que el ser humano tendrá que afrontar en este siglo, como son el cambio climático o el agotamiento de los combustibles fósiles, invertir en una
buena red de tren convencional es una clara alternativa al insostenible modelo de transporte
actual.

En Navarra, a 22 de junio 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/exigen-la-paralizacion-del-tav