

# Opini3n: AHTren egoera Nafarroan/ La situaci3n del TAV en Navarra



Azken asteetan AHTren gaia pil pilean dago Nafarroan, Nafarroako Gobernua eta Sustapen Ministerioaren akordio ezari esker.

AHT espainiar Gobernuaren eskumena da. Baina Nafarroako Gobernuak bere egunean espainiar Gobernuarekin konbenio bat sinatu zuen, zeinaren arabera obra betearaztea Nafarroako Gobernuaren esku geratzen zen, ondoren espainiar Gobernuak Nafarroakoak aurreratutako dirua itzuliz.

Egungo Nafarroako Gobernuak aurrekoa ordezkatzuko duen konbenio berri bat sinatzea proposatu du, proiektuaren nondik norakoak batere zalantzan jarri gabe. Halaber, Nafarroako Gobernuak AHTren konbenioaren sinadura Estatua eta Nafarroaren arteko Konbenio Ekonomikoaren sinadurarekin baldintzatu nahi du. Geroa Baik gobernu osatzen duten gainontzeko alderdiekin dituen desadostasunak direla eta, Nafarroako Gobernuaren 2018ko aurrekontuan AHTrentzat diru partida bat sartzea arazo politiko bihurtu zaio. Horregatik aurten Villafranca-Olite eta Olite-Peralta tarteen lizitazioa, eta 2018an obrak Estatuaren esku geratzea nahi zuen Nafarroako Gobernuak.

Bitartean, Sustapen Ministerioak, AHTren konbenioa eta Konbenio Ekonomikoaren negoziazioak banandu nahi izan ditu. Nafarroako Gobernuari indarrean dagoen konbenioan adostutakoa betetzea exijitu dio. Hau horrela izanik, Nafarroako Gobernuak aurten hurrengo bi tarteak esleitu eta hurrengo urteko obrak aurrera eramane beharko lituzke, hau bermatzeko aurrekontuan diru partida bat sartuz.

Baina guk ez dugu eztabaida termino hauetara mugatu nahi, gure ustez azaleko eztabaida delako. Haratago joan eta gaiaren muina salatu nahi dugu: Obrak aurrera eramateko erantzukizuna batarena edo bestearen izanda ere, AHT inongo justifikazio ekonomiko eta sozialik ez duen proiektua da, ingurumen ikuspuntutik astakeria, eta ez da inola ere interes orokorrekoa.

Azken aldiko gatazka, lanak aurrera eramateko ardura norena den eztabaidatzera mugatzen da. Argi erakusten dute AHT eraikitzeke adostasuna dutela. Justifikazio politiko hutsa ematen diote proiektuari estrategikotzat joz, nahiz eta inongo errentagarritasun ekonomiko, sozial edo ingurumenekorik ez izan. Are gutxiago AHTk aurrekontuetan dituen diru partidak benetako beharrak dituzten beste arlo batzuetatik kentzen badira, besteak beste, osasungintza, hezkuntza edo gizarte zerbitzuetatik.

Honek, interes orokorraren aurka doan proiektua izanik, gizarteko maila pobreenetatik aberatsenetara zerga bidez egiten den transferentzia bat suposatzen du. AHT eraikitzea ingurumenaren guztiz aurkakoa da, hainbat arlotan eragin izugarriak dituen (habitatak eta bioaniztasuna suntsitzea, lur emankorrak okupatzea, inpaktua paisaia, zaratak, bibrazioak,...). Lurraldearen zatiketan duen eragina ere izugarria da, orain arte trenaren bitartez loturak zituzten hainbat zonalde loturarik gabe utziko baititu.

Arrazoi guzti hauengatik, AHTren aurrean izan daitekeen jarrera arrazoizkoena proiektua gelditzearen aldekoa da. Beharrezkoa da Nafarroako trenbide sarearen inguruko eztabaida bat izatea, non gizarte osoak parte hartuko duen. Eztabaida honek Nafarroako gizarteak benetan dituen beharrak plazaratu behar ditu: Zer nahi dugu? Lurraldea lotuko duen trenbide sozial, iraunkor eta errentagarria? Ala zentralizazioa bilatzen duena, irizpide politikoetan oinarritutakoa, errentagarritasun azterketarik gabea, eta garestia den trena?

Sinatzaileok argi daukagu: proiektu bat garatzearen ondorioak Nafar hiritarrok jasan behar ditugunez, ze tren mota nahi eta behar dugun galdetu beharko ligukete. Gure iritziz ez da bidezkoa AHTa inposatzea. Ondorioz, erabakia herriak har dezan exijitzen dugu.

---

En las últimas semanas el tema del TAV en Navarra vuelve a estar de actualidad por la falta de acuerdo entre el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra.

El TAV es una competencia del Gobierno español. Sin embargo, en su día, el anterior Gobierno de Navarra firmó un Convenio con el Gobierno español, según el cual Navarra se hacía cargo de la ejecución de la obra, adelantando el dinero que después debería devolver el estado español.

El actual Gobierno de Navarra ha planteado firmar un nuevo Convenio, que sustituya al anterior, sin cuestionar en absoluto el fondo del proyecto. Así mismo, el Gobierno de Navarra ha condicionado la firma del convenio para el TAV a la firma del Convenio Económico entre el Estado y Navarra. Ante el desacuerdo de Geroa Bai con el resto de partidos que apoyan al Gobierno, la inclusión de una partida económica en los presupuestos del Gobierno de Navarra para el 2018 se había convertido en su problema político, por lo que el Gobierno de Navarra quería que el Estado se encargara de la licitación este año de los tramos Villafranca-Olite y Olite-Peralta, y de las obras en 2018.

Mientras el Ministerio de Fomento ha pretendido separar el convenio del TAV de las negociaciones del Convenio Económico, exigía al Gobierno foral que cumpliera lo acordado en el convenio en vigor, de tal forma que licite este año los dos próximos tramos y ejecute las obras desde el próximo, siendo la garantía para ello, la inclusión de una partida presupuestaria a este fin.

Pero no queremos limitarnos a los términos de este debate, a nuestro modo de ver superficial. Pretendemos dar un paso más allá y denunciar el fondo de la cuestión: Independientemente de quién sea el responsable de ejecutar las

obras, el TAV es una infraestructura que carece de justificación económica, social, medio ambiental o de interés general.

Como se ve, todo el conflicto se limita a un desacuerdo sobre cuál es el órgano político que tiene la responsabilidad en la ejecución de las obras. De lo que se deduce que, ambas partes están de acuerdo en que el TAV se debe construir. O en otras palabras, atribuyen justificación meramente política y le dan la etiqueta de estratégica a una infraestructura que carece de estudio alguno que avale su rentabilidad económica, social o medio ambiental. Sobre todo si se tiene en cuenta que esas partidas se detraen de otras en las que sí hay necesidades, como la sanidad, la educación o los servicios sociales.

Esto supone una transferencia vía impuestos de las capas más pobres a las más ricas de la sociedad. Que es contraria al interés general. Que es insostenible al afectar a multitud de dimensiones ambientales con su construcción (fragmentación de hábitat, biodiversidad, ocupación de suelo fértil, impacto visual y paisajístico, ruido, vibraciones, etc.). Que tiene efectos fuertemente centralizadores al dejar a muchos territorios desprovistos de conexión con el ferrocarril cuando hasta ahora sí tenían.

Por todas estas razones, es obvio que la postura más razonable en cuanto al TAV debe ser la de su paralización. Es necesario someter la red ferroviaria navarra a su correspondiente debate social real para ver cuál es verdaderamente el interés general de la ciudadanía navarra en esta materia. ¿Qué queremos, un tren sostenible, social y rentable que vertebral el territorio? O ¿Queremos un modelo centralizador, caro, carente de análisis de rentabilidad y basado en criterios meramente políticos?

Las personas firmantes de este escrito, lo tenemos claro: ya que la ciudadanía navarra es quien sufrirá las consecuencias de desarrollar uno u otro proyecto, debemos ser preguntadas sobre el tipo de tren que necesitamos y queremos. En nuestra opinión no es lícito imponer el TAV, por lo que exigimos que la decisión la tome el pueblo.

Maria Balda, Roxika Iriarte, Amaia Zubieta, Maura Rodrigo eta Iratxe Alvarez

ELA, LAB, Steilas, CGT eta ESK, sindikatuen izenean