



Sustrai Erakuntza presenta la revisión de su propuesta de TPS (Tren Público y Social)

Extraído de fundacionsustrai.org

A large red rectangular graphic with white text and a white line-art illustration of a robotic arm on the right side. The text reads: 'Presentación de la propuesta revisada de TPS (Tren Público y Social) para Navarra'. Below that, it says 'Martes 25 de septiembre, 19:00 h.' and 'Katakarak (C. Mayor 54, Pamplona-Iruñea). Salón de Actos de la última planta.' At the bottom, it says 'TREN PARA TODAS' and 'TREN PARA TODO' in bold, and 'fundacionsustrai.org - sustraierakuntza.org' at the very bottom. On the left side, there is a small logo for 'Sustrai Erakuntza'.

En septiembre del año pasado la Fundación Sustrai Erakuntza presentó la propuesta de TPS (Tren Público y Social) para Navarra basada en el objetivo de diseñar de un **tren para todas** y un **tren para todo**, planteado a través de un **proceso participativo** abierto a la sociedad Navarra.

A lo largo de este año, se ha desarrollado el proceso participativo junto con **agentes sociales, partidos políticos, sindicatos** y en general con toda la **sociedad** Navarra. Durante todo este proceso hemos recibido un buen número de ideas y **aportaciones** para la mejora de la propuesta.

Tras ese proceso de participación, e **incorporadas las diferentes aportaciones** recibidas, la fundación Sustrai Erakuntza quiere presentar finalmente la **propuesta de TPS (Tren Público y Social) para Navarra**. En la presentación, además de explicar técnicamente la propuesta final del TPS, explicaremos

detalladamente cómo ha sido el proceso de participación.

También se abrirá un debate para analizar la **actualidad del ferrocarril** en Navarra, incluido el proyecto del **(TAP) Tren de Alta Velocidad**, cuyas obras se han reiniciado este verano en la Zona Media.

Por lo tanto, te invitamos al siguiente acto de la Fundación Sustrai Erakuntza:

Presentación de la propuesta revisada de TPS (Tren Público y Social) para Navarra

Martes 25 de septiembre, 19:00 h.
Katakarak (C. Mayor 54, Pamplona-Iruñea).
Salón de Actos de la última planta.

TPS (TREN PÚBLICO Y SOCIAL) TREN PARA TODAS TREN PARA TODO



Proyecto Geltoki: Queremos acercar la economía solidaria y alternativa a toda la ciudadanía de Navarra

El proyecto Geltoki tiene como objetivo convertirse en un referente en la promoción de la economía social y solidaria, la soberanía alimentaria y la cultura alternativa en Iruñerria. Un servicio para la ciudadanía navarra y un

altavoz para esta amplia red de iniciativas alternativas y transformadoras; una propuesta abierta y plural que fomente el tejido social

Participa económicamente en el **crowdfunding**



EL MINISTERIO DE MEDIO AMBIENTE VUELVE A CONSIDERAR DEFECTUOSO EL PROYECTO MINA MUGA

Plataforma no a las minas de potasas en la Bal d'Onsella y la Sierra del Perdón

EL MAPAMA REQUIERE A GEOALCALI SUBSANAR LOS MISMOS PROBLEMAS DE SUBSIDENCIA, SISMICIDAD Y SALINIDAD DE LA MINA QUE MOTIVARON REHACER EL ESTUDIO DE IMPACTO AMBIENTAL EL AÑO PASADO

El Ministerio de Agricultura y Pesca, Alimentación y Medio Ambiente (MAPAMA) ha vuelto a requerir resolver los graves problemas del proyecto Mina Muga de sales y potasa en las Altas Cinco Villas y la Ribera de Sangüesa. El Ministerio vuelve a señalar los problemas inherentes a una mina al lado del embalse de Yesa, bajo el canal de Bardenas, bajo los pueblos de Javier y Undués de Lerda, con una montaña de residuos de más de 12 millones de metros cúbicos de sal y más de 47 metros de altura.

Se trata de problemas no resueltos que deberían haber concluido el proyecto Mina Muga, tal como se indicaba en la solicitud del MAPAMA de diciembre de 2016, donde se indicaba que si tras la presentación de la información requerida, ésta fuera insuficiente, el órgano ambiental daría por finalizada la evaluación de impacto ambiental. Sin embargo, el pasado mes de abril volvió a requerirle, un año después, que resolviera los mismos problemas.

El reiterado requerimiento es resultado de la evaluación que el Ministerio ha hecho del Texto Refundido del Proyecto, que la Empresa presentó en abril de 2017, después de las continuas adendas, correcciones y contradicciones manifiestas de un proyecto del que el promotor ha reconocido poco a poco, algunos de los problemas evidentes que esta plataforma lleva señalando desde

2015.

Los requerimientos han sido numerosos, entre los que cabe señalar los de las administraciones del estado y autonómicas, del Instituto Geográfico Nacional (IGN), de la Confederación Hidrográfica del Ebro (CHE) o el Instituto Geológico y Minero de España (IGME), y a la vista de la nueva solicitud de subsanación, Geoalcali ha sido manifiestamente incapaz de resolver.

Aspectos como la sismicidad inducida por la minería, causa principal de la generación de terremotos no naturales en el mundo, la afección a la precaria situación de las laderas del embalse de Yesa, la afección a los pueblos de Javier y Undués que están sobre la propia mina, la afección a infraestructuras tan significativas como el Canal de Bardenas que vertebraba la actividad agrícola de buena parte de las Cinco Villas y representa el suministro de boca para la propia ciudad de Zaragoza, o el tráfico de más de 1000 vehículos pesados por las carreteras del entorno del proyecto, y con destino original, el puerto de Bilbao o la venta nacional a través de la carreteras de Sos-Ejea, siguen sin resolverse. El discurso ha pasado de negar todos los problemas, a tener que reconocerlos por imposición de la realidad y de los requerimientos de los organismos competentes del Estado. El intento de minimizarlos ha generado un nuevo requerimiento de la administración.

Además de los requerimientos de la administración estatal, los gobiernos autonómicos han señalado muchos otros problemas inherentes al proyecto, viendo atónitos en algunos casos como los propios informes remitidos a la administración no aparecían firmados, y por tanto, se desconocía la competencia o la formación de los técnicos que los habían elaborado, y en último caso, de su responsabilidad. No es extraño que el propio estudio de explotación no sólo no apareciera firmado, sino que venía acompañado de una cláusula de descargo en la que SADIM HUNOSA, autor del primer borrador del proyecto de explotación, no se responsabilizaba del proyecto presentado.

La Plataforma No a las Minas de Potasa denuncia de nuevo que los requerimientos realizados en este momento no son nuevos, y son los mismos problemas de los que adolecía el proyecto en 2015, y de los que la administración ha estado dando una oportunidad tras otra, para que intentaran solventarlos, y que tras el último requerimiento, se constata que siguen sin resolverse.

La Plataforma viene alertando desde 2015 que este proyecto minero presenta muchos riesgos ambientales y sociales. Desgraciadamente cada uno de los informes de la administración no ha hecho sino confirmar todas y cada una de las denuncias públicas que llevamos haciendo desde la primera exposición del proyecto. Aspectos relacionados con el relleno de las galerías –o *backfilling*– siguen sin haberse estudiado, y el promotor sigue sosteniendo que es algo que resolverá en el futuro. La sismicidad inducida sigue sin haberse estudiado. La acumulación de sal en las escombreras se relega a intentar venderla cuando la mina haya cerrado y la empresa haya vuelto a Australia. Los hundimientos en superficie siguen sin haberse evaluado aun existiendo problemas conocidos en la zona del Perdón o en las minas de Suria o Sallent con la misma técnica de explotación que la que se plantea en Mina

Muga. La circulación de camiones será un problema a tener en consideración pues ninguna de las carreteras de la zona están preparadas para dicho volumen de vehículos. Por último, la afección al embalse de Yesa, a sus laderas y al Canal de Bardenas, sigue minimizándose.

Esta Plataforma considera especialmente sangrante que el Ministerio tenga que volver a requerir a Geoalcali que evalúe de nuevo los mismos riesgos que motivaron la repetición del estudio de impacto ambiental, sobre sismicidad, subsidencia y la escombrera de sal.

El proyecto estaba mal diseñado en origen, y durante los últimos 3 años, hemos sido testigos de las continuas correcciones, adendas y cambios puntuales, sin acometer un proyecto compatible y adaptado al entorno en el que se encuentra, considerando que fuera posible. Un procedimiento que debería haberse finalizado en 4 meses, como indica la legislación ambiental, y que lleva 3 años con la presentación de continuos parches. Creemos que ha llegado el momento en que las Administraciones públicas actúen de forma valiente, y se pronuncien desfavorablemente sobre este proyecto con una declaración de impacto ambiental negativa. Cabe recordar que según el promotor éste es el buque insignia de las cinco futuras minas que publicita a sus accionistas en la bolsa de Sídney.

—

Plataforma no a las minas de potasas en la Bal d'Onsella y la Sierra del Perdón

noalaminasdepotasa@gmail.com

<https://noalaminasdepotasa.wordpress.com/>



**Sustrai Erakuntzak uste du Nafarroan
sustatu behar diren hondakinak
kudeatzeko plantak txikiak eta apalak**

izan behar direla



Duela gutxi Nafarroako Gobernuak onartu du Hondakinen Foru Legearen proiektua, une honetan Parlamentuan dagoena berrespenaren zain. Lehenago hainbat pertsonak eta elkartek (Ekologistak Martxan, Greenpeace edo Compañía de las 3 Erres, besteak beste) aukera izan zuten haien iritziak emateko irekitako herritarren parte hartze prozesuan.

Beraz, lege hau **hausnarketa kolektibo** baten emaitza da, aurreko Nafarroako Hondakinen Plana bertan behera geratu ondoren, Sakanako Mankomunitateak eta Sustrai Erakuntzak jarritako errekurtsio judizialari esker. Gogoan hartu baliogabetutako Plan hartan erraustegia jotzen zutela hondakinak tratatzeko metodo bakartzat. Horren ondotik, eta Plan berria onartu ahal izateko, parte hartze prozesu luze bat ireki zen. Bertan ondoko **ildoak** jorratu ziren Nafarroako hondakinak kudeatzeko: **erraustearen gaitzespena**, hondakinen osagai ezberdinen **bereizketa** jatorrian egiteko bultzada eta, azkenik, **hurbiltasunaren printzipioa**, mankomunitateei proposatuz tamaina txikiko plantak eraikitzeke hondakinen sorreratik gertu.

Neurri handi batean kontsentsu hauek lehendabizi gauzatu ziren Nafarroako 2017-2027 Hondakinen Planean, eta geroxeago, orain ezbaian dagoen Hondakinen Legean. Hala ere, hurbileko tratamenduaren inguruko puntua **ez dago behar bezala jasota** aipatutako bi dokumentuetan.

Hondakinen Planari dagokionez, egiazta dezakegu ez dagoela inongo aurreikuspenik Iruñerriko errefusa tratatzeko Iruñerrian bertan, eta horren ordez, proposatzen dute errefusa **bidaltzea beste planta batzuetara**: esate baterako, 100 km-etara dagoen Tuterako El Culebretera (Planaren 6.3.3.1.3 puntua). Baina, batez ere, eragin hau somatzen dugu frakzio organikoaren

konpostajea planifikatzeko orduan. Iruñerriko **tamaina handiko planta** eraiki nahi dute, 50.000 tna/urteko (6.3.3.1.1 puntua).

Kontuan hartu beharra dago Iruñerriko Mankomunitatea biztanle gehien biltzen duen mankomunitatea dela, 300.000 tik gora, Nafarroako biztanleen erdia ia-ia. Beraz, berau da Nafarroan hondakinen kopururik handiena kudeatzen duena.

Bestalde, Hondakinen Foru Legeak agintzen du Ente bat sortu beharra dagoela Nafarroako hondakinen trataera egokia zaintzeko. Halabaina, Ente honi hondakinak garraiatzeko funtzioa ere eman egiten zaio. Gisa honetan, mankomunitateen funtziorik garrantzitsuenak Ente honi pasarazten zaizkio, eta hortaz, **kudeaketa herritarrengandik urrundu egiten da hurbildu beharrean**. Beraz bultzatu egiten da hondakinen garraioa Nafarroan, hondakinak tratatzeko azpiegitura konplexuak eta garestiak sustatuz edo mantenduz, El Culebreten gertatzen den moduan.

Honela, ikusten dugu **nola bihurritzen den hondakinen gaineko legedia** planifikaziotik bertatik, Hondakinen Zuzentarau Markoa eta Hondakinen Kudeaketarako Plan Estatala (PEMAR). Aipatutako testuek ondoko printzipioak finkatzen dituzte: Hurbiltasuna eta Buruaskitasuna, lehentasuna emanek tokian tokiko hondakinen kudeaketari, ahalik eta gehien saihestuz horien garraioa. Adibidez, PEMAR-ek ezartzen du tratatzeko instalazio berriak hondakinak sortzen diren tokietatik egon behar dutela, tamainaz hondakinen kopuruaren arabera izan behar dela eta, beti ere, planten hondakinen garraioa murriztuz.

Legeek diotenaren kontra, ematen du Nafarroan planifikazioak **Iruñerriko hondakinak tratatzeko tamaina handiko planta baten eraikuntza** ekarriko duela, orain gutxi onartu bezala egunkarietako artikulua honetan. Artikuluan irakurri dezakegu Mankomunitateak aurreikusten duela planta bakar bat eraikitzea berezitateko materia organikoa (zakarrontzi marroia), ez berezitateko hondakinak edo errefusa (zakarrontzi berdea) eta ontzien frakzioa (zakarrontzi horia) tratatzeko.

Beraz erraz egiazta daiteke planta bakarraren aurreikuspena. Aipatutako albistean aipatzen da planta honek 93.772 Tna / urteko tratatuko lituzkeela (hondakin organikoak, errefusa eta ontziak). Kontuan hartuta **2016an Iruñerriko Mankomunitateak 102.236 tona bildu zituela**, erraz ondoriozta daiteke planta berriak gaitasuna izanen lukeela hondakin guztiak tratatzeko. Gauzak horrela, Hondakinen Plana beteko da, baina erabat zokoratuta geldituko da planta txikien proposamena.

Horretaz gain, planta berriaren deskripzioaren arabera, honek bilduko luke ontziak tratatzeko aukera. Esan beharra dago dagoeneko Iruñerriko mankomunitateak **baduela** ontziak tratatzeko planta bat Gongoran, eta aipatutako artikuluan esaten da langileak egungo plantatik planta berrira pasako direla. Sustrai Erakuntzak ez du ulertzen zergatik eraiki behar dira instalazio berriak , egun daudenek egoki betetzen badute beren lana.

Antza denez, ematen den arrazoia da errefusa zein ontzien tratamendua instalazio berean eginen dela, makina berberak erabiliz. Zinez zaila zaigu esatea zenbateraino hori posible den edo arazo berrien iturburua ote den.

Baina bai ikusten dugula **“erreziklajea“-ren kontzeptua arlo guztietan aplikatzeko beharra**. Ikuspegi honetatik, lehenago aztertu behar da egun diren makinaria eta instalazioak aprobetxatzea, planta berri bat eraikitzea baino lehen.

Beraz, ematen du hondakinak kudeatzeko planta handi baten proposamenaren azpian dagoena, holaxeko **plantak kokatzeko tokiak aurkitzeko zailtasuna** dela. Tramitazioa errazteko, egungo kudeatzaileek lehenetsi dute kokagune bat eta bakarra bilatzea planta berri bat egiteko.

Jakin badakigu hondakinak tratatzeko plantek sortarazten dutela arbuioa jendearen artean. Eta hori onartu beharra dago holako plantek ingurumen arazo larriak eragin dituztelako. Baina aldi berean onartu beharra dago **arazo hauek larritu egiten direla planten tamainaren arabera**. Hortaz, planta txikien instalazioak kudeaketa erraztu eta arazoak mugatzen ditu. Errezagoa izan beharko litzateke planta txiki hauentzat kokagune egokiak aurkitzea, eta horrekin batera, herritarren ulermena lortzea.

Esanak esan, kezka ikusten dugu Nafarroako Gobernuaren zein Iruñerriko Mankomunitatearen hondakinen inguruko planifikazioak bazterrean uzten duela egungo araudiaren gomendio garrantzitsuenetarikoa bat: **hondakinak kudeatzeko planta txikien eraikuntza**, sortzen diren tokietatik hurbil. Hau are garrantzitsuagoa da hondakin organikoen kasuan, berez dakartzaten arazoengatik (usain txarrak, lixibiatuak,..). Konpostajerako planta txikien eraikuntzaren abantaila begi bistan dago: hurbiltasuna, **maneiatzeko errazagoa** eta arazoen kopuru murriztagoa.

Sustrai Erakuntza Fundazioaren aburuz, **Nafarroan urrats positiboak eman dira hondakinen kudeaketan, baina lausoturik gerta daitezke**. Berriz ere bultzatzen da hondakinak tratatzeko planta handien joera, arazoak biderkatzen dituen.. Begiratu baino ez da egin behar El Culebreten gertatzen denarekin. Instalazio hauetan Nafarroako errefusa gehiena tratatzen da, Iruñerrikoa eta Lizarraldekoa izan ezik. Eta instalazio hauetan sortzen diren arazoak oso ezagunak dira.

Sustrai Erakuntzak bat egiten du goian aipatutako erakunde ekologistekin hondakinen kudeaketan aldaketa aldarrikatzeko orduan. **Nafarroan behar ditugu azpiegitura txikiak, apalak eta sostengarriak. Eta honek ere balio beharko luke du Iruñerriko Mankomunitatearentzat.**

Nafarroan, 2017ko abenduaren 7a.

Sustrai Erakuntza Fundazioa

Telefonoa: 664 746 063

Web: <http://www.fundacionsustrai.org/> eta <http://www.sustraiarakuntza.org/>

Emaila: sustraiarakuntza@gmail.com

Sustrai Erakuntza cree necesario que las plantas de gestión de residuos que se promuevan en Navarra sean más pequeñas y sencillas.

El Gobierno de Navarra ha aprobado recientemente el proyecto de Ley Foral de Residuos, un texto que ya ha remitido al Parlamento para su ratificación. El texto de la ley ha pasado por un proceso de participación pública, en el que muchas personas y entidades han participado, entre ellas organizaciones ecologistas como Ekologistak Martxan, Greenpeace Navarra o la Compañía de las 3 Erres.

Esta ley es fruto de otro **proceso de reflexión colectiva** que surgió cuando quedó anulado el anterior Plan de Residuos de Navarra, aquel que proponía una incineradora como único método de tratamiento, y que fue tumbado gracias a un recurso judicial interpuesto por la Mancomunidad de Sakana y Sustrai Erakuntza. Tras la anulación de aquel plan se produjo un largo proceso participativo, durante el cual se buscaron establecer como **principales líneas** para la gestión de los residuos de Navarra: el **rechazo a la incineración**, el impulso a una **mayor separación** en origen de los diferentes componentes de los residuos, y el impulso de su **tratamiento de cercanía**, para lo cual se proponía a las mancomunidades la construcción de plantas de tratamiento pequeñas y cercanas a los puntos de generación de los residuos.

Gran parte de estos consensos se concretaron primero en el Plan de Residuos de Navarra 2017-2027 y posteriormente en la Ley de Residuos que ahora se discute. Sin embargo, el punto que se refería al tratamiento cercano de los residuos **no parece que vaya quedar recogido** adecuadamente en ninguno de los dos documentos.

En el caso del Plan de Residuos comprobamos que no ha incluido la previsión de un tratamiento de la fracción resto de la Comarca de Pamplona dentro de su territorio, sino que propone **llevar estos residuos a otras plantas**, como por ejemplo a la de El Culebrete en Tudela, a unos 100 km (punto 6.3.3.1.3 del Plan). Pero sobre todo, este efecto lo vemos a la hora de planificar las plantas de compostaje de la fracción orgánica, cuando para toda esta comarca solo prevé **instalar una planta de gran tamaño**, de hasta 50.000 Tm/año (punto 6.3.3.1.1).

Es necesario tener en cuenta que la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona (MCP) es la entidad de mayor población de estas características en Navarra, superior a las 300.000 personas, o sea aproximadamente la mitad de la población de toda Navarra. Es por lo tanto la que gestiona la mayor cantidad de residuos de Navarra.

Por su parte, la Ley Foral de Residuos establece que se creará un Ente que debería velar por el correcto tratamiento de los residuos navarros. Sin embargo, a este ente también se le otorga en la ley la función de prestar servicios de transporte de Residuos. De este modo algunas de las más importantes funciones de las mancomunidades son transferidas a este Ente, y por lo tanto **en lugar de acercar la gestión al/la ciudadano/a, esta se aleja.**

Se tiende así a potenciar el transporte de los residuos en Navarra, fomentando o manteniendo las grandes, complejas y costosas infraestructuras de gestión de residuos, como es el caso citado de El Culebrete.

De este modo, vemos que desde el momento de la planificación ya **se retuerce la legislación sobre residuos**, la Directiva Marco de Residuos y el Plan Estatal Marco de Gestión de Residuos (PEMAR). Ambos textos establecen los principios de Proximidad y Autosuficiencia, por los cuales los residuos han de ser gestionados con prioridad en las comarcas donde se generan, evitando todo lo posible su traslado. Así por ejemplo, el PEMAR establece la necesidad de que las nuevas instalaciones de tratamiento se ubiquen en los lugares próximos a la generación de residuos, y se adapten a las cantidades que estos producen, minimizando el transporte de los residuos a las plantas.

Al contrario de lo indicado en la legislación, la planificación que se está implantando en Navarra parece que se concretará en la **construcción de una gran planta para el tratamiento de residuos en la Comarca de Pamplona**, tal y como se ha conocido recientemente a través de este artículo periodístico. El artículo indica que las previsiones de la Mancomunidad son las de construir una sola planta para el tratamiento de la materia orgánica separada (contenedor marrón), la fracción resto de los residuos no separados (contenedor verde) y la fracción de envases (contenedor amarillo).

Se puede comprobar fácilmente que la previsión es establecer una única planta. La noticia citada indica que la planta se diseñaría para el tratamiento de un total de 93.772 Toneladas al año de los residuos citados (orgánica, resto y envases). Teniendo en cuenta que la cantidad de residuos recogidos por MCP en esas tres fracciones sumaron en 2016 102.236 Toneladas, se comprueba que la planta tendría capacidad para tratar prácticamente la totalidad de dichos residuos. Se cumpliría así lo establecido en el Plan de Residuos, si, pero se arrinconaría la propuesta de plantas pequeñas.

Además, según la descripción que conocemos de la nueva planta, esta incluiría una línea para el tratamiento de envases. Es necesario comentar que en la actualidad la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona **ya dispone** de una planta para el tratamiento de envases en Góngora, citándose en el artículo que los/as trabajadores/as de la actual pasarían a realizar su trabajo en la nueva, una vez construida. Sustrai Erakuntza no entiende la necesidad de construir nuevas instalaciones para realizar algo que ya se está realizando correctamente.

Al parecer, la razón para ello es que el tratamiento de la fracción resto y el de los envases se llevará a cabo en las mismas instalaciones, compartiendo maquinaria. Nos cuesta determinar hasta qué punto ello es posible, o si pudiera ser fuente de problemas. Si que vemos, sin embargo, que es necesario **aplicar el concepto de "reciclaje" en todos los ámbitos**, por lo que, en todo caso, creemos que es necesario que se analice la posibilidad de aprovechar la maquinaria e instalaciones de la actual planta de envases, antes de construir una enteramente nueva.

Por lo tanto, lo que parece subyacer en el fondo de esta propuesta de una única gran planta de gestión de residuos, es la **dificultad de encontrar un**

emplazamiento para este tipo de plantas. Todo parece indicar que, para simplificar la tramitación, los/as gestores/as han optado por buscar emplazamiento para una única planta.

Es un hecho conocido que la instalación de plantas de gestión de residuos suscitan un fuerte rechazo popular. Algo que es necesario reconocer, dado que estas plantas siempre han sido una fuente de problemas ambientales. Sin embargo, es necesario también reconocer que **estos problemas se agravan siempre con el tamaño de las plantas**, por lo que la instalación de pequeñas plantas facilita su gestión y limita los problemas. Debería ser, por lo tanto, más fácil encontrar lugares adecuados para estas pequeñas plantas, debiendo ser también estas más fácilmente asumibles por parte de la ciudadanía.

Por lo tanto, vemos que tanto la planificación en materia de residuos del Gobierno de Navarra, como la de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona abandona una de las recomendaciones más importantes de la normativa actual: **la construcción de pequeñas plantas de gestión de residuos, cercanas a los puntos de producción.** Esto es aun mas importante en el caso de los residuos orgánicos, por la problemática inherente a los mismos (posibilidad de malos olores y lixiviados, entre otros). La ventaja de construir pequeñas plantas de compostaje, además de su cercanía a los puntos de producción del residuo, estriba en que **su manejo es mucho más sencillo**, por lo que la incidencia de problemas disminuye considerablemente.

Por lo tanto, la Fundación Sustrai Erakuntza cree en la gestión de los residuos en Navarra **se han dado pasos muy positivos, pero que quedan empañados por los aspectos comentados.** La tendencia que se fomenta es la de crear grandes centros de gestión de residuos, los cuales tienden a amplificar los problemas que estos presentan. Un ejemplo claro que tenemos en Navarra de este tipo de gestión es la que se realiza en el centro de El Culebrete, en Tudela. En estas instalaciones se tratan actualmente la mayoría de los residuos de la fracción resto de Navarra, excluyendo los de la Comarca de Pamplona y los de Tierra Estella. Y los problemas que esta instalación padece son de sobra conocidos.

De este modo, Sustrai Erakuntza se une a las reivindicaciones de las otras organizaciones ecologistas ya citadas, y aboga por un cambio en la gestión de los residuos, de manera que se tienda a la creación de infraestructuras más pequeñas, sencillas y sostenibles. Y por lo tanto, **abogamos por que las nuevas plantas que se construyan a partir de ahora, y en concreto las que promueva la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, sean pequeñas y sostenibles.**

En Navarra, a 7 de diciembre de 2017.

Fundación Sustrai Erakuntza

Teléfono: 664 746 063

Páginas Web: <http://www.fundacionsustrai.org/> y
<http://www.sustraiarakuntza.org/>



LA PLATAFORMA CONTRA LAS MINAS DE POTASA SOLICITA LA DECLARACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL NEGATIVA PARA MINA MUGA



Denuncia que Geoalcali S.L. incumple los requerimientos del Ministerio en el Proyecto refundido de Mina Muga.

El pasado mes de diciembre, el Ministerio de Medio Ambiente requirió a Geoalcali SL, promotor de la mina de potasas “Mina Muga”, en las Altas Cinco Villas, Javier y Sangüesa, la redacción de un Proyecto Refundido, por **“la relevancia de las cuestiones que se han puesto de manifiesto en esta fase de consultas, así como la importancia y significancia de los cambios sufridos por el proyecto sometido a información pública, las numerosas adendas, estudios adicionales y respuestas emitidas a diferentes Organismos”**.

Este proyecto fue presentado al Ministerio por el promotor el pasado 28 de abril y ha sido sometido a consultas, después de las reiteradas solicitudes de la Plataforma y asociaciones ambientales, sindicatos y partidos políticos.

Tras el examen del nuevo proyecto, la conclusión es alarmante: **Geoalcali ha**

incumplido sistemáticamente los requerimientos de la Administración, en los que se solicitaba la clarificación de aspectos técnicos y ambientales del proyecto, y lo ha realizado negando los problemas o retando a los organismos públicos a que demuestren lo contrario.

El proyecto sometido a exposición pública en 2015 ha cambiado, en algo tan objetivo, como que la **superficie de la mina es ahora casi un 40% más grande** (el proyecto se ha ampliado en 662,25 hectáreas, es decir en más de 6 millones de metros cuadrados) **lo cual genera nuevas zonas de afección**, mayor cercanía al pantano de Yesa, la excavación bajo el pueblo de Undués, y ha cambiado los trayectos de las líneas eléctricas, la localización de la bocamina o la distribución completa de la planta industrial.

Además, en el trámite de consultas al que hacemos referencia, no se han aportado documentos imprescindibles para la evaluación como es el proyecto de explotación o, reglamentariamente exigidos, como es el plan de restauración que requiere la normativa ambiental. Es decir, estamos ante un nuevo proyecto que, salvando el nombre, nada tiene de comparable con lo informado y expuesto públicamente en 2015, y que además sigue siendo un documento incompleto, falta de rigor, agresivo con el medioambiente y peligroso e inseguro para los pueblos afectados y sus gentes.

Una diferencia significativa es, que algunos de los problemas que existían en el proyecto de 2015 y denunciados por esta Plataforma en sus alegaciones, ya no se niegan pero tampoco se solucionan; son el caso de los transportes (casi mil recorridos de vehículos pesados diarios en la circunvalación de Sangüesa), los hundimientos mineros, o la adecuación del proyecto al contexto sísmico en el que se encuentra. Además, continúa la ausencia de estudios rigurosos sobre la afección al embalse de Yesa y sus laderas, sobre el paso franco de agua entre el embalse y la mina, sobre la sismicidad inducida en minería o la presencia de sismicidad activa en la zona como muestran los datos del IGN. Estas cuestiones se resuelven con explicaciones del estilo “no se valora...”, “no es esperable...”, “no se espera...”; en lugar de valorarse científicamente como pedían los requerimientos de los organismos públicos.

Las nuevas soluciones técnicas planteadas pasan por argumentos generales que no resuelven los problemas, como la eliminación de la montaña de sal, tal como exige la CHE, y que aumenta de tamaño, **pasando de 10.300.000 a 12.900.000 metros cúbicos, y de altura pasando de 47 a 57 metros** (indicando que venderán la montaña cuando cierren la mina). El promotor no reconoce tampoco que con los precios de producción de Geocali, la venta de sal común no es rentable, si comparamos con las empresas de producción de sal del entorno como Saldosa (Sierra del Perdón) o Ibérica de Sales (Remolinos), y donde además la venta a Estados Unidos sería a la mitad del precio de producción de Geocali. El relleno de las galerías no cuenta con un análisis fiable en este momento, pues según el promotor, aún se encuentra en una fase de evaluación muy preliminar.

Además, requerimientos como la cogeneración energética, eliminar una de las montañas de residuos del margen de protección del camino de Santiago, establecer contornos de seguridad contra los hundimientos en el entorno de

Undués, Javier, carreteras o el mismo Canal de Bardenas, siguen sin incorporarse en el nuevo proyecto.

Cuestiones que habían sido requeridas de forma específica por los distintos organismos y administraciones y que han sido también denunciadas por la Plataforma por el riesgo que suponen para las personas, los pueblos, el patrimonio, el paisaje y el territorio.

El proyecto "refundido", que era la última oportunidad de Geoalcali para hacer un proyecto coherente, congruente y seguro con el contexto en el que se enclava, **suspende** tanto en los requerimientos de la Administración como en la definición de un proyecto compatible con el entorno y que recoja soluciones a los problemas detectados. Este suspenso no sólo es interpretación de la Plataforma. El propio Estudio de Impacto Ambiental (EsIA) realizado por Geoalcali tras considerar los impactos y beneficios potenciales, en su evaluación numérica, se otorga una **autocalificación negativa**, que según el baremo del promotor, **representaría un proyecto Incompatible con el medio**. La Plataforma a partir de la evaluación del expediente cree que incluso esta valoración sería incluso peor si se realizara un análisis independiente, objetivo e imparcial. Además, todo lo anterior, se confunde con un pseudo plan de participación, que vuelve a invocarse en el EsIA para mostrar el supuesto apoyo de la zona, cuando el único dato objetivable es que, para el caso de la comarca de Sangüesa, el 85% de los encuestados requerían más información sobre el proyecto.

El promotor, ahora, anuncia que de forma voluntaria solicita la exposición pública de su nuevo proyecto, cuando de ser viable, sería lo exigido por Ley debido a los numerosos cambios sustanciales que se han generado. Sin embargo, la Plataforma cree que el Ministerio debería dar por finalizada la Evaluación del impacto ambiental, siguiendo sus propias indicaciones, ya que alertaba al promotor de que si no remitía la información requerida o ésta era insuficiente, el órgano ambiental daría por finalizada la evaluación de impacto ambiental ordinaria.

En este momento, queremos denunciar que además de realizarse toda la tramitación del proyecto a espaldas de la ciudadanía, cambiando el proyecto a golpe de titular y en cada foro administrativo según intereses diferentes, el promotor quiera engañar a la ciudadanía cuando publicita como voluntaria la participación pública, cuando lo contrario sería un hurto de los derechos públicos democráticos, y donde se quiere confundir la participación pública de la ciudadanía con un nuevo plan de marketing publicitario.

La Plataforma considera y solicita, a la vista de la falta de rigor y seriedad de la contestación de Geoalcali a los requerimientos del Ministerio, Gobiernos de Aragón y Navarra y de otros organismos públicos, y teniendo en cuenta la calificación que la propia Empresa otorga a su proyecto, **que el Ministerio de por finalizado el expediente de evaluación ambiental del Proyecto Mina Muga y otorgue una Declaración de Impacto Ambiental negativa**.

Zaragoza-Pamplona/Iruña a 30 de agosto de 2017



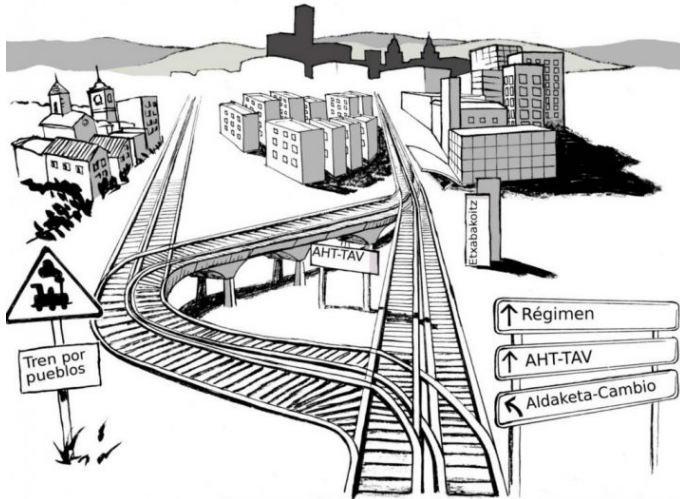
Allí estaremos. Por un debate real sobre el modelo ferroviario (y social). CONCENTRACIÓN



Imagen de la concentración-Rueda de prensa. 22/06/17

El próximo jueves día 22 cuatro organizaciones, con maneras diferentes y propias de oponerse al proyecto de construcción de un nuevo corredor ferroviario de alta velocidad, han convocado una concentración para expresar su disconformidad con este proyecto.

ELKARRETARATZEA **SÍ AL TREN NO AL TAV**



**OSTEGUNA 22, 19:30EAN
DIPUTAZIOA (CARLOS III)**

-AHT GELDITU! ELKARLANA
-ASOCIACION ZONA MEDIA POR EL TREN / ERDI ALDEA TRENAREN ALDE
-FUNDACION SUSTRAI ERAKUNTZA
-PLATAFORMA RIBERA POR EL TREN SOCIAL. NO AL TAV.

Entre las que estaremos allí, algunos pensamos y sentimos que hay razones de peso para parar este proyecto. Estas razones las hemos compartido durante años con nuestras vecinas y vecinos. Lo hemos hecho de las más diversas maneras: charlas, exposiciones, informes, manifestaciones, cartas, acciones judiciales, mediante el boca a boca, en paseos montañosos, charlando con nuestras compañeras, cocinando, conociéndonos. Mil maneras de denunciar este proyecto que consideramos innecesario y agresivo.

Hay quienes, también, percibimos este proyecto como un impulso a un tipo de mundo: ese en el que constructoras y partidos políticos deciden las infraestructuras. Un mundo que pretende conectar solo grandes ciudades, y no los pueblos. En donde las afecciones son solo un peaje necesario en el sostenimiento de un modelo que se desmorona. Cambio climático, agotamiento acelerado de materiales terrestres, entre ellos los combustibles fósiles, globalización productiva, que a su vez, acelera estos procesos de agotamiento y contaminación. Una mundo insaciable y a la deriva.

Allí estaremos. Lo tenemos claro. Porque además lo que hemos ido viendo durante estos últimos años a raíz de la explosión de la burbuja inmobiliaria y constructora nos lo confirma.

Pero también estaremos quienes tenemos dudas sobre los beneficios que pueda traer el gasto de entre 1.000 millones y 4.000 millones de euros en esta infraestructura. Quienes piensan que bien se podrían dedicar estos recursos a otras tareas como mejorar el trazado ferroviario actual. Quienes quieren poder seguir usando el tren que pasa por su pueblos. Quienes desconfían de

que desarrollo suponga siempre grandes obras. O simplemente quienes recorriendo Monte Plano, Valdizarbe o los valles de Olza e Iza se preguntan si no hay otra manera de mantener el transporte ferroviario sin dividir y degradar los campos y valles por donde pasaría el TAV.

Pero sobre todo estaremos aquellas que desconfían de la manera en la que se están tomando las decisiones. Recordemos algunos detalles. Este proyecto, que como un zombi hibernaba en los cajones tras la debacle financiera del Ministerio de Fomento y de ADIF, es el mismo que promovieron UPN y PSN en la época del poderío constructor, el crédito fácil y las connivencias políticas. Sin embargo, durante este año despierta con la disposición del Ministerio de Fomento a realizarlo. O al menos una parte. Muchos nos preguntamos cómo es que un Ministerio que está cercano a la bancarrota, con una deuda de más de 40.000 millones de euros, propone retomarlo. ¿Consiguió UPN resucitarlo o quizás fue el PNV, a cambio de los votos necesarios para aprobar los presupuestos?

Un deseo colectivo que impulsó el llamado "Cambio" fue la necesidad de tomar las decisiones relevantes de manera informada, participativa y meditada. Para esto pueden servir diversas herramientas: una ponencia parlamentaria sobre el modelo de movilidad, unos estudios técnicos serios e independientes, debates sociales en diferentes espacios... Maneras de tomar en consideración la postura de quienes se sienten afectados por este proyecto. Considerando también las graves afecciones que sufren las tierras, paisajes y territorios por donde pasa pero también por donde no lo hace. Con el cambio de gobierno se exigían cambios en las formas de tomar las decisiones. En este sentido, el debate en torno al TAV podría ser una ocasión para aprender a construir las maneras, actitudes y dispositivos que nos permitan pensar y debatir sobre un aspecto central de nuestras vidas como es el transporte motorizado: su papel social, sus afecciones, su necesidad a la hora de servir al bien común. Pero no está siendo así. Ni de lejos. Ni su pálido reflejo. Las decisiones, como antes, se toman en los despachos, al albur de intereses partidistas. Manu Ayerdi, vicepresidente del gobierno, se reúne con el ministro de Fomento, Iñigo de la Serna, y tratan de ponerse de acuerdo sobre las condiciones en que van a llevar a cabo este proyecto. El mismo que impulsaron los actuales partidos de la oposición. Y que por eso han apoyado con tanta vehemencia.

Estaremos allí este jueves quienes creemos que estas formas de decidir son oscurantistas y empobrecedoras de la tan cacareada democracia.

Hay muchos *quienes* que dudamos seriamente de los posibles beneficios comunes de este proyecto. Muchas personas que percibimos cómo se lleva a cabo a nuestras espaldas. Y tantos otros que lo consideran como una pieza más de un mundo que adquiere las características de un muerto viviente.

Pero seamos muchas o pocas, nos muevan unas razones u otras, tengamos diferentes sensaciones, existe una parte considerable de nuestros convecinos que exigen parar esta acelerada negociación: ¿por qué tanta prisa?

No nos fiamos de estas formas de tomar decisiones y hacer acuerdos cuando se trata de un proyecto de esta envergadura.

Allí estaremos. Esta vez convocadas y convocados por cuatro organizaciones. Allí nos tratarán de comunicar sus consideraciones, pero también intentaremos escuchar las vuestras, las nuestras.

Nos pedimos un debate real, serio, plural, informado. Se lo exigimos también al gobierno de Navarra. Esto supondría un cambio. Y para eso necesitamos tiempo. Tampoco aquí nos sirve la alta velocidad.

Luis Iriarte, participante de AHT Gelditu Elkarlana



El Ave a debate



No podía ser en otro lugar sino en Galicia, país de las maravillas, la existencia de una asociación que demandaba un servicio de limusinas en lugar de la línea AVE Madrid-Galicia, pues para nueve mil millones de euros derrochados en una mega-infraestructura con una densidad de tráfico de tres trenes diarios por sentido, salía mejor a cuenta trasladarse en limusinas, datos contrastados.

Cuando no existen estudios de impacto ni de vía-bilidad, se abre paso al esperpento, a la impunidad y al caos del sistema, por mucho que se empeñen en tildar sobornantes y sobornados del sistema, a la disidencia social como como entidades anti-sistema promotoras del caos, injurias a falta de argumentos. La cementocracia es una nueva forma de caciquismo para captar votos, con el sentimiento de agravio para la célula política local si el tren no pasa por su región. El trenecito es como "El Cochecito" que imaginó Rafael Azcona, que a Don Anselmo ni falta que le hacía, pero al ver al impedido Lucas que se venía arriba mullidito en su flamante carricoche, con su bocinita, su farol y su motorcito de hasta a veinte por hora, a Don Anselmo le corroía la envidia, uno de los pecados del capital.

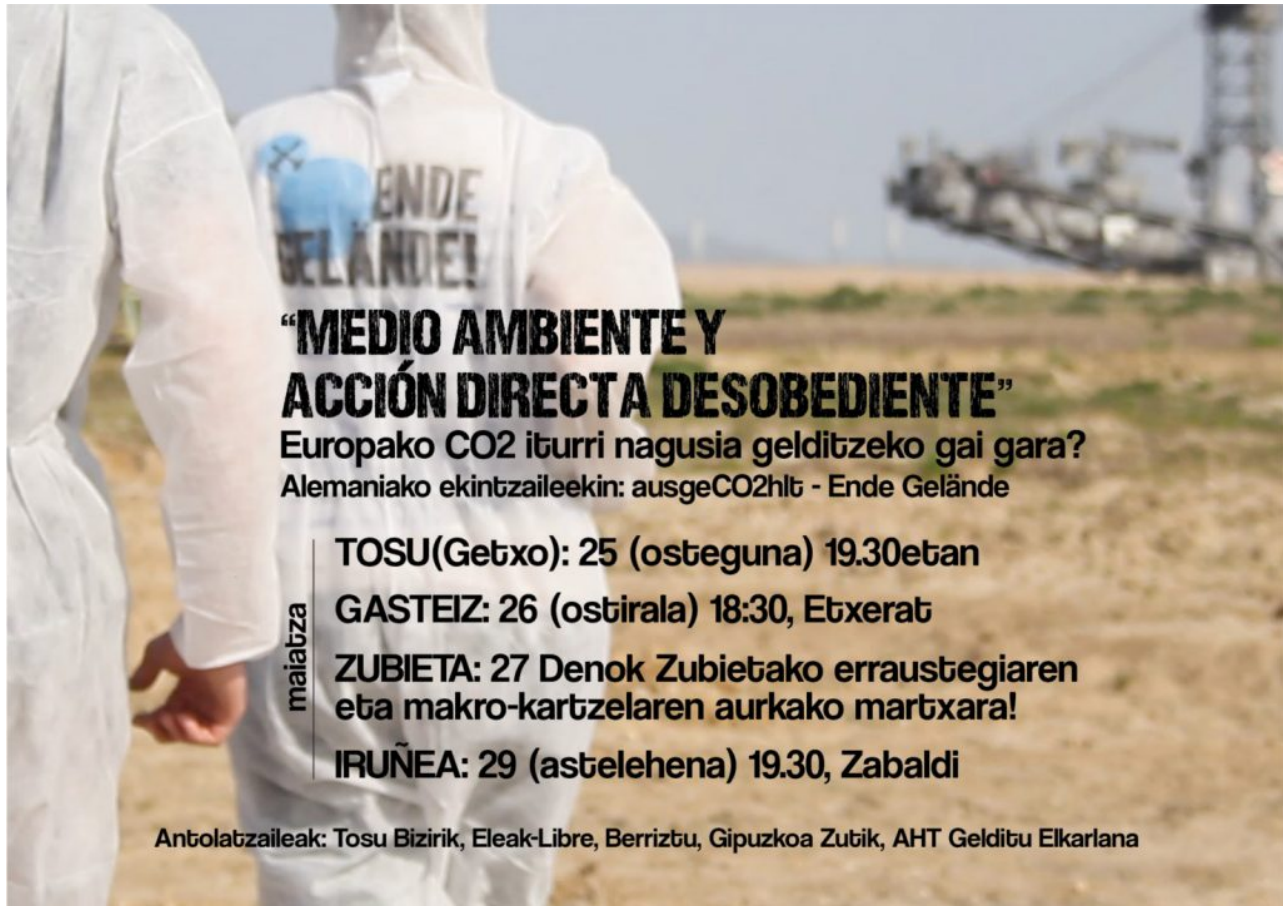
Para tres de los cuatro principales corredores del AVE estatal, los de mayor tráfico, los ingresos (con aprobado justo) superan los costes variables, al contrario que el corredor Madrid-Norte, con nota muy deficiente. En cuanto a costes de infraestructura por otro lado, los cuatro corredores tardarían en amortizarse más de un siglo siendo optimistas, resultando el global de obra y explotación como una ruina elefantíaca, según un estudio de Fedea, que no son ni anti-sistema ni simpatizantes del imperio austro-húngaro, sino el *think tank* de la banca y la gran patronal, por una vez con argumentos y lejos de injurias anti-sistema contra la disidencia social.

Como sociedad civil exigimos estudios de impacto social, económico y ecológico. Exigimos de una vez ya transparencia y democracia, que se abra un debate público sobre cómo queremos viajar o exportar nuestras txistorras, que se nos informe en qué estado de soborno se encuentran los pelotazos urbanísticos de Etxabakoitz y Sanduzelai, que se diga la verdad sobre el futuro cierre de las líneas de cercanías, en vías de extinción. En esta comunidad estamos hartas de obras ruinosas que no pasaron ningún filtro y que pagaremos a base de recortes en los servicios públicos, mientras se presenta el Amancio de turno a humillarnos y lavar su fraude fiscal y moral con su marketing filantrópico de cáncer y sus cachivaches radiológicos de última degeneración. Confiamos por tres de las cuatro patas que soporta la mesa del gobierno que así sea, de la cuarta solo de su mitad, siempre que Zabaltzen no decida saltarse sus estatutos o sus miembros contradigan sus declaraciones, y cito al filósofo Daniel Innerarity en uno de sus manifiestos regeneracionistas: "Necesitamos un sistema político cuyos agentes escuchen realmente a todos: a las voces más ruidosas y a los murmullos más profundos, que atiendan las urgencias del momento pero no descuiden la anticipación del futuro, que equilibren adecuadamente el corto y largo plazo".

Goio, afiliado a CGT-nafarroa



Charla: medio ambiente y acción directa desobediente



Nola itxi ahal dugu Europako CO2 iturririk handiena? Alemaniako mendebaldean dauden zero zabaleko 3 lignito meategiek eta beren bost zentral termikoek Europako CO2 iturririk handiena osatzen dute.

Meategien aurkako ekintzaile batek zonalde hartako hainbat talderen borroken berri emanen digu: hiritarren ekimenak, Hambach-eko basoaren ekintzaileak; desobedientzia zibileko ekintza masiboak antolatzen dituzten ezkerreko militanteak; gobernuz kanpoko erakundeak, hainbat eskaera bideratzeko sinadura bilketak antolatzen dituztenak, etabar...

-HITZALDIA: Maiatzaren 29, astelehenarekin, 19:30ean Zabaldin.

Antolatzailea: AHT Gelditu!

Argibide gehiago: <https://www.ende-gelaende.org/es/>

Bideoa

<http://www.dw.com/es/ecologistas-bloquean-mina-de-carb%C3%B3n/av-19258639>

¿Cómo podemos cerrar la fuente más grande de CO2 de Europa?

Las tres minas a cielo abierto de lignito en el oeste de Alemania y sus cinco centrales térmicas forman la fuente más grande de CO2 de Europa

Una activista de la resistencia contra las minas va a informar sobre las luchas de los diferentes grupos en la región: iniciativas ciudadanas; ocupantes del bosque de Hambach; activistas de la izquierda que organizan

acciones masivas de desobediencia civil; ONGs que reúnen firmas para peticiones y muchos más.

-CHARLA: 29 de Mayo, lunes, 19:30 en Zabaldi.

Organiza: AHT Gelditu!

Más información: <https://www.ende-gelaende.org/es/>

Video:

<http://www.dw.com/es/ecologistas-bloquean-mina-de-carb%C3%B3n/av-19258639>



Abiadura Handiko Trena Nafarroa eta Espainiako Gobernuek ados jartzen dute murrizketa eta zorra gehiagorekin/El Tren de Alta Velocidad une a los Gobiernos de Navarra y España con más deuda y recortes

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, Madridenten 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 gobernua 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, enpresariengatik, zerrendarekin batera. Modu honetan ekarpen ahal bezain zabala izango duen ekoizpen kolektiboaren azterketa zorrotzaren ondorioz, 2018ko urrirako Nafarroak sozialki, ekonomikoki eta ingurugiroaren aldetik jasagarria 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 saihebidetza ezabatzea eta **Etxabakoitzen** geltoki berria eraikitzea ez dira AHTa eraikitzeko arrazoiak, burbuila espekulatuak 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 saihebidetaren ezabatzeak ez du arazoak konponduko. Ororbia, Arazuri, Iza edo Aldaba bezalako herriei pasatuko zaie oraingo arazoak, eta egia hau nahita ezkututzen da.

5. Ez da lehentasunezkoa hitzarmen bat sinatzea. Nafarroatik eta Nafarroan zehaztu behar da zein eredu behar eta nahi dugun, eta behin eredia zehaztuta sinatu genezake Estatuarekin hitzarmen ekonomiko berri bat. Orain, **trenbide eredia 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 eredia AHT/PHT edo Europako eredia, 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.*

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 avanzando 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.*



Yesa no puede esperar: Manifestazioa

YESA

NO PUEDE ESPERAR

Paralización e informe internacional ya

MANIFESTAZIOA

MAIATZAK 27 MAYO

18:30



PAMPLONA IRUÑA

Salida: Estación de Autobuses, Final: Paseo Sarasate
Irteera: Autobus geltokia, Bukaera: Sarasate Pasealekua

Convocan - Deitzen dute:

Yesa+No Lanak Gelditu, Río Aragón, URBIZI,
Podemos Navarra-Ahal dugu, EhBildu, GeroaBai, I-E

El próximo 27 de mayo se recorrerán las calles de Pamplona-Iruña reivindicando la paralización del proyecto de recrecimiento y el encargo de un informe técnico internacional por parte de las autoridades competentes con objeto de analizar de forma independiente en profundidad el proyecto y su situación.