



Abiadura handiko trenbide konexioaren proiektuaren errentagarritasun soziala Nafarroan

- Txostenaren laburpena -

Alejo Etchart, Roberto Bermejo, eta David Hoyos

Industrializaturiko Herrialdeak kolpatzen dituen krisi ekonomikoa finantza-krisi gisan definitu ohi da, aditu anitz konponente fisiko baten garrantziarekin bat datozen arren: petrolioaren agorpena; gobernu-txosten batzuen arabera, zibilizazio-kolapso baten atarian egon gaitzekoen muturreraino. Petrolio garestiak garraioan eragin handia du, are handiagoa espainiar estatuko garraioan, errepide bidezko garraioak menperaturik. Krisi ekonomikoak estatuan duen gordintasun berezia bi faktoretan azaltzen da: etxegintzaren burbuila eta petrolioarekiko menpekotasun ikaragarria. 1989 ondoko Japoniako esperientziak etxegintza-krisia gainditzearen zailtasuna erakusten du. Petrolioarekiko menpekotasunak, europako batez bestekotik hamar puntu gorago, erregai honen salneurri igoerarekiko bereziki ahul bihurtzen du estatuko ekonomia.

Egoera makal hau izan arren, espainiar estatua munduan parekorik ez duen garraio azpiegitura berrien eraikuntza-politika batean nahasirik dago, Barne Produktu Gordinarekiko bere europako bazkideek inbertitzen dutenaren bikoitza xahutuz. Azken zazpi urteetan 100.000 milioi euro inguru inbertitu ondoren – horietako erdiak abiadura handiko trenaren (AHT) sarean -, espainiar estatua munduan AHTko kilometro gehien dituen bigarren herrialdea da, soilik Txinaren atzetik. Espainiar politikaren irentsi nahi aseezina ez da hor bukatzen: 2014-2020 tartean 50.000 milioi euro inguru inbertitzea aurreikusten da, batez ere, AHTrako eta merkantzia-garraiorako azpiegiturak hobetzeko. Bitxia bada ere, espainiar eta frantziar estatuak (burdinbide- politika honen esponente nagusiak) 1997-2008 tartean burdinbideak merkatu kuotarik handiena galdu duen europako herrialdeak dira. Aldiz, aspalditik ikusten ez ziren politika sozialetan gastu murrizketa etengabeak pairatzen ari gara azken garaioan. Murrizketa hauek bai transferentzia publikoei (pentsioak, familiei laguntzak, e.a.), baita zerbitzu publikoei (osasungintza, hezkuntza, gizarte zerbitzuak, e.a.) ere eragiten diete. Nafarroako Foru Erkidegoa ez da inolako salbuespenik izan murrizketa hauek indarrean jartzeko orduan.

Krisi ekonomikoak, azkenik, lehentasunak ezartzera derrigortu du, errekurtsio publikoak non eta zergatik inbertitzen diren arreta handiz begiratzera: esaterako, errepide berria ala ospitale berria eraikitzeko inbertitu behar dugu? Azken finean, krisiak inbertsio publikoen errentagarritasun sozioekonomikoa aztertzea derrigortu du, ekonomian aditu anitz aspalditik aldarrikatzen ari ginena, obren zarata etengabearen azpian gu entzuterik ez bazegoen ere. Izan ere, krisi honek herritar anitzen lanpostuak zanpatu dituen arren, interesaturik “estrategiko”-tzat izendaturiko inbertsio batzuen behararen inguruko eztabaida berrikatzeko aukera eman digu. Eta hori, AHTak estatuko zein eskualdeko klase politikoaren baldintzarik gabeko babesa jasotzen duen arren, gizarte eta akademiko esparruetan gero eta gehiago zabaldu zuten jarrita izan bada ere.

Txosten honen helburua AHTaren gizarte errentagarritasunaren inguruko azterketen egoera biltzea da, Nafarroako Foru Erkidegoan AHTaren proiektuak errentagarritasun sozioekonomikoa aztertzeke nahian. Nafarroako AHTaren ibilbidea estatuko AHTaren sareko zati bat denez, beharrezkoa da baloratzea, hasteko, estatuko bertze eskualdetan azpiegitura honek izan dituen motibazio zein ondorioak. Behin hori eginik eta gai honetan nazioartean izaniko esperientziak aintzat harturik, azpiegitura honek Nafarroan izan ditzakeen eragin ekonomiko, sozial eta ingurugiroan aurreikus ditzakegu.



1.- Eraikuntza, mantenimendu eta ustiakuntza kostu handiek adierazten digute estatuko AHT linea bat ere ez dela ekonomikoki errentagarria, hori dela-eta etengabeko diru publiko sarrerak behar dituzte linea guztiek.

Orokorrean, AHTko lineak ez dira eraginkorrak, erabiliriko errekurtsuak eta lorturiko lorpenak alderatzearen zentzuan.

Eraikuntza baldintza zorrotzak direla-eta kasu guztietan hagitx altua da eraikuntza kostua. Horrez gain, lineen mantentze lanen gastuak ere altuegiak dira, urtean kilometroko 100.000 eta 200.000 euroen artekoak.

Hau guztia kontuan harturik, estatuko linea batek ere errentagarri bihurtzen duen gutxieneko bidaiari kopururik ez duela ikus dezakegu. Europako Batzordearen arabera, "soilik salbuespenezko baldintzetan (eraikuntza kostu txikietan eta denbora aurrezte handietan oinarrituriko konbinazio bat) justifika daiteke lehenengo urtean 6 milioi bidaiari baino gutxiago izanen dituen AHTren linea bat; gutxieneko eraikuntza kostuekin eta aurrezte handiarekin, 9 milioi bidaiarien gutxieneko eskaera beharrezkoa da, ziur aski". Ingladak errentagarritasun ataria 6 eta 8 milioi arteko bidaiarira jaisten du.

Estatuan dagoeneko dauden lineak gomendaturiko gutxieneko eskaera hauetatik hagitx urrun daude. Bartzelona-Madril AHT lineak 5'7 milioi bidaiari garraiatu zituen jardunean izan zen bigarren urtean. Madril-Sevilla lineak, zerbitzuko 19 urteetan, urtean, batez bertz, 2'79 milioi bidaiari izan ditu. Gainontzeko lineek are atarramendu okerragoak izan dituzte. Madril-Valentzia: 1'91 milioi; Madril-Toledo: 1'5 milioi; Madril-Valladolid: 3'5 milioi.

Ondoriozta dezakegu, beraz, estatuko inolako AHT linearik ez dela errentagarria. Hori dela eta, eraikuntza Institutio Publikoek ordaintzeaz gain, diru publikoaren sarrera etengabeak eskatzen ditu. Berez, AHTaren ustiaketa galerak 247'7 milioira heldu ziren 2007. urtean eta 2008. urteko 400 milioira heltzea aurreikusten zen. Are gehiago, mutur iskanbilatsuetara ailegatu da, Toledo eta Albaceteren arteko konexioaren kasu, martxan sei hilabeteren ondoren bertan behera geratu zena, eguneko 18.000 euroko kostua izanik batez bertz 16 bidaiari garraiatzen zituela ikustean. Zaragoza-Oska lineak, bere lehenengo urtean, batez bertz, %6ko okupazioa izan zuen.

2.- Biztanleriaren gutxiengo baten aldeko errekurtsu desbideraketa larria da, erosteko ahalmen handiko gutxiengoaren alde.

Eraikuntza, mantenimendu eta ustiatze gastu handi honek, guztion diruaz ordaindurik, gehi subsidio publikoak, biztanleriaren gutxiengo baten aldeko errekurtsu desbideraketa larria ekarri du, orokorrean errenta handiak dituen eta bidaiatzeko txartelaren salneurri garestia ordain dezakeen gutxiengo horren aldeko desbideraketa, AHTaren kostu osoen eta diru-sarreraren bitartez berreskuratzen ez diren ustiaketa gastuen ordainketa biztanleriaren gainontzekoen lepotik geratzen den bitartean.

Ondorioz, estatuko AHTaren inguruko politikaren garapenak ez die erantzun eraginkortasun edota gizarte-kohesio irizpideei errekurtsu publikoen esleipenean, ezta proiektuen bideragarritasun ekonomikoi ere.

3.- Lurraldeko kohesioaren gaineko AHTaren ondorioak baxuak edo ezkorak dira.

Eragin sozioekonomiko orokorrak ia-ia hutsaren hurrengoak dira, lotzen dituen hirien artean aurretik garatuago zeudenen mesederako eta biztanle kopuruan edo ekonomikoki makalagoak diren hirien garapen aukeren kalterako. Hori erakusten digute Lleida-Bartzelona, Paris-Lion edota Tokio-Osaka tarteetan eginiko azterketek.

Lotzen ez diren tamaina ertaineko hiriei eta landa eskualdeei dagokienez, "tunel eragina" sortzen da: irisgarritasuna galtzen da eta haien arteko esparrua banandu egiten da. Biztanleria handiko hiriguneak elkarrengana hurbiltzen ditu, tartean dauden herri zein hiri ertainak urruntzen dituen bitartean, hirigune handietara biztanleria erakarrit, horrenbertzez, lurraldearen egituraketarendako ondorioak kaltegarriak dira.

4.- Errekurtsu publikoen xahutze itzela dakar.

Espainiar estatuko abiadura handiko politikak balizko mugikortasun eskaera bati erantzun nahi dio, horrek dakarren kostua kontuan hartu gabe. Hori dela eta, sosa publikoa xahutzen ari da mugikortasuna eta oinarritzko zerbitzu publikoen (hezkuntza, osasungintza, e.a.) kalitatea murrizten



den bitartean eta garapen berezko zein iraunkorra bultzatzen duten sektoreetan inbertitzeari uzten zaion bitartean.

5.- Gehiegizko garraio azpiegituzuzkitzeak garapen ekonomikoa kaltetzen du.

Sustapen Ministerioak bultzatzen ari den azpiegituzuzkitzeak garapena sortzen dutela behin eta berriz erran arren, ekonomialarien arteko adostasuna gero eta handiagoa da: ez da komenigarria azpiegituzuzkitzeak lan handiak egitea garaturiko herrialdeetan beraien errentagarritasun sozioekonomikoa hutsaren hurrengoa baita ezkorra ere baita, erabilera alternatibo errentagarriago anitz izanik.

6.- Ingurugiroko iraunkortasuna ez du inolaz ere bultzatzen.

CO₂-ko isurketak eta gastu energetikoa aurrezten ez laguntzeaz gain (obra berriaren eraikuntzak berak erraz gaintuzuzkitzeak) lurraldean eragin itzelak ere sorrazuzkitzeak ditu: lur okupazioa, hesi efektua, zarata, gehiegizko ustiaketa, harrobien irekiera, zaborteziaren sorrera, porlan ekoizpena, kutsadura elektromagnetikoa eta paisaiarena... 2009an Suedian bilduriko ingurugiro ikerketatan adituen batzordeak honelako ondorioa atera zuen: "Abiadura handiko Trenbidean eginiko inbertsioa ezin zaie politika ekologizatuzuzkitzeak saldu herritarrei, ez Suedian ezta horrelako inbertsioak aurrera eramaten diren bertze herrialde europarretan ere".

7.- Salgaiak abiadura handian garraiatzeak zailtasun tekniko eta ekonomiko itzelak dakartza.

Espainiar estatuko abiadura handiko lineak soilik bidaiariak garraiatzeko bururatuak izan dira eta lineok salgaiak garraiatzeko birmoldatzeak zailtasun tekniko itzelak dakartza, eraikuntza kostu anitz handiagoa dakarrena (%30-a arte handiagoa): eraikuntza parametroak are zorrotzagoak dira (bihurgune erradio zabalak, aldapa leunagoak, azpiegituzuzkitzeak indartsuagoak, zaratarentzako murrizketa handiagoak...). Horrez gain, beharrezkoa da bidaiarien trenak salgaienak aurreratu ahal izateko nasa eta bazterlekuak eraikitzea. Hala eta guztiz ere bere oztopo handienak ekonomikok dira. Mantentze lanen kosteak itzelak dira (%10 eta %20 bitartean garestiagoak), bereziki salgai astunen kasuan, ibilbide luzeko burdinbidean garraiatzen diren gehienak direnak. Orduko 250 km. baino azkarrago doazen trenendako erradio egokia duen bihurtzuzkitzeak batetik orduko 90 km.tan doan konboi estandar bat sartzen denean trenbidean sekulako higadura sortzen da. Horrek bi arazo mota sortzen ditu: mantentze lanen kostua eta lan hauek burutzen diren bitartean azpiegituzuzkitzeak erabiltzeko ezintasuna. Eraikuntza eta segurtasunari loturiko gastuei gehiturik, enpresariok uxatzen dituzten salneurri garestiagoak sortzen dira. Salgaien garraioarendako abiadura horren nabarmena ez denez bidaiarienarekin alderaturik eta kostua aintzat harturik, litekeena AHT bidezko salgaien garraioaren eskaera askok uste dutena baino txikiagoa izatea da. Berez, CEOEk zein operadoreek beraiek AHTaren lineak ez direla fidagarriak ezta egokiak ere salgaiak garraiatzeko adierazi dute.

Azken buruan, bidaiarien zein salgaien trafikoko mistoa abiadura handian bateratzuzkitzeak zaila da, salgaiendako burdinbide sare berri baten eraikuntza babestera administrazio publikoak daramatzana, sare bikoiztua sortuz (ibilbideen zati gehienetan behintzat), gastu handiago, errentagarritasun txikiago eta ingurugiroko kalte gehiagorekin.

8.- Honek guztiak Abiadura Handiko Trenaren inguruko espainiako politikaren atzean dagoen motibazio bakarria politikoa dela ondorioztatzuzuzkitzeak garrantzuzuzkitzeak, hau da, ez du inongo oinarri objektibo edo teknikorik.

Horrela, hauteskunde interesek, estatu eta herrialde mailako alderdien arteko ordain politikok, enpresa zehatz batzuei mesedeek eta baita ustelkeria politikok zein alderdien finantzaketa irregularrak ere baldintzaturik egon ohi dira inbertsio erabakiak. Ezaguna da Madril-Sevilla eraikitzeari loturiko ustelkeria, PSOE-ko 18 buru kondentaturik izan ziren edota Guadalajara-Yebesko geltokiaren kasua.

9.- Energia krisiak errepidetik garraiatzen diren ibilbide ertain zein luzeko salgaien garraioa ohizko burdinbidera lekualdatzuzuzkitzeak bultzatzen du, eginkizun anitzuzuzkitzeak sare misto baten sendotzearen bitartez.

Eraginkortasunaren hobekuntza zentzuzko aukera da beti, baina espainiar kasuan eskakizun saihestezin mailara heltzen da. Abiadura handian inbertitze politikak eragin du salgaien garraioa



Europako Batasunako maila baxuenetara erortzea, bidaiarien garraioaren kuota ia-ia aldatu gabe. Politika honek petrolioarekiko sekulako menpekotasuna eragin du, horrek dakarren ahultasunarekin.

Laburbilduz, AHTaren hedatzean garraio-sistemaren eraginkortasuna ez dela kontuan hartzen ondoriozta dezakegu, errekurtsio banaketaren eraginkortasunak ezta proiektuen bideragarritasun ekonomikoak ere ez baitute baldintzatzen, gizarte osoaren asebetetzearekin zerikusirik ez duen diru kopurua inbertituz eta dagoeneko dugun burdinbide-ondarea profitatu gabe.

Agerikoa da Nafarroako abiadura handiko lineak estatu mailan erakutsi diren gaitz berberak dituela, berriazko ezaugarriak baditu ere, Europako Batzordeak arestian harturiko erabakia barne, nafar lotura Kantabriko-Mediterraneo korridorean txertatu duena, salgaiendako nazioarteko zabalera estandarrak betetzen dituen "hirugarren bidearen instalazioa" sartuz.

Nafarroako abiadura handiko loturaren proiektuaren gizarteko errentagarritasuna

1.- Ez da bere errentagarritasun sozioekonomikoaren inguruko inolako ikerketa fidagarri eta independenterik burutu eta bere sustapenak gardentasuna zein jendartearen parte hartzearen gabezia du.

Nafarroako Gobernuak AHTak Nafarroan sortuko lituzkeen eragin ekonomiko, sozial eta ingurugirokoen inguruko ikerketa bat egitea agindu zion 2008. urtean Marcial Echenique y Compañía (MECSA) enpresari. Logikak erraten digu helburu hori duen ikerketa egitea Nafarroako AHTaren plangintzaren hasieran agindu behar zela eta ez plangintza eginik eta eraikuntza erabakirik dagoenean. Nahiz eta esleipenaren arabera aipaturiko txostena 2008 amaitu aitzina eman beharra egon, jendaurreko aurkezpena 2010eko azaroan egin zen. Txostenean ez zen oposizioak emaniko inolako argudio edota analisisirik onartu, Nafarroako Gobernuak erabili behar zen informazioa soilik Gobernuak berak erabakiko zuena izanen zela galdegin baitzuen. Txostenak soilik AHTa ezartzearen ondoriozko balizko onurak aztertu behar zituela erabaki zen, beraz, ez zegoen eragin kaltegarriak aipaturiko lituzketen txostenendako lekurik, txosten hura jada harturiko erabakia zuzitzeko bertzerik ez zela egitearen susmoa indartzen zuena. Publizitate-power point batez eta Sustrai Erakuntza-k aurkezturiko helegite baten ondorioz soilik lorturiko txostenaren ingurugiroko zatiaz gain txosten hau ez da jendaurrean aurkeztu eta bai galdeturiko informazio iturriak baita aurkezturiko aurreikuspenak egiteko erabiliriko irizpideak ere ezezagunak dira.

2.- Errentagarritasun ekonomikoaren eza.

Nafarroako korridorearen kostu osoko aurreikuspenek goranzko moldaketa anitz pairatu dituzte. MECSA-ren txostenak, 2010eko azaroaren aurkezpenean, 200 kilometro azpiegiturearako 1.957 milioi euroko kostua izanen zuela zioen, hala ere, urtebete bat pasata, Renfeko presidente Teofilo Serranok eta espainiako ordezkaria Nafarroan Elma Saizek, Zaragoza-lruñea-Euskal Y-a loturak 3.274 euroko kostua izanen zuela iragarri zuten, hots, proiektuak 1.300 milioi euroko igoera izan duela urtebetean.

Obra hau zuzitzeko ohiko aitzakia Nafarroan inoiz egin den azpiegitura-inbertsiorik handiena nafarroi musu truk aterako zaigula erratea da, Sustapen Ministerioak ordaintzen baitu. Foru Ogasunak hitzarmen bitartez egiten dien ekarpena kontuan harturik (bertze lekuetako AHTaren obrak finantzatzeko ere erabili dena) estatuko aurrekontuen dohaintasuna zalantzatan jarrita, litekeena da, proiektua aurrera ateraz gero, Nafarroak horri ekarpen handia egin behar izatea. Abian dagoen zerbitzu publikoen degradazio prozesua bizkortuko lukeena. Berez, 2010ean Estatuaren Administrazio Orokor, Nafarroako Foru Erkidegoaren Administrazio eta Azpiegituren Erakunde Kudeatzaile Publikoaren (ADIF) artean sinaturiko Lankidetzak-Hitzarmenak, Kastejon-Ezkirotze zatiaren finantzazio baldintzak ezartzen dituenak, zati honen 675 milioi euroko kostu osoaren 362'65 milioi nafar administrazioak aurreratu beharko dituela zehazten du, horrexetarako administrazio honek osorik ordaindu beharreko 45-60 milioi arteko interesak dakartzan mailegua eskatu beharko du. Aurreraturiko 362'65 milioi hauek ADIF-ek bortsu urtetan itzuli beharko lituzke, 2013 eta 2017 bitartean. Hala eta guztiz ere, CDNko eleduna Jose Andres Burguetek bere garaian baieztatu zuenez, kopuru itzel hau itzultzearen inguruan benetako zalantzak daude.



Bertzalde, sinaturiko Hitzarmenak, Sustapen Ministerioaren Azpiegituren Idazkaritza Orokorak baieztaturik, obren kostuaren edozein desbideraketa emakidadunak, hots, Nafarroako Gobernuak, bere lepotik hartu beharko duela zehazten du. Are gehiago, ematen diren desbideraketa anitzen aurrean, Sustapen Ministerioak AHT sareko kilometro bakoitzeko gehieneko kostua ezarri zuen Ministeritza Agindu baten bitartez, xafla gaineko burdinbideendako, nafarroako AHTak izan behar duen kasurako, gehienez, kilometroko 13'35 milioi eurotan ezarri zuen. Berriz, Teofilo Serranoren azken adierazpenen arabera kilometroko kostu ofiziala kalkulatu gero, nafar korridoreko kilometro bakoitzak 16'37 milioiko kostua izanen lukeela ikus dezakegu.

Itoitzko urtegiko obraren moduko lanen eskarmenduak, zein Errepideen Bizkortze Plangintzaren 29 proiektuenak, baita zenbait faktorek ere nafar AHTan kontuan hartzeko desbideraketa izanen den hausnarketa eragiten dute: oraindik zehaztu gabe dagoen Euskal Y-arekin lotzeko beharrezkoak izanen diren tunel eta biaduktuek; Kastejon eta Zaragoza arteko loturaren (bereziki Tuteratik pasatzean) zein Ezkirotzetik Euskal Y-araino loturaren zehaztapen ezak; Kastejon-Ezkirotze zatirako hasierako aurrekontuaren, 560 milioi eurotik urtebete pasatxo 675 milioietara, areagotzeak; urtebete batean proiektu osoaren kostua 1.300 milioi eurotan garestitzeak; eta materialen salneurrien ohiko igoerek.

Inbertsio erraldoi hau bidaiari kopuru eskasarendako egiten da. Kopuru ofizialek jarduneko lehenengo urtean Nafarroako AHTaren zenbait zati 672.357 bidaiarik erabiliko dutela diote, AHTko linea bat errentagarri bihurtuko luketen, ikusi dugun gisan, beharrezko 6tik 9ra milioi bidaiarietatik erabat urrun. Horrez gain, ez du ematen AHTak egun autobusez, trenez zein erabiltzaile bat baino gehiagoko beribilez bidaiatzen diren lagunen artetik bezero gehiagorik lortuko duenik, AHTaren salneurria biziki garestiagoa da-eta.

Honenbertzez, estatuan jardunean edo proiektuan dauden lineek bezala, nafar korridoreak, eraikuntza, mantentze-lan eta ustiaketa kostu handiei eta bidaiari kopuru txikiari esker, ez du inolako errentagarritasun ekonomikorik, bereziki defizitarioa izanik eta, hala, etengabeko diru-laguntzen beharra izanen du berriz.

3.- Ez du gizarte-kohesioa sustatzen.

Bertze lineetan gertatzen den gisan, kostu itzelak biztanleriaren gehiengoak finantzatu beharko ditu, orokorrean diru sarrera maila altua duten bidaiari eskas batzuen onerako. Hori dela eta, nafar AHTak gizarte-kohesioa makaltzen du eta errenta transferentzi atzeragarria eragiten du.

4.- Ez du inongo lotura eza betetzen ezta aukera berririk eskaini ere.

“Lagunen zein garraioen mugikortasun beharrei jaramon egiteko” helburuari dagokionez, Kastejon-Iruñea AHTaren zatia, korridoreko luzeena dena eta aurreratuen dagoena, AP15 autobide, N121 errepide zein ohizko trenak betetzen duten ia-ia ibilbide berberetik doa. Hori horrelakoa izanik, Nafarroarako proposaturiko AHTak ez du lotzeko aukera berririk ekartzen, nahiko loturik dagoen ibilbide bati eranskin berri bat bertzerik ez dakar, dauden azpiegituren ondarea inolaz ere profitatu gabe. Ondoriozta dezakegu, honenbertzez, galdegiten duen inbertsio itzela ez dela, inondik inora, garraioaren balizko arazoak konpontzeko modu eraginkorra.

5.- Ez du herrialdearen kohesioa sustatzen.

Aurreikusiriko lineak hiriburuak lotzen ditu soilik (zalantzatan dago Tuteran geltokirik izanen den) zeharkatzen dituen udalerriek, aldiz, AHTaren ingurugiro-kalte mordoak pairatzen dutenek, ez dituzte haien garraio aukerak handiturik ikusiko, baizik eta, ziur aski, egun jarduten duten eskualde mailako trenen zerbitzua galduko dute.

Batez ere Iruñerri inguruan sortzen diren auto pilaketak ere ez ditu konpontzen, ibilgailuen ohiko ibilbideak ez baitira inguruko hiriburuetara joatekoak, abiadura handiko lineak betetzen ez dituen luzera txikiko ibilbideak baizik.

6.- Iruñerriko eremu ekonomikoak lehiakortasun egoera kaltetua izan dezake egun ekonomikoki indartsuagoak diren hiriekiko, ekonomikoki handiagoak diren poloek eragiten duten erakartze-eragina dela-eta (Madril, Bartzelona, Bilbo edota Zaragoza, esaterako).



7.- Ingurugiroko iraunkortasuna ez du sustatzen.

Aurretik ikusi dugu AHTak ez dakarrela CO2 isurien zein energiaren aurrezterik, lurraldean eragin handia sortzeaz gain. Nafar kasuan AHTak fauna espezie anitzen biziraupen eta babeserako ezinbertzeko korridore ekologiko batzuk zeharkatzen ditu; habitat ezberdinen arteko espezien loturarako beharrezkoak diren abelbide anitz kaltetuak izanen dira; Red Natura barruan dauden gune batzuk ere bai; natur balio handiagatik babesturik diren hainbat habitat hondatuko dira; kasu anitzetan sortuko den zaratak baimenduriko mailak gainditzeko arrisku handia dago; eraikitzeke baldintza zorrotzak direla-eta, zabortege berri anitzen beharra eraginen duten lurren higadura handiak ekarriko ditu, tunel zein biaduktuen 25 kilometro baino gehiago eraikiko lirateke Lizarrusti-Altzania mendilerroetan eragin larria sortuz eta porlan mordoak kontsumituz, CO2 isurketa handienetakoa eragiten duen industrietako bat porlanarena izanik; azpiegiturak eremu zabalak okupatzen ditu, gehien bat nekazaritzarako erabiltzen direnak, ordokiko ibilbidean kilometroko 3 hektareen galera, hauei morrontza eta afekzio eremuak gehitzen badizkiegu, ibilbidearen luzeran murrizketei loturiko eremuak plataforma kilometroko 8 hektareak gaindi litzake, osotara erasaniko lurraldea, gutxienez, 1.600 hektareakoa izanik.

Azpimarratzekoa da Kastejon-Iruñea zatiko Ingurugiro Eraginaren Deklarazioa 2004 urtean onartu zela, gauzatzen hasteko bortsu urteko epearekin, hortaz, Nafarroako Gobernuak proiektuaren ingurugiro ebaluaketaren tramitea abian jarri beharko luke berriz. Hala eta guztiz ere, zati honen obren hasiera iragarri arren, ez da inongo ebaluazio berririk aurkeztu. Arrazoi hau dela medio, egun nafar AHTak helegite bat dauka jarrikerik Nazionalen.

8.- Nafar AHTak salgaien kopuru esanguratsurik garraiatuko lituzkeen inguruko zalantza handiak.

Nafarroak Kantabriko eta Mediterraneo arteko salgaien garraiorako kokapen estrategikoa dauka, burdinbidetik soilik %0'63a joan arren, eta, gainera, Ipar-ekialdeko Makroeskualdean kokaturik dago, penintsulako salgaien garraioaren trafikoa gehiena metatzen den tokian. Hala ere, proiektuaren aldeko zurrubideak gorabehera, salgaien garraiorako linea garrantzitsua izanen litzatekeela diotenak, are gehiago nafar korridoretik zehar Kantabriko-Mediterraneo Europako oinarritzko sarean txertatu ondoren, bere bideragarritasunaren inguruan zalantza anitz daude. Salgaien garraiorako abiadura handia erabiltzea zailtzen dituzten aurretik ikusirik zailtasun tekniko zein ekonomikoek, Nafar Gobernuak Sustapen eta Etxebizitzako kontseilari berriaren arestiko adierazpenak gehi diezazkiekegu, 2011ko abuztuaren bukaera aldean honako hau erran zuen: "Erran dezakedan bakarra, 5. Zatiako (Arrizabalaga-Ezkirrotze) ADIF aurrean aurkezturiko ibilbide proposamenean konponbide gisan milako 25eko (%2'5eko) gehienezko aldapa longitudinala proposatzen dela da, horrenbertzez, soilik bidaiariendako erabilgarria da, hori dela eta Arrizabalagako geltokia pasata Iruñeraino oraingo Kastejon-Altsasua lineara desbideratuko liratekeela salgaiak". Berez, eskualde honendako proiektuaren planoetan aldapa milako 25ekoa da, hau da %2'4koa, salgaien garraiorako aldapan muga %1'5ean kokaturik dagoen bitartean. Honek kontraeraten ditu kontseilari berberak azaroaren 30ean eginiko adierazpenak, orduan "Nafar korridorea ez da Abiadura Handiko Tren bat, prestazio handiko tren baten korridore mistoa (bidaiari zein salgaien trafikoa) baizik. Ez gara bidaiariei buruz hitz egiten ari, linea bati errentagarritasuna ematen ez baitiote, baizik eta ea non berkokatuko diren esparru ekonomikoak, komunikazio bideei esker. Batez ere salgaien tren baten sarrera balioztatzen ari gara" erran baitzuen.

Modu berean, Euskal Y-arekiko loturaren zailtasun teknikoak ere azpimarratzekoak izanen lirateke, Nafarroa eta Gipuzkoa arteko altuera ezberdintasuna aintzat harturik, bi lineen arteko aurreikusten den topagunean, Altsasu eta Ezkio-Itsaso artean.

Gainera, Baiona eta espainiar estatu arteko TGV lineak (Irun-Hendaiatik) 2013 arteko atzeratze bat dauka erabilgarritasun publikoaren adierazpen bati begira ikerketa batzuk burutzen diren bitartean, edonola ere, azpiegitura honi buruzko gobernuaren erabaki berri bat eskatuko lukeena.

Europako Batzordeak arestian europako lehentasuneko ardatzean eta europako oinarritzko sarean (Kantauri-Mediterraneo ardatza barruan duena) salgaiendako bortsu korridore sartzeko harturiko erabakiak sare bikoitz bat kotsakratzen du: bidaiariendako lehentasuna duen edo bertzerik ez den bat eta salgaiendako bereziki erabiliko den bertsu bat. Gauzak horrela, abiadura handiko nafar korridorea soilik bidaiariendako izanen dela eta ohizko linea, gehi nazioarteko zabalera duen



hirugarren bide bat salgaiak garraiatzeko beharko direla aurreikus daiteke. Horrek gastuak eta lurraldearekiko eraginak bikoiztuko lituzke.

9.- Nafarroako AHTaren proiektuak motibazio politikoei erantzuten die soilik.

Sustapen Ministerioak Nafarroako Gobernuak 2006ko martxoan proposaturiko finantzaketa formula onartu zuen, baina Ekonomia eta Ogasun ministroaren oniritziaren zain geratu zen. Hortik aitzina, formula horren zein proiektuaren gauzatze epeen inguruko eztabaida batzuk sortu ziren. 2006ko urrian Nafarroako Parlamentuak derrigorrezko hitzarmena berehala sinatzeko eskatu zion Estatuko Gobernuari. UPNk, PPren bitartez, hitzarmen ekonomikoaren bitartez Nafarroako abiadura handiaren lanak finantzatzeko xedapen gehigarri bat Estatuko Aurrekontu Orokorretan txertatzeko zuzenketa aurkeztu zuen Kongresuan, PSOEk errefusatu zuena eta eztabaidak berpiztu zituen. Hala ere, PSN eta UPNren arteko harremanak adeitsu bihurtu ziren PSNk, PSOEren aginduz, UPNk Gobernuan jarraitzea erraztu ondoren. Orduan, 2007ko urrian nafar eta estatuko presidenteen arteko bileran bukatu zuen prozesua abiatu zen, proiektuaren oinarriak finkatu ziren bilera. Hortaz, proiektuaren desblokeatzea interes politikoen trukaketa baten ondorioa da.

Nafar klase politikoen gehiengotik, azpiegitura hau eraikitzeke sosak lortzeko apustua egiten da, bere eraginkortasuna zein errentagarritasunaren inguruan inolako azterketarik egin gabe. Horrela frogatzen dute Herri Lanen kontseilariak Laura Albaren adierazpenek, "nahiz eta inbertsioaren kostuak ez ezagutu" inbertsioaren errentagarritasuna baieztatu zuenean. Gisa berean, Nafarroa Bai-ko parlamentari batek "egin dezagun sosik kostatzen ez zaigun inbertsioa" erran zuen. Garaturiko politika motaren lagin bi, garaikurrak lortzea helburua duena eta ez lortzea alderatze bidegabekeria bihurtzen duena.

Egungo politikaren bertze ezaugarri bat azpiegituren eraikuntza urbanizazio berriak bultzatzeko profitatzea da. Iruñeko AHTaren geltokiaren kasua da hau, 9.000 etxebizitzaren eraikitzeak lagundurik, geltokia bera finantzatzeko etekinak lortzeari begira. Aipagarria da, gainera, hasierako etxebizitza kopuruak %10'7ko igoera izan zuela, etxebizitza-merkatuaren jaitsieraren aurrean operazioa bideragarri bihurtzeko sustatzaileen eskaerari esker. Operazio honek Nafarroako historian izaera publikoko hirigintza operaziorik handiena eragin du.

Azken finean, Nafar AHTaren eraikuntzak ez duela errentagarritasun ekonomiko zein sozialaren inguruko inolako ikerketa seriorik egiaztatzen dugu, bere zurbideak betiko leloetan (garapen eta aurrerapena ekarriko ditu) oinarrituz eta, batez ere, errentagarritasun politikoa oinarrituriko irizpideri erantzunez.

10.- Nafarroako salgaien garraioaren lehentasuna errepidetik burdinbidera eramatea da, ohizko sarearen eraberritzearen eta europako zabaleraren ezarpenaren alde eginez.

Nafar enpresarioek azkarra baino fidagarria den burdinbide bidezko salgaien garraioa aldarrikatu egin dute. Horretarako ez da beharrezkoa bidaiari zein salgaiendako sare bikoitza ezartzea, eginkizun anitzeko sare bakar bat bultzatzea baizik, orduko 200 km.ak gainditzen ez dituzten bidaiariendako abiadurak dituena. Edonola ere, lehentasuna salgaien garraioa izanen litzateke, eskualdeko zein ibilbide luzeko bidaiarien jarioa arina izan dadin azpiegiturak beharrezko baldintzak betez gero (bazterleku nahikoak eta luzera egokiko nasak), ez litzatekeena oztopo izanen.

Hauek Nafarroan eraiki nahi duten abiadura handiko oraingo proiektuaren baliagarritasun sozial zein ekonomikoaren inguruko hausnarketa eragiteko aurkeztu ditugun hainbat argudio dira. Egungo krisiaren zein energia krisiaren protagonismoaren aurrean gobernu guztien lehentasuna eraginkorrago bihurtzeko garraio sistema hobetzeak izan behar du. Petrolioaren mugak garraio-azpiegiturretan inbertsio lehentasunak ezartzen ditu: bidaiari zein salgai ugari ohizko burdinbidera lekualdatzea. Honek, eta ez bertze ezerk, etorkizuneko erronkei aurre egiteko gai den garraio-politika baten lehentasuna izan behar du.

Iruñea, 2011eko azaroaren 2a.