

Trenaren, lurraldearen eta herri borondatearen defentsaren aldeko Adierazpen Instituzionala

Klima aldaketaren, isurpenen murrizketa neurrien eta aurrerakuntza teknologikoen testuinguruan, mugikortasunak paradigma aldaketa bat bizi du. Hau dela eta, landa eremuetatik mugikortasun estrategiak mahaigaineratzeko unea dela uste dugu, pertsonen eta ekoizpen sektoreen beharretara bideraturik egon behar direnak.

Mugikortasunaren agertoki berri honen ardatzetako bat trena da eta honen sustapenerako plangintza eta estrategia argiak dauzkagu. Hau, salerosketen garraioan bereziki nabarmena da, hobetzeko tarte zabal bat baitago eta ekoizpen sektoreen garapenerako ezinbesteko elementu gisa aurreikusten baita.

Azken 30 urtean, Itza-Oltza eta Sakanako bailarak Nafarroan, Lautada Araban eta Goierri Gipuzkoan, abiadura handiko tren eskusibo batendako azpiegitura baten arriskupean aurkitu dira, eta oraindik ere, proiektu horiek arrazoi ezberdinengatik gauzatu ez diren arren, agintean egon diren gobernu guztiek defendatu dituzte.

AHTarendako linea eskusiboek hiri handietan gertatzen ari diren biztanle kontzentrazioak bultzatzen dituzte eta era berean, Itza-Oltza, Sakana, Lautada eta Goierriko landa eremuetan despoblazioa eta isolamendua eragiten dituzte tren konexiorik gabe uzten gaituztenean. Abiadura handiko linea hauek garatzen direnean betiko trenaren sarearen hondamena gertatzen da, beste toki batzuetan behin eta berriz ikusi dugun moduan. Gure bailaretan trenaren egoera goibela da. Pixkanaka, tren zerbitzuen azpiegiturak txartuz doaz gertuen dauzkagun Iruñea, Gasteiz, Tolosa, Donostia bezalako hirietara konexioak zailduz eta honela, langile eta ikasleen mugikortasuna galaraziz.

Garapen Sozioekonomikoaren ikuspegitik, gure lurraldeetan dauzkagun ekoizpen sektoreek eta hona etortzeko interesa adierazi duten ekintzaileen ekimen berriek beren ardura adierazi dute tren lotura egokirik ez dagoelako, etorkizun hurbilean trena garriobide nagusienetakoa izanen den arren.

Sustrai Erakuntza Fundazioaren ikerketaren arabera eta Estatuko AHT lineek bidaiariendako daukaten erabilera eskusiboak agerian uzten dute salerosketen garraioak daukan beharrak asetzeko gai ez direla.

Honetaz gain, gure lurraldea eta orografia larriki kaltetua izanen litzateke inguruan dauzkagun Urbasa-Andia, Aizkorri-Aratz, Entzia eta Aralar parke naturalen magalek kalte larriak jasanen bailituzkete atzeraezineko ondasun naturalen galera ekarriz inguruko eskualde guztietara.

Lautadan, Goierri, Sakanan eta Itza-Oltzan dagoeneko ahalmen handiko tren azpiegitura bat daukagu baina XXI. Mendeko erronka eta beharrei aurre egiteko inbertsioen beharra dauka. Gaur egungo tren azpiegitura egokitzeko hainbat proposamen daukagu pertsona eta salerosketen garraio konbinatua ahalbidetuko zutenak, honela, ekoizpen sektoreen eta jendartearen beharrak beteko lituzkete. Honelako jarduerak abian jarri dira dagoeneko European eta Estatuko hainbat eskualdetan.

Zentzu honetan, Nafarroako, Arabako naiz Burgoseko trenaren aldeko plataformek ingeniari talde baten eskutik aurkeztu duten azterlanak arestian aipatu ditugun behar eta kezkei erantzuna ematen die, besteak beste, trenbidearen bikoizketa Nafarroan, geratoki eta geltokien berririkiera eta burdinbidearen hobekuntza eta egokitzapena proposatuz, azpiegitura honetatik mota guztietako trenak ibil daitezzen (Estatuko beste hainbat tokitan bezala). Eta hau guztia, bospasei urteren buruan egin daiteke Estatuak AHTarendako eskusiboki planteatu duen korridorearen aurrekontuaren %50arekin.

Alternatiba azterlan honek, 2021eko maiatzaren 14an ADIFen eta RENFEn ordezkariak daukaten sindikatu guztiak sinatu zuen akordioan agertzen diren oinarriko eskaerak aintzat hartzen ditu (UGT, CCOO, Sindicato de Circulación Ferroviaria SCF, Sindicato de la Intersindical Ferroviaria SF, CGT/LKN, Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios SEMAF).

Esandako guztiarekin, agiri hau sostengatzen duten ordezkari instituzionalek honako akordioa onartzen dute:

- Sakana, Lautada, Itza-Oltza eta Goierriko eragile sozioekonomiko guztiekin eztabaida zabal bat sustatzea, honako beharrei erantzun diezaion:
 - Pertsonen mugikortasun zerbitzua egiazko mugikortasun zerbitzu alternatiboa izan dadin udalerrri nagusiak elkar lotuz eta hauek gertuko hiriburuekin maiztasun nahikoarekin (Lautada, Sakana, Itza-Oltza Iruñea eta Gasteizekin, eta Goierri Donostiarekin eta Gasteizekin).
 - Ekoizpen sektoreen beharretara egokitutako salerosketen garraio zerbitzua, ekoizpen ehuna indartu eta garatuko duena.
- “Burgos, Araba eta Nafarroan ibilbideen azterlana eta tren publiko eta sozial baterako proposamena” proiektuaren alternatiba edozein forotan sostengatu eta babestea, arestian zerrendatu ditugun arazoaren konponbide moduan.
- AHTaren garapenerako ministerioak aurkeztu duen proiektua errefusatzea akordio honek aipatzen dituen lurraldeetan, bederen.
- Herri borondatearekiko errespetua exijitzea.
- Nafar Gobernuari, Eusko Jaurlaritzari, Espainiako Gobernuari, Garraio, Mugikortasun eta Hiri Agendako Ministerioari eta halaber, komunikabideei akordio honen berri ematea.

Olaztin, 2024ko otsailaren 7an

Declaración Institucional en defensa del ferrocarril, el territorio y la voluntad popular

En el contexto del cambio climático, las medidas de reducción de emisiones y el avance tecnológico, la movilidad está viviendo un cambio de paradigma. Por ello, es el momento de que desde las zonas rurales planteemos estrategias de movilidad que respondan a las necesidades de las personas y sectores productivos de dichos territorios.

El tren es uno de los elementos clave de este nuevo escenario de la movilidad, habiendo planes y estrategias claras para su promoción. Esto es especialmente relevante en el caso del transporte de mercancías, donde existe un amplio margen de mejora y se vislumbra un elemento clave para el desarrollo de los diferentes sectores de producción.

Desde hace cerca de 30 años, los valles de Iza-Olza y Sakana en Navarra, Llanada alavesa en Alava y Goierri en Gipuzkoa, se han visto afectados por diferentes proyectos de desarrollo de una infraestructura ferroviaria exclusiva para un tren de Alta Velocidad, que si bien aún no se ha desarrollado por diferentes motivos, los continuos gobiernos siguen defendiendo.

Las líneas exclusivas de TAV están aumentando exponencialmente los procesos de concentración en urbes lo cual afecta a las dinámicas poblacionales de las zonas rurales como Iza-Olza, Sakana, Goierri y Lautada, favoreciendo su despoblación y aislamiento al dejarlas sin puntos de conexión por ferrocarril. Paralelamente al desarrollo de estas líneas, se produce el deterioro de la red convencional, como ha ocurrido y ocurre en otras zonas. En el caso de Sakana, Lautada e Iza-Olza, la situación actual del ferrocarril es decadente. Paulatinamente se han degradado todos los servicios e infraestructuras ferroviarios, provocando grandes problemas de conexión con ciudades próximas como Iruñea, Tolosa, Donostia y Gasteiz, imposibilitando que trabajadores/as y estudiantes puedan desplazarse por este medio a estas ciudades.

Desde el punto de vista del desarrollo socioeconómico, los sectores productivos actuales y las nuevas iniciativas emprendedoras que presentan interés en implantarse en estas zonas muestran su preocupación por la inexistencia de conexión ferroviaria, teniendo en cuenta que irremediablemente el tren será uno de los transportes principales del futuro.

De acuerdo al estudio de la Fundación Sustrai Erakuntza y respaldado por la realidad de las líneas AVE/TAV del estado, éstas no responden a las necesidades de transporte de mercancías.

Además de todo ello, estas zonas verían gravemente afectada su orografía y territorio, teniendo en cuenta que las faldas de los parques naturales Urbasa y Andía, Aizkorri-Aratz, Entzia y Aralar sufrirían un gran impacto medioambiental, despojando a nuestros valles del entorno que nos rodea, un bien preciado que una vez degradado no tendrá vuelta atrás.

En Sakana, Lautada, Iza-Olza y Goierri ya disponemos de una infraestructura ferroviaria con un gran potencial pero que requiere de inversiones para que responda a los retos y necesidades del siglo XXI. Existen propuestas de actualización de las infraestructuras ferroviarias actuales que permitirían el uso combinado de transporte de viajeros y mercancías, respondiendo a las necesidades de la sociedad y los sectores productivos. Estas actuaciones serían similares a otras desarrolladas en otras zonas del estado español y en Europa.

En este sentido, el estudio presentado por las plataformas Navarra a favor del tren / Nafarroa Trenaren Alde, Araba Trenaren Alde y plataformas de Burgos, desarrollado por tres ingenieros de canales, puertos y caminos, da respuesta a las cuestiones y preocupaciones planteadas anteriormente, proponiendo la duplicidad de la vía en el caso del trazado navarro, la mejora y reapertura de apeaderos y estaciones y la mejora y adecuación las vías para que puedan circular “todo” tipo de trenes (como ocurre en otras zonas del estado) además de las mercancías. Todo ello en un periodo de 5-6 años y con costes del orden del 50% a lo presupuestado por el estado para el corredor exclusivo del TAV.

Dicho estudio de Alternativa, toma como base las cuestiones fundamentales del acuerdo ferroviario firmado el 14 de Mayo de 2021 con todos los sindicatos con representación en Adif y Renfe (UGT, CCOO, Sindicato de Circulación Ferroviaria SCF, Sindicato de la Intersindical Ferroviaria SF, CGT, Sindicato Español de Maquinistas y Ayudantes Ferroviarios SEMAF).

Por todo lo expuesto, las representantes institucionales que refrendan este documento adoptan el siguiente acuerdo:

- Fomentar un debate abierto a todos los agentes socioeconómicos de Sakana, Lautada, Iza-Olza y Goierri, que responda a las siguientes necesidades:
 - Servicio de movilidad de personas que sea una alternativa real de movilidad, conectando los principales municipios entre sí y con las capitales más cercanas con suficiente asiduidad (Lautada, Sakana, Iza-Olza con Iruñea y Gasteiz, y Goierri con Donostia y con Gasteiz).
 - Servicio de transporte de mercancías adaptado a las necesidades de los sectores productivos que permitan el mantenimiento y desarrollo del tejido productivo.
- Defender y apoyar en todos los foros el proyecto de Alternativa “Análisis de trazados y propuesta para un tren público y social en Burgos, Álava y Navarra” como parte de la solución a las cuestiones planteadas anteriormente.
- Rechazar el proyecto planteado por el ministerio para el desarrollo del TAV en los territorios mencionados en el acuerdo.
- Exigir el respeto a la voluntad popular.
- Dar traslado de este acuerdo al Gobierno de Navarra, al Gobierno Vasco, al Gobierno de España y al Ministerio de Transportes y Movilidad y Agenda Urbana y a los medios de comunicación.

En Olazti, a 7 de febrero de 2024