

AHT Nafarroan

BETI FINANTZIAZIOAN KATEATUTA

Noizko bukatuko dira abiadura handiko trenaren (AHT) obrak Nafarroan? Inork ez daki, arrazoi askorengatik gainera. Agintariek behin eta berriro uzten dituzte datak erortzen, baina gero eta gutxiago, gero eta barregarriago geratzen dira eta. Urrats txikiak, aldiz, ematen ari dira, aurreikusitako 213 kilometroetatik 25 bukatuta daude dagoeneko.

 XABIER LETONA BITERI



Ez dago berritasun gehiegirik, baina apurka hainbat kontu zehazten ari dira, hala nola, Iruñeko Etxabakoitz auzoko tren geltokian, eta honek ekarriko duen hirigintza proiektuan. Tren lasterrak handi edo erraldoi bihurtzen du bidean harrapatzen duena, izan zubi, tunel, biaduktu edo auzo, eta Etxabakoitz ez da salbuespen: 10.000 etxe berri egitea aurreikusten dute. Azalduko ditugu aurrerago geltoki berriaren ezaugarriak.

Etxabakoitz buruz asko hitz egiten bada, dagoeneko ez da arazo gune nagusietakoa. Azken 20 urteetan korapiloak ugariak izan badira ere, orain liskar nagusia korridorearen azken tartean dago: nola lotuko da azkenean Nafarroako AHT Euskal y-arekin? Komeni da aipatzea, halaber, proiektua dagoeneko prestazio handiko trena deitzen dela ofizialki, bidaiariez gain merkantziak eramatea ere aurreikusten duelako.

GASTEIZTIK ALA EZKIOTIK

Aldiro-aldiro aktualitatera jauzi egiten duen erbia da lotunea, eta 2023ko udal eta foru hauteskundeak jomugan, orain berriz atera da indartsu Nafarroako politikan. Nafarroako Gobernuaren barne giro ozpinduan ere gai garrantzetakoa da. Espainiako Gobernuarena da azpiegituraren ardura –proiektua zein finantzazioa– eta, askoz merkeagoa denez, oraingoz Gasteizko lotunea hobesten du. Ezkiora iristeko Aralar azpiko tunel amaigabeak dardara eragiten du Sustapen Ministerioaren altxorrean.

Uda aurretik ziren biltzekoak Iruñea, Gasteiz eta Madrilgo gobernuak, hortaz eta beste hainbat kontuz jarduteko, baina bilera atzeratu egin zen eta uda ostean bilduko bide dira azkenean. UPN-arentzat aukera ederra da ezpal horiekin sutea egin eta Maria Chivite lehendakariaren aurka egiteko. Geroa Baik gobernu barrutik astintzen du gaia. Indar bien aburuz, lotunea bai ala bai Ezkiotik egin behar da, bestela, Gasteiztik egitekotan, “horrek Europako trenbide korridoretik kanpo utziko luke Nafarroa”. Horretan bat egiten dute Geroa Baiko senatari Koldo Martinezek eta UPNko buru Javier Esparzak, eta gobernu barrutik edo kanpotik, oposizioa egiten diote duda mudan dabilen PSNri.

Nahasmena ez da harritzekoa. 2018an Iñigo de la Serna PPko Sustapen Ministroa Iruñean egon zenean, PPk Gasteizko lotunea hobesten zuela iragarri zuen. Javier Esparza zen orduan ere oposizio



2019ko martxoan Altsasun tren sozialaren alde egindako manifestazioa.

Ezkioko lotura
Gasteizkoa baino lau
aldiz garestiagoa da:
Ezkioko 55 kilometroek
2.061 milioi euroko
kostua lukete
eta Gasteizko
75 kilometroek
704 milioi eurokoa

buru Uxue Barkosen gobernuaren arrian, baina ez zuen txintik esan. PSNk ere begi onez ikusi zuen Gasteiz. Bi indarrek, oster, 2019ko foru hauteskundeetako programetan Ezkioko aukera lehenetsi zuten, Geroa Baik beti egin izan duen moduan.

Kontuak kontu, sozialistek gidatzen duten Espainiako Gobernuak udaberriaren berretsi zuen Gasteizko hautua, naiz eta argi azpimarratu zuen oraindik ez zegoela ezer erabakita. Hauteskunde programari muzin eginez, oraingoan PSNk Gasteizko aukera ez duela gaizki ikusten aipatzen du, eta Bernardo Ciriza Lurralde Kohesiorako foru kontseilariaren esanetan, berdin da konexio bat edo bestea, “garrantzitsuena egitea da”.

21 KILOMETROKO TUNELA ARALARREN

Zenbakiei begiratuta, hobeto ulertzen dira Madrilgo Gobernuaren arrazoiak, azken finean, hark ordaindu behar baitu azpiegitura. Ezkioko lotura Gasteizkoa baino lau aldiz garestiagoa da: Ezkioko 55 kilometroek 2.061 milioi euroko kostua lukete eta Gasteizko 75 kilometroek 704 milioi euro. Bestela esanda, Ezkio-koan kilometro bat eraikitzeak 37,4 milioi euro balio du, eta Gasteizkoan 9,4 milioi. Arrazoiak batez ere tuneletan daude, Ezkiokoan 30 kilometro tunel bidezkoak lirarteke, Aralar mendikatea azpitik zeharkatzeko. Horietako tunel bat 21 kilometrokoa da, Euskal Herrian inoiz egin den handiena eta Espainiako Estatuko bigarrena (luzeena Guadarramako tunela da, 58 kilometrokoa).

Koldo Martinezek uztailearen amaieran esandakoaren arabera, Ezkiokoa askoz garestiagoa litzateke, baina haren ingumen eragina txikiagoa ere bai, ibilbide gehiena tunelez egingo litzatekeelako. Senatariak tunelek ingumen eraginik ez dutela iradokitzen du, baina ekologia eta ingurumen zaintzan aritzen diren askoren ikuspegia oso bestelakoa da. Horren adibide da, esaterako, 2016an Bartzelonako Unibertsitate Autonomoko Ingurumen Justiziaren Atlas Globaleko taldeak (ICTA) azterketa bat egin zuela munduan ingumena gehien kaltetzen ari ziren proiektuekin. Hamarreko rankingean, bosgarren kaltegarriena da Turin (Italia) eta Lyon (Frantzia) tren azkarrak lotu eta Alpeak lur

azpitik zeharkatzeko egiten ari diren 57 kilometroko tunela. Lanek 112 udalerriri eragiten diete, gehien-gehienak aurka daude eta azken 30 urteetan milaka herritarrek ezagun egin dute proiektuaren aurkako borroka.

Edozein kasutan, ingurumen eraginaz eta aurrekontuaz gain, bestelako eragileak ere badira bata edo bestea lehenesteko lehian. Aditu batzuen arabera, aferaren muinetakoa da EAEko korridoreko hiru adarrak batuko dituen Bergarako lotunea. Lotune hori saturatuta egongo da, eta Nafarroatik doan trafikoa motelduko du; Ezkioetik joanda, aldiz, zuzenean egingo litzateke lotura Europarekin. Horrez gainera, Gasteiztik egingo balitz, luzera begira Europako tren fluxuak errazago egingo ei luke aurrera Miranda de Ebrotik eta Logroñotik. Gasteizko aukeraren aldekoen ustez, dena den, horrek ez du zentzurik eta bide horrek konexio hobea eskainiko luke Santander, El Ferrol, Lisboa edo Portorekin.

Ordezkaritza parlamentarioa duten alderdien artean Ahal Duguk, Ezkerrak eta EH Bilduk proiektuaren aurkako jarrerak erakutsi dute. EH Bilduk abuztuan bertan eskatu du proiektuaren moratoria Foru Legebiltzarrean azter dadin. Bere ustez, inbertsio hauek ez dute ez zentzurik ez etorkizunik, eta dirutza horiek helburu sozialetara bideratu beharoko lirerateke, areago gaur egungo krisian. Azpimarratu du, halaber, tren eredu honek ez dituela merkantziak eramango, nahiz eta hori saltzen den, eta Burgos-Gasteiz linea jarri dute horren adierazgarri; han, salgaiak garraiatu zituzela iragarri zen, baina azkenean bidaiariak soilik eramango ditu.

ETXABAKOITZ

Hogei urte behar izan dira adostasunetara iristeko eta, azkenean, auzoa fisikoki bitan ez zatitzeko, trena kilometro bateko tunel faltsuan iritsiko da Etxabakoitzera. Joan den hamarkadan UPNk auzoan 9.000 etxe egitea aurreikusituz, eta horien salmentarekin finantzatu nahi zuen Nafarroako AHTko lanen zati bat. Horrez gain, auzoan egin beharreko edozein berrikuntza geltokiaren proiektuari lotuta egon da iragan otsailera arte, Etxabakoitzeko geltoki proiektuaren kudeaketa daraman partzuergoak, auzoaren garapena eta tren geltokia deslotu dituen arte. Edozein kasutan, oraingo proiektuan ere 10.000 etxe baino gehiago eraikitzea aurreikusten da egun 5.300 bat lagun bizi diren



Egungo trenbidea hobetzea da tren sozial eta publikoa ekimenaren aldarrikapen nagusia.

Orain arte Castejon eta Erriberri arteko 25 kilometro egin dira, dauden samurrenetakoak, eta obrak nagusiki Erriberri eta Castejon artean ari dira egiten

auzoan. Erdia babes ofizialekoak izango dira eta beste erdia salmenta librekoak. 2012an Nafarroako Kontuen Ganberak ohartarazi zuen 9.000 etxe asko izan zitezkeela, batez ere ikusita 2007-2008ko krisitik gertozela eta etxebizitzaren burbuilaren eztaundak herritarrengan izan zuen eragina. Seguruena, gutako gehienon begietan egongo dira sasoi hartan izandako etxegabetze gogorren irudiak.

Izquierda-Ezkerraren eskariz, kontuen ganberak 2016an AHTren Nafarroako zatiaren txostena egin zuen, eta ondorioztatu zuen "beste egoera ekonomiko batean geundenean diseinatu zela" eta "orain zaharkitua gelditu dela", Asun Olaetxea Kontuen Ganberaren presidentearen ahotan laburbilduta. Txos-

tenak zioenez, "diseinua definitu gabe dago eta ez da alternatibarik aurkeztu". Garai hartan, euskal gizartea krisi latzetik ateratzen ari zirela aipatzen zuten agintariek, baina nekez irarri zezaketen handik gutxira, COVID-19ak, gerrak eta energiaren eskasiak beste krisitzar bat ekarriko zutela. Udazken beroaren iragarpenak eguneroko ogi bihurtu diren honetan, korridorearen obrek aurrera darraite, agintariak gastuaren aparretan bizi ziren garaietan diseinatutako plana jarraituta.

Geltokia Etxabakoitzera iritsiko da, baina korridorearen inguruko hirigintza proiektuak eragingo die ere Zizurreko Udalari eta Iruñeko Sanduzelai auzoari, horietatik egingo baita Zuastirainoko trenbide berria. 14.600 aparkaleku ere aurreikusi dira eta, besteak beste, erakustazoka berri bat. Obraspublicas.navarra.es webgunean ikus daitezke geltoki eta hirigintza proiektuaren xehetasunak osorik.

PROIEKTU GEHIENA AIREAN DA

Orain arte irakurritakoarekin irakurleak pentsa dezake bizi-bizi dela Nafarroako AHT proiektua, baina errealitatea oso urruti dago egoera horretatik. Gehiena oraindik egiteke dago, etengabe finantziario arazo larriak izan direlako eta aurrera begirako panorama ere oso nahasia delako. Nafarroako korridorea ez da Espainiako Gobernuaren lehenta-

ABIADURA HANDIKO KORRIDOREA NAFARROAN

Zaragoza eta *Euskal y-a* lotzen ditu eta lau zatitan banatuta dago



GASTEIZ / EZKIO ALTERNATIBAK

Datuak	Gasteiztik	Ezkiotik
Km	74,8	55,1
Kostua	704	2.061
Tunelak	5,5 km	30 km
Tunel luzeena	1,9 km	21 km
Zubiak (Arakil)	4	8
Biadaktuak	15	17
Biadaktuak (metrotan)	1.800 m	3.200 m

Denborak

Gasteizera	30'	36'
Donostiara	1 h 02'	44'
Bilbora	56'	40'

Iturria: *Diario de Noticias*

Aurreikusitako inbertsio ofiziala:
1.842,5 milioi euro*

* Iturri ez-ofizialen arabera,
4.000 milioi euro izan daitezke.

Iturria: Herri Lanen eta Azpiegituren Zuzendaritza Nagusia (Nafarroako Gobernu). 2020ko iraileko datuekin

sunen artean, eta iragarritako laino bel-tzen aurrean, ez dirudi izango denik ere.

2010ean Espainiako eta Nafarroako gobernuek proiektua aurrera ateratzeko ituna sinatu zutenean, José Blanco ministroak trena 2015erako Iruñean egongo zela zehaztu zuen. Yolanda Barcina presidentea ez zen atzean geratzekoa eta, krisiaren tamaina ikusita ere, berretsi zuen trena 2016an egongo zela Iruñean. Krisiak kosk egin ondoren eta panorama berria ikusita, Iñigo de la Serna PPko ministroak 2017an Iruñera egindako bisitaldian esan zuen trena 2023rako iritsiko zela Hiri Buruzagira. Eta 2023rako ezinezkoa bada ere, izan dadila 2026rako, Bernardo Ciriza kontseilari nafarrak 2021eko azaroan adierazi legez: "Arrizabalaga-Castejon 28 minututan egingo dugu ordurako". Ez da trenbideen eraikuntzaz asko jakin behar ikusteko ez dela inondik inora beteko kontseilariak esandakoa. Luze joko luke amaiera data jartzearen gaiak, baina ez da samurra horiek jartzeko agintarien zaletasuna ulertzea; logika elektorala-ren eta politikakeriaren ikuspegi txarre-na erakusten dute.

Errealitatea arras gordinagoa da. 2023ko lehen hiruhilekorako aurreikus-tan da aterako dela publikora Zaragoza eta Castejon arteko tartearen proiektua. Orain arte Castejon eta Erriberri arteko 25 kilometro egin dira, dauden samur-renetakoak, eta obrak nagusiki Erriber-ri eta Castejon artean ari dira egiten. Erriberri eta Tafalla artean ere egin dira lanak, baina nahiko azalekoak. Esaten da tarte honetako lanik gogorrenak Tafallan hasten direla, Monte Plano eta Nafarroako Ubidearen azpiko tunelekin, hurrenez hurren 1.926 eta 586 metro-koak. Hirugarren zatian (Iruñerria) eta laugarrenean (Euskal y-arekin lotunea), azterketa fasean daude oraindik, eta gainera, azken honetan oraindik ez da erabaki trena Gasteiztik edo Ezkiotik joango den.

GARDENTASUN EZA

Inbertsioari dagokionez, pilulaka ari da Espainiako Gobernuak, ezinean. Espainian 30 urte dela ekin zioten AHT sareari, eta tarte horretan 3.086 kilometroko trenbide sarea eraiki dute, 56.000 milioi euro gastatuta eta munduko bigarren sare handiena eginda. Baina gero eta nekezago zaio estatu osorako aurreikusitako sare faraonikoarekin aurrera segitzea, eta are nekezago errentagarria izan dadin lortzea.

Lanak bertan behera
uzteko eskatuz,
Mugitukoek ekintza bat
AHTren obra gunee batean.
Aldizkari honetako
azaleko argazkia ere
ekintza horretakoa da.



EIKINKLIK



X. LETONIA

Iruñean AHTren aurka iaz egindako manifestazioa.

Energia kontsumoa
asko murriztu beharko
den garai gogorren
arogan, gure gobernuek
jarraitzen dute energia
asko kontsumitzen
duen iragan aberatseko
garraio eredu
zaharkituari kateatuta

Ez da samurra AHTaren inbertsio eta aurrekontuen amaraunean mugitzea, oro har, gardentasun gutxirekin jokatzeko da, edo besterik gabe, oraindik ez dago daturik. Lehentxeago aipatutako 2016ko Nafarroako Kontuen Ganberako txostenean, berariaz aipatzen da azterketak izandako oztopoen artean zegoela Adif-Alta Velocidad enpresa publikoari ordura arteko inbertsioen informazioa eskatu ziola ganberak, baina hark ez ziola erantzun ere egin. Horrek ere ematen du gardentasun ezaren neurria. Beste adibide bat: 2017an Barkosen gobernuak egin zuen proiektuaren eztabaida publikorako txosten bat –sarean da oraindik–, baina irakurleak ez du

inbertsioen erreferentzia txikiena ere aurkituko hartan.

Sosei dagokienez, esaten da EAEn Euskal y-a egiteko 6.000 milioi euro gasta ditzaketela –batzuen ustez 10.000 milioi ere bai– eta Nafarroan 3.000 eta 4.000 milioi artean. Azken proiektu honek duen xehetasun mailarekin, 2.500 milioi euroren bueltan egon liteke aurrekontu ofiziala, baina Nafarroako herrilanen webgunean, bakarrik aipatzen da 1.842 milioi euroko kopurua. Sustrai Erakuntzaren arabera, 4.470 milioi euro lirake (2013ko datuekin). Edozein modutan, nola jakin Euskal y-arekin lotunea egin gabe badago eta Ezkio-ko adarra Gasteizkoa baino 1.500 milioi euro garestiago bada?

Edozein kasutan, 2020an Airefek –Espainiako Erantzukizun Fiskaleko Agintaritzaren Independentea– egindako txostenaren arabera, Euskal y-aren inbertsioaren %58 egiteko zegoen oraindik eta Nafarroako korridorearen kasuan inbertsioaren %96,2. Zenbat aurreratuko da harrezkero Nafarroan? Agidanez, ez da sekulako urratsik eman. Aurten, halaber, apirilean Iruñean egon zen Raquel Sánchez Garraio ministroa eta hark emandako inbertsio datuekin, gai hauek Diario de Noticias-en jarraitzen dituen A. Irisarririk argitaratu zenez, Espainiako Gobernuak ez da iritsi korridorean egin beharreko inbertsio osoaren %5era. Ez dago oso urruti Airefeko datuetatik. Egoera zerbait bideratzeko, Europako Next Generation funtsetatik 140 milioi euro horra bideratuko dira, eta jarritako baldintzen arabera, 2026a baino lehenago gastatu behar dira.

Baina bultzada baino, azken urte luzeetan EBtik galga jartzen ari zaie AHTko inbertsioei. 2018an Europako Kontu Auzitegiak kritika gogorra egin zion EBk azken hamarkadetan eraiki duen abiadura handiko sareari: ez du EB egituratzen, garestia da, ez da aurreikusitako abiadura errespetatzen eta ez du uste helburua beteko denik. Europar auzitegiko Oskar Herics-ek egin zuen txostenaren aurkezpena. EBn eraikitako hamalau linea aztertu ziren, horietatik lau estatuen artekoak.

Gune ofizialagoetatik ere badator kritikarik, esate baterako, PSOEren barrutik edo Espainiako eskumako sektore batzuetatik, bereziki “Espainia hutsaren” gaiak sona hartu duenetik. 2020ko urtarrilean Pedro Sánchezen Gobernuak Garraio ministro zen

José Luis Abalosek zera adierazi zuen 2020ko urtarrilean: “Urte gehiegiz abiadura handian oinarritu den gure trenbide inbertsioen norabidea erabat aldatuko dugu”. Gerora, Sánchezek kargugabetu zuenean, aipatu zen jarrera horrek izan zezakeela eraginik Moncloaren erabakian.

EUROPA HELMUGA

AHTren aldekoentzat Europarekin lotzea azpiegitura hau bultzatzeko arrazoi nagusietakoa izan da. Zer gertatu da orain arte? Frantziako Gobernuak behin-behinean bertan behera utzia zuen Bordele eta Baiona arteko AHT proiektua, eta ez zen aurreikusten proiektuari berriz heltzea 2030eko hamarkada arte. Parisek, aldiz, iritzia aldatu du eta Bordele-Akize-Baiona-Paue linea hasi nahi du 2024an, 2037an bukatuta egon dadin.

Korapilo nagusia finantziazioan dago. Bere kabuz finkatuta, Parisek %40 hartuko luke bere gain, beste %40 tokiko erakundeek eta %20 EBk. 305 milioi euroko inbertsioa da eta horietatik 130 Euskal Elkargoaren kutxetatik ordaindu beharko lirake. Joan den abenduan, ordea, Euskal Elkargoak gehiengo handiz eman zion ezetza azpiegituraren finantziarioari. Ez da bakarra, Lot eta Garona, eta Gironda departamenduek ere ezezkoa eman diote. Pirinio Atlantikoetako lehendakari Jean-Jacques Lasserrek jakinarazi duenez, Paueko erakundea ados dago proiektuarekin, baina ez Parisek inbertsioa bere aldetik finkatu izanarekin, eta hortaz hitz egin nahiko luke Macronen gobernuarekin. Nafarroako Korridorea egoera estuan badago, beraz, gaur gaurkoz ez dago hobe Nafarroako AHT zaleek laudorio duten Europako lotura.

1987an korridorearen lehen txosten ofizialak egiten hasi zirenetik izan du oposizio handia AHT proiektu honek Nafarroan, baina 2017ra arte ez zuen alternatiba zehatzik izan. Urte hartan Sustrai Erakuntzak Tren Publiko eta Soziala proiektua aurkeztu zuen, egungo abiadura handituz, garraioa eramateko modukoa, funtsean egungo trenbide azpiegitura baliatuta, eta lurraldea egituratzeko helburuarekin. Ez zen haiek nahiko luketena, baina balioko zuen alternatiba gisa, beste eredu jasangarriago bat bideratu ahal izan arte. 2.000 milioi euroko inbertsioa suposatuko luke, egungoaren erdia. Oraingoz ez zaio

inongo jaramonik egin erakundeetatik eta abiadura handiaren esparrutik, eta ura eta olio bezain nahastezinak dira.

Energia kontsumoa asko murriztu beharko den garai gogorren aroan, gure gobernuak jarraitzen dute energia asko kontsumitzen duen iragan aberatseko garraio eredu zaharkituari kateatuta. Abiadurari jasangarritasunari baino garrantzia handiagoa emanda, Nafarroako lurralde kohesioa kaltetuta, eta gainera, korridorea finantzatu ezinean. ●

DATU PERTSONALEN BABESA
EUROPAKO ARAUTEGIA

Zure enpresa egokitzen
lagunduko dizugu



SIGACUS

☎ 943 453 588 · www.sigacus.com

mitxelena
NEURRI HANDIKO MEKANIZAZIOA



EZIAGO POLIGONOA, 21
HERNANI

info@talleresmitxelena.com
www.talleresmitxelena.com