

JON ANDER MENDINUETA OCHOTORENA,
Oltza Zendeako Udaleko Idazkariak / Secretario del Ayuntamiento de Cendea de
Olza

ZIURTATZEN DUT / CERTIFICO

2022ko martxoaren 31n Udalak egin zuen Osoko Bilkuran, ondoren osoki idatzirik doan akordioa onetsi zuen:

Que en la sesión que el Pleno del Ayuntamiento celebró el día 31 de marzo de 2022 se adoptó el acuerdo cuya parte dispositiva dice así:

4. PROPOSICIÓN DE ALCALDÍA: “ADHESIÓN AL MANIFIESTO SUSCRITO POR LAS ENTIDADES LOCALES DE ARABA Y NAFARROA AFECTADAS POR LAS NUEVAS LÍNEAS FERROVIARIAS DE ALTA VELOCIDAD”

Por parte del Sr. Alcalde se presenta la proposición, incluida en el orden del día, que acompaña a la convocatoria, para su sometimiento al Pleno por razones de urgencia, relativa a la aprobación de la aprobación “Adhesión al manifiesto suscrito por las Entidades Locales de Araba y Nafarroa afectadas por las nuevas líneas ferroviarias de Alta Velocidad”.

El Pleno, por 5 votos a favor (Grupo OH) y 3 abstenciones (Grupo ICO), ratifica la inclusión del asunto en el orden del día.

El Concejal D. José María Cuende manifiesta que, si bien hay algún aspecto del manifiesto que no estamos muy de acuerdo, a grandes rasgos sí lo están, por lo que votarán a favor.

El Pleno, **ACUERDA:**

PRIMERO: La adhesión al manifiesto suscrito por las Entidades Locales de Araba y Nafarroa afectadas por las nuevas líneas ferroviarias de Alta Velocidad”.

“Nuestro pueblo es uno de los muchos pueblos afectados por los proyectos de Líneas de Alta Velocidad que nos quieren imponer tanto desde el Gobierno de España como desde los Gobiernos de las Comunidades Autónomas Vasca y Navarra.

Han pasado ya 4 años desde que, en enero de 2018, se hicieran públicos los estudios informativos de los proyectos

Espainia, Nafarroa eta Euskal Autonomia Erkidegoko Gobernuak inposatu nahi dizkiguten Abiadura Handiko Lineen proiektuek eragindako Toki Erakundea da gurea.

Dagoeneko 4 urte igaro dira 2018ko urtarrilean Kantauri–Mediterraneo korridoreko (Iruñea-Euskal Yren arteko lotunea) eta korridore atlantikoko Burgos-



ORORBIA

(Navarra) (Nafarroa)

del corredor ferroviario Cantábrico – Mediterráneo en el tramo Pamplona - Conexión “Y vasca” y del corredor Atlántico en el tramo Burgos-Vitoria que afectan el territorio al que representamos las personas firmantes de este manifiesto.

Fue en aquel momento cuando vecinos y vecinas de nuestros municipios se organizaron en torno a plataformas populares, tanto en Araba como en Nafarroa, con el objetivo de informar, sensibilizar y movilizar a la sociedad en favor de un tren público y social, como medio de transporte sostenible, popular y democrático y como alternativa también a la imposición del Tren de Alta Velocidad que acarrearía graves consecuencias para nuestro territorio con afecciones sociales, ambientales y económicas irreversibles.

Queremos agradecer y hacer un reconocimiento público a la ingente labor llevada a cabo por todas las personas que han impulsado e impulsan esta iniciativa de manera incansable. Hemos asistido a infinidad de charlas, elaboración de miles de alegaciones, recogidas de firmas, movilizaciones, debates y reuniones en todas las instituciones; desde Concejos hasta la Comisión Europea de Transportes en Bruselas, pasando por todos los Ayuntamientos y Cuadrillas afectadas, Juntas Generales de Araba y Parlamentos en Gasteiz e Iruñea.

Un gran trabajo que, sin duda, ha supuesto un punto de inflexión en este debate gracias al acuerdo suscrito en mayo del 2021 entre las plataformas populares y las principales centrales sindicales ferroviarias del Estado Español; acuerdo que presentaron ante las delegaciones del Gobierno de España en Nafarroa, Araba y

Gasteiz zatiaren trenbide proiektuei buruzko Informazio-Azterlanak argitaratu zirenetik, manifestu honen sinatzaileon lurraldeari eragiten diotenak.

Garai hartan, bai Araban, bai Nafarroan, gure udalerrietako bizilagunak herri plataformen inguruan antolatu ziren, gizartea Tren Publiko eta Sozial baten alde informatzeko, sentsibilizatzeko eta mobilizatzeko helburuarekin, hura garraibide iraunkor, herrikoi eta demokratiko gisa ulertuta, eta Abiadura Handiko Trenaren inposaketaren alternatiba gisa, horrek ondorio larriak ekarriko bailituzke gure lurraldean, gizarte, ingurumen eta ekonomia kalte atzeraezinekin.

Ekimen hau modu nekaezinean bultzatu eta bultzatzen duten pertsona guztiek egindako lan eskerga eskertu eta aitortu egin nahi dugu. Hainbat eta hainbat hitzalditan parte hartu dugu, milaka alegazio egin ditugu, sinadurak bildu ditugu, mobilizazioak, eztabaidak eta bilerak burutu ditugu erakunde guztietan, Kontzejuetatik hasita Bruselako Europako Batzorderaino, eragindako udal eta kuadrilla guztietatik, Arabako Batzar Nagusietatik eta Gasteizko eta Iruñeko Parlamentuetatik pasata.

Lan handia izan da, zalantzarik gabe eztabaida honetan inflexio-puntua izan dena, 2021eko maiatzean Espainiako Estatuko herri plataformek eta trenbide arloko zentral sindikal nagusiek sinatutako akordioari esker; izan ere, akordio hori Espainiako Gobernuaren Nafarroa zein Arabako gobernu ordezkarietan ez ezik, orduko Garraio





ORORBIA

(Navarra) (Nafarroa)

personalmente ante el entonces ministro de Transportes, José Luis Ábalos, en Miranda de Ebro.

Este acuerdo consistía en solicitar al Gobierno de España y al Ministerio de Transportes y Movilidad y Agenda Urbana la adecuación y mejora de los trazados actuales del ferrocarril, la reorientación de la planificación del proyecto ferroviario actual para la circulación de trenes de altas prestaciones por los corredores actuales mejorados y adaptados para tal fin, hacerlo de tal manera que los corredores ferroviarios no queden aislados de la red ferroviaria del Estado ni de la Europea y, por último, apostar de manera decidida por la ampliación de los servicios ferroviarios que permitan vertebrar el territorio uniendo pueblos, ciudades y zonas industriales, así como el aumento del transporte de mercancías por tren.

Hoy por hoy no nos consta respuesta alguna ni valoración sobre ese acuerdo por parte del Gobierno de España, de hecho, se está avanzando en la construcción del tramo Castejón-Campanas y, el tramo correspondiente a la conexión Burgos-Gasteiz avanza en su tramitación administrativa previa a los trabajos de construcción.

Sin embargo, y en la línea de lo marcado a través de ese acuerdo, los Presupuestos Generales del Estado para el año 2022 incluyen una partida de 200.000 euros para la redacción de un estudio informativo de mejora y adecuación de las infraestructuras ferroviarias Burgos-Gasteiz-Iruñea-Zaragoza, «para la circulación de trenes de altas prestaciones y tráfico mixto». Esta partida debería ser ejecutada con la mayor celeridad, objetividad e imparcialidad para dar con la mejor

ministro Jose Luis Abalosi ere aurkeztu zitoten pertsonalki Miranda de Ebron.

Akordio horren bidez, Espainiako Gobernuari eta Garraio eta Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioari eskatzen zitzaien trenbidearen egungo trazadurak egokitu eta hobetu zitzatela, egungo trenbide proiektuaren plangintza berraztertu zezatela, prestazio handiko trenak egungo korridore hobetu eta egokituetatik zirkulatzeari begira, trenbide korridore horiek Estatuko eta Europako trenbide sareetatik isolatuta gera ez zitezten, eta, azkenik, trenbide zerbitzuak modu esanguratsuan zabaltzearen aldeko apustua egin zezatela, herriak, hiriak eta industria-guneak lotuz lurraldea egituratzearen eta tren bidezko merkantzia garraioa zabaltzearen.

Gaur-gaurkoz, ez dugu inolako erantzunik jaso, ezta akordio horri buruzko baloraziorik ere; izan ere, Castejón-Campanas arteko tartea eraikitzen ari dira, eta Burgos-Gasteiz lotuneko tartearen eraikuntza-lanen aurreko administrazio-izapideak ari dira garatzen.

Hala ere, eta akordio horretan markatutakoaren ildotik, 2022rako Estatuko Aurrekontu Orokorrek 200.000€-ko partida bat jasotzen dute Burgos-Gasteiz-Iruñea-Zaragoza trenbide azpiegiturak hobetzeko eta egokitzeko informazio-azterlan bat idazteko, «prestazio handiko trenen eta trafiko mistoaren zirkulaziorako». Partida hori ahalik eta azkarren, objektibotasunez eta inpartzialtasunez gauzatu beharko





AYUNTAMIENTO DE LA CENDEA DE OZIZA

ORORBIA

(Navarra) (Nafarroa)

solución posible al futuro del transporte de personas y mercancías respetando nuestro territorio.

Lo cierto es que los nuevos proyectos ferroviarios de Alta Velocidad están más cuestionados que nunca. Buen ejemplo de ello es que, seis meses después de que se hicieran públicos los proyectos de Alta Velocidad que nos afectan, el 26 de junio de 2018, el Tribunal de Cuentas Europeo dio a conocer un informe que denominó de la siguiente manera: “La red ferroviaria europea de alta velocidad: no es una realidad, sino un mosaico ineficiente”. En palabras del Tribunal, “lo proyectado no se culminará para el año 2030, los sobrecostes y retrasos se han convertido en norma, las velocidades prometidas no se alcanzan, y se concluye que a consecuencia de todo ello se genera un grave derroche de buena parte de las elevadas ayudas europeas (más de 23.000 millones de euros), lo que pone en riesgo la continuidad de la cofinanciación europea”.

Pero no es la única vez en la que estos proyectos han sido cuestionados desde Europa. En estos momentos, la Unión Europea está revisando el Reglamento de “La política de la red transeuropea de transporte de la UE (denominada política TEN-T)” y es, en el marco de esta revisión, donde hemos conocido el informe publicado el 14 de diciembre de 2021. Dicho informe propone una serie de modificaciones para el Estado español, entre ellas la relativa a la conexión entre Pamplona y Vitoria. En concreto, dice: “Proponemos sustituir las líneas de alta velocidad previstas en la red por las establecidas para las siguientes secciones: Utrera-Antequera, Granada-Almería, Pola de Lena-Oviedo-Gijón y Pamplona-Vitoria. España señaló que actualmente no hay planes para

litzateke, pertsonen eta salgaien garraioaren etorkizunari ahalik eta irtenbiderik onena emateko, beti ere gure lurraldea errespetatuz.

Egia esan, gero eta gehiago dira Abiadura Handiko trenbide proiektu berriak auzitan jartzen dituzten ahotsak. Izan ere, esate baterako, guri eragiten diguten Abiadura Handiko proiektuak publiko egin eta sei hilabetera, 2018ko ekainaren 26an, Europako Kontuen Auzitegiak izenburu honetako txostena plazaratu zuen: “Europako abiadura handiko trenbide sarea ez da errealitate bat, eraginkortasunik gabeko mosaiko bat baizik”. Auzitegiaren hitzetan, “proiektatutakoa ez da 2030erako amaituko, gainkostuak eta atzerapenak ohikoak izaten dira, agindutako abiadurak ez dira lortzen, eta horren guztiaren ondorioz Europako laguntza handien (23.000 milioi euro baino gehiago) zati handi baten xahutze larria sortzen dela ondorioztatzen da, eta horrek arriskuan jartzen du Europako finantzaketa partekatua jarraipena”.

Baina ez da proiektu horiek Europatik zalantzan jartzen diren aldi bakarra. Une honetan, Europar Batasuna “Europar Batasuneko Europa barneko garraio-sarearen politika (TEN-T politika)” berrikusten ari da, eta berrikuspen horren baitan ezagutu dugu 2021eko abenduaren 14an argitaratutako txostena. Txosten horrek zenbait aldaketa proposatzen ditu Espainiako Estaturako, besteak beste, Iruñea eta Gasteiz lotzeari buruzkoa. Zehazki, hau dio: «Proposatzen dugu sarean aurreikusitako abiadura handiko lineen ordean honako sekzio hauetarako ezarritakoak jartzea: Utera-Antequera, Granada-Almería, Pola de Lena-Oviedo-Gijón eta Iruña-Gasteiz. Espainiak adierazi zuen gaur egun ez dagoela abiadura handiko linea berriak eraikitzeko





ORORBIA

(Navarra) (Nafarroa)

construir nuevas líneas de alta velocidad antes del año 2030”.

Es por todo ello que, en nuestra opinión, ha llegado la hora de repensar el planteamiento de nuestra red ferroviaria para que, en vez de construir nuevas líneas de alta velocidad, se apueste de forma decidida por la modernización de las infraestructuras ferroviarias actuales, adaptándolas al ancho europeo, dando una solución a las necesidades reales de viajeros y mercancías, mejorando los tiempos entre destinos, facilitando la cohesión y vertebración territorial, tal y como vienen reivindicando tanto la ciudadanía como los diversos movimientos sociales, sindicales e instituciones locales desde hace años.

Para finalizar, las Entidades Locales que suscribimos este manifiesto, adoptamos el compromiso de trasladar estas reivindicaciones ante las instituciones competentes y continuar trabajando junto con los movimientos sociales hasta conseguir una solución respetuosa con nuestro territorio y que satisfaga las necesidades de movilidad de nuestros vecinos y vecinas.

SEGUNDO: Dar difusión del presente acuerdo a través de los medios habituales del Ayuntamiento.

Eta horrela jasota gera dadin, eta alkateak ontzat emanik, ziurtagiri hau luzatzen dut, Oltza Zendea, elektronikoki sinatzen den datan

Alkatea / El Alcalde,
Moisés Garjón Villanueva

planik 2030. urtea baino lehen”.

Horregatik guztiagatik, gure ustez, gure trenbide sarea birpentsatzeko eta birplanteatzeko garaia iritsi da, abiadura handiko linea berriak eraiki beharrean, egungo trenbide azpiegituren modernizazioaren aldeko apustu sendoa egiteko, azpiegitura horiek Europako zabalera egokituz, bidaiarien eta salgaien benetako beharrei irtenbidea emanez, helmugan arteko denborak hobetuz eta lurralde-koherencia eta -egituraketa erraztuz, hainbat sindikatuk, gizarte erakundek eta toki erakundek aldarrikatzen duten bezala.

Amaitzeko, adierazpen hau sinatzen dugun Toki Erakundeok konpromisoa hartzen dugu aldarrikapen horiek erakunde eskudunei helarazteko eta gizarte mugimenduekin batera lan egiten jarraitzeko, gure lurraldearekiko errespetuzko konponbidea eskuratu eta gure bizilagunen mugikortasun beharrak asetuko dituen soluzioa lortu arte.”

Y para que conste, expido la presente, con el visto bueno del Sr. Alcalde-Presidente, en Cendea de Olza, a la fecha de la firma electrónica

Idazkaria / El Secretario
Jon Ander Mendinueta Ochotorena

