

NO

AL TREN DE ALTA VELOCIDAD

SI

AL TREN SOCIAL

El gobierno de Navarra no quiere debatir sobre el TAV, porque no tiene argumentos. El proyecto no es necesario y será perjudicial. Saben perfectamente que:

- ▼ **El TAV no sirve para los desplazamientos diarios.** Las personas sólo utilizarán este tren para viajes de larga distancia, dejando las carreteras para trayectos cortos. Teniendo en cuenta que la estación de Iruñea es la única confirmada y que la mayoría de los desplazamientos se hacen en el interior del territorio, no disminuirá el tráfico en carretera.
- ▼ **El TAV no sirve para mercancías.** Las mercancías son el otro ámbito que genera problemas de tráfico. El TAV no sirve para las mercancías que actualmente se transportan por carretera. No está preparado para eso. En el Estado español no hay ningún TAV que las transporte.
- ▼ **El impacto ambiental del TAV es enorme e irreparable.** Aún sin tener un trazado definitivo ni un Estudio de Impacto Ambiental, la decisión está tomada y han hecho saber que las obras empezarán en 2011. Esta infraestructura exige grandes obras y provocan un enorme daño ambiental, que será irreversible.
- ▼ **El TAV es una decisión del Estado español.** El diseño de la obra estará en manos del gobierno español y suya será la última palabra. El convenio firmado por ambos gobiernos niega el derecho a decidir de los navarros y navarras, ya que muchas decisiones y competencias quedarán en manos del Estado español.
- ▼ **El coste económico del TAV es enorme.** No saldrá gratis. El gobierno de Navarra tendrá que adelantar el 57% (387,65 millones de euros) de la obra, y se hará cargo de los intereses de este dinero. Todo esto se hará a costa de otras partidas. Ya han recortado 107 millones de euros del presupuesto de 2010. Este dinero se debe invertir en necesidades reales de la ciudadanía, como son la sanidad y la educación. Además, estamos pagando todos los TAV del Estado español vía Aportación.

Nos quieren vender la sostenibilidad del TAV, pero está claro que no es sostenible ni económica, ni social, ni ambientalmente.

Los dirigentes saben que un tren social, es decir un buen tren convencional, como existe en muchos lugares de Europa y que no tenemos en Euskal Herria, es mejor que el TAV. Y ¿qué hay en esos otros lugares?:

- ▼ **Es un servicio de verdad.** El tren social tiene más estaciones que el TAV, por lo que da servicio a muchas más personas. Hace posible un modelo sostenible del territorio, un modelo que realmente articulase Navarra, sin marginar ninguna zona.
- ▼ **Sirve para mercancías.** Es más rápido que el tren que tenemos actualmente y transporta viajeros y mercancías. Para lograr esto se debe adecuar la red actual. Esta sería la verdadera alternativa. Esta red tendría capacidad para comunicarnos con Europa, tanto los viajeros como las mercancías.
- ▼ **Menos problemas de tráfico.** Contribuye a la reducción del tráfico. Como es válido para los desplazamientos diarios, aquí reduciría tráfico. Sacaría un gran volumen de mercancías de las carreteras.
- ▼ **Mínimo deterioro ambiental.** Minimiza los daños provocados en el medioambiente y ahorra energía. El tren social estaría al servicio de más personas y daría una respuesta más razonable en términos económicos, ambientales o energéticos.
- ▼ **Da mejor servicio que el TAV.** El tren convencional que hay en muchos países de Europa es mejor que el TAV. Tarda un poco más en hacer el mismo trazado, porque hay más estaciones y por que tiene menor velocidad, pero sigue siendo rápido. Y los billetes son más baratos.

Todavía estamos a tiempo de parar el TAV. Exigimos dejar de lado este modelo antisocial y que se apueste por el tren social. Pedimos que se paralice el proyecto y se abra un debate social, para ir hacia una política de transportes elegida por la ciudadanía y para que tengamos un modelo territorial y social más justo.



¡NO AL TAV, SÍ AL TREN SOCIAL!

ELA
EUSKAL SINDIKATUA

ABIADURA HANDIKO TRENARI



TREN SOZIALARI



Nafarroako gobernuak ez du AHTri buruz eztabaidatu nahi, argudiorik ez duelako. Proiektua ez da beharrezkoa eta kaltegarria izango da. Agintariek ondo dakitenez:

- ▼ **AHTk ez du eguneroko bidaietarako balio.** Pertsonak tren hau ibilbide luzeetarako bakarrik erabiliko dute, tokiko eta eskualdeko ibilaldiak errepideei utziz. Kontuan izanda Iruñeko geltokia dela ziurra den bakarra eta errepideetan egiten diren desplazamendu ia guztiak herrialde barruko bidaiak direla, ez du errepideko trafikorik gutxituko.
- ▼ **AHTk ez du merkantziarako balio.** Merkantziak dira trafiko arazoak eragiten dituen beste arloa. AHTk ez du balio orain errepidez eramaten direnak garraiatzeko. Ez dago horretarako prestatua. Espainiar Estatuan ez dago merkantziarik garraiatzen duen AHTrik.
- ▼ **AHTren ingurumen inpaktua izugarria eta itzulezina da.** Nahiz eta oraindik trazaturik eta Ingurumen Eraginaren Azterketarik ez izan, dagoeneko erabakia hartuta dago eta obrak 2011n hasiko direla jakinarazi dute. Azpiegitura honek izugarritzko obrak eskatzen ditu eta ingurumen kaltea izugarria izateaz gain itzulezina izango da.
- ▼ **AHTa espainiar Estatuaren erabakia da.** Obren diseinua espainiar Estatuaren esku egongo da eta beraiek izango dute azken hitza. Bi gobernuak izenpetu duten akordio honek nafarrek duten erabakitze eskubidea ukatzen du, Estatuaren esku geratuko baitira eskumen eta erabaki asko.
- ▼ **AHTren koste ekonomikoa izugarria da.** Ez da dohainik. Nafarroako gobernuak eraikuntza kosteen %57 (387,65 milioi euro) aurreratuko du, eta diru honen interesak beregan hartuko ditu. Guzti hau beste partida batzuen kontura egingo da. 2010eko aurrekontuetan 107 milioi euro murriztu dituzte dagoeneko. Diru hau hezkuntza eta osasuna bezalako benetako beharretan inbertitu behar da. Gainera espainiar Estatuan eraikitzen diren AHT guztiak Aportazioaren bitartez ordaintzen ditugu.

AHTren iraunkortasuna saldu nahi dute, baina argi dago ez dela jasangarria ez ekonomikoki, ez sozialki ez eta ingurumen ikuspegitik.

Halaber, agintariek jakin badakite tren soziala, hau da, Europako leku askotan dagoen tren konbentzional egokia, baina Euskal Herrian ez duguna, AHT baino hobea dela. Zer da leku hauetan dagoena?:

- ▼ **Benetako zerbitzua da** Trenbide sozialak AHTk baino geltoki gehiago ditu, beraz, askoz pertsona gehiagori ematen die zerbitzua. Lurralde eredu iraunkor bat ahalbidetzen du, Nafarroa benetan egituratuko lukeena, zonalde marjinalik utzi gabe.
- ▼ **Merkantzientzat balio du.** Gaur egun daukagun tren baina azkarragoa da eta bidaiariak eta merkantziak eramaten ditu. Horretarako daukagun sarea egokitu behar da. Hau izango zen benetako alternatiba. Sare honek Europarekin lotzeko ahalmena izango luke, bai bidaiari, bai merkantzientzat.
- ▼ **Trafiko arazo gutxiago.** Trafikoaren arazoa gutxitzen laguntzen du. Eguneroko mugimenduak egiteko balio duenez, hemen trafiko gutxituko luke. Errepidetik aterako zuen merkantzia bolumena ere handia izango zen.
- ▼ **Ingurumen kalte eskasa.** Ingurumenean egiten diren kalteak minimizatzen ditu eta gainera energia aurrezten du. Tren soziala jende gehiagoren zerbitzura egongo litzateke eta egindako inbertsioak emango duen zerbitzua zentzuzkoagoa izango litzateke, bai ekonomikoki, bai ingurumen aldetik, baita energetikoki ere.
- ▼ **AHTk baino zerbitzu hobea ematen du.** Europako herrialde askotan dagoen tren konbentzionala hobea da AHT baino. Ibilbideak denbora gehixeagoan egiten ditu geltoki gehiago daudelako eta hain arina ez delako, baina azkarra izaten jarraitzen du. Eta bidai txartelak merkeagoak dira.

Oraindik AHT geldiarazteko garaiz gaude. Eredu antisozial hau alde batera utzi eta tren soziala bultzatzea exijitzen dugu. Proiektua bertan behera uztea eta benetako gizarte eztabaida irekitzea eskatzen dugu, benetan herriak nahi duen garraio politikarantz egiteko eta lurralde eta gizarte eredu justuago bat izan dezagun.



**ABIADURA HANDIKO
TRENARI, EZ!**

TREN SOZIALARI, BAI!

ELA
EUSKAL SINDIKATUA