



**ACTA DE LA SESIÓN EXTRAORDINARIA Y URGENTE DEL PLENO DEL 26 DE
ABRIL DEL 2022 – 12.00**

ASISTENTES AL PLENO

Alcaldesa

Dña. Susana Díaz de Arcaya Cubillo

Concejales:

D. Alfredo López de Eguilaz Gastaminza

Dña. Amaya Sagasti Jiménez de Vicuña

D. Jesús Alzola Aguinaco

D. Moisés Pérez de Arrilucea Monte

D. Jon Koldo Sáez de Urabain Garay

Dña. Iratxe Del Barco Murua

Secretaria:

Dña. Edurne García Quintana



PRIMERO. - MOCIÓN SOBRE LA ADHESIÓN AL MANIFIESTO DE VARIAS ENTIDADES LOCALES AFECTADAS POR LAS NUEVAS LINEAS FERROVIARIAS DEL ALTA VELOCIDAD - ABIADURA HANDIKO TRENBIDE BERRIEK ERAGINDAKO ZENBAIT TOKI-ERAKUNDEREN MANIFESTUARI ATXIKITZEKO MOZIOA

La alcaldesa pregunta si tienen quieren tomar la palabra.

El concejal D. Moisés Pérez de Arrilucea Monte comenta que en el manifiesto está todo recogido, y que lo único que plantean es que las juntas administrativas tengan la opción de adherirse al manifiesto.

Se procede a votar:

Votos a favor: 3

Votos en contra: 4

Tras la votación el concejal D. Jon Koldo Sáez de Urabain Garay se ausenta del pleno tras la votación comentando que no va a volver al pleno.

La alcaldesa toma la palabra para explicar el sentido del voto de su grupo, comenta que en relación con el Proyecto del TAV, en sesión plenaria del 16 de Febrero de 2018 el pleno del Ayuntamiento de Iruraiz-Gauna aprobó por unanimidad la presentación de Alegaciones para que se acordara la anulación total del Proyecto del Corredor Cantábrico-Mediterráneo tramo Pamplona-Conexión Y Vasca.

Añade que desde entonces no se ha producido ninguna novedad y que la conexión con Pamplona está completamente parada, el proyecto está completamente muerto, ya que tuvo tantas alegaciones que el ministerio lo que ha hecho es aparcarlo.

Termina comentando que en el supuesto que se tenga alguna novedad "oficial" de que el proyecto vuelve a estar sobre la mesa, se volverán a tratar en pleno nuevamente las alegaciones al mismo.

La concejala Dña. Iratxe Del Barco Murua dice que quiere comentar en el pleno que, publicado el 22 de abril, la ministra Sanchez niega que esté bloqueada la unión del TAG de Navarra con la Y vasca que el proyecto esté parado. Afirma la ministra que sigue hacia adelante.

La alcaldesa dice que el ayuntamiento no tiene nada oficial al respecto.

La concejala Dña. Iratxe Del Barco Murua comenta que le parece super valiente votar en contra de una iniciativa de las entidades locales, ni siquiera abstenerse.



No habiendo más intervenciones, la alcaldesa da por finalizada la sesión siendo las 12.06.

ANEXO: CONTENIDO DE LA MOCIÓN

EH BILDU IRURAIZ-GAUNAK ABIADURA HANDIKO TRENBIDE BERRIEK ERAGINDAKO ZENBAIT TOKI-ERAKUNDEREN MANIFESTUARI ATXIKITZEKO MOZIOA

EH Bilduko Udal Taldeak apirilaren 26an ezohiko osoko bilkura egitea eskatu du, Iruriz-Gaunako Udalak bat egin dezan abiadura handiko trenbide-linea berriek eragindako Arabako eta Nafarroako zenbait toki-erakundek proposatutako manifestuarekin.

Hona hemen: ABIADURA HANDIKO TRENBIDE BERRIEK ERAGINDAKO ARABAKO ETA NAFARROAKO TOKI ERAKUNDEEN EKIMENA -MANIFESTUA

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-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, sentsibilizatze eta mobilizatze helburuarekin, hura garraiobide 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 ordezkarietaz ez ezik, orduko Garraio ministro Jose Luis Abalosi ere aurkeztu zioten pertsonalki Miranda de Ebron.

Akordio horren bidez, Espainiako Gobernuari eta Garraio eta Mugikortasun eta Hiri Agenda Ministerioari eskatzen zitzaizen 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 zitezen, 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 2'irkulaziorako». Partida hori ahalik eta azkarren, objektibotasunez eta inpartzialtasunez gauzatu beharko 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) Zoff 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 polifika (TENT polifika)" berrikusten ari da, eta berrikuspen horren baitan ezagutu dugu 2021ek 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 ordez honako sekzio hauetarako ezarritakoak jartzea: Utera-Antequera, Granada-Almería, Polo de Lena-Oviedo-Gijón eta Iruña-Gasteiz. Espainiak adierazi zuen gaur egun ez dagoela abiadura handiko linea berriak eraikitzeke planik 2030. urtea baino lehen".

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



Amaitzeko, adierazpen hau sinatzen dugun Toki Erakundeok konpromiso 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.

MOCIÓN QUE PROPONE EH BILDU IRURAZ-GAUNA SOBRE LA ADHESIÓN AL MANIFIESTO DE VARIAS ENTIDADES LOCALES AFECTADAS POR LAS NUEVAS LINEAS FERROVIARIAS DEL ALTA VELOCIDAD.

El Grupo Municipal de EH Bildu solicita la celebración de un pleno extraordinario el día 26 de abril con el fin de que el ayuntamiento de Iruraz-Gauna se adhiera al manifiesto propuesto por varias entidades locales de Araba y Nafarroa afectadas por las nuevas líneas ferroviarias de alta velocidad que se detalla a continuación:

INICIATIVA DE LAS ENTIDADES LOCALES DE ARABA Y NAFARROA AFECTADAS POR LAS NUEVAS LÍNEAS FERROVIARIAS DE ALTA VELOCIDAD -MANIFIESTO

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 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 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-Iruña-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 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 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.

No habiendo más asuntos que tratar, siendo las 10.40 se levanta la sesión plenaria.

En Azilu, a 26 de abril del 2022