

"TREN SOZIALERAKO SAREA"REN

MUGAK ETA ARRISKUAK

**(eta AHTren kontra 2004an
agertutako kritika faltsu batzuk)**

AHTren kontrako asanbladako kide batek
eztabaidarako egindako ekarpena
3243 posta-kutxa
20080 Donostia
(2005eko urtarrila)

AURKIBIDEA:

- **AURKEZPENA (1)**
- **TREN SOZIALERAKO SAREAREN IZAERA ESPEZIFIKOA: SINDIKATUEN PROTAGONISMOA (2)**
- **TREN SOZIALERAKO SAREAREN NAHASTEAK MERKANTZIEKIN GARRAIOAREN INGURUAN (3)**
- **AHT-K BA AL DU ALTERNATIBARIK? (4)**
- **ADITUEN BLUFF "TEORIKOA" (7)**
- **ARALARREN HUTSA, "X" DELA ETA (9)**
- **OHARRAK (11)**

AURKEZPENA:

Idatzi honetan azken urtean AHTren kontrako mugimenduan sortu den arazo bat aztertu nahi genuke. Izan ere, 2004. urtean, erakunde batzuk plataforma berri bat sortzera bideratu dituzte euren ahaleginak –Tren Sozialaren aldeko Sarea, iazko maiatzean aurkeztua–, eta aldi berean bi ikuspegi eta estrategia oso desberdinen arabera kanpainak egiten ari direla ikusten ari gara. Joera hori gaindituta zegoela zirudien, une batez bederen, aurreko azaroan AHT GELDITU Elkarlanak Donostian antolatutako manifestazioaren ondoren. AHTren kontrako jarrera pixkanaka baina gero eta sendoago zabaltzen ari dela ikusi zen, eta AHTri "Tren Sozialak" egiten zizkion kritikak aldiz indarrak gabe gelditzen ari zirela ematen zuen, foro hori gero eta edukiz hutsago egonik, ez atzera ez aurrera, kide batzuek mobilizazioaren bidea alde batera uzten zutelarik. Egoera hori dela eta, zenbait pertsonak kritikak egin dituzte orduan ("*Oposizioa egingo duen oposizio baten alde*", Peru Hartza). Baina hilabete honen amaierarako manifestazioa egiteko deialdia zabaldu du gero Tren Sozialaren aldeko Sareak; dirudienez, beraz, arazoa ez dago konponduta, eta gauzak argitzeko ahalegin handiagoa egin beharko dugu, guztiok baitugu behar-beharrezkoa argitze hori.

Hala bada, Tren Sozialerako Sareari buruzko eztabaida egitea dagokigu, beste behin ere; ez hainbeste halakok edo bestelakok esandakoari erantzuteko, baizik eta auziaren muinera jotzeko eta AHTren kontrako mugimendutik bereizten dituen desberdintasunak agerian eta argi eta garbi uzteko. Esan beharra dugu, halere, ez dela inoren kontrako eraso, arazo hau ulertzen laguntzeko eta kritikara begirako komunikazio bat baizik, kritika arrazoitu gogor baina aldi berean malguan oinarritua. Hau da, une honetan, iritzi koherentea izatea da benetan garrantzizkoa, iritzi hori defenditzea eta horren arabera jardutea; bestela, helburu bera lortu nahian gabiltzala pentsa genezake, eta ez da hala.

Jakin badakigu jende askok harrera ona egin ziola Tren Sozialaren aldeko Ekimenari, AHTren auziaz ohartzeko bidean sindikatuak aurrera egiteari eta "alternatiba" bat aurkezteari zegokionez. Bere garaian, Euskal Herrian, ELA, LAB, EHNE eta HIRU sindikatuak AHTren proiektuaren kontra agertu ziren; tren horrek eragingo lituzkeen inpaktu latzak salatu eta herritarrentzat inolako baliagarritasun sozialik ez lukeela izango nabarmendu zuten. Hala, AHTri buruz gizartean dagoen desadostasuna begi-bistan jartzen lagundu dute. Gertaera horrek, ordea, ez dizkigu ahantzarazi behar AHTren aurkako oposizioarentzat garrantzizko eta arriskutsu diren beste hainbat alderdi. Izan ere, plataforma horrek hartutako bideak sakoneko aldaketa ekarri nahi dio AHTren kontrako mugimendu sozial eta herri mugimenduari, helburuetan eta ikuspegian: hau da, Tren Sozialerako Sareak "trenbide ereduari" buruzko elkarrizketa instituzionalean oinarritutako estrategia bat proposatzen du, negoziazioaren bidetik helburu estuak lortu nahian; eta AHTren kontrako mugimenduak, berriz, bestelako oinarri batzuk ditu, hala nola, Lurraren defentsa, desarrollismoaren kritika eta proiektuaren inposizioa, eta bere erreibindikazioetan, lehentasuna ematen dio AHT gelditzeari eta erakundeak ezartzen ari diren politika txikitzailea eta eredu soziala zalantzan jartzeari. Hori da, funtsean, joan den ekainean, AHTren kontrako borroka eta autoorganizazioa sustatzeko Urbinan egindako itxialdian argitaratu genuen Tren Sozialaren aldeko Ekimenaren kritikan adierazi genuena. Eta aldi berean, AHTren kontrako borrokaren autonomiari eutsi beharraz ere ohartarazi genuen; ez baikenuke nahi Tren Sozialaren joera mugimenduari nagusitzerik, horrek nahasmena sortu eta AHTren aurka aritzeko arrazoien jabe izatea galaraziko bailioke jendeari.

Une hartan halabeharrez gertatu beharreko zerbaiten itxura hartu zuen egoera horri baikorrago begiratzen diogu, ordea, gaur egun, AHTren kontrako jarreraren ikuspegitik. Horretarako, Tren Sozialerako Sarearen mugak eta arriskuak agerian utziko dituen eztabaida bat proposatzen dugu. Jarrera kritikoa proposatzen dugu; kritikoa, batez ere, herri mugimendua ordezkatzeko saiakera ororekin. Horrekin batera, alternatiben auziari buruz dugun iritzia ere plazaratu nahi dugu, eta 2004. urtean AHTri egin zaizkion kritika faltsu batzuk nabarmendu nahi ditugu, gure ustez, borroka honi lagundu beharrean, AHTren kontrako jarrera koherentea indargabetu besterik ez dutelako egiten. Honi dagokionean, bereziki aipatu nahi dugu Tren Sozialaren aldeko Sareak salgaien garraioaren aferan duen jarrera, adituen esku-hartzea, eta "euskal Y" Iruñearekin lotzeko erreibindikazioa ("Y" hori Aralarren "X" ospetsua izango litzateke horrela), zeharo nahasgarriak izan direla.

Jakina, lan honetan egiten diren balorazioak eztabaidagarriak dira, eta gure asmoa gaiaren inguruan ikuspuntuak eta iritziak trukatzea da.

Aurkezpen hau bukatzeko, beste azalpen bat eman nahi dugu, gaizki ulerturik gerta ez dadin. AHTren kontrako jarrerak bere aukera guztiak baliatu ahal izateko, gaur egun proiektu anti-ekologiko eta anti-sozial hau geldiarazteko egiten ari den borroka autoorganizazioaren bidez eta desarrollismoari kritika eginez zabaltzea da gure proposamena; eta, aldi berean, AHT GELDITU! Elkarlanaren baliotasuna berretsi nahi dugu, AHT gelditzeko mobilizazioetan indarrak batzeko aukera ematen duen koordinazio plural eta bateratu gisa, betiere, gaur egungo garraio eta gizarte ereduari buruzko eztabaida eta aldaketa beharra agerian utziz, eta proiektuak kaltetutako herriei erabakitzeko ahalmena emateko nahiz pertsona orok erabakietan berdintasunean parte hartu ahal izateko aldarrikapena eginez. Printzipio horiek gauza hutsaren hurrengo direla pentsatuko du, agian, norbaitek; baina norabide zuzena hartzen lagun dezaketelakoan gaude gu.

TREN SOZIALERAKO SAREAREN IZAERA ESPEZIFIKOA: SINDIKATUEN PROTAGONISMOA

Baina Tren Sozialerako Sareak aurrera egin nahi izan du AHTren kontrako mugimenduak ibili nahi izan ez duen bide batean: benetako mugimendu soziala ezean, lobby baten modura diharduen mugimendu bat eratu dute, elkarrizketa instituzionalean oinarritutako estrategia bati jarriaraz, negoziazioaren bidez helburu mugatu batzuk eskuratzeko; gainera, AHTri buruz egiten duten azterketa sindikatuak proposatutako "trenbide ereduari" buruzko kritika soil da.

Tren Sozialaren aldeko Sareak *"helburu bikoitza du: gaur egun trenbide proiektuari buruz falta den elkarrizketa hori aldarrikatzea eta Euskal Herrian behar dugun trenbide eredu gizartean hitzartzea"* (LANDEIA, ELA sindikatuaren aldizkaria, 2004ko maiatza). Administrazioari *"bere proiektuan aldatetako egiteko erakutsi duen malgutasun urriagatik"* kritika egiten dio, eta esaten du Espainiako estatuak oraindik ere Europari finantzazioa eskatu ez dionez, aukera dagoela *"denbora hau hitzarmen soziala lortzeko erabiltzeko"* (Tren Sozialaren ekimenaren prentsaurrekoa, GARA, 2004-11-4). Sindikatuak beti eskatu dute *"negoziazioa, eragile sozial eta sindikalekin"* (LAB, 2001eko ekaina), eta *"Gobernuak borondatea erakustea proiektu hori aldatzeko edo alternatiba berriak aztertzeko"* (2002ko azaroa, ELA, LAB, EHNE, HIRU). Are gehiago, zera esan dute: *"Espainiako estatua proiektua finantzatzeari*

erresistentzia egiten ari zaio, alde batetik arrazoi politikoengatik, eta erresistentzia horrek zenbait aukera eman dizkio EAEko Gobernuari, erantzun argia emateko, behar lukeen herri babesarekin gainera. Horretarako, ordea, eragile sozial eta sindikalekin negoziatu behar izango zituzten helburuak eta lehentasunak. Baina ez dute halakorik egin, eta, beste behin ere, ez zaigu gelditzen mobilizazioa beste biderik" (LAB, IRAULTZEN aldizkaria, 2002ko abendua).

Ez dira edonolako oposizio baten iritziak. Begi-bistakoa da foro horren proposamenek kutsu " korporatibo" edo arras sektoriala dutela –trenbide arloarena batipat– eta ezaugarri hori ezin uler daiteke gizarteko zer sektoreri dagokion eta zer interesen mende dagoen kontuan hartu gabe. Alde horretatik, Tren Sozialerako Sarean sindikatuak dira erabateko protagonista, trenbideetako sektorea bereziki. Egia da sindikatuak proposatzen dituzten irizpideen artean, era berean *"landa ingurunearen ikuspegitik, bestalde, kaltetutako lurretako herritarrek eragina sortzen duen tren hori erabiltzeko aukera izan behar lukete"* esaten dela; are gehiago, *"obrak egiteko baldintza sozialak"* ere jartzen dituzte, *"langileentzako eraikuntza hitzarmen onuragarriena"* ezartzea, hain zuzen (*"Baliagarritasun sozialeko euskal trenbide sarerako irizpideak"*, 2003ko ekaina). Nolanahi ere, beren interesak, sektorearen interesak, kaltetuta ikusten dituzten gizarteko sektore batzuek AHTri ematen dioten erantzuna da. Ez dugu esan nahi sindikatuak zilegitasunik ez dutenik beren jardun esparruan honetan aritzeko; ona eta beharrezkoa ere izan daiteke hori egitea, jakinik AHTren garapenak ondorio galgarriak ekartzen dituela berekin trenbide garraio publikoaren arloan, bereziki. Baina interes horiek ezin dira jarri, inola ere, AHTren kontrako oposizio sozialak dituen arrazoi orokorren gainera: interes partikularrak dira, AHTren aurkako oposizioa mamitzen duten motibazio zabalagoez bestelakoak eta, horrexegatik, haien borrokak ezin du guztion borroka ordeztzeko izan.

Hortik abiatuta, bistakoa da Tren Sozialerako Sareak AHTri egiten dion kritika partziala dela. Hau da, AHTren inguruko eztabaidak "trenbide eredu"ri atxikia behar du izan soil-soilik, bereizi egin behar da AHTren kontrako benetako protestatik eta beste auzi batzuetatik, esaterako azpiegitura lan-handien eta gizarte ereduaren edota naturarekiko harremanen auzietatik. Izan ere, beren jarduera profesionalak bultzatuta AHTren ikuspegi kritikoa bere egin dutenek, proiektuaren kritika tekniko eta sobera espezializatua egin ohi dute, eta jendeari azkenean oposizioaren oinarriko arrazoiak ulertzea ezintzen zaio: *"AHTren proiektua ez da baliagarritasun sozialeko proiektu bat, besteak beste, honako arrazoi hauengatik: a) ez du errepideko edo beste garraiobide batzuetako zirkulazioaren transferentzia bermatzen, bereziki salgaiei dagokienez; b) ez du errazten trenbide sarearen barruko edo trenbide eta errepide sareen arteko garraio publikoaren mugimendua; c) ez du lurraldea egituratzen, eta ez du hartzen bere zerbitzuaren maiztasunari eta irispide geografikoari legezkiokkeen erabiltzaile kopuru maximoa"* (sindikatuak 2003ko abenduaren 5ean Bilbon emandako prentsaurrekorako prestatutako idatzia). Sarritan, ez dute egiten finantzazioaz eztabaidatu besterik, eta erabiltzen dituzten argudio batzuk hain dira nahasgarriak (ikus Tren Sozialaren aldeko Sarea eta salgaien garraioa), non etorkizunean administrazioarekin hitzarmenak errazago lortze hutsera bideratuak baitirudite.

Izan ere, agintearekin hitz egitea interesatzen zaion foro bat da, eta ordezkartza-zilegitasun politikoa aitortzen dio gainera Gobernuari (*"erakunde publikoek beren gain hartu behar dute herritarren portaera zuzena bermatzeko eginkizuna, trenari bereziki eta garraioari oro har dagokienez"*, diote, esaterako, Tren Sozialar buruzko Jardunaldien amaierako Adierazpenean. 2004ko urria); baina ordezkartza-zilegitasun soziala eurek dutela eta horregatik, trenaren gorabeherak hitzartzeko Gobernuak beraiekin hitz egin beharra duela diote.

TREN SOZIALAREN ALDEKO SAREAREN NAHASTEA MERKANTZIEN GARRAIOAREN INGURUAN:

Tren Sozialaren aldeko Sareak AHTri buruzko eztabaida ilundu du hilabeteetan, merkantzien garraioaren auzia erabat nahastuz. Bere adierazpenak ez dira zuzenak eta gainera ez du zalantzan jartzen salgaien garraioaren hazkuntza, hain zuzen globalizazioaren alde bultzatzen ari den azpiegitura erraldoien ugalketaren eta garraioaren etengabeko gehitzearen aurrean konzientzia kritikoa lantzea trabatuz.

Hasteko zera dio: *"Y-ak ez du salgaien garraiorako balio"* eta *"hori da lehentasuna behar lukeen helburua edozein azpiegitura berriren egitasmotan"*. *"Merkantzien garraioaz gezurretan aritzea"* leporatu dio gero Garraio kontseilariari, *"Europa osoan ez baitago merkantzien garraiorako erabiltzen den abiadura handiko azpiegiturarik, teknikoki ezinezkoa delako"*; eta horrez gain *"Euskal Y-ari buruzko txosten ofizial bakarrean merkantzia garraioa ez delako aipatzen"* (BERRIA, 2004-9-10). Tren Sozialaren aldeko triptikoak ere dio: *"AHTrik ez, merkantziak eramateko gaitasunik ez duelako. European ez dago horrelako esperientziarik"*; *"Bai merkantziak zein pertsonak garraiatzeko baliagarria izango den Tren Sozialari"*.

Hau da gehien darabilten argudioa, merkantzien garraioa eurentzat lehentasun osokoa dela aditzera emanez eta lortu nahi duten akordioaren oinarriko baldintzetako bat, beraz.

Argudio hori faltsua da ordea, Alemanian, esaterako, 1991 geroztik badagoelako merkantzia eta bidaiarientzat AHT sare bat (**ikus 1 oharra**), baita Mantxako Kanala zeharkatzen duen Eurotunnela (ezaugarri oso bereziak dituena) eta “Euskal Y”aren inguruko txosten ofizialetan ere aipamen ugari dagoelako alde horretatik (**2**). Ulegarria izan zitekeen salgaien garraioaz Tren Sozialaren aldeko Sareak sortutako nahastea, Abiadura Handiko sareetan egindako merkantzia garraioan aurrekari gutxi baitaute eta erakunde politikoaren arteko adierazpen kontraesankor ugari egon delako (**3**). Baina sindikatuek bazuten egitasmo horien berri (**4**), eta pentsatzeko da “adituek” ere bazutela; nahiz eta haiek izan diren, hain zuzen, “euskal Y bidaiarientzat bakarrik izango da, merkantziatarako ere erabiliko dela Amman kontseilaria berriki hitzegiten hasi bada ere” dioten kontua zabaldu dutenak. Era honetan, salgaien garraioa berrikuntza bailitzan agertzen dute, hori “Euskal Y”aren egitasmoan nabarmen garatutako interesa eta erronka denean. Jakina da ildo horretatik doala Euskadiko Merkataritza Ganbaren egitasmoaren aldeko apustua, baita Atlantiko Transeuropear Tren-Ardatzaren Merkataritza Ganbaren Nazioarteko Biltzarrarena ere (CEFAT - Conferencia Internacional de Cámaras de Comercio del Eje Ferroviario Atlantico Transeuropeo), 46 Ganberek osatutako “presio-taldea”, alegia. Aipagarria da Euskadiko Ganberek “*Euskal Yari buruzko informea*” aurkeztu zutela 1998an, trenbide sare berrian merkantzien garraioari lehentasuna ematea eskatzeko: “*Hasteko, Euskal Herrian lehentasunik badago merkantziak dira*” (**5**). Hortik aurrera hainbat ondorio ateratzen ditu, AHTren egitasmoaren “*lehentasunen eta funtzioen berrikuspena*” egiteko. Eskaera hori, gainera, “*Europar EAEko linea berriaren eraikuntza aldarrikatzeko eta inbertsioetan lehentasuna irabazteko*” baliagarria suertatuko zelakoan egin zuten. Aurki erantzun zien Euskal Gobernuak, Garraio kontseilari Alvaro Ammanek “*lehentasuna merkantzien garraioa gauzatea da, bidaiariek hartuko duten abiaduraren gainetik*” adierazi zuenean (EL MUNDO, 1998-10-14). Hartara, 1999an ikus zitezkeen salgaien garraioa zuzendutako lehentasun-aldaketaren urratsak, Euskadi-Akitania “euroeskualdea” logistika eta garraio eremu handia sortzeko. Ammanek orduan botatutako mezua da honako hau: “*Trenek, errepedeek eta terminalek Euskadi kontinente mailako garraio plataforma handi batean bihurtuko dute*” (EL PERIÓDICO DE ALAVA, 1999-10-31); Gipuzkoako Merkataritza Ganberak orduantxe Jaizkibelgo superportuaren “*Bideragarritasun-Ikerketa*” agindu zuen ere (1999ko apirila), aipatu plataforma logistiko Atlantiko handia sustatzeko; eta argigarriago oraindik, “*Donostia-Baiona Eurohiriaren Liburu Zurian*” (1999ko abendua) “euskal Y grekoa” “*merkantziak bideratzeko korridore berria da. Merkantziatan espezializatua baina kamioiak eramateko modukoa, Mantxako Kanaleko Eurotunnelean bezala, Frantziar ferrotage hitzarekin ezagutzen dena*”. Hau da, trenetan kamioiak garraiatzeko gai litzatekeen eta azken aldiak hitzetik hortzera darabiltzen “*autopista ferrobiario atlantikoa*”: hots, “*2010ean eguneko 2000 kamioi, eta 2016an eguneko 6000 kamioi eramateko*” gai izan behar omen duen AHT azpiegitura, Ibarretxe lehendakariak Akitaniakoarekin lurralde honetan “*Euskadi-Akitania Plataforma Logistikoa*” eratzeko izenpetu duen akordioaren arabera. Garraio Sailak joan den azaroaren 3an agindu berri du hain zuzen “*EAE Ferrotage sistema ezartzeko bideragarritasun ikerketa*” (BOPV, 2004-11-18).

Galdera hauxe da ordea: zer gertatu da AHTren eginkizunetan lehentasuna merkantzien garraioak bereganatzeko? Bista dena, azken urteotan globalizazio ekonomiko prozesuak orokortu dira eta kapitalismoaren bilakaerarako beharrezkoa den salgaien garraioa izugarri hedatu da. Mundializazioa garraioaren menpe dago, eta AHTren egitasmoa ere interes kapitalista horien mesedetan berrikusi behar izan dute, noski. Dena den, ez da atzoko kontua. 1988an, Bilboko Merkataritza Ganbarako Lehendakari Anton de Madariagak “Euskal Y”aren zergatia horrela azaltzen zuen: “*Merkatu Bakarraren sorrerak gauzak bizkortzen ditu: merkatu txiki eta babestu batetik handi eta konpetitibora igaro gara. Konpetitiboa izateko, multinazionalek behar dituzten produktuak zabalitzeko ondo komunikatuta egon behar dugu. Honek orain arte izan ditugun traba guztiak kentzea suposatzen du, trena tartean*”. Adierazpen hauek merkantzien mugimenduez argiago hitzegiten digute Tren Sozialaren aldeko Sareak eta adituek baino.

Finean, salgaien garraioa sustatzea bat dator kapitalismoaren helburuekin; eta salgaien garraioa murriztu nahi izatea, azpiegitura erraldioen aurka borrokatuz, ez da ekologia kontua soilik: kapitalismoaren premia garrantzitsu baten kontra jotzea ere bada, merkantzia, produktu bat izateaz gain, sistema ekonomiko eta kultural jakin baten euskarria baita batipat, mundu osoan giza-harremanak etekinaren logikara makurtu nahi dituena. Eta horrek erakusten du gainera egitasmo hauen kontrako ahaleginak sistemari muinean jotzen diola, gizartea aldatu nahi bada garraioaren garapenarekin eten beharra dagoen bezalaxe.

Guzti honek urteetan erabili ditugun argudioak ahuldu baino gehiago indartu egin dizkigu: EAE Europako garraio fluxurik handienetakoak bilduko lituzkeen “korapiloa” izatera daramate. Hau aldatzen ez badugu, gure ingurunea suntsituko duten azpiegitura-lan andana batez “*turbokapitalismo*”aren zabalkuntza sustatuko duen ustegabeko plataforma izango gara. Hartara, behin eta berriz salatu dugun bezala, gezurretan ari dira AHTren alde kamioi kopurua jeitsiko dela esaten dutenean. Honi dagokionean, aipagarria da Amman sailburua kamioiak trenean sartzearen aldekoa agertu dela, baina “*errepedeko garraioarekin lehiatu gabe*” (2004ko urria). “*Mugazgandiko Tren*

Garraioaren Egoera eta Etorkizuna”ri buruzko lhardunaldiak, Irun); Gipuzkoako Errepide ahaldun J. Zuriarrainek berriz dio *“hamarkada honetan, merkantzi garraioa errepideetan urritu baino, asko haziko da”* (EL DIARIO VASCO, 2004-12-6); eta era berean, datozen sei urteetan errepideko merkantzia-garraioaren negozio hazkunde-prebisioa %50ekoa da Europa osoan (TRANSPORTE aldizkaria, 2004-11-1). Beraz, hautu honen barnean, AHTren sarea eraikitzen da eta salgaien trenbidezko garraioa areagotu daiteke, baina neurri handiago batean egingo du gora errepide garraioak, kamioien bidez (6).

Aldi berean, aipagarria da merkantzien mugimenduak hirukoiztu egin direla azken hamar urteotan eta 2020rako gaur egungoaren bikoitza izango omen da Pirinioetako muga zeharkatuko duen trafikoa. *“Pirinioen gaindiko trafikoaren behatzaile papera egokitu zaigula ematen du. Agian Europako komunikazio sarearen korapilo estrategikorik handiena dugu gurean. Gure errepide, tren eta abioien egiturek Europako eta munduko kontestu berrian lehen lerroan kokatu behar ditugu”*, dio harro-harro Amann kontseilariak (*“El puerto de Bilbao y Supersur”*. EL CORREO, 2004-7-31). Joan den azaroan Garraioaren Sare Intermodala eta Logistikorako Plana aurkeztu berri du bestalde, zeinean 2.874 Ha porlanez eta alkitranez estaliak izango diren garraio poligonoak eraikitzeko, politika honen izaera desarrollista eta txikitzailea argi agertuz. Guzti horren ondorioak ez dira bakarrik azpiegituren ugalketarekin ingurunean eragiten diren kalteak (AHT, superportuak, autopistak, plataforma logistikoak...), garraioaren handitzean orohar ere bada. Egin kontu, Foronda aireportuko Eragile Elkartek ere munduko aire-garraio azokarik garrantzitsuena antolatu zuen irailean Bilboko Erakustazokan, esanaz *“merkatu amerikar, asiar, afrikar eta europearraren artean, Euskal-Herriak inoiz egin den aire-garraio azokarik garrantzitsuena antolatu du, aurrekoetan hiriburu internazionaletan egin izan delarik, Paris, Washington edo Hong-Kong kasu”* (DEIA, 2004-8-14). Nora goaz abiadura handian?

Ondorio gisa, argi eta garbi esango dugu garraioaren neurriak murrizten saiatzen ez diren bitartean, lekuz kanpo dagoela merkantzien “trasbasea” (errepidetik trenera) gizartearen onurarako alternatiba eta panazea gisa ematea. Hobe dugu handi-nahia eten eta garraioaren hazkundearen aurrean konzientzi kritikoa bultzatuta!

AHT-K BA AL DU ALTERNATIBARIK?

AHTk ba al du alternatibarik? Horra hor azpiegitura erraldioen aurkako borroketan sarritan sortzen den eztabaida; batzutan herri mugimendu barrutik sortu ere, baina gehienetan kanpotik, borrokari mespretxu osoa agertzen dioten gizarteko sail batzuek alternatiben exigentzia neurritz kanpoko batekin oposizioari legitimazioa kendu asmoz. *“Filosofiaz eztabaidatzen duzue, baina proiektu zehatzik aurkeztu gabe”*, esan ohi dute. Halakoetan, alternatiben gaineko interesak oso bestelako esanahia du. Sinesgarri izateko nonbait, ezezko borobila baino interes gutxiago duten kontra-proposamenak ematera etsitzen du oposizioak; eta interes gutxiago diogu batez ere alternatiben auzia arazo “tekniko” bilakatzen denean, egitasmo desarrollista batari antzeko beste bat kontrajarrita.

Horretan datza Tren Sozialerako Sarearekin dugun diferentziaren giltzarrietako bat. Errorea ez da alternatiba posibleak bilatzea, alternatiba horiek “teknika” bihurtzea baizik. Alternatibarik inon bada, ordea, lehenik eta behin zerbait berria sortzeko eta dagoena eraldatzeko gaitasuna eskatzen du horrek, eta ez “beste tren” bat edo presupuesto berdintsuetatik abiatuta “tren egitasmoa” aldatzea edo apur bat zuzentzea. Oposizioa baliagarri egiteko baldintza dirudi alternatibak aurkezteak, baina gerta daiteke planta hutsa izatea, balore berririk ekarri ez eta gizarte eraldaketarako ikuspegitik hilik sortzea, alegia; halakoetan, ustezko alternatibak kultura menperatzailerak itzultzea dakar zentzurik sakonenean, gizarte eraldaketari adarretatik heldu beharrean arazoaren konponketa teknikoaren esku utzita.

Bilbon 2004ko apirilean sindikatuek konbokatu zuten bileran, zenbait lagunek garraioaren arazoa sakonki aztertu nahi zuten eta alternatiben eztabaida orokorrean planteatu; baina haiek eztabaida trenaren arlora estuki mugatzeko erabakia hartua zuten aurretik. Ez dugu uste, ordea, “tren eredu”ri berariaz arreta gutxi jartzen badiogu, gure hausnarketa “atzeratuagoa” delako edota gaia ezezagutzeko denik: izan ere, denok ados bait gaude AHT eta azpiegituren buruzko eztabaida ezin planteatu daitekeela eredu sozialaren inguruko eztabaida orokorretik kanpo onartzerakoan. Beraz, “tren arazoa” edota “garraioaren arazoa”ren ezagupena gaiaren ezagupen osoagoa emateko lagungarria da; baina ez da zuzena eztabaida arlo horretara murriztea, azterketa eta alternatiba horiek sektorialak eta sobera espezialduak baitira; eta arazoan sakontzen denean, berriz, soluzioek gizarte ereduaren eraldaketa sakonak eskatzen dituztela argi ikusten da.

Sarritan “errigore falta” eta desarrollismoaren aurkako kritika ezkorrek bakarrik egitea leporatu ohi zaizkio postura honi. Eta egia da ezin diogula gure oposizioaren zergatiak eta ondorioak argitu nahi izateari utzi; onartu behar dugu ere hazkunde ekonomikoaren gaitzespenetik oraindik ez dela beste irtenbide sendo eta orokorrik landu.

Hori da gainera gure gabeziak bat. baina gabezia hori ez zaigu damutzen: nolana dela, AHTri egiten diogun oposizioa ez da gatazka baten seinale soilik, gatazkaren konponbiderako nondik norakoa erakusten duena ere bada. Desarrollismoaren ondorio latzak, bai ekologikoak eta sozialak, salatzen ditugu, eta hondamendi horri amaiera eman ahal izateko eredu ekonomiko eta soziala eraldatzea ezinbestekoa dela azpimarratzen dugu. Bizi-baldintzen eta bizimoduaren inguruko borroka era bada, osagai soziala, ekologikoa, politikoa eta kulturalak dituen; eta horrek konplexutasuna ematen dio. Gizarte-bizitza norabide diferente batean lantzeko eta bestelako premiei erantzuteko aukerak daudela erakutsi nahi du. Beraz, gizarte eta politika arloko premisa berriak sortzetik hurbilago dago eginahal hori, proiektu ofizialaren birplanteaketa sektorial huts batetik ondorioztatu litekeen beste ezein egitasmotik baino. Ezin esango dugu gauza erraza denik: eraldatzaileak diren alternatibak borrokan dagoen komunitate baten baitan eman daitezke soilik. Baina "Tren Soziala" alternatiba moduan jartzea arazoa saihestea da. Irtenbideak bilatzea ezin dugu albora utzi, baina gure oposizioa justifikatzearen alternatiba bat ematea eskatzen zaigunuean, "garraio gehiago zergatik eta zertarako?" aurretik eztabaidatu gabe ordea, kapitalismoaren beharrak kudeatzea eskatzen zaigu. Eta halakorik ez dugu nahi: Ez al dugu bada EZ esateko eskubiderik, besterik gabe?

Zaharrak berri honaino. Berria, baina, zera da. Tren Sozialerako Sareak egungo trenbideak "arras ez egokitzat" jo eta "etorkizuneko trenbide sarearen diseinua"ren alde apustu egiten du deblauki; baina ez du gero inolako alternatibarik definitzen, eta horren ordez, proiektuaren gaineko akordio batera heltzeko baldintza gisa, zehaztasunik gabeko ideia batzuk soilik plazaratzen ditu. Honi dagokionean, Tren Sozialerako Sareak bi aurpegi bezala erakusten ditu gainera. Hau da, mugimendu sozialaren erretorika eta hizkuntza darabil, parte batean, eta adierazten dituen irizpideetan badira batzuk egia biribila direnak: "mugikortasuna gutxizteko premia", "iriskortasunaren garrantzia", "herriak lotzea", "errepide bidezko garraioa eta autoaren erabilera mugatzea", "zirkulazioa ordezkatzeko eta ez mugikortasuna areagotzeko bidea hartzea", "azpiegitarik ez bikoiztea", "garraio mugimendu global handiagoak ez sustatzea"... Baina irizpide horiek aplikatzeko eta sakontzeko asmorik ez da sumatzen: ideia horiek zehaztugabe gelditzen dira eta zaila da, benetan, zer eginkizun emango zaien asmatzea; berez, irizpide horiek zehazteko baliabiderik ez dutela eta lan hori egitea administrazioari dagokiola esaten dute (eta, jakina, hori azeriari oiloak zaintzeko eskatzea bezala da). Arazo larri bat dago hor: hots, irizpide horiei benetan helduko balitzaie, horien gauzatzeak dena aldaraztea eskatuko luke; beste era bateko ekonomia eta gizarte antolaketa baten, beste era bateko bizimoduaren laguntza behar luke. Bestela, "tren sozialaz" gaur egungo egoeran hitz egitea, kapitalismo modernoaren eredu ekonomiko eta soziala sakon aldatu ezean, iruzur egitea da, zentzugabeko aldarrikapen hutsa, proiektu irrealak eta diren gauzak zurrizteko aringarri bat ematea. Azken batean, formulismo hutsa, gauzatze asmorik ere ez duena, kezka larriagoa baitute adostasuna lortzeko, "azken" helburua zehazteko baino.

Tren Sozialaren proposamenaren anbigutasunak zalantza dakar berekin, AHTri egindako kritika partzialak eta negoziazioa bilatzen duen elkarrizketa instituzionalean oinarritu duen estrategiak bezalaxe; are gehiago urte hauek guztietan landutako alternatiba askoz ere zehatzagoei begiratzen badiegu, bai LABek, HBk, IU-EBk eta Roberto Bermejok inoiz ez dutela egungo trenaren "hobekuntza" soil bat planteatu ikusten dugunean (egokipen moderatu batzuren bidez zerbitzua hobetzeko moduan): kasu denetan, hasieran trenaren "hobekuntzaz" hitzegiten da, baina ondoren AHTri sarbidea ematen dioten alternatibak proposatzen dira, azpiegitura-lan handiak onartu, ingurumenari kalte larriak eragin eta desarrollismoa zalantzan jarri barik sistemaren beharrak kudeatu. Hartara, ondoren azalduko ditugun alternatiba eta irizpide zehatz batzuk "tren soziala"z ematen ari den den irudiarekin alderatzen badira, ezinbestean sortzen den galdera da ea AHTren auzian eraman nahi den politika errealak zein ote den:

-LAB: 1998an Euskal Gobernuaren Trenbide Planari egin zizkion alegazioetan, plan ofiziala erretiratzea eskatu eta "Plan birmoldatua" lantzea proposatu zuen, "abiadura orografiara egokituta, ahal denean Abiadura Handia lortuz eta gainerakoan 160km/orduko gutxieneko abiadura ipinita trazadu osoan". Hortik abiatuta, "azpiegitura berri oso bat eraikitzea bideragarriagoa dela egungoa hobetzea baino" ondorioztatzen zuen, sindikatuek Euskal Trenbide Ereduari buruz 1999an eraturiko jardunaldietan izandako eztabaidan onartu zuenez. LABek proposaturiko "Plan birmoldatu" hura "euskal Y"aren egitasmotik aski gertu zegoen gainera, balizko linea berria trazadu proiektu honek kalteturiko herri guzietara hurbiltzea eskatzen baitzuen txosten berean (esaterako Zornotza, Durango, Elorrio, Bergara, Arrasate, Legutio, Beasain, Tolosa, Hernani eta Irun aipatzen zituen).

- HB: 1995ean bi alternatiba posible aurkeztu zituen "U" eta "Y" formakoak. "BAI trenari, Ez AHTri" leloagatik, argi eta garbi esaten zuen ordea bi alternatibok "bateragarriak direla abiadura handiko europar sarearen

euskal korridorea egitearekin, baita abiadura handiko trenen sarbidearekin ere, 200km/orduko gehienezko abiaduran". Lehen hipotesia "U"an oinarritzen da. Eusko Jauriaritzak 1986-87an "Plan Ferroviario de Euskadi" delakoan landuriko alternatiba honetan, trenbide azpiegitura berri bat eraikitzea aurrakusten da Bilbotik Gasteizera, Altubetik, 200km/orduko abiaduran; beste bat Altsasutik Beasainera Otzaurteko "oztopoa gainditu nahian"; eta birmoldaketa gogorra Beasain eta Irunen artean, "bidaia denboran apenas eraginik ez duen arren inbertsio handiak eskatzen dituen, orografiaren zailtasunak eta urbanizazio maila altuko ingurua dela eta". Era berean, lehenengo hipotesi honen barnean, "Eusko Trenbideak duen Donostia-Bilbo linean 140km/orduko abiadura lortu ahal izateko eta europear trenbidearen zabalera egokitzeko" proposatzen da, 90km.tan trazadu berriak egitea beraz, Euskal Gobernuaren ikerketaren arabera. HBren bigarren hipotesiak Euskal Y/H (hau da, Y gehi Iruñearekin lotura) hartzen du oinarritzat. Ohartarazten zuen, bai, "Y/Ha AHTrekin justifikatzen dela, AHTk sarea justifikatzen duen moduan, txanponaren leon eta castilloa bezala"; baina oharpen horrekin kontraesanetan sartuta, bigarren alternatiba honetan proiektu ofizialaren gaineko presio-akordio politika egiteko elementu aproposak eskeintzen zituen, "soluzioak era merkeagoan, eraginkorragoan, eta ez hain erasokorrean egin daitezela bilatzeko". Edozein eratan, bi alternatibetan "Abiadura Handiko sareak Gasteizen bat egingo luke 200km/orduko gehienezko abiaduran (...) AHT Bilbora iristea ahalbidetzen da (...) eta Iruñea korapilo garrantzitsua bilakatuko litzateke Mediterraneoko AHT loturen bidez, Zaragozatik zehar".

AHT arbuizatzeko HB ondo kezkatuta zegoen berekin lotura onak bilatzen! Hala ere, bere txostenak alderdi kritikoa ere baduela aipagarria da halako trenbide proposamenei dagokienean. Besteak beste: "Trenbidetako inbertsio eskerga hauek, ezinbestez, trafiko-eskaintzak bikoiztu eta azpiegitura eta ingurugiro alorreko istilu berriekin lurraldea okupatuko dutelako, egoerak azterketara zentzuzko zalantza hau ekarri du: trenaren susperraldiak trafikoaren guztizko bolumena geldiarazi, orekatu eta birfinkatu orde, eskakizun berrien sustapenaren mesedetan ez ote lihoakeen, alegia". Halaber, galdetzen du "egungo joera erasokorrak nola zuzenduko dituen, ala, bestela, modernizazio ekonomikoa eta mugikortasunaren areagoketa aitzakitza hartuta, gaurko joera zenbateraino indartu eta finkatuko duten". Bere proposamenaz dio bestalde: "Arriskugarria da proposaturiko eredia orain dauden trenbideen kalterako bihurtzea, trazadu berriak hobetsi ditzakeena". Eta "ingurugiro alorreko ondorioak larriak lirateke" ("Trenbidea Hego Euskal Herrian: Egoera aztertu eta alternatibak proposatu" txostena. HB, 1995).

Gaur egun Batasuna bi hipotesi haietatik "U" alternatibaren aldekoa da.

- **IU-EB:** 2002ko bere "U" famatuarekin ez gara luzatuko. Aurretik HBk jasotakoa bera da funtsean, baina aldaketa garrantzitsu batekin: izan ere, IU-EBren alternatibaren "ekarpena" da Euskal Gobernuak lehentasunezkoztat ematen duen Irun eta Beasainen arteko zatian alternatibaren ibilbidea "Y"arenarekin berdintzea eta Abiadura Handian egitea. Era honetan, IU-EBk ukatu egin zuen bere proposamenak obretako atzerapena ekarriko zuenik, "lanean hasi bait daiteke onartutako proiektuak alternatibarekin bat egiten duen zatietan" (Antton Karrera, IU-EBko bozeramalea. EL DIARIO VASCO, 2002-11-12). Azkenean, 2004an zehar IU-EBko zuzendaritzak jarreraz aldatu du: egitasmoa zalantzan jartzeko "salgaien garraiorako baliagarria ez da" bazioen lehen, gaur egun "pozik" agertzen da "Garraio sailak gehiengo abiadura 240km/o murriztu duelako merkantziak eraman ahal izan ditzan, eta obra hori EBk defendatzen duen U alternatibaren antzekoa delako" (EL MUNDO, EL PAIS, 2004-5-14). Hau da, gobernuaren jarreratik hurbil dago, honek ezer aldatu ez badu ere. Egun, proiektuaren gainean "adostasuneko posturen bila" ari da (Y-aren gainean izango da noski), eztabaida kasik amaitutzat emanda (EL DIARIO VASCO. 2004-10-1).

- **ROBERTO BERMEJO:** Aipagarria da denboran zehar nolako aldaketa eman duen, bere jarrera nolabait proiektu ofizialetik geroz eta gertuago egonik. Hasieran, ahalik eta azpiegitura gutxien eraikitzearen aldekoa zen bere proposamen alternatiboa (7). 2002tik aintzina, ordea, "aditu" moduan IU-EBren ordezkari gisa AHTri buruz Garraio sailarekin izandako elkarrizketekin batera, "200km/o abiadura hartzeko gai izan behar duen sare alternatiboa" proposatzen du: "Bilbo-Gasteiz lotura zuzena, Gasteiz- Altsasu zatiaren berritzea, Altsasu-Beasain lotura berria eta Beasain eta mugaren arteko linea berri bat" egingo litzake horrek (EL DIARIO VASCO, "Pilaketatik garraio jasangarrira". 2002-9-23). Hau da, IU-EBren "U"aren antzekoa. "Ingurugiro eta arazo ekonomikoak direla medio dauden lineak gehiago aprobetxatzea komeni luke (Bilbo-Laudio eta Oriako korridorea esaterako), baina bihurtze hain itxiak dituztenez ezinezkoa da gehienetan 100km/o. baino azkarrago joan, eta eraikuntzen dentsitateak bihurtze hauen zuzentzea ezinezkoa egiten du (...) Gainera, oinarritzko sarea barneko beste linea batzuekin osatu beharko da. Egungo Donostia-Bilbo trenbidea berritzea ezinbestekoa da autopistaz behar den denbora berean egin ahal izateko". Bermejok, 2002an oraindik, "mobilidadea murriztearen premia" aldarrikatzen zuen; baina bistan zegoen eredu horrek azpiegiturak bikoiztu eta, esaterako, Irun eta Beasain artean oraingo azpiegiturarekin dagoen 240 tren eguneko gaitasunari, beste linea eraikitzekotan 400 tren gehiagoren gaitasuna ekarriko lukeela. Azkenean,

2004an landu duen txostenean, garraioa murriztu beharra ezabatu egin du *“trenbide alternatiba baterako oinarri”* etatik, bere lan guztiaren zentzuarekin kontraesanean (gai horren ingurukoak adituen jarreraz ematen dugun iritzian jorratzen ditugu). Bermejo gaur egun *“filosofia aldaketaz”* ari da behin eta berriz hitzegiten; baina, zer filosofia aldaketa, ordea? *“Sustapen Ministerioaren asmoa Abiadura Handiko linea berriak zabaltzea eta egungoak merkantziatarako uztea da; eta hori da Yari buruz dagoen filosofia”* (BERRIA, 2004-2-22). Gero dio *“Y-ak ez du merkantziak garraiatzeko balio”* eta berak proposatzen duen filosofiak, ordea, baietz, *“merkantziei lehentasuna ematean datza”*. Eta azken ondorioan, zera dio: *“Ez badira gai hausnartzeko eta trazadu ez hain erasokorra egiteko, filosofiaz alda dezatela behintzat”* (GARA, 2004-7-19).

Hau guztiaren aurrean Tren Sozialaren inguruko zenbait galdera sortzen dira: Tren Soziala gauzak beste modu batera egiteko eta alternatibak trazadu berrien eraikitzearekin ez lotzeko saio orijinal bat da? Bestela zein da bere indefinizioaren atzean suposatutako behar den trazaduen eskema? Ala ez da honen gainean deus esateko kapaz? Horrela bada, zer espero daiteke bere helburuen inguruan argitasunik ez eta nahasmena duen plataforma batetik?

Arazo larria dago hor eta norabide galgarri baten inguruan ohartarazi nahi dugu, hain zuzen ere hori gerta ez dadin. Izan ere, bere indefinizioan baliteke azkenean *“Euskal Y”* an oinarritutako helburu mugatuak lortzen saiatzea soilik. Badakigu askok *“hori ezinezkoa da”* uste duela. Baina badira zalantzarik gabe kezkatzeko arrazoiak. Zergatik diote bestala batzuk *“obrak martxan jartzen badira eszenatoki berrian gure posturak aldarazi beharko ditugu”*? Norantz? Bestalde, Amann kontseilariak berak ere pasa den ekainean Tren Sozialerako Sarearen ordezkariekin hitzegin zuenean, argi utzi zien eztabaidarako prest dagoela, baina egitasmoa gelditu gabe; beraz, gai honen inguruan bi ekimen paralelo iradoki zituen nonbait: batetik, obrak hasi, eta bestetik, aurreko helburua lortuta, eztabaidari ateak ireki, egoerak horrek posturak mugitu eta aurkari batzuk mahaian eserita negoziaketa partzialtara eramatea lortuko duelakoan.

Arrisku hori plazaratu nahi dugu, halakorik gertatzea ekidin nahi dugulako. Baina arduratzeko arrazoiak badaude, eta ezin ahanztu dezakegu, bestalde, Irurtzun-Andoain autobaien auzian hartutako esperientzia, non Lurraldeak modu mingarrian erakutsi zuen alternatibak herri mugimendua norabidez aldatzeko tresnak ere nola izan daitezkeen, kritika soziala eta ekologikoa txikiagotzen, diskurtso instituzionalerantz hurbilketa egiteko eta egitasmo ofizialaren gainean azkenean akordioak izenpetzeko. Lurraldea Alternatibaren esperientzia argia da horri dagokionean: alternatiba egitasmo ofizialaren gainean negoziatzera zuzendutako estrategia baten elementu bat besterik ez zen izan azken finean. Egin kontu: Lurraldea Alternatibaren inguruan autobaien aurkako koordinakundean hasieratik sortu ziren eztabaidetan, Jonan Fernandez bozeramaleak ez kezkatzeko eta alternatiba hura *“sekula egingo ez den fetitxe bat da”* adierazi baitzuen. Berak esana ere, pasadizu hura amaitutakoan: *“Argigarria da kontserbadoreak berrikuntzara apuntatu zirela, berandu, arrastaka eta behartuta bazen ere”* (1991-8-28).

ADITUEN BLUFF «TEORIKOA»:

Adierazi egin behar dugu adituen esku-hartzea eta «eztabaida arrazoizko eta zientifikoa» aurrera eramateko deiak, joan den urtean sarriak izan direnak, AHTren aurkako oposizioaren zentzua itxuragabetu duten beste fenomeno bat izan direla. Kontua da administrazioaren ingurumen alorreko aholkulariek *“Y grekoa”* rengatik kezkatu daudela, baina lasaitu ditzaten prest ere badaudela: *«Gure ustez, Euskal Autonomia Erkidegoan eztabaida intelektualki zorrotza, teknikoki fidagarria eta sozialki gardena zabaldu behar da garraioaz oro har eta “Y grekoa”ren trenbide proiektuaz zehazki. Norabide zuzeneko urrats bat izango litzateke Garraio Sailak Nazioarteko Adituen Batzorde bat sortzea, ahalik eta aholku onenak bilatzeko. Beraz, “Y grekoa”ren trenbide proiektua eguneratzeko garaiz gabiltza»* (EL PAIS, *«Y ferroviaria»*, Antxon Olabe eta Alberto Ansuategi, 2004-8-1. Informazioak dioenez, Antxon Olabe ingurumen alorreko aholkularia da, eta hainbat lan egiten ditu Eusko Jaurlaritzarentzat). Horrek premiazko egiten du lehen argipen bat: ez da planteatu ere egiten ea erabili nahi ditugun edo ez ezagupen zientifikoak eta teknikoak AHTren proiektua «eguneratzeko». Eta halako auzi bat ezin daiteke bitarte «zientifikoez» erabaki, zeren eta gainerako guztiaren gainetik aukera politiko eta sozialeko arazo baten aurrean baikaude, eta, horrenbestez, ezinezkoa da erabakimena zientzialarien eskuetan uztea.

Are gehiago, espezialistek arazoaz egiten duten azterketa ustez «arrazoizko» eta «zientifiko» hori hain «arrazoizko» eta «zientifikoa» ez dela agerian uzten dituen adierazpen nabarmenenak badira. Medio horietan bi kontu sortzen dira, zeinetaz asko hitz egiten baitute, baina zorrotasun handirik gabe. Haien liskarren lehen helburua, berriro ere, ea linea hori bidaiariak garraiatzeko soilik erabiliko den, edo salgaiak ere garraiatuko ote diren

jakin nahi denean sortzen da; gai horretan ez daukate gainera iritzi ongi oinarritu bat. Izan ere, egun batean esaten digute: «*Positibo jotzen ditugu bai Eusko Jaurlaritzako bai gobernu zentralerako garraio alorreko arduradun politikoei sartuz joan diren ikuspegi aldaketak. Estreinetako aldiz azken urteotan, Administrazioak behin eta berriz azpimarratzen ari dira trenbide sistema berria salgai kopuru garrantzitsu bat desbideratzeko gai izatearen garrantzia*» (Antxon Olabe, EL PAIS, «*Y ferroviaria*», 2004-8-1). Baina hurrengo hilean honakoa esaten digu: «*AHTren proiektuaren bertsio ofiziala –bidaiariak 250 km/o.tik gora garraiatzeko gai den abiadura handiko tren bat- teknikoki bateraezina da salgaiak garraiatzearekin. Proiektu ofiziala hezurramitu egingo balitz, salgaiak trenez garraiatzeko arazoak konpondu gabe jarraituko luke, eta ibilbideak oso eragin handia izango luke lurralde horretan*» (Antxon Olabe, EL PAIS, «*Las infraestructuras del transporte y el territorio*», 2004-9-19). Eta azkenean, handik aste batzuetara, agian jarrera nahikoa eskizofreniko bat hartuta, honakoa adierazi zuen: «*Y greko hori salgaiak garraiatuko dituen abiadura handiko trena izango bada, nire laguntza izango du; baina baldin eta horri esker salgai asko garraia baldin badaitezke, eta ez bakarrik salgai txiki batzuk (...) Nik uste aldageta bat gertatu dela, baina ez dutela behar bezala esplikatuko*» (Antxon Olabe, BERRIA, 2004-11-7). Bermejoentzat ere, salgaien garraioa da lehentasunez jokoan dagoen auzi nagusia. Eta puntu honetara iritsita, aukera egin behar du AHTren aurkako oposizioaren ala bere ahalegin guztiaren gidari izan den okerreko argudio nagusiarekiko fideltasunaren artean: izan ere, aurrerantzean absurdoa, alferrikakoa eta aspergarria ere gerta daiteke azpimarratzen jarraitzea «*Y grekoak ez darama salgaiarik*», «*bidaiarien garraioan espezializatutako sarea da eta ez da egokia, eta hori oso garrantzitsua da, salgaiak garraiatzeko*»; ondoren honakoa aipatzeko: «*abiadura handiko lineetan salgaiak garraiatzeko aukerarik eza agerian geratzen da, gaur egun ez baitago Espainian abiadura handiko lineetan dabilen ezein salgai trenik*». Eta abar, e.a. "Euskal Y"ari eginiko kritika hori bere alorrean geratzen da.

Horretan laburbil daiteke adituen bluff «teorikoa». Eta geure buruari galdetzen diogu zer eskrupuluk galarazten dioten Garraio Sailari onartzea, bere ahaleginak gorabehera, komunikazio defizit bat duela, eta defizit hori zuzentzen saiatuko direla jaun horiek, beren kualifikazio teknikoez hain harro daudenak, AHTren martxari lotzeko, «adituen batzorde» baten markoan eta haren muga estu-estuetan. Edozein eratan, helburua ez bailitzateke erabakiak hartzea izango, dagoeneko hartuta daudelako.

Bigarren kontuak agerian uzten du adituek utzi egin diotela eztabaidaezin jotzen den helmuga –garapen ekonomikoa- kolokan jartzeari. Hau da, hain korapilatuta bukatzen dute administrazioarekin izandako konplizitateen multzoan, non beren kritiketatik kendu egin baitute hazkunde ekonomikoaren ideari aurre egiteko eta kontu hori azken ondorioetaraino kolokan jartzeko lagungarria izan litekeen guztia.

Bidegabekeria irudi lezake Roberto Bermejoren lana alderdi honetatik ulertzea, bera ere orientabide horretaz kontziente izango ez balitz. Zalantzarik ez dago haren lanaren merezimenduaz, EAEko garraioaren egoeraren larritasuna jendaurrean agertzen duen eta «euskal Y grekoa»ren proiektuaren zenbait gezur agerian utzi dituen aldetik; alabaina, AHTren aurkako kritikaren ikuspegi ekonomizista sendotuz egiten du, bere bigarren txostenaren ondorioetan ikusten den bezala («*Análisis de rentabilidad de la Y vasca y bases para una estrategia ferroviaria alternativa*», 2004ko ekaina): «*Ondorio gisa, AHTren aldeko apustua desegokia da ekonomia aldetik, ez bakarrik erabiltzen dituen baliabide ekonomikoaren kopuru itzelagatik, baita etorkizuneko hazkunde ekonomikoaren alde jokatu barik, EAEko salgai garraioa trafiko-kolapsora kondentatzen duelako, kongestio kostu itzelak dakartzalako*» (azpimarratua gurea da). Era berean, Superportuaren Aurkako Kolektiboak argitaratutako «JAIZKIBEL BIZIRIK» aldizkarian honako hau dio: «*Portaera horren guztiaren azpian mito bat dago, sinesmen bat, zeinaren arabera edozein azpiegitura-lanek hazkunde gehiago sortuko baitu. Hala eta guztiz ere, garraio alorreko ekonomilariak bat datoz, eta uste dute azpiegitura maila on bat lortuta, gauza normala herrialde garatu batean, ez dutela hazkunde ekonomiko gehiagorik sortzen, eta haren aurka ere joka dezaketela*». Diskurtso hori Ingurumen sailburu Intxaurrea jaunaren jarrera berari dagokio: «*Eztabaidagarri jotzen dut SuperSur delakoa garapenaren izenean, hain zuzen, zeren eta, honaino iritsita, ikasi egin baitugu azpiegituren eraikuntza eta metatze soilak ez dakarrela berez ongizatea zabaltzea, ezta hazkunde ekonomikoa bera ere*» (GARA, 2004-7-29).

Edozein kasutan ere, eztabaidaezin jotako helmuga (garapen ekonomikoa) zalantzan jartzeari utzi diote. Eta horrek atzerapauso bat adierazten du pentsamendu kritikoan; izan ere, duela zenbait urtetatik hona, Teoria Ekologikoak, zeinaren ezaugarria baita premia sozialen betetzea neurtzeko garapen ekonomikoaren baremoa desegokitzat jotzea, iragartzen baitzuen hazkunde mugagabearen ideia eta proiektuaren amaiera.

Funtsean, adituak ideia baten mendean geratzen dira, hots, «konponbidea» aurkitu behar dela dagoen ordena asaldatu gabe, eta horregatik oinarritzen du Bermejok bere arrazoibidea kontu ekonomiko batean, eta gainera, azkenean, galtzaile irteten gara. Horri dagokionez, ikusten da orobat adituen jarrerak, oro har, beste nahaste bat ere agerian uzten duela: nahiz eta, alde batetik, zalantzan jartzen duten azpiegiturek hazkunde ekonomikoa sortzen dutela dioten ideia,aldi berean, era kontraesankorrean, denek frogatutzat jotzen dute

globalizazioaren testuinguruan garrantzi itzela hartzen dutela garraio azpiegitura guztiek, eta azkenik gaztigitzen dute: «*irisgarritasuna osagai gako bilakatzen da garapen ekonomikorako*», «*garraio azpiegitura berriekin lotura eraginkorrik ez duten lurraldeek zailtasunak topa litzakete beren garapen ekonomikoari dagokionez*» (Helena Franco, EUSKAL HERRIA, NORA ZOAZ? Ekologistak Martxan). Edonola ere, arazoa zera da, azpiegituren eraikuntzak eta garraioak funtsezko zeregina dutela kapitala eratzean, eta hori inoiz baino egiazkoagoa da. Eta horregatik Roberto Bermejok, bere lan guztiaren zentzuarekin kontraesanean, orain bere burua traizionatu behar izan du: esan bezala, garraioa murrizteko premiaren edozein aipamen ezabatu egin du bere azken txostenean proposatzen dituen «*trenbide estrategia alternatibo batentzako oinarri*»-etatik. Eta ez hori bakarrik, baizik eta, gainera, bere proposamen alternatiboari dagokionez, honako hau baitio: «*kontziente izanda ere beharrezkoa dela garraio jasangarri bat lortzea, oraingo proposamen honek ez du kontzeptu hori aipatzen*» (...) «*ezinezkoa delako epe labur eta ertainean garraio jasangarri bat lortzea; hori dela eta, proposamen honen helburu mugatua (baina errealista) da garraio arazoak konpontzen laguntzea (...)* EAEko premia ekonomiko eta sozialetara moldatuko dena eta ingurumeneko eraginak minimizatuko dituena». Hau da, ekonomiak sortutako garraio premiei ez zaie kritikarik egiten, eta bere errealismoak lehenbiziko aldiz «garapen jasangarria» ezinezko moduan aurkeztera eramaten du; Bermejoren pesimismo horrek, gainera, kontzientzia aldaketa bat uzten du agerian, arestian Garraio sailburu A. Amannek ere adierazi izan duena: «*Gauza bat argi izan behar dugu: garraioan erantzun jasangarria ez da gaur egun berehalakoa. Ez dago epe laburrean alternatibarik orain daukagunari, gizartea paralizatu ezean*» (A. Amann, INFORMACIÓN, 2004ko urria). Aurrerantzean ekonomiaren helbururik gabeko mugimendura eta degradazioaren kudeaketara moldatzea dela aukera bakarra esan nahi al du horrekin? Zer geratzen da defendatzeko?

Azkenik, uste dugu argi geratu behar duela «garapen jasangarriaren» tesiak ez duela perspektibarik zabaltzen kapitalismoari lotutako hazkunde logikari erasotzeko, eta ez dela desarrollismoaren inongo alternatiba. Areago, Roberto Bermejok, bere txostenean, zenbait «*aldaketa estrukturalen*» alde egiten du, «*gero eta desmaterializatuagoa den ekonomia baten sustapenean*» zentratuta egon beharko dutenak, «*lehentasunezko xedetzat jotzen baita hori Europar Batasuneko Garapen Jasangarriaren Estrategian*». Baina zer esan nahi du ekonomiaren desmaterializazioaren tesi horrek? Hori ulertzeko modurik onena, gure ustez, gai horri buruz Antonio Estevanek idatzi duena hona ekartzea da: «*Funtsean, horrek esan nahi du kontsumitutako natur baliabideen unitate bakoitzeko gero eta balio ekonomiko handiagoa lortzen dela. Ildo horretatik jarraitu ezker, hazkunde ekonomikoak mugarik gabe jarraitu ahal izango du, natur baliabideetatik gero eta independenteago egiten den neurrian eta haiek gutxiago suntsitzen dituen neurrian. Hartara, oreka ekologikoa gorde ahal izango da hazkunde ekonomikoa geldiarazi behar izan gabe. Eta ez hori bakarrik; gainera, hazkunde ekonomikoa zenbat eta handiago izan, gero eta baliabide ekonomiko eta teknologiko gehiago askatu ahal izango dira ekonomia are gehiago desmaterializatzen. Gorpil zoro horri esaten zaio «garapen jasangarria». Baina egia ote da ekonomia desmaterializatzen ari dela, eta natur baliabideen gaineko presioa murrizten, hazkundeak aurrera egiten duen bitartean? Gertakariak ez dute aldaketa hori berresten*» (Antonio Estevan, «*El nuevo desarrollismo ecológico*», ARCHIPIÉLAGO, 33. z.).

Ados gara harekin «garapen jasangarria» ez dela inoiz existitu izan sistema menderatzailearen oposizioan, haren barruan baizik. Beraz, kontua da garapen ekonomikoaren lehentasuna errefusatzeko, eta aurrerantz egindako ihesaldi hori amaitzen ari dela erakustea.

ARALARREN HUTSA, «X» DELA ETA:

Bukatzeko, azken hilabeteotan jazotako beste gertakari bat aipatuko dugu, oso ongi ilustratzen duelako nola eztabaidatze demagogiko eta printzipiorik gabe batek ordezka dezakeen benetako eztabaida. «Euskal Y grekoa» Iruñearekin lotzeko jarrera errebindikatiboaz ari gara (Patxi Zabaletak jaurti eta Intxaurragak jendarteratutako «X» ospetsua bilakatuta). Horretarantz desbideratu baita polemika Nafarroan, Espainiako Sustapen Ministerioak iragarri ondoren ikertzen ari dela Abiadura Handiko beste linea berri bat, Kantauri Itsasoa Mediterraneoarekin lotuko lukeena azpiegitura berri baten bidez, baina ez Iruñetik proiektatutako AHTren Korridore Nafarrean barrena, baizik Ebroren paraleloan, Logroñetik pasatuta, doan ardatz berri baten bidez. Polemika horren ondorioz, nafar parlamentuko talde guztiek, baita Aralarrek ere, 2004ko urriaren 26an bat egin zuten Nafarroako Gobernuarekin, PSOEn Gobernuari eskatzeko Azpiegitura Planean sar dezan AHTren Korridore Nafarrak «Y grekoa»-rekin, Ordizia inguruan lotura egiteko. Harrigarria da Aralarreko ordezkariek beregain hartu eta babesia eman izana, UPNrekin batera, akordio lotsagarri horri. Alegia, Logroñetik doan Ebroren ardatz berriaren iragarpenak Iruñetik doan Korridore Nafarra zalantzan jartzen duen unean bertan gertatu da Aralar alderdi politikoaren hutsa, aukera argi bat galdu baitu

Abiadura Handiko Korridore Nafarraren proiektua bertan behera utz dezaten eskatzeko eta bere alternatiba teorikoa, egungo Castejon-Iruñea-Altsasu linearen «hobekuntzan» oinarritua, defendatzeko.

Gogora ekar ditzagun gertakizunak. Joan den ekainaren 22an, Sustapen ministro Magdalena Alvarezek segurtatu egin zion Kantabriako presidenteari Estatuaren Azpiegitura Planak barne hartuko duela Abiadura Handiko linea bat, Kantauri Itsasoa Mediterraneoarekin lotzeko, 600 kilometroko ibilbide baten bidez. Ibilbideak bidaiariak 250km/o. abiaduran eta salgaiak garraiatzeko balioko luke (Y-aren antzekoa beraz), eta Santander, Logroño, Zaragoza, Teruel eta Valencia elkarri lotu. Proiektuaren ezaugarrien inguruan izan den okultismoa gorabehera (prentsak «*Una nueva línea TAV uniré Euskadi con Valencia*» izenburua erabili zuen), pentsatu beharra dago aipatu proiektua, errealitatean, sortu dela Pirinioak trenbidez zeharkatzeko proiektu «izar» berri baten ondorioz: Erdi Pirinioetatik egin beharreko kapazidade handiko trenbidezko zeharkaldia («*Vignemale-ko tunela*» ere esaten zaiona), zeinaren bidez salgai bolumen handiak bideratu ahal izango bailirateke Pirinioak zeharkatuta **(8)**. Erdi Pirinioetarako Korridore hori 2001ean sartu zen Europaz Gaindiko Sareen Lehenetazko Zerrendan, eta Zaragozatik lotuko litzateke alde batetik Mediterraneoarekin Terueletik Valentzia edo Saguntora (PPren gobernuak aztertuta zeukan bezala), eta bestetik Kantauri kostaldearekin Santanderren, horretarako Ebro-ren paraleloan korridore bat eginda Logroño, Miranda eta seguru asko Trespaderne ere (Ebroren iturburuan dago herri hori) zeharkatuta **(9)**; kasu horretan, bat egingo luke «Euskal Y grekoa»rekin Mirandan.

Edozelan ere, proiektuaren benetako jatorri eta dimentsioari buruzko desinformazioa adierazi ondoren, gauza da hasieran Nafarroako kontseilari Alvaro Miranda «*bi aldiz pozik*» zegoela esan zuela, «*bi ardatz egongo liratekeelako Nafarroa zeharkatuta Mediterraneo eta Kantauri Itsasoa lotuko lituzketenak*»: bata Iruñetik Korridore Nafarraren bidez, Irurtzunetik bat egingo lukeena «euskal Y grekoa»rekin Tolosaldea/Goiherrin, Estatuaren Abiadura Handiko planetan 1988-89az geroztik aurreikusita dagoen moduan **(10)**; eta bestea Garraio ministro berriak iragarritako Castejon-Logroño-Santanderreko Ebroren ardatz berritik **(11)**. Alabaina, Nafarroako Gobernuak segituan «*bere lehentasunak ezarri*» egin behar izan du, UPNren kontseilariak azaldu zuen bezala, Iruñeatiko Korridore Nafarraren eta aztertze fasean dagoen Ebroko haranetiko korridore berriaren artean, aurrekoa zalantzan jartzen baitu argi eta garbi. Kinka horrek Nafarroako Gobernuaren erabakia bultzatu du.

Eta prozesu horretan gertatu da Aralarreko koordinatzaile Patxi Zabaletak, auzi eta arazo errealak zeharo nahastuta, proposatu duela «euskal Y grekoa»ri Iruñearekiko lotura bat «*gaineratzea*», hartara «X» bihurtuta, eta horren alde argudiatu du «*euskal Y grekoa*» eta Korridore Nafarraren proiektuak «*segregazionistak direla Euskal Herriarentzat, ez baitute «Y grekoa»ren eta «ramalazoa» delakoaren arteko ezein loturarik aurreikusten (...) Hori ezin du onartu bere burua abertzale ikusten duen inork. Komunikazio lerroek ixa hori marrazten dute, hots, X letra. Iparretik Hegora eta Kantauritik Mediterraneora. Hori esan nahi zuen Aralarrek bere proposamena X letraz izendatu zuenean*» («X», Patxi Zabaleta, Aralarren koordinatzailea, BERRIA, 2004-7-14, GARA, 2004-7-16). Nork bere buruari galdetzeko modukoa da nora joan ote den horren guztiaren bila (gerta ote liteke PPren Azpiegitura Programaren eskema bakarrik ikusi izana, 2010 arte barne hartzen zuena, zeinean «Y»-ak adar nafarrarekin lukeen lotura hori ez baitzen agertzen epe luzeago baterako aurreikusita zegoelako? Izan ere, 2015 urtea baita, esate baterako, lotura horretarako Eusko Jaurlaritzak bere Trenbide Planean ezartzen duen denborazko erreferentzia). Baina funtsean badirudi ez zitzaiola gehiegi axola argudio baten edo bestearen egia, halako neurrian, non geure buruari galde geniezaioke zer interes zegoen nahaste interesatu horren azpian, zeinean antzeman egiten baitzaio, desbideratze horretatik berriro agertzen, ikuspen desarrollista bati: azpiegitura handien euskal eskema ideial baten ikuspen desarrollista, alegia, zeinaren arabera «lurralde egituratzeak» proiektuari itxura nazional bat ematea baita. Biharamunean, Lakuako Ingurumen sailburu Sabin Intxaurragak erronka hartu eta biziagotu egin zuen sua. Alegia, hats eman zion «X»ren proposamenari, eta azpimarratu: «*Ez naiz «Y grekoa» berplanteiatzen ari, baizik eta euskal ikuspegitik Iruñearekin lotura egiteko premia dagoela esaten*» (prentsa, 2004-7-16). «*Gobernu abertzale batetik espero daitekeen gutxienez da herri ikuspegi bat izatea*», idatzi zuen halaber Enrique Mirandak Patxi Zabaletari babesa erakusten: «*Y greko baskongadoa ibilbide ezin okerragoa da herria egituratzeko (...) Hiru hirirentzako tokiko proiektu bat da, bere azterketetan Euskal Herriko planoak erabiltzen ez dituen administrazio baten neurria egina*» (Enrique Miranda, GARA, «*Sobre el apoyo del Colegio de Arquitectos al TAV*», 2004-8-10). Batasunak, gutxienez, «*lotsagarri*» jo zuen «X»ren jarrera erreibindikatibo hori, «*saihestu egiten duelako AHTren atzean ezkututzen den funtsezko eztabaida*» eta «*onartezina delako lurralde kohesioaren izenean AHT bezalako proiektu bat bultzatzea, kalte ekologiko zein sozial ikaragarriak ekarriko dituelako, argi dagoenean eredu horrek ez duela inoiz gure lurraldea egituratzeko balio izango*» (GARA, 2004-7-18).

Bien bitartean, Nafarroako Gobernuaren bozeramaile Alberto Catalanek adierazi zuen «*gaurkoz*» lehentasuna duela bere Exekutiboarentzat Iruñetik «euskal Y grekoa»ri lotzea (GARA, 2004-7-17); eta presidente Miguel Sanzek berak ere berretsi egin zuen eskatu egin ziola espainiar gobernuari Kantauri eta Mediterraneo arteko

lotura Iruñetik pasatzea (DIARIO DE NAVARRA, 2004-8-1). Horrela iritsi ginen Nafarroako Gobernuak urriaren 26an hartutako erabakira; bertan, PSOEn gobernuari eskatzen zaio bere Azpiegitura Planean sar dezala AHTren Korridore Nafarra eta «Y grekoa» arteko lotura Ordizia inguruan. Erabakiak Nafarroako legebiltzarreko talde guztien babesa izan zuen, Aralar barne, nahiz eta talde horrek ñabardura bat ipini zuen, ingurumeneko eragina aztertu beharko dela esanda.

Zaila da benetan kontraesan gehiagotan erortzea, are gehiago lotura horrek «*kalte kritiko ugari*» eragingo lukeenean Aralar mendilerroan, Nafarroako Gobernuak berak egindako ingurumen azterketa batean ohartarazten den bezala. Horixe salatu genuen Asanbladatik (12), Batasunak proposamena berriro atzera botatzen zuen bitartean. Laburbilduta, Logroñotik joango den Ebroren ardatz berriaren iragarpenak Iruñeatiko Korridore Nafarra zalantzan jarri duen unean bertan gertatu da Aralar alderdiaren bide-galtzea, aukera garbi bat galdu baitu Abiadura Handiko Korridore Nafarraren proiektua bertan behera utz dadin eskatzeko eta bere alternatiba teorikoa, Castejon-Iruñea-Altsasu egungo linearen «hobekuntzan» oinarritutakoa, defendatzeko.

Aldi berean, Patxi Zabaletak ulertzeko ahalegin orori uko egiten dion bulgarizazio eta mediokritatezko ariketa baten mozorroaren azpian, entzule mota guztiak asebate nahia erakusten du: «*Nora eraman behar dira industria nafarraren produktuak, Europara ez bada? Nola utz litezke Kantauriko portuak Mediterraneoari trenbidez lotu gabe? Zer iritzi dute honen inguruan arduradun ekonomiko buruargiek?*», galdetzen du, eta aldi berean zera baieztatzen du: «*kontuan hartu beharrekoak dira talde ekologistek ipinitako zehaztapenak, gizarte aurrerakoi bat garela sinetsi behar badugu*». Ekologiaren eta arazo sozialen ikuspegi lardats baten aurrean gaude, inondik ere, eta amore emate horrek ezin disimula dezake lerratze zuzena dakarrela interes dominanteetarantz. Azpiegituren arazoa beste modu batean irudikatu edo ikusi ezinik, hau ere esaten zuen: «*Zer egin? (...) batez ere, Euskal Herria hautsiko ez duen sare bat (...) Euskal Herria, herri bat izateaz gain, Europako bidegurutze batean dago (...) bidegurutze horretan elkarrekin gurutzatzen dira Iparretik Hegora eta Kantauritik Mediterraneora doazenak*». Enrique Mirandak ere honen alde egiten zuen: «*komunikazio sorta bat, trenbidezko garraioaren nodo europarra bihurtuko gintuzkeena; eta egoera hori proiektatutako Y grekoa baino hobea eta handinahiagoa da*».

Azken batean, AHTren aurkakotasunaren ideia hori oportunistak da nahitaez: optimismo desarrollistak bizirik dirau, eta ez bakarrik erakundeen propagandaren diskurtsoetan (13).

Bi frontetan aldi berean borrokatu beharko ote dugu, inposaketaren eta sasi-oposizio mota horretako mistifikazioen aurka? Edo aurrerantzean ados jarriko al gara protestari koherentzia ematearren egin beharreko ahaleginaren inguruan? Gogoeta hauek bide horretan ekarpen bat izan nahi dute.

AHT-REN AURKAKO ASANBLADAKO KIDE BATEK
3243 POSTA KUTXA
20080 DONOSTIA

(OHARRAK)

(1) Hannover-Würzburg eta Mannheim-Stuttgart lineak 1991ean jarri ziren martxan, 250km/o. hartzen duten Abiadura Handiko trenak eta 120km/o. doazen merkantzia trenak trenbide berean. Guztira, bidaiariari 100 tren eta merkantziari 60 (gehienak gauez) ibiltzen dira eguneko aipatu lehenengo linean (Deutsche Bundestag, 1995-8-10). AHT azpiegitura horiek gehiengo pendiza 15 milagarrenekoa dute (bidaiariarentzat soilik diren lineak 25 eta 35 milagarrenen artean izaten dira) tren astunak ibili ahal izateko. Bestalde tren azkarrei paso emateko gelditzeko uneak eta apartaderoak daude. Baldintza horiek “euskal Y” egitasmoan hasiera batetik islatuta daude. Gainera, Alemaniako tunel batzuetan (bi linea horien 427km.etatik %35a lurpean dira) trenbideak hartxintzarreko oinarriak eraman beharrean porlanezko harlauzak dituzte “esperimentazio moduan” (SITUACION aldizkaria, “Abiadura Handia”, BBV 1993). Hori bat dator Euskal Gobernuak Iñaki Gurtubaik “euskal Y”aren onurak adierazi nahian esandakoarekin, alegia, “*merkantzia astunak jasateko trenbidea balastozkoa izan beharrean plakazkoa izango da*” jakinarazi baitzuen Tren Sozialari buruz egindako jardunaldietan.

(2) Euskal Gobernuaren Trenbide Planaren Aurrerapenean (PTS) "Y"aren xedea "bidaiarientzat abiadura handiko trenak eta 1.500T.-rainoko merkantzia trenak bateragarri egitea da". Sustapen Ministerioak udalei bidalitako "Sintesi Txostenean" merkantziak barne hartzen dituen abiaduren koadro bat dago. Ministerioak "euskal Y"-aren gainean eskatutako Ingurune-eragin txostenean "250/280 km/o. gehienezko abiadura duten AVEak, Talgo 200 motako trenak eta 90/125 km/o eta 800 T. eraman ditzaketen merkantzia trenak izango dira".

(3) 1994ko Azpiegituren Egitasmo Nagusian abiadura handiko sarea bidaiarientzat soilik kontsideratzen da; izatekotan, merkantzia trafikoko oso murriztuaz hitzegiten da, "Y"-aren egitasmoan egiten den proposamenarekin kontraesanean.

(4) LABek bazuen honen berri, 1998an egin zituen alegazioetan "badira bide horretatik jorratutako egitasmoak eta parametro berdinetan (Alemaniako Abiadura Handiko lineak)" aipatzen baitu.

(5) Gai honi buruz Merkataritza Ganberak aurkeztutako "Euskal Y-ari buruzko Txostena" (1998ko iraila) zera dio: "Hasteko, Euskal Herrian lehentasunik badago merkantziak dira". Hortik aurrera hainbat ondorio ateratzen ditu: "Parecería consecuente construir un discurso argumental diferente, invirtiendo el orden de prioridades de las distintas funciones/objetivos a los que responden las nuevas líneas ferroviarias a lo largo de Euskadi (...) El nuevo argumento a construir y que mejor pudiera plantearse para reivindicar su construcción y ganarse la prioridad en Europa, consiste en sumar niveles y funciones-objetivos que converjan en la necesidad de la nueva línea. La nueva línea se debe anclar en otros Proyectos que, en clave de futuro, refuercen su importancia y necesidad (...) La nueva línea ha de enmarcarse en la apuesta más amplia, en el País Vasco, en tanto que rótula Atlántica europea del sistema logístico-intermodal. La selección de líneas europeas priorizadas resulta aún más drástica en el tráfico de mercancías, que, lejos de minusvalorarse, se enfatiza y prioriza, en sí mismo y en relación con otra prioridad europea: los Puertos. La nueva línea ni se entiende ni debe dejar de reivindicarse (y ofrecerse) junto con: un nuevo puerto en Bilbao y un Puerto remodelado de Pasajes. La nueva línea, concebida a su vez vinculada a los Puertos y en su función de conexión de plataformas logísticas, en una intermodalidad tráfico marítimo-ferroviario, cobraría una reforzada y específica función logística. En suscita relación, y vinculados directamente al tráfico ferroviario, podrían incluirse: Nuevo Puerto de Bilbao, Puerto remodelado de Pasajes. Ese conjunto de Proyectos ofrecen un marco/referente sin duda ambicioso y de futuro en el que la nueva línea cobra un renovado sentido".

(6) Azterketa partzial bat egiten bada, egia da kamioiak trenetan edo untzietan sartzeak errepidea neurri batean husteko balio duela; baina aldi berean, helburua merkantzia mugimendu ahalik eta handienak eragitea da (hazkunde esponontziala bizi duen merkatua); ondorioz, "trenbide autopistak" eta "itsas autopistak" trafikoa gutxitu ordez, garraioen hedapen-uhin berri baterako "konbinaketa lehegarriak" dira; trafikoek gora egingo dute garraibide guztietan, baina kamioian batez ere, edozein eratan nagusi.

(7) Hasieran Bermejok Gasteiz eta Izarrako geltokiaren artean (Altube ondoan dago hori) 25 km.tako trazadu berri bat egitea besterik ez zuen proposatzen, era honetan Bilbo eta Gasteiz arteko lotura osatzeko. Hamarkada asko dira halako egitasmo bat pentsatuta zegoela bi hiriburu horien arteko bidaia heren bat laburragoa egiteko. 1998an, berriz, Bermejok Gasteiztik Laudiora luzatzeko proposatu zuen azpiegitura berria, Audio eta Bilbo arteko trenbidea hobetzea eta baita Oriako bailarako trena hobetzea ere. "Garraioak murriztea orokorrean eta batez ere errepidean, hori izango litzateke arrazoizkoa, pertsonak eta merkantziak trenera eramanez. Beraz, egungo sarea berritu behar da eta agian zati berriren bat eraiki (...) Ondorio hauek dauden trenbideak indartzera garamatza (Gasteiz-Irun eta Bilbo-Donostia) eta Bilbo eta Gasteizen arteko loturaren bat eraikitzea. Horrela balitz, 1987an Espainiako Tren Garraio Planan proposaturiko irtenbidea aztertu beharko litzateke, hau da, egungo Bilbo-Miranda linea Orduña baino lehen Gasteizera bideratu" (EL DIARIO VASO. "AHTa garraio jasangarriaren aurrean". 1998-11-19)

(8) Espainiako Sustapen Ministerioak zenbait alternatiba aztertu zituen PPreu gobernuaren garaian, 33 eta 47 kilometro arteko oinarriko tunelak erabilia, Aragoi aldetik abiatuko liratekeenak Villanua-n edo Sabiñanigo-n, Bearnoko isurialdean irteteko Bedous, Laruns edo Lourdesen. Frantziako gobernuak, ordea, zenbait alternatiba ari da aztertzen Pirinioak zeharkatzeko, Euskal Herriatik Pirinioetako ekialderaino kokatzen direnak (iturria: TRANSPORTES), eta Frantzia eta Espainia arteko akordioa falta da ibilbidearen inguruan. Izan ere, «Becker txostena», 2001ean ezagutzera emandakoa eta Pirinioak zeharkatzeko azpiegituren alorrean Frantziaren jarrera ofiziala ezartzen duena, ez dago oso sinetsita Pirinioak erdiko aldean zeharkatzeko lituzkeen tunel bati dagokionez («Ez dirudi oso ideia argia mendikatea garaien eta zabalaren lekutan zeharkatzea»); hori dela eta, Pirinioetako «erdialde-mendebaldeko» lotura baten aukera iradokitzen du, eta «Iruñea eta Pabe/Baiona artean Pirinioez gaindiko autopista baten bideragarritasunaz aurretiaz egindako azterketak aprobetxatzea, oinarri berdinen gainean trenbidezko alternatiba bat aztertzea». Iritzi berekoa da Izpurrak PSFren eskualde kontseilari eta mugaz gaindiko arazoetako arduradun François Maitia, baita PSFren Baionako diputatu Jean Espilondo ere. Azken honek «Salgai garraioen eskema multimodala» aurkeztu zuen Frantziako legebiltzarrean 2001ean, eta bere txostenean «Pirinioetako mendebaldeko trenbidezko zeharkatzea»ren alde egiten du, Dax-en abiatu eta Arnegi-Orreagatik pasatuz, «Erdi Pirinioetarako aztertutakoa baino tunel laburragoa eta ez hain garaia erabilia», AHTren Korridore Nafarraren proiektuarekin bat egiteko Iruñetik hurbil (iturria: LA SEMAINE DU PAYS BASQUE, «Quelle nouvelle voie ferrée: Dax-Biriou ou Dax-Arnéguy?», 2001eko urriaren 26 – azaroaren 1). Hain zuzen ere, Frantziako eta Espainiako gobernuak, 2004ko abenduaren 7an Zaragozan bilduta, kapazidade handiko Pirinioez gaindiko trenbidezko lotura berria beren plangintzetan sartzea eta 2005ean ibilbideak erabakitzea hitzartu dute.

(9) Ebroren harana eta Santander eta Asturias arteko lotura zuzeneko antzeko proiektu bat aztertu zuen Ministerioak 1984an, RENFE trenbide zabalarekin eta 160 km/o.ko abiadurarekin («*El ferrocarril en Cantabria*», SITUACIÓN aldizkaria, BBVA).

(10) Korridore Nafarraren inguruan egindako lehen azterketak 1991koak dira, eta haren lotura «euskal Y grekoa»rekin Tolosaldea edo Goiherri inguruan egingo litzateke, 1997ko «*Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta Velocidad*» delakoaren arabera, horretarako tunel itzelak irekita Aralar mendilerroan (haisetako bat 11,2 km luze da lehen alternatiban). Horrenbestez, Oriako korridoretik abiatuta, bi azpiegitura horiek loturazko ardatz komun bat eratuko lukete Europarantz, gutxienez Donostialdea zerbitzatuko lukeena, baita Iruneko mugaz gaindiko pasabidea sendotu ere.

(11) Honela, Hego Euskal Herriko AHTren proiektuak orain arte aurreikusten bazuen 400 km inguruko AHT linea berriz osatutako Abiadura Handiko lineen sare bat eraikitzea, beren forma dela eta «euskal Y grekoa» eta Iruñea/Zaragozaranzko Korridore Nafarra esaten zaien ibilbideekin -«Y grekoa» «H» bihurtuta-, aurrerantzean Ebroren paraleloan joango den linea berri bat marrazten da. Eta horri dagokionez, komenigarria da gogoratzea PPrein gobernuak ere jaurti zuela Abiadura Handiko bere proiektua, Castejonetik Logroñoraino; haren Txosten Informatiboa 2002ko urrian igorri zitzaizen Nafarroan eta Errioxan eragindako udalei.

(12) Nafarroako Gobernuaren Ingurumen Zerbitzuak 1992an egindako ingurumen azterketa batek onartzen du Aralarreko tuneletan dagoela arazo nagusia, bertan hainbat eta hainbat eragin kritiko gertatzen baitira zenbait alorretan: hidrogeologia, hondakindegien kokapena, ezta egindako induskatzeak, higadura arriskuak, pistak zabaltzea, zuhaitz mozketak eta harrobiak. Ordizian iragartzen den lotura «*Estudio de Alternativas del Corredor Navarro de Alta Velocidad*» delakoaren «*E Alternatiba*»ri dagokio, eta Eusko Jaurlaritzaren Trenbide Plan Sektorialean ere biltzen da «*H1 Alternatiba*» izenarekin. Loturak eragina izango luke honako udal hauetan: Iza, Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Ergoiena, Etxarri-Aranatz, Ataun, Zaldibia, Gaintza, Altzaga-Arama, Ordizia eta Itsasondo (GARA, BERRIA, 2004-10-29).

(13) Nafarroa Baik ere PSOEn gobernuari eskatu dio Estatuaren Aurrekontu Orokorretan Iruñea-Zaragoza AHTrentzat aurreikusitako 1,2 milioi euroko partida 25 milioira gotzeko (GARA, 2004-11-7).