

**ELAK "NAZIOARTEKO ZABALERADUN TRENBIDE SARE BERRIAREN
ERAGINA EAEn TRENEZ EGITEN DEN MERKANTZIEN GARRAIOAN"
IZENBURUKO TXOSTENARI BURUZ EGINDAKO BALORAZIOA
2008ko otsailaren 26a**

1. EGOERAREN DIAGNOSTIKOA

Lehenik eta behin, Eusko Jaurlaritzako Garraio Sailak prestatutako txostenaren lehenengo atalean oraingo egoerari buruz azaltzen diren alderdi garrantzitsuenetako batzuk jorratuko ditugu.

EAEn, 2006an, 100 milioi tona merkantzia garraiatu ziren errepidez; trenbidez eramandako merkantziak, berriz, ez ziren 5 tonara iritsi. Beraz, trenbideari dagokion portzentajea %5etik beherakoa da, Europar Batasuneko %15eko batez bestekoaren aldean.

Trenbidez garraiatzen diren merkantzia motei dagokienez, batez ere siderurgiako produktuak, edukiontziak, automobilak, produktu kimikoak, petrolioaren deribatuak, harea, papera eta aluminioa dira, besteak beste.

1953tik 1986ra bitarte, 298 kilometro trenbide galdu ziren. Gaur egun, merkantziatarako garraio-terminalak ez daude optimizaturik, eta orain baliatzen dena baino ahalmen handiagoa dute, merkantziak kudeatzeari begira. Bai trenbideen luzerarekin, bai ahalmenarekin loturiko arazoak daude.

lido horretan, EAEn, 0,27 metro trenbide daude biztanleko. Mintzagai dugun txostenean, munduko hamar lurralde hautaturik, EAE zortzigarren ageri da, atzetik Japonia eta Portugal baino ez dituela. 1930eko proportzioei eutsi balitzaie, hirugarren tokian legoke orain EAE, 0,411ko portzentajearekin eta Suitzako eta Alemaniako zifretatik hurbil.

2. ELAren ONDORIOZTAPENAK

Garraio Sailak prestatutako txostena aztertu ondoren, ageriko ondorio hauek ateratu ditu ELAk:

- Merkantzien garraio-premiei erantzuteko modurik eraginkorrena oraingo sarea hobetzea da. Txostenak berak onartzen duenez, EAEn trenbidea hiltzen uzteko hautua egin da, baina, oraingo sareek gabezia garrantzitsuak dituztelarik ere, akatsok zuzentzeak (merkantziatarako geltokien aprobetxamendua, bikoizketak, aurrerapen teknologikoen ezarpena...) trenez eramaten diren merkantzien bolumena nabarmenki areagotzeko aukera emango luke. ELAren iritziz, argi dago hori dela hartu beharreko norabidea, are gehiago AHTak baino askoz kostu txikiagoa ekarriko lukeela kontuan hartuta.
- Oraindik ere ez da zehaztu zer-nolako merkantziak garraiatuko dituen AHTak. Dokumentuan, "balio erantsi handiko trafikoa" aipatzen da, beste barik, Frantzia, Holandan eta beste zenbait lurraldetan garraiatzen den paketeria adibide gisa aurkeztuz. AHTaren bide berrian garraiatuko ei diren merkantziei buruzko atalaren gainerakoan, Europa mailako hainbat

deklarazio eta agiriri buruzko erreferentzia nahasiak baino ez dira azaltzen, ezer zehaztu gabe.

- AHTa merkantzien garraiorako aprobetxatuko dela sinestarazteko erabiltzen dituzten argudioetako baten arabera, euskal Y-aren bidegunea Europako 3. linearen atala da (bidaiariak eta merkantziak eramateko linea mistoa omen da hori). Txostenak ez du ezer aipatzen Espainiako estatuko abiadura handiko sarean, Kataluniatik Madrilera eta hortik Valladolidera doan tartean, aipatutako 3. linea horren atal den aldetik, garraiatzen den merkantzia-bolumenaren inguruan. Ez du aipatzen, zalantza barik, linea horretan merkantziarik garraiatzen ez delako.
- Ustiatzeko aukeren inguruan, hiru agertoki aipatzen ditu txostenak (merkantziak eta bidaiariak eramateko tren kopuruaren gaineko hainbat hipotesi agertuz). Hipotesi horiek ez dira sarea kudeatzeko ezin planetan oinarritu. Era berean, beste hipotesi anitz ere egin litezke, merkantzia bat ere ez eramatekoa barne. Hipotesiok estatistika-aukera hutsak dira.
- Sustapen Ministerioaren eta operadoreen esku uzten da dena, esku hartzen duten alderdi guztiek borondate onez jokatuko dutelako konfiantzaz eta denen arteko lankidetzaren eta koordinazioaren esperoan.
- Onartezina da lurralde honen etorkizuna baldintzatuko duen makroproiektu —ustez misto— horren babesak une honetan airean dauden hipotesietan eta balizko plan eta programetan oinarritzea, operadore bakoitzak taxututako egitasmo horiek ez diotelako proiektu erkide bati erantzuten, ustiapen bakoitzaren berezko ezaugarriei baizik.
- Erabateko kontraesana da Jaurlaritzaren politika eta estrategietan garraioaren jasangarritasuna lortzearen garrantzia nabarmentzea, batez ere, tren garraiobide jasangarria izateari eta intermodalitatea bultzatzeari dagokionez, eta, praktikan, errepidetan eta abiadura handiko lineetan inbertitzea, filosofia horren aurka joaz.
- Trenbideak hobetu, linea-aldaketak sustatu eta ardatzak aldatu beharra azpimarratzen da, baina behin ere ez dira aipatzen proiektuak Europan zeharreko trenbide-sarean beharrezko jarraitutasuna izan dezan lortzeak eragingo dituen kostu gehigarriak.
- Dokumentuak ez du trenbidearen mantentze-kostuari —hau da, diruari eta denborari— buruzko aipamenik jasotzen.
- Administrazioak proiektu hau abalatzeko dituen argudio eskasak uzten ditu agerian txosten honek ere. Argudiook irakurrita, are sendoagoa da gure jarrera. AHTak ez ditu konponduko Euskal Herrian merkantzien garraioaren inguruan gaur egun dauden arazoak. Eta aurrera eginez gero, errealitateak frogatuko du esandakoa, lanak amaitu eta gero; konponbiderik ez dagoenean, alegia.

- AHTa eraginkortasun energetikoaren eta lurraldearen okupazio minimoaren ikuspuntutik ere irtenbiderik onena delakoa ez da batere sinesgarria. Den-denok dakigunez, AHTa trenbide-aukera guztietatik txarrena da, ingurumenari dagokionez.
- Ohiko trenbidea hiltzen utzi ez ezik, beraren etorkizuna hipotekatu ere egiten da; hori guztia “trenbideak zeharkatzen dituen eremuen ekonomia- eta gizarte-garapena lortzen laguntzearen”, herri honen eta herritarren benetako premiak erabat ahaztuta.