

Diversos estudios y hechos que indican que el TAV navarro no llevará mercancías (2)

MARTÍN ZELAIA , MIEMBRO DE LA FUNDACIÓN SUSTRAI ERAKUNTZA. ::
05/12/2019

En nuestro anterior artículo de opinión analizábamos las dificultades que afronta la Alta Velocidad ferroviaria para transportar por sus vías mercancías, tal y como pretenden en el Corredor Navarro, y en la Y-Vasca. Lo hacíamos a través de las fundamentadas opiniones de fuentes del sector empresarial y del transporte. Y concluíamos con la necesidad de abandonar el desarrollo del Tren de Alta Velocidad (TAV, o de Altas Prestaciones, TAP, en ambos casos se refieren al mismo proyecto), y mejorar el ferrocarril actual. Con ello se consigue una infraestructura sostenible, y que vertebrada, dando servicio tanto a ciudades como a zonas rurales, tanto en transporte de viajeros como de mercancías.

Sin embargo, el artículo carecía de un enfoque local, que analizara las particularidades de Navarra, y del proyecto que aquí pretenden. Porque esa pretendida compatibilidad de tráfico de mercancías y pasajeros apenas existe en el Estado Español. Como dijimos, la única experiencia de este tipo en nuestro entorno es la del tramo de Alta Velocidad entre Barcelona y la frontera francesa, que ha sido un desastre por su baja utilización.

Es necesario recordar que los corredores de Alta Velocidad a los que se conectaría el Corredor Navarro, no están diseñados para el transporte de mercancías. No lo está ni el que pasa por Zaragoza, ni el construido hasta Burgos. De este modo, es imposible que mercancías que hipotéticamente viajaran por el TAV navarro, pudieran continuar después por Aragón o Castilla. Y dado que los anchos de vía de AVE y ferrocarril convencional son diferentes, tampoco podrían ser redirigidos a este último...

Esto dejaría solamente la posibilidad de que las mercancías del TAV navarro fueran hacia la Y-Vasca, diseñada supuestamente también para este fin. Esto se encontraría con muchos condicionantes para funcionar adecuadamente, dado que se trata de una vía importante, de conexión entre Madrid y París, por lo que (así lo están vendiendo) soportaría el tráfico de muchos trenes de pasajeros. Esta circulación de muchos trenes muy rápidos dejaría poco espacio para el tráfico de trenes lentos de mercancías. Es de suponer, por lo tanto, que pocos trenes lentos de mercancías se podrían meter por ahí...

Este hecho puede ser el origen del único diseño conocido para la estación del TAV de Iruñea (en el barrio de Etxabakoitz) y la cercana conexión con Volkswagen, en el polígono de Landaben. Como pudieron conocer en junio de 2017 los integrantes del Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona, la previsión es que este ramal de mercancías de Landaben se conecte con las vías del tren convencional, y así lo demostraban los gráficos presentados.

Esto nos indica que lo que realmente se está planificando es una red separada: por un lado los pasajeros para largas distancias en el moderno TAV, y por otra las mercancías y los

pocos servicios de cercanías en el viejo y mal mantenido tren convencional. Sin embargo, varios informes realizados para el Gobierno de Navarra, y puestos a exposición pública en la fallida participación pública sobre el ferrocarril en Navarra que el Gobierno puso en marcha en 2017, indican otras cosas. Según esos informes, el ferrocarril actual, con su actualización y duplicación de vías, es capaz de hacer frente a todos los retos que se le presenten.

Así, la ingeniería Sener, en su estudio sobre la posibilidad de duplicar la vía actual, concluye que supondría ventajas importantes sobre la construcción del nuevo trazado del TAV: “una afección ambiental menor, una significativa reducción de costes, y el aprovechamiento, tras las necesarias comprobaciones, de los túneles y estructuras existentes”. Por su parte, la ingeniería Teirlog, analizando la capacidad de la vía actual duplicada, concluye que: “ninguna de las infraestructuras ferroviarias de la Comunidad Foral de Navarra presentará problemas de capacidad ... ya que todas ellas disponen de capacidad suficiente para operar más trenes de los que operan en la actualidad”.

De este modo, podemos comprobar como la “necesidad” de realizar la nueva infraestructura costosa e insostenible del TAV es meramente una “cabezonería” de ciertas fuerzas políticas de nuestra comunidad.

Pero lo mas importante de todo es el hecho de que el TAV navarro tampoco está diseñado, en origen, para el transporte de mercancías. Así lo reconoce el informe sobre la situación de esta infraestructura que realizó la Cámara de Comptos en 2016, al informar de que el Estudio Informativo del tramo Castejón - Comarca de Pamplona aprobado en 2004 “solo prevé el diseño para el tráfico de viajeros”. De este modo, las previsiones de gasto para los informes y proyectos que han realizado los diferentes gobiernos para el TAV se han realizado sin “contemplar el diseño para tráfico de mercancías”...

Se observa, por lo tanto, como existen muchas dificultades para que puedan ser cumplidas las promesas electorales realizadas por diferentes grupos políticos en las diferentes campañas, incluida la última. El TAV en Navarra, como en el resto del Estado, no llevará mercancías. Dejen ya de utilizar dicho argumento, y pónganse a mejorar el tren actual, que si las lleva.

Martín Zelaia , miembro de la fundación Sustrai Erakuntza.

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/diversos-estudios-y-hechos-que