

[Eusk/Cast] Informe: el TAV no transporta mercancías, historia de un recurso publicitario

SUSTRAI ERAKUNTZA :: 09/12/2019

Este proyecto en Navarra es una nueva infraestructura sin ningún sentido logístico, dado que no aporta mejoras a las comunicaciones ferroviarias que ya disponemos.

[Euskara]

Txostena: AHTak ez du merkantziarik garraiatzen, trikimailu publizitario baten historia

Sustrai Erakuntza fundazioak **Abiadura Handiko Trenak** (AHT, Prestazio Handiko Trena bezala ere ezaguna) Nafarroan **merkantziak garraiatu** ahal izateko dituen arazoak **aztertzeko dokumentu** bat osatu du. Eta arazo berbera hauek aurki daitezke Estatu espainiarrean dauden mota bereko trenbideetan, alegia, Abiadura Handiko Trenak (AVE bezala ezagutzen dira) erabiltzen dituztenak bidaiariak distantzia luzeetan garraiatzeko.

Nafarroan tren-azpiegitura berri honek ez du inongo zentzu logistikorik eta **ez die hobekuntzarik ekartzen** lehendik ditugun trenbide-komunikazioei. Aldiz, egungo korridoaren **pare** joanen da, eta dagoeneko loturik dauden hiriak eta eskualdeak beste behin ere lotuko lituzke.

Gobernu ezberdinak azpiegitura hau bultzatzen ari dira **modernitatearen** argudioa erabiliz eta **bidaiariak zein merkantziak** garraiatuko dituela adieraziz. Hala ere, egin dugun txostenean egiaztatzen da oso zaila dela Abiadura Handiko trenbideetan merkantzia kopuru esanguratsua garraiatu ahal izatea, **paketeria hutsa** ez bada behintzat. Eta horri gehitzen badiogu bidaiarien trafikoa erakartzeko birtualtasun gutxi dagoela, gure korridorea **hirigune handiak lotzen ez** dituen eremu batean baitago, esan daiteke ingurumen-hondamen larri baten aurrean gaudela, **inolako justifikazio sozio-ekonomikorik gabe egina**.

Nafarroako abiadura handiko trenbideek ez dute merkantziarik eramanen, ekonomiaren eta garraioaren sektoreko eragile garrantzitsuek adierazi dutenez. Adibidez, **CEOEk**, Garraioaren Sektoreari buruzko bere memorandumean, adierazi du horrelako lineak ez direla *"inolaz ere linea fidagarriak, exta salgaiak garraiatzeko egokiak ere"*. Halaber, **Espainiako Logistika Zentroko** zuzendariak, hitzaldi ugaritan esan dute AHTak salgaiak eramanen balitu, *"mantentze kostua izugarria izanen litzatekeela"*.

Eta hori gutxi ez balitz, gogora dezagun nola, Nafarroan Abiadura Handiko Trena eraikitzeko jatorrizko proiektuetan, bidaiarientzako trafiko eskusibotzat planifikatzen zen. Gauza bera aitortzen du **Comptos Ganberak** egindako txostenean: Nafarroan AHTa egiteko gobernu ezberdinek egindako proiektuetarako gastu aurreikuspenak *"merkantzien trafikorako diseinua aintzat hartu gabe"* egin dira.

Bitartean, Nafarroako trenbidearen errealitatea aztertzeko dokumentuek diote **trenbide konbentzionalak potentzial handia duela**, gaur egungo trenbide bakarraren bikoizketarekin asko hobetu daitekeelako. Jarduera hau, **Senerren** txostenak dioen bezala, azpiegitura berri bat eraikitzea baino **askoz merkeagoa** izango litzateke; eta egungoa baino askoz tren gehiago garraiatzeko gai izango litzateke, bere gaitasuna erraz **asetzera iritsi gabe**, **Teirlog** ingeniariak dioen bezala. Era berean, Iruñerriko Abiadura Handiko Partzuergoaren Zuzendaritza Kontseiluak berak 2017ko ekainean jakin ahal izan zuen nola **Landabengo industrialdeko Volkswagen enpresako merkantziak tren konbentzionalaren bideetatik garraiatzen jarraituko duten**.

Horrela, gure erkidegoan **ingurumenaren eta ekonomiaren aldetik sekulako burugabekeria** gertatzen ari da. Abiadura Handiko korridore berria eraikitzen ari dira, bere errentagarritasunera iristeko adina bidaiari ezin garraiatuz eta merkantziarik ezin eramanez. Eta horrela egungo trenbidea hobetzeko aukera, ingurumen- eta ekonomia-kostu askoz txikiagoarekin, alferrik galtzen da. Hau bai dela benetako zentzugabekeria!

Bien bitartean, bizi ditugun **krisi klimatikoa** eta aldi berean **baliabide energetikoen agortzearena**, garraioari premiazko irtenbide bat bilatzera behartzen gaituzte, erregai fosilak alde batera utziz eta **energia berriztagarriak** erabiliz. Tren konbentzionalak soilik egin dezake hori eraginkortasunez, eta ez du bateriarik behar energia elektrikoa biltzeko. Horrek behartzen gaitu garraiorako trenbide-sare bat **ahalik eta azkarren** hedatzera lurralde osoan.

Alabaina, administrazio ezberdinek egiten dituzten ahaleginak, bai Estatuarenak, bai Nafarroako Gobernuarenak, edo tokian tokiko erakundeek, hala nola Iruñerriko Mankomunitatearenak, **kontrako norabidean doaz**. Horiek guztiak tren konbentzionalaren ahalmena murrizten duten azpiegiturak bultzatzen ari dira Nafarroan, bidaiarien eta merkantzien garraiorako. Lehen bi gobernuak, Abiadura Handiko Trena bultzatuz, hura eraikitzeko xahutzen duten dirua egungo trena mantentzeko eta hobetzeko kendu egiten diote, txostenean ikusi den bezala. Eta Iruñerriko administrazio publikoak barne hartzen dituen erakundeak, **Garraio Hirian** garraio intermodalerako zeuden lurrak erabili beharrean, hondakinak tratatzeko planta konplexu eta garesti bat eraikitzei ekin nahi diolako.

Beharrezkoa da mugikortasun-eredu jasangarriagoak lortzea, energia berriztagarriak erabiliko dituztenak, energia horien kontsumo neurritsua egiten dutenak eta tokiko mugikortasuna sustatzen dutenak. Baldintza horiek guztiak **trenbide konbentzionalak** betetzen ditu. Hori da, beraz, **gure erkidegoan premiaz bultzatu behar dugun eredua**, eta ez Abiadura Handiko Trena garesti eta jasanezinarekin jarraitu.

Nafarroan, 2019ko abenduaren 9a.

Sustrai Erakuntza Fundazioa

[Castellano]

Informe: el TAV no transporta mercancías, historia de un recurso publicitario

La fundación Sustrai Erakuntza ha realizado un completo documento de **análisis** de las problemáticas a las que se debería enfrentar el **Tren de Alta Velocidad en Navarra** (TAV, también conocido como Tren de Altas Prestaciones, TAP) para poder **transportar mercancías**. Se trata de problemas compartidos con el resto de vías del mismo tipo existentes en todo el Estado Español, las que utilizan los trenes AVE para el transporte de pasajeros en largas distancias y Alta Velocidad.

Este proyecto en Navarra es una nueva infraestructura sin ningún sentido logístico, dado que **no aporta mejoras** a las comunicaciones ferroviarias que ya disponemos. Se trata de un corredor **paralelo** al que actualmente existe, y que por lo tanto conecta las mismas ciudades y regiones con las que ya disponemos de conexión ferroviaria.

Los diferentes gobiernos están impulsando esta infraestructura utilizando el argumento de la **modernidad**, indicando que transportará **tanto viajeros como mercancías**. Sin embargo, en el informe que hemos realizado se comprueba como es muy complicado que se puedan transportar una cantidad significativa de mercancías en las vías de Alta Velocidad, a no ser que sea **mera paquetería**. Si a ello le añadimos la poca virtualidad en la captación de tráfico de viajeros, al encontrarse nuestro corredor en una zona que **no conecta grandes núcleos urbanos**, se puede observar como nos encontramos ante un grave destrozo ambiental, realizado **sin ninguna justificación socio-económica**.

Las vías del TAV navarro no llevarán mercancías, así lo indican importantes actores del sector económico y del transporte. Como, por ejemplo, la **CEOE** cuando en su memorando sobre el Sector del Transporte afirmaba que este tipo de líneas *"no son en ningún caso líneas fiables ni acordes para transportar mercancías"*. O directivos del **Centro Español de Logística**, cuando afirman en múltiples conferencias que si el TAV llevara mercancías, *"el coste de mantenimiento sería brutal"*.

Pero resulta que el propio documento original de este proyecto en Navarra lo planificaba como de tráfico exclusivo para viajeros en Alta Velocidad. Algo que reconoce el informe realizado por la **Cámara de Comptos**, que indica que las previsiones de gasto para los proyectos realizados por los diferentes gobiernos para el TAV navarro se han realizado *"sin contemplar el diseño para tráfico de mercancías"*.

Mientras, documentos de análisis de la realidad ferroviaria navarra afirman que **el ferrocarril convencional tiene un gran potencial**, porque puede mejorarse ampliamente con la duplicación de la vía única actual. Esta actuación sería mucho **mas económica** que la construcción de una nueva infraestructura, como afirma el informe de **Sener**; y sería capaz de transportar muchos mas trenes que la actual, **sin llegar fácilmente a saturar** su capacidad, como informa la ingeniería **Teirlog**. Así mismo, el propio Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona ha podido conocer en junio de 2017, como **las mercancías de la empresa Volkswagen del polígono de Landaben seguirán siendo transportadas a través de las vías del tren convencional**.

De este modo, nos encontramos como en nuestra comunidad se está llevando a cabo un **atropello ambiental y económico**. Se está construyendo un nuevo corredor de Alta

Velocidad, cuando no podrá transportar un número de viajeros suficiente para alcanzar su rentabilidad, y tampoco llevará mercancías. Y se desaprovecha la oportunidad de mejorar la vía actual, con un coste ambiental y económico mucho menor. Un autentico despropósito.

Mientras tanto, las diversas crisis en las que nos estamos adentrando, la **crisis climática** y la de **agotamiento de recursos energéticos**, obligan ambas a buscar una salida urgente al transporte, abandonando los combustibles fósiles y utilizando para ello **energías renovables**. Algo que tan solo puede realizar con eficiencia y eficacia el tren convencional, que no precisa baterías para almacenar la energía eléctrica. Esto nos obliga a desplegar con la **mayor urgencia** posible una red de transporte por ferrocarril en todo el territorio.

Sin embargo, los esfuerzos que realizan las diferentes administraciones, tanto la Estatal, como el Gobierno de Navarra, o instituciones locales como la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, **van en la dirección contraria**. Todas ellas están impulsando infraestructuras que restringen la capacidad del tren convencional en Navarra para el transporte de viajeros y mercancías. Los dos primeros gobiernos a través de su impulso del Tren de Alta Velocidad, dado que el dispendio económico necesario para su construcción retrae las partidas necesarias para el mantenimiento y mejora del tren actual, como se ha visto en el informe. Y la tercera, la entidad que engloba a las administraciones públicas de la Comarca de Pamplona, gracias a su empeño por utilizar los terrenos que estaban destinados al transporte intermodal en la **Ciudad del Transporte**, para construir en su lugar una compleja y cara planta de tratamiento de residuos.

Es necesario que caminemos ya hacia modelos de movilidad mas sostenibles, que puedan estar impulsados por energías renovables, que hagan un consumo moderado de las mismas, y que potencien la movilidad local. Todas estas condiciones las cumple a la perfección el **ferrocarril convencional**. Es por tanto este el modelo que tenemos que **potenciar en nuestra comunidad de manera urgente**, y no continuar con la construcción del caro e insostenible Tren de Alta Velocidad.

En Navarra, a 9 de diciembre de 2019.

-

Fundación Sustrai Erakuntza

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/eusk-cast-informe-el-tav