Sustrai solicita en el Parlamento la mejora del ferrocarril y el abandono del proyecto del TAV

SUSTRAI ERAKUNTZA :: 23/09/2020

Sustrai Erakuntza ha comparecido en el Parlamento de Navarra para explicar su informe sobre la posibilidad de transportar mercancías sobre las vías del Tren de Alta Velocidad

[Euskara]

Sustrai Erakuntzak egungo trenbidea hobetzeko eta AHTren proiektua bertan behera uzteko eskatu du Nafarroako Parlamentuan

Sustrai Erakuntza fundazioak **agerraldia egin du Nafarroako Parlamentuan**, Nafarroan eraikitzen ari diren **Abiadura Handiko Trenak salgaiak garraiatzeko** aukerari buruzko txostena azaltzeko. Kontuan izan behar da gobernuek azpiegitura hori egiteko ematen duten arrazoi nagusietako bat Nafarroan salgaien garraioari ekarriko liokeen ustezko hobekuntza dela, haren erabilera handituko bailitzateke kamioiaren kaltetan.

Hala ere, gaiari buruzko informazioaren azterketetatik ondorioztatzen dugu **oso zaila dela** merkantzia asko garraiatzea AHTko trenbideetan, gaur egun dabiltzan bidaiari-trenetan eraman daitezkeen paketeak eta antzekoak izan ezik.

Hala, CEOE-k behin eta berriz esan du Abiadura Handiko Lineak ez direla "*merkantziak garraiatzeko fidagarriak eta egokiak inondik ere*". Gainera, azpiegitura horretan egindako gehiegizko gastua kritikatu dute, eta agerian jarri dute merkantziak eramateko ohiko trenbideak mantentze lanik gabe utzi izana. Esate baterako, Ekonomia Aplikatuko Azterlanen Fundazioak (Fedea), bere patronoen artean Espainako Bankua duenak, honako hau dio bere azterlanetan: "*Abiadura Handian egindako inbertsioak kendu egin ditu sare konbentzionala garatzeko eta mantentzeko inbertsio asko*".

Eta azterketa mota hori erakunde ofizial batzuetara iritsi da ere. Europako Kontu Auzitegiaren kasua da; izan ere, Espainako Estatuan AHTri buruz egindako azterlanean arazo larriak aurkitu ditu: "*gainkostuak*", "*trafiko aurreikuspen baikorregiak*", "*gaizki egindako kostuaren eta onuraren azterketa*", eta "*epe luzeko iraunkortasunaren azterketa kritikorik ez egitea*". Antzeko ondorioak atera ditu Erantzukizun Fiskaleko Agintaritza Independienteak (AIREF). Estatuko Gobernuak sortutako erakunde ikuskatzaile horrek zehaztu duenez, AHTren errentagarritasun ekonomikoa "*nulu eta minimoa arteko da*". Hori dela medio, egungo trenbidea hobetzeko gastuak handitzea eta **Abiadura Handiko trenbide berrietarako inbertsioak murriztea proposatu du**.

Nafarroan, Abiadura Handiko Trena "adreilua eta hormigoiaren" garaikoa da. Ibilbidea 2004an onartu egin zen eta **bidaiariak soilik garraiatzeko proiektatuta**. Hala, Anai Astiz Sustapen kontseilaria izandakoak azaldu zuen Nafarroako AHTaren zati batzuek ezin izango zutela merkantziarik eraman, gehiegizko maldak zituelako. Eta 2017an proiektua azaldu zitzaion Iruñerriko Abiadura Handiko Patzuergoko Zuzendaritza Kontseiluari, eta adierazi

zitzaion **Landabengo industrialdearen lotura**, salgaien trafikorako, **tren konbentzionalaren zabalera iberikoko trenbideak** erabiliz egingo zela.

Horrela trenbide-sare bikoitza sortu nahi da. AHTaren trenbide berriak bidaiariak distantzia luzeetan eta abiadura handian garraiatzeko baino ez lirateke erabiliko. Eta tren konbentzionalaren trenbideak, mantentze-lanen defizit sekularrarekin, salgaien garraiorako eta geratzen diren aldiriko bidaiarien zerbitzu urrietarako.

Eta hori guztia, **Nafarroako egungo trenbidearen hobetzea erraza denean**, ia azpiegitura osoa prest baitago ia obrarik gabe bigarren bide bat ezartzeko. Horrek gure trenbide-sarearen ahalmena handituko luke trenak eramateko, bai bidaiarenak, bai merkantzienak.

Egunean Europako Mugikortasunaren Astea egiten ari da, besterik gabe, eta Nafarroan ez da trenbidea hobetzeko **inolako proposamenik egin**. Gauza bera gertatzen da Nafarroarako Mugikortasun Jasangarrirako Gidaplana. Nafarroako Gobernuak laster onartuko du hori, eta ez dirudi trenbidearen gaineko ekintzarik eginen duenik, ezta zeharka ere.

Eta hala ere, **tren konbentzionala garraiobiderik jasangarriena da**, salgaiak nahiz bidaiariak garraiatzeko aukera ematen baitu, eta zerbitzua ematen die bai Nafarroako eskualdeei, bertatik aldiriko joan etorriak egiteko, bai ibilbide luzekoei. Beraz, autoak eta kamioiak errepideetatik kentzeko gai den garraiobide bakarra da, eta aldiz, AHTk ezin duena egin ez merkantzietarako, ezta aldirikoetarako ere.

Horrela, Sustrai Erakuntzak **Nafarroako parlamentuari eskatu dio trenbide-politika berri bat planifikatzeko**. Beharrezko urratsak ematea egungo trenbide-sarea hobetzeko inbertsioak egin daitezen, bidaiarien garraioa hobetzeko, bereziki aldirikoena, bai eta merkantzien trenbide-garraioaren kuota igotzeko ere. **Eta AHTaren egungo lanak bertan behera utz ditzatela**, xahuketa ekonomikoa eta ingurumen zentzugabekeria izateagatik, eta inondik ere ez du balioko Nafarroako garraioa jasangarriago izateko.

Nafarroan, 2020ko irailaren 22a.

Sustrai Erakuntza Fundazioa

www.sustraierakuntza.org eta www.fundacionsustrai.org

[Castellano]

Sustrai Erakuntza solicita en el Parlamento de Navarra la mejora del ferrocarril actual y el abandono del proyecto del TAV

La fundación Sustrai Erakuntza ha **comparecido en el Parlamento de Navarra** para explicar su informe sobre la posibilidad de **transportar mercancías sobre las vías del Tren de Alta Velocidad** que se está construyendo en Navarra. Hay que tener en cuenta

que una de las razones principales que los diferentes gobiernos aducen para realizar esta infraestructura es la supuesta mejora que traería al transporte de mercancías por Navarra, dado que aumentaría su utilización en detrimento del camión…

Sin embargo, del análisis de la información relativa a la materia concluimos que **es muy complicado** que se puedan transportar una cantidad significativa de mercancías en las vías de Alta Velocidad, excepto la paquetería que se pueda llevar en los propios trenes de pasajeros que ahora circulan, y similares.

Así, la CEOE ha afirmado reiteradamente que las líneas de Alta Velocidad "*no son en ningún caso líneas fiables ni acordes para transportar mercancías*". Además, critican el exceso de gasto realizado en esta infraestructura, mientras las vías convencionales que si llevan mercancías **se dejan sin mantenimiento**. Por ejemplo, la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea), que tiene entre sus patronos al Banco de España, indica en sus estudios que "*la inversión en Alta Velocidad ha detraído muchas de las inversiones en el desarrollo y mantenimiento de la red convencional*".

Y este tipo de análisis también ha llegado a algunos organismos oficiales. Es el caso del Tribunal Europeo de Cuentas, que en su análisis del TAV en el Estado Español ha encontrado graves problemas por "*sobrecostes*", "*previsiones de tráfico demasiado optimistas*", "*análisis de coste y beneficio mal hechos*", y por la no realización de "*un análisis crítico de la sostenibilidad a largo plazo*". A similares conclusiones ha llegado la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal (AIREF). Este organismo fiscalizador, creado por el Gobierno del Estado, ha determinado que la rentabilidad socioeconómica del TAV es "*entre nula y mínima*". Por ello, propone aumentar los gastos para la mejora del ferrocarril actual y **reducir las inversiones en nuevas vías de Alta Velocidad**.

En Navarra el proyecto de Tren de Alta Velocidad data de los tiempos "del ladrillo y el hormigón". El trazado fue aprobado en 2004, y **proyectado para trafico solo de pasajeros**. Así, el que fue consejero de Fomento, Anai Astiz, explicó como habría tramos del TAV navarro que no podrían llevar mercancías, por sus excesivas pendientes. Y en 2017 se explicó el proyecto al Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona, indicando que la conexión del **polígono industrial de Landaben** para trafico de mercancías se realizaría utilizando las **vías en ancho ibérico del tren convencional**.

De este modo, vemos como se pretende crear una doble red ferroviaria. Las nuevas vías del TAV se usarían solo para el transporte de viajeros a largas distancias y en Alta Velocidad. Y las vías del tren convencional, con su secular déficit de mantenimiento, para el transporte de mercancías y de los pocos servicios de viajeros de cercanías que quedan.

Y todo ello cuando la **mejora del ferrocarril actual en Navarra es sencilla**, dado que prácticamente toda la infraestructura está preparada para la implantación de una segunda vía sin realizar apenas obras. Esto aumentaría la capacidad de nuestra red ferroviaria para llevar trenes, tanto de pasajeros como de mercancías.

Estos días está pasando sin pena ni gloria la Semana Europea de la Movilidad, en la que **no se ha realizado ninguna propuesta** para mejorar el ferrocarril en Navarra. Lo mismo ocurre con el Plan Director de Movilidad Sostenible para Navarra, que el Gobierno de

Navarra va a aprobar en breve, y que tampoco parece que vaya a incluir ninguna acción sobre el ferrocarril, ni siquiera de manera tangencial.

Y sin embargo, se trata del **medio de transporte más sostenible**, porque permite transportar tanto mercancías como pasajeros, dando servicio tanto a las comarcas navarras por las que pasa para sus desplazamientos de cercanías, como a los de largo recorrido. Es por lo tanto, el único medio de transporte que es capaz de quitar coches y camiones de las carreteras, algo que el TAV no puede realizar ni para las mercancías, ni para las cercanías.

De este modo, Sustrai Erakuntza **ha solicitado al Parlamento de Navarra que planifique una nueva política ferroviaria** para nuestra comunidad. Que den los pasos necesarios para que se realicen inversiones que mejoren la red actual ferroviaria, para mejorar el transporte de viajeros, especialmente el de cercanías, así como para aumentar la cuota del transporte ferroviario de mercancías. **Y que paralicen las actuales obras del TAV**, dado que son un dispendio económico, un despropósito ambiental, y no servirán para hacer mas sostenible el transporte en Navarra.

En Navarra, a 22 de septiembre de 2020.

Fundación Sustrai Erakuntza

www.fundacionsustrai.org y www.sustraierakuntza.org

Intervenciones de Martin Zelaia en nombre de Sustrai Erakuntza, y por Arturo Carreño

Estimadas parlamentarias y parlamentarios, arratsaldeon, buenas tardes:

Es de sobra conocida la necesidad de la humanidad de abandonar los combustibles fósiles, debido a su cada vez mayor escasez, y a la emisión de Gases de Efecto Invernadero que producen. Se puede decir, por ello, que nos encontramos ante uno de los mayores cambios que ha de realizar la sociedad, debido a su profundidad, y a su urgencia.

Para dicho cambio, es necesario que se dejen de transportar personas y mercancías utilizando vehículos con motores de combustión interna. Una solución para ello es el traspaso de viajes al tren, dado que mayoritariamente este se mueve con electricidad, que puede ser producida por energías renovables. De hecho en Navarra tenemos toda la red ferroviaria electrificada.

Se trataría, por lo tanto, de conseguir que las mercancías y todos los servicios de pasajeros, tanto de largo recorrido como de cercanías, se pasarán al tren. Este es un objetivo que todos los gobiernos aplauden como positivo, también en Navarra.

Aplauden, pero luego potencian poco. No hay mas que ver lo propuesto para la Semana de la Movilidad que se celebra estos días, o el Plan Director de Movilidad Sostenible para Navarra, a punto de aprobarse. Ni una, ni otro, conceden ninguna relevancia al ferrocarril, para el que no hay ninguna acción en el Plan de Movilidad, ni siquiera de manera

tangencial.

Mientras, en Navarra y por extensión en todo el Estado Español, el trafico de mercancías por ferrocarril baja año a año. En la actualidad se transportan solamente por ferrocarril un 4% de todas las toneladas de mercancías que viajan por medios terrestres. Y además con una tendencia a la baja.

Se habla de la modernización de la red ferroviaria como medio para aumentar el transporte de mercancías… Pero sin embargo, el único esfuerzo que se hace es para la construcción del Tren de Alta Velocidad. Una red AVE que solo sirve para el transporte de pasajeros a largas distancias.

Se deja de lado, por lo tanto, a los otros grandes sectores: el transporte de pasajeros en cercanías y regionales, que supone el 90% de los que utilizan este medio de transporte. Y se olvida por completo de las mercancías.

La fundación Sustrai Erakuntza ha realizado un informe que reflexiona sobre este último problema. Se trata de una revisión de datos, la mayoría públicos, que analiza los problemas del tren para transportar mercancías, y sobre todo las dificultades que presenta el TAV para ello.

Porque se nos intenta vender esta infraestructura como la solución a todos los problemas por los que pasa el ferrocarril convencional. Y sin embargo, nos encontramos con que es precisamente el TAV la causa de algunos de ellos.

Lo afirman investigadores de la Fundación de Estudios de Economía Aplicada (Fedea), que tiene entre sus patronos al Banco de España. En su estudio “El Futuro del Ferrocarril de Mercancías en España”, de 2016, informan como se ha desarrollado la red AVE, mientras se deja sin mantenimiento la red convencional, la que acoge a los mercancías. “Es más, la inversión en alta velocidad ha detraído muchas de las inversiones en el desarrollo y mantenimiento de la red convencional”, afirma textualmente el documento. Y similares planteamientos realizan desde la CEOE o el Centro Español de Logística, que no confían en la Alta Velocidad para el transporte de mercancías, como han indicado en múltiples ocasiones.

Pero lo ha dicho recientemente también la Autoridad Independiente de Responsabilidad Fiscal. Este organismo fiscalizador, creado por el Gobierno del Estado, ha determinado, como bien saben, que la rentabilidad socioeconómica del TAV es “entre nula y mínima". Frente a ello, propone aumentar los gastos en el mantenimiento del ferrocarril actual y reducir las inversiones en nuevas vías de Alta Velocidad. Creemos que sería interesante que les invitaran para que explicaran su informe en este Parlamento.

Todas estas afirmaciones provienen de fuentes que conocen bien el sector, y han comprobado que existe una mala compatibilidad entre el transporte de pasajeros en Alta Velocidad y el de mercancías.

Sucede que cuando se cruzan trenes de pasajeros a altas velocidades con trenes de mercancías, “se generan fuerzas y momentos que pueden afectar tanto a la estabilidad de

los propios trenes, como a la estabilidad de la carga". Este es un problema no resuelto, y para el que solo existe una solución, reducir la velocidad del tren de pasajeros antes del cruce…

Y sin embargo, uno de los problemas que, supuestamente, iba a solucionar el TAV, el producido por los diferentes anchos de vía, ya no es un problema. Ya se puede conseguir que las mercancías de Navarra salgan hacia Europa "a toda pastilla", como pedía el señor Lizarbe, con pequeños cambios en la infraestructura. En los últimos años se ha probado y homologado un eje de ancho variable para vagones de mercancías, que puede ser ya utilizado. También se puede recurrir a la implantación del tercer raíl para permitir el paso de trenes de ancho europeo por las vías convencionales, como se está haciendo en el tramo San Sebastian – Irun. O incluso duplicar la vía actual en Navarra, poniendo ancho internacional en la nueva…

De este modo, nos encontramos con que empresarios y transportistas no quieren el TAV para llevar mercancías, por los múltiples problemas de compatibilidad de las mercancías en el TAV. Y además, las supuestas soluciones que este aportaba lo serían a problemas que ya no existen. En estas circunstancias, ¿que ocurre en Navarra?

Pues resulta que el TAV que se está construyendo en Navarra viene de unos proyectos aprobados en 2004, que están por lo tanto obsoletos. Fueron desarrollados en otro contexto, cuando estábamos en la "Champions League" de la economía. Y cuando no eramos conscientes de la crisis energética y climática que se acercaba…

Y además, el TAV navarro se planificó exclusivamente para el transporte de viajeros. El que fue consejero de Fomento, Anai Astiz, explicó como habría tramos del TAV navarro que no podrían llevar mercancías, por sus excesivas pendientes. Y la Cámara de Comptos indica en su informe como no ha existido una previsión de gastos que incluya la adaptación de la infraestructura al transporte de mercancías.

Pero el hecho mas claro que indica que las vías del TAV navarro no van a llevar mercancías, se encuentra en un informe presentado en junio de 2017 ante el Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona. En él se aprecia en varios gráficos, como la conexión del polígono industrial de Landaben se realizaría en las inmediaciones de su estación, utilizando para ello las vías en ancho ibérico del tren convencional (en rojo en el gráfico).

Se pretende, por lo tanto, crear una doble red. Las nuevas vías del TAV para el transporte exclusivo de viajeros a largas distancias y en Alta Velocidad. Y las vías del tren convencional, con su secular déficit de mantenimiento, para el transporte de mercancías y de los pocos servicios de viajeros de cercanías que quedan.

Pero resulta que en Navarra la mejora del ferrocarril actual es sencilla. Prácticamente toda la infraestructura está preparada para la implantación de una segunda vía. No es necesario para ello mas que realizar pequeñas obras puntuales, y quizás en algún punto realizar alguna variante.

De este modo, vemos como se acumulan documentos realizados para el Gobierno de

Navarra que informan como esta mejora es mas barata y medioambientalmente compatible, según el informe de Sener de 2017. O como la actual falta de capacidad de las vías navarras para llevar mas trenes se puede solventar perfectamente con su duplicación, como informaba la ingeniería Teirlog también en 2017.

Creemos, por lo tanto, que la solución que aúna la sostenibilidad ambiental y económica es la duplicación de la vía actual. Es mas sostenible porque permite aumentar los servicios tanto de pasajeros como de mercancías, a la vez que da servicio a las comarcas navarras por las que pasa. Tiene la virtualidad, por lo tanto, de quitar coches y camiones de las carreteras, algo que el TAV no puede realizar para las mercancías, ni para las cercanías.

Y es mucho mas económico, como ha demostrado el informe de Sener citado, y como indica el hecho de que las infraestructuras estén preparadas para ello.

Por lo tanto, señores y señoras parlamentarias, creemos que es su deber pedir a la presidenta Chivite que en la próxima reunión que tenga con el señor Sánchez, le pida que haga caso a lo que dice su ministro de Transportes, el señor Ábalos: paralizar el proyecto del TAV y mejorar el tren actual.

Mila esker arretagatik. Muchas gracias.

_____

Buenas tardes, arratsaldeon denoi.

Desde 1967 y hasta 2006 que me prejubilé, he recorrido varias estaciones de Renfe. En 1971 llegué a Etxarri-Aranatz y estuve 2 años como Factor de Circulación en turno de 20`00 a 8`00 de la mañana. En esos años circulaban por Etxarri unos 30/35 trenes diarios entre viajeros y mercancías, sobre todo eran naranjeros (14) gasolineros, automóviles, potasas, contenedores y mercancías peligrosas.

En 1973 solicité traslado a la estación de Alsasua, por donde circulaban y se maniobraban unos 115/120 trenes cada día entre viajeros y mercancías por ser esta estación clave entre Madrid-Hendaya con el enlace para Pamplona-Zaragoza. La plantilla rondaba los 140 agentes de todos los servicios (Estaciones, Trenes, Tracción, Maniobras, Señales, M.Remolcado etc. etc.) y cada día se solían vender unos 300 billetes para tranvías a Guipuzcoa y Largo Recorrido y desde 1980/1982 también estuve en Araia (Alava).

Por aquel tiempo la paquetería y equipajes daban mucho trabajo. Llegados los años 1995 /2000, las reducciones de plantilla y supresión de trenes se dejó notar mucho, así como la venta de billetes. La fábrica de Sunsundegui dejó de reparar y mantener material ferroviario y Cementos Portland de Olazti, redujo también el transporte de cemento y de carbón procedente del puerto de Santurce. Fueron los años del declive de Renfe y su reestructuración en Unidades de Negocio por separado.

Desde 1998 hasta 2006 mi trabajo fue de Jefe de Estación y la plantilla se redujo a unos 35/40 agentes para todos los servicios, así como los trenes que de 120 cada día, pasaron a unos 45/50 entre viajeros y mercancías.

En resumen y bajo mi punto de vista, Renfe y Adif con el visto bueno del Ministerio de Fomento, no han sabido planificar y rentabilizar adecuadamente su potencial sobre todo en mercancías, llegando en la actualidad a un escaso 4% de transporte, cuando en otros tiempos era de casi un 20% y no solo eso si no que con los trenes TAV-AVE, el resto de Cercanías, Regionales y Largo Recorrido han sufrido un gran retroceso.

Señalar al respecto que hace unos meses el Tribunal de Cuentas y la Airef han hecho sendos informes señalando que los TAV son deficitarios, se alargan mucho las obras, hay mucho sobrecoste y su utilización no llega a mantener el coste real.

Por consiguiente y para finalizar, he de decir que el informe de Sustrai refleja fielmente otras alternativas al TAV por Navarra y Sakana, con mucho menor coste y que aprovechando el magnífico trazado actual, adecuándolo y en su caso, con un desdoble de vía (vía doble), es hasta posible volver a superar ese 20% en mercancías y viajeros, eliminando miles de camiones de las carreteras y mejorando mucho el medio-ambiente de los vertidos de CO2 y otras sustancias tóxicas.

Nada mas, muchas gracias por su tiempo, eskerrik asko.

---

https://eh.lahaine.org/sustrai-solicita-en-el-parlamento