

El Tren es estratégico para Navarra, el Tren de Altas Prestaciones (TAP) no

SUSTRAI ERAKUNTZA :: 18/11/2019

Recientemente leíamos el artículo del vicepresidente de la Sección Logística de ANET David Zabalza, por el que nos informaba de todos los problemas que tiene actualmente el transporte de mercancías por ferrocarril, y propugnaba para solucionarlos la implantación en Navarra del Tren de Altas Prestaciones, TAP (que es como han venido a llamar en los últimos tiempos al Tren de Alta Velocidad, TAV).

Los problemas indicados por el señor Zabalza son ampliamente conocidos, y por supuesto, también ocurren en el TAP, que además tiene otros problemas añadidos. Así, el “Informe sobre el mercado de transporte de mercancías por ferrocarril del año 2017” de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia, destaca claramente las razones para comprender el bajo uso del ferrocarril en el transporte.

El principal problema es la falta de derivaciones de las vías hacia fábricas y polígonos industriales, 193 en todo el Estado español frente a las 2.000 que tienen en Francia o Alemania. Resulta significativo que en Navarra la Ciudad del Transporte no tenga una terminal ferroviaria que permita la intermodalidad, ni parece que la vaya a tener. En el terreno que se había reservado para ese uso quieren construir la planta de residuos de la Comarca de Pamplona.

Sin embargo, intentar transportar mercancías en el TAP es como intentar meter un elefante en el medio de una estampida de ñus en la sabana africana, muy difícil. Solo hay que imaginar cómo se lograría meter en una vía en la que pasan trenes de pasajeros a 300 Km/h, otros de mercancías que vayan a 100 Km/h. Estos últimos tendrán pocas oportunidades para pasar, y necesitarán muchos apartaderos para dejar pasar los rápidos trenes de pasajeros.

De hecho, en el Estado español tenemos el ejemplo de la línea de Alta Velocidad de tráfico mixto entre el puerto de Barcelona y la frontera francesa en Figueres, que era operada en parte por la empresa privada TP-Ferro, y que al poco de iniciar su operación tuvo que declararse en concurso de acreedores.

Diversas entidades del sector, como el Centro Español de Logística, o la propia Confederación Española de Organizaciones Empresariales, han mostrado sus reservas. Según informa en múltiples conferencias Ramón García García, director de innovación y proyectos de la primera, la alta velocidad y las mercancías son difícilmente compatibles. Esto ocurre porque las vías de alta velocidad se diseñan para uso de viajeros, y si se meten también mercancías en las mismas, además de lo ya comentado, *“el coste de mantenimiento sería brutal”*, como afirma en palabras textuales.

Algo parecido a lo que también afirmó en su día la CEOE en su memorando sobre el Sector del Transporte de 2009, cuando afirmaba que este tipo de líneas de uso mixto *“no son en*

ningún caso líneas fiables ni acordes para transportar mercancías". O la propia Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA), en la que participa el Banco de España, que en más de una ocasión ha indicado que: "el aumento en el número de kilómetros de vías de los últimos años ha estado asociado al tren de alta velocidad y, por tanto, ha contribuido poco a mejorar la calidad de las infraestructuras para mercancías. Es más, la inversión en alta velocidad ha distraído muchas de las inversiones en el desarrollo y mantenimiento de la red convencional".

De este modo vemos que lo que es necesario es una infraestructura que permita el transporte de pasajeros y mercancías de manera compatible y sostenible. Algo que ha realizado, y sigue realizando el ferrocarril convencional, con un coste razonable y un muy bajo impacto ambiental.

Y lo que necesita esta red convencional es su modernización, y la adecuación de su ancho de eje al ancho europeo para posibilitar la interoperabilidad, usando por ejemplo la tecnología del tercer carril. Y también necesitamos potenciar la intermodalidad, acercando el tren a los polígonos industriales, e invertir en trenes y terminales.

Pero no solo eso. Necesitamos un tren que además de camiones pueda sacar coches de las carreteras, ofreciendo un buen servicio de pasajeros, en largas y cortas distancias. Que dé servicio allí donde circula, con más estaciones y apeaderos, que frene el abandono de las comarcas y vertebral el territorio.

Nuestra red ferroviaria ya está pensada para poder poner doble vía, sin expropiaciones, sin eliminar tierras fértiles, comunales o atravesar parques naturales. Se puede por tanto mejorar fácilmente, y lograr que lleve mercancías y pasajeros.

El TAP no transportará mercancías. Dividirá físicamente el territorio en dos de norte a sur para no pasar más que en Pamplona. El TAP significa duplicar una infraestructura a un precio desorbitado, en lugar de adecuar la que tenemos. Somos ya miles de navarros y navarras las que cada vez vemos más clara la necesidad del tren. Un tren económicamente viable, que de un servicio amplio a personas y mercancías, que vertebral y que sea respetuoso con el territorio. Un tren público y social.

Sustrai Erakuntza.

En Navarra, a 18 de noviembre de 2019.

Fundación Sustrai Erakuntza

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/el-tren-es-estrategico-para