[Eusk/Cast] El Tren es estratégico para Navarra, el Tren de Altas Prestaciones 'TAP', no (1)

MARTÍN ZELAIA (SUSTRAI ERAKUNTZA) :: 04/12/2019

Duela gutxi, David Zabalza ANETeko Logistika Ataleko lehendakariordearen artikulua irakurri dugu. Artikulu horretan, gaur egun merkantziak trenbidez garraiatzeak dituen arazo guztien berri eman digu, eta, arazo horiek konpontzeko, Prestazio Handiko Trena, TAP (betiko Abiadura Handiko Trenaren mozorroa) Nafarroan ezartzea proposatu du.

Zabalza jaunak adierazitako arazoak aspalditik ezagunak dira, eta jakina, Prestazio Handiko Trenarekin ere mantenduko dira, beste arazo batzuek izateaz gain. Hala, Merkatuen eta Lehiaren Batzorde Nazionalaren "2017. urteko merkantzien tren bidezko garraio-merkatuari buruzko txostena" izenekoak argi eta garbi azaldu zituen zeintzuk diren trena merkantziak garraiatzeko horren gutxi erabiltzeko arrazoiak.

Arazo nagusia trenbideak fabrika eta industrialdeetan sarbidea ez izatea da. Estatu espainarrean hori bakarrik gertatzen da 193 tokietan; aldiz Frantzian edo Alemanian 2.000 dira. Esanguratsua da Nafarroan Imarkoaingo Garraio Hiriak intermodalitatea ahalbidetzen duen trenbide-terminalik ez izatea, eta ez dirudi izango duenik. Erabilera horretarako gordeta zegoen lursailean Iruñerriko hondakin planta eraiki nahi dute.

Hala ere, Prestazio Handiko Trenean merkantziak garraiatzen saiatzea Afrikako sabanan ñuen ihesaldi baten erdian elefante bat sartzen saiatzea bezala da, oso zaila. Zaila den bezala, 300 km orduko bidaiari-trenak igarotzen diren bide batean, 100 km orduko merkantzia-trenak sartzea. Azken hauek aukera gutxi izango dute pasatzeko, eta bazterbide asko beharko dituzte bidaiarien tren azkarrak pasatzen uzteko.

Estatu espainiarrean, Bartzelonako portuaren eta Figuereseko Frantziako mugaren arteko trafiko mistoko Abiadura Handiko linearen adibidea dugu. Bertan neurri batean operatzen zuen TP-Ferro enpresa pribatuak, haren jarduera hasi eta gutxira, hartzekodunen konkurtsoan deklaratu behar izan zuen.

Sektoreko hainbat erakundek, hala nola Espainiako Logistika Zentroak edo Enpresa Erakundeen Espainiako Konfederazioak berak, zalantzak erakutsi dituzte. Hitzaldi ugaritan Ramon Garcia Garciak, berrikuntza eta proiektuen zuzendariak, jakinarazi duenez, Abiadura Handia eta merkantziak nekez bateragarriak dira. Hori gertatzen da Abiadura Handiko trenbideak bidaiariek erabil ditzaten diseinatzen direlako, eta horietan merkantziak ere sartuz gero, arestian aipatutakoaz gain, "*mantentze kostua izugarria izango litzateke*", hitzez hitz Ramon Garciak dioen bezala.

CEOEk ere antzeko zerbait adierazi zuen bere garaian, 2009ko garraio-sektoreari buruzko memorandumean. Haren iritziz, erabilera mistoko mota honetako lineak "*ez direla inolaz ere linea fidagarriak eta merkantziak garraiatzeko egokiak*". Edo Ekonomia Aplikatuko Ikasketen Fundazioak berak (FEDEA), non Espainiako Bankuak parte hartzen duen, behin

baino gehiagotan adierazi du: "*Azken urteotako trenbideko kilometro-kopuruaren gorakada Abiadura Handiko trenari lotuta egon da, eta, beraz, gutxi lagundu du merkantzietarako azpiegituren kalitatea hobetzen. Are gehiago, Abiadura Handiko Trenerako inbertsioak tren konbentzionaleko sarea garatzeko eta mantentzeko inbertsioak zurrupatu ditu*".

Bistan da beharrezkoa dela bidaiarien eta merkantzien garraioa modu bateragarrian eta sostengarrian ahalbidetuko duen azpiegitura bat. Eta hori egin eta egiten jarraitzen duena trenbide konbentzionala da, arrazoizko kostuarekin eta ingurumen-inpaktu txikiagoarekin.

Eta sare konbentzional horrek behar duena da bere modernizazioa, hala nola, bere ardatz-zabalera Europako zabalerara egokitzea, interoperabilitatea ahalbidetzeko, adibidez hirugarren erreiaren teknologia erabiliz. Eta intermodalitatea indartzea ere behar dugu, trena industrialdeetara hurbilduz, eta trenetan eta terminaletan inbertituz.

Baina ez hori bakarrik. Kamioiez gain errepideetatik autoak atera ahal izango dituen tren bat behar dugu, herritarrei zerbitzu ona eskainiz, distantzia luze eta laburretan. Zerbitzu iraunkor bat eman dezala zeharkatzen dituen herrietatik, geltoki eta geraleku gehiagorekin, eskualdeen despopulazioa eragotzi eta lurraldea egituratuko duena.

Gure trenbide-sarea dagoeneko pentsatuta dago bide bikoitza jarri ahal izateko, desjabetzerik gabe, lur emankorrak edo komunalak kendu gabe eta parke naturalak zeharkatu gabe. Beraz, erraz hobetu daiteke, eta merkantziak eta bidaiariak eramatea lortu.

Prestazio Handiko Trenak ez du merkantziarik garraiatuko. Fisikoki bitan zatituko du lurraldea iparraldetik hegoaldera, eta Iruñeak bakarrik izanen du geraleku bat. Abiadura Handiko Trenak esan nahi du egungo azpiegitura bikoiztuko dela prezio desorbitatu batean, daukaguna egokitu beharrean. Milaka nafar gara jada trenaren beharra gero eta argiago ikusten dugunak. Hori bai, ekonomikoki bideragarria, pertsonei eta merkantziei zerbitzu zabala emanen diena eta lurraldea errespetatu eta trinkotzen duena. Azken finean, tren publiko eta sozial bat.

Martín Zelaia

Sustrai Erakuntza Fundazioa

═══════════

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

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 Trasporte 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 detraído 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 vertebre 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 parar 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 vertebre y que sea respetuoso con el territorio. Un tren público y social.

Martín Zelaia

Sustrai Erakuntza Fundazioa

---

https://www.lahaine.org/mm_ss_est_esp.php/eusk-cast-el-tren-es