

La Alta Velocidad ferroviaria y el transporte de mercancías

Análisis de su problemática

(Historia de un recurso publicitario para vendernos una infraestructura ruinoso desde el punto de vista ambiental y económico)

La Alta Velocidad ferroviaria y el transporte de mercancías.

Análisis de su problemática.

2019. Fundación Sustrai Erakuntza

Apdo. Correos 7, 31.800, Altsasu/Alsasua

Tlf. 664 746 063

sustrai@sustraierakuntza.org

www.fundacionsustrai.org/ - www.sustraierakuntza.org/

El contenido de esta publicación es responsabilidad única de su autor. En ningún caso puede considerarse que represente los puntos de vista u opiniones de otras personas o instituciones relacionadas. Ni el autor, ni ninguna persona o empresa que aparezca en el texto, es responsable del uso que pueda hacerse de la información que se recoge en la publicación.

Está permitida la reproducción total o parcial de esta publicación citando su autor. Bienvenida sea su copia y difusión gratuita por cualquier medio.

Todas las obras creadas por Sustrai Erakuntza son de libre uso, a condición de que cites como autora a la Fundación Sustrai Erakuntza (Creative Commons Reconocimiento 4.0).



Esta obra está sujeta a la licencia Reconocimiento 4.0 Internacional de Creative Commons. Para ver una copia de esta licencia, visite <http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>.



Índice de contenidos

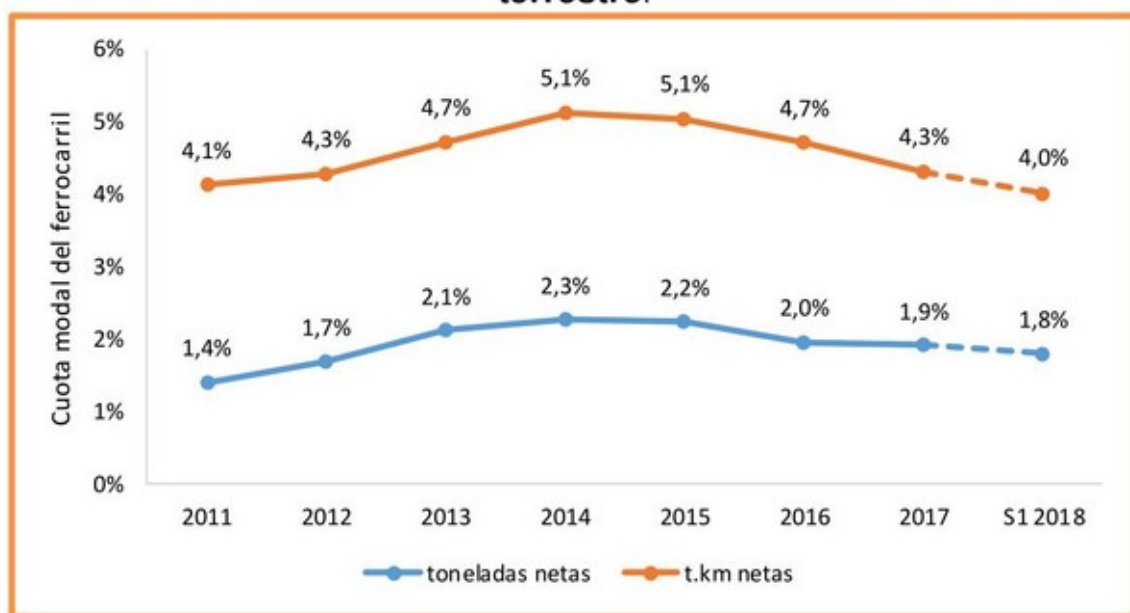
1. Introducción. El uso actual del ferrocarril y las necesidades futuras.....	4
2. Problemas técnicos para las mercancías, y posibles (difíciles en algunos casos) soluciones.....	7
2.1. Algunos problemas de usar trenes de Alta Velocidad de pasajeros y trenes de mercancías en la misma línea.....	7
2.2. Soluciones al paso de trenes de mercancías por vías de diferentes anchos.....	8
2.3. La longitud de los apartaderos donde lo mercancías esperan a que pasen trenes mas rápidos.....	9
2.4. La falta de conexiones entre el tren y las industrias o centros logísticos.....	10
3. Lo que dicen los expertos en industria y economía española sobre el uso de la Alta Velocidad ferroviaria para mercancías.....	11
3.1. Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE).....	11
3.2. Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA).....	11
3.3. Centro Español de Logística (CEL).....	13
4. La realidad del ferrocarril de mercancías en Navarra.....	13
4.1. Informe de la Cámara de Comptos de Navarra sobre el TAV.....	13
4.2. Informe de la ingeniería Sener sobre la red ferroviaria Navarra.....	14
4.3. Informe de Teirlog Ingeniería sobre la demanda de transporte de mercancías en Navarra y la capacidad de las vías.....	15
4.4. Documento presentado al Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona.....	16
4.5. La mayoría de las líneas de Tren de Alta Velocidad existentes en el Estado Español no pueden llevar mercancías.....	17
4.6. La terminal ferroviaria de mercancías de Noain.....	19
4.7. La conexión de la terminal ferroviaria de Noain con la Ciudad del Transporte, su Área Intermodal, en peligro.....	19
5. Conclusiones.....	20

1. Introducción. El uso actual del ferrocarril y las necesidades futuras

El transporte de mercancías por ferrocarril es una actividad casi residual en el Estado Español. Según estadísticas del Tribunal de Cuentas Europeo¹, en 2013 sólo el 4,6% de las mercancías españolas se movían por tren, mientras que el resto lo hacía por carretera. Esta situación contrasta con la que existe en Europa, donde la cantidad de mercancías transportadas por ferrocarril aumenta, habiendo sido la media europea en ese mismo año de un 18%, y existiendo países con mucha mayor cuota, como por ejemplo Austria (42%), Suecia (28%) o Alemania (23%).

Datos del Estado Español más cercanos en el tiempo no mejoran la situación. El informe de la CNMC sobre los “Servicios de Transporte de Mercancías por Ferrocarril 2017”² indica que las toneladas de mercancías netas movidas por ferrocarril constituían un 1,9% de las que absorbe todo el transporte terrestre de mercancías en el Estado, mientras que las toneladas por kilómetro recorrido alcanzaban un 4,3% en el mismo año. Este es el gráfico de la evolución de las mercancías por ferrocarril españolas que dicho informe incluye:

Gráfico 15. Evolución de la cuota modal del ferrocarril en el transporte terrestre.



En cuanto a los datos del transporte de mercancías por Navarra, en el “Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra”³, realizado para el Gobierno de Navarra en el marco de la “Estrategia Logística de Navarra 2018-2028”, se encuentran los siguientes porcentajes de cuotas modales del transporte de mercancías con origen/destino Navarra en 2015:

- Carretera: 95,3%
- Ferrocarril: 1,2%
- Aéreo: 0,01%
- Marítimo (con paso terrestre por Navarra): 3,5%

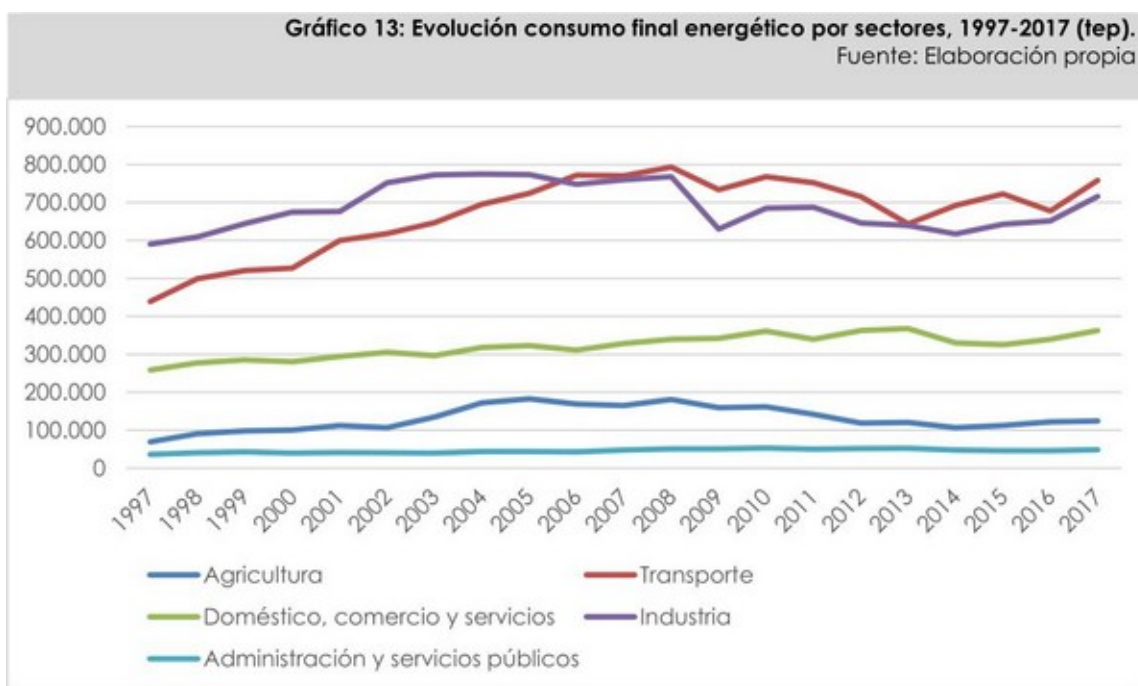
1 Accesible en: <https://www.eca.europa.eu/es/Pages/DocItem.aspx?did=36398>. Ver página 25 del pdf que se puede descargar desde ahí.

2 Accesible en: <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp04118>. Ver página 21 del pdf descargable.

3 Accesible en: <https://gobiernoabierto.navarra.es/es/participacion/1765/p4-documentacion-debate-social>. Ver página 18 del pdf descargable desde el enlace del mismo título del informe. Mas info sobre la estrategia logística en: https://www.navarra.es/home_es/Actualidad/Sala+de+prensa/Noticias/2018/03/02/Estudio+Logistica.htm.

Se comprueba, por lo tanto, que las mercancías que se transportan por ferrocarril en el Estado Español son una muy pequeña parte de todas las transportadas, y por lo tanto es necesario hacer un gran esfuerzo para mejorar este aspecto. Y es importante mejorarlo, porque la del tren es la única opción que actualmente tenemos para conseguir que las mercancías se puedan transportar mediante el uso de energía que provenga de fuentes renovables, gracias a la electrificación del ferrocarril en gran parte de las líneas del Estado, y en todas las de Navarra. Hay que tener en cuenta que las energías renovables se producen mayoritariamente en forma de electricidad, y solo el tren es fácilmente electrificable. El resto de modos de transporte no tienen una fácil electrificación, dado que dependen del uso de baterías, un elemento que no ha conseguido aún una tecnología barata y escalable que pueda adecuarse a todo tipo de vehículos.

También se debe considerar que, como informa la Hoja de Ruta de Cambio Climático en Navarra⁴, en 2016 el transporte fue el sector de mayor consumo energético de Navarra. Únicamente el transporte por carretera fue responsable del consumo del 52% del total de combustibles fósiles consumidos en Navarra y del 82% de los derivados del petróleo. Así mismo, el Balance Energético de Navarra de 2017⁵ indica que el transporte fue el mayor consumidor de energía, con un 37% del consumo de energía final de Navarra en dicho año. En el siguiente gráfico, también del Balance Energético, se advierte la tendencia ascendente del consumo de energía por parte del transporte:



Estos datos nos ponen en contexto la importancia de la racionalización del transporte ante dos de los problemas mundiales más importantes: el Cambio Climático y el agotamiento de los combustibles fósiles. Y debido a la urgencia que establecen estos dos problemas, creemos que se deben iniciar las necesarias actividades para potenciar el ferrocarril en Navarra con gran urgencia.

De este modo, creemos que el transporte de mercancías por ferrocarril ha de potenciarse con firmeza. Sin embargo, los diferentes poderes políticos y económicos del Estado están potenciando otro modo de transporte ferroviario encaminado exclusivamente al transporte de viajeros, el Tren de Alta Velocidad. Esta estrategia ferroviaria está llevando al ferrocarril convencional a ser cada vez

4 Accesible en: <https://gobiernoabierto.navarra.es/es/gobernanza/planes-y-programas-accion-gobierno/hoja-ruta-del-cambio-climatico-acciones>. Ver la página 79 del pdf que se descarga desde el enlace con título: “KLINA_Hoja de Ruta de Cambio Climático de Navarra”.

5 Accesible en: https://www.navarra.es/home_es/Temas/Empleo-y+Economia/Energia/I-balancesenergeticosenavarra.htm. Ver la página 32 del pdf que se descarga con título “Año 2017”.



mas irrelevante, debido a la falta de mantenimiento y el envejecimiento de sus infraestructuras, como veremos mas adelante que lamentan varias fuentes del sector.

Sin embargo, la fundación Sustrai Erakuntza cree que las posibilidades del tren convencional son muchas, dado que vertebran el territorio, dando servicio tanto a pasajeros como a mercancías, y atendiendo tanto a zonas rurales como a grandes ciudades. Y en Navarra además, nuestra red ferroviaria está pensada para poder poner doble vía, sin necesidad de realizar expropiaciones adicionales, sin eliminar tierras fértiles, comunales o atravesar parques naturales. Se puede por tanto mejorar fácilmente, para conseguir una infraestructura moderna y competitiva. Y se evita así dividir físicamente el territorio en dos de norte a sur, como hace el proyecto del TAV navarro, para no parar más que en Pamplona. El TAV significa duplicar la infraestructura ferroviaria a un precio desorbitado, en lugar de adecuar la que tenemos.

Sin embargo, en nuestra comunidad los diferentes gobiernos indican habitualmente que la infraestructura proyectada y en construcción del TAV podrá llevar también mercancías. Se trata de una afirmación que se repite en muchas ocasiones, sobre todo en periodos electorales, y para la que no presentan ningún tipo de prueba documental que la avale.

Sin embargo, la planificación y los proyectos que se realizan en Navarra para esta infraestructura parten de lo aprobado en 2004, cuando definían la infraestructura como “... *un trazado en planta adecuado para alta velocidad, con plataforma para vía doble y tráfico puro de viajeros, con velocidad máxima de circulación de 350 km/h y mínima de 220 km/h* ...”. Esta definición del TAV en Navarra se puede consultar en la resolución que aprobaba la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Castejón – Comarca de Pamplona⁶, y parte del documento inicial del proyecto, el Estudio Informativo.

Además, la mayoría de los informes que se pueden consultar indican las importantes dificultades que encontraría un intento de compatibilizar ambos tráficos, de pasajeros y de mercancías, en la misma vía de Alta Velocidad Ferroviaria.

En este pequeño estudio queremos resumir e indicar al lector las fuentes en las que se puede basar un análisis crítico de la posibilidad de transportar mercancías por las líneas del Tren de Alta Velocidad que se están construyendo en Navarra.

Pero antes de ver los documentos que diferentes actores han realizado sobre la difícil compatibilidad entre pasajeros y mercancías en las líneas de Alta Velocidad Ferroviaria, podemos ver un resumen de su problemática en los siguientes párrafos extractados del informe “Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra”, realizado en 2011 por Alejo Etchart (Licenciado en CC. Económicas y Empresariales por la Universidad de Deusto), Roberto Bermejo (Doctor en Ciencias Económicas y Empresariales), y David Hoyos (Doctor Europeo en Economía por la Universidad del País Vasco)⁷:

“Las líneas de alta velocidad en España han sido concebidas sólo para pasajeros, y su reconversión para permitir el transporte de mercancías plantea serias dificultades técnicas lo que supone un coste de construcción muy superior (hasta un 30% más): los parámetros constructivos son más exigentes (amplios radios de curva, pendientes poco pronunciadas, infraestructura más robusta, mayores restricciones para el ruido...) Además, es necesario que se construyan andenes y apartaderos que permitan el adelantamiento de trenes de mercancías por los de viajeros. Sin embargo, sus mayores obstáculos son económicos. Los costes de mantenimiento son enormes

⁶ Accesible en: https://www.boe.es/diario_boe/txt.php?id=BOE-A-2004-9065. Ver el principio del Anexo II, que constituye el resumen del Estudio Informativo de dicho tramo del TAV.

⁷ Accesible en: <https://fundacionsustrai.org/informe-sobre-la-rentabilidad-social-del-proyecto-de-conexion-de-alta-velocidad-ferroviaria-en-navarra/>. Ver página 3 del pdf del resumen de los puntos mas destacados del estudio.

(entre un 10 y un 20% más) especialmente en el caso de mercancías pesadas, que constituyen la mayoría de las mercancías que se transportan por ferrocarril largo recorrido. Cuando se introduce un convoy estándar a 90 Km./h por una curva que tiene un radio adecuado a trenes que circulan por encima de los 250 Km./h, se produce un desgaste tremendo en las vías. Ello genera dos tipos de problemas: el coste del mantenimiento y la no utilización de las infraestructuras mientras se ejecuta el mantenimiento. Lo que sumado a los costes ligados a su construcción y seguridad supone tarifas más elevadas que disuaden a los empresarios. Siendo el transporte de mercancías menos sensible a la velocidad que el de personas y valorándose más el coste, es posible que la demanda de transporte de mercancías en TAV sea menor de lo que muchos esperan. De hecho, la CEOE y los propios operadores han declarado que las líneas de alta velocidad no son fiables ni acordes para transportar mercancías”.

“En definitiva, el tráfico mixto de pasajeros y mercancías en alta velocidad es difícilmente compatible, lo que está llevando a que las administraciones públicas se lancen a apoyar la construcción de una nueva red ferroviaria para mercancías, creando una doble red (al menos en la mayor parte de los tramos de los corredores), con un mayor gasto, una menor rentabilidad y más impactos medioambientales”.

2. Problemas técnicos para las mercancías, y posibles (difíciles en algunos casos) soluciones

2.1. Algunos problemas de usar trenes de Alta Velocidad de pasajeros y trenes de mercancías en la misma línea

Las líneas de Alta Velocidad mixtas (para pasajeros y mercancías) tienen dificultades de explotación debidas a la diferente velocidad de los servicios, velocidades altas para los de pasajeros y bajas para los de mercancías, y también por la diferencia en los pesos que llevan ambos servicios. Esto se traduce en:

- Dificultades para compaginar en un mismo surco un tren de mercancías al que después le sigue uno de pasajeros. Necesidad de suficientes apartaderos para que los de mercancías puedan dejar paso al de viajeros, que van mas rápido.
- Dificultades para mantener el buen estado de los raíles tras el paso de trenes pesados, dado que la alta velocidad necesita raíles adecuados, con buen estado de paralelismo.
- Dificultades para cruzarse un tren de mercancías con uno de pasajeros, que obliga a reducir la velocidad del tren de pasajeros para evitar efectos aerodinámicos por diferentes efectos de presión entre unos y otros...

Este último problema ha sido analizado por Adif en diversos estudios (seguramente los otros también, pero no hemos encontrado referencias públicas). Por ejemplo en la web Geotren se informaba en 2012⁸ de la realización de estudios por parte de Adif, los cuales trataban de dilucidar los siguientes problemas:

“En el cruce de un tren rápido con otro lento, y de forma más concreta, en el cruce de un tren de alta velocidad con uno 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 dependiendo de los tipos de

8 Ver: <http://www.geotren.es/blog/lav-mixta-analisis-tecnico-de-las-limitaciones-de-explotacion/>.

configuración”.

Esta problemática pasa en todas las posibles situaciones, pero son más peligrosas y se ven agravadas en situaciones como túneles, viaductos, etc, tal y como se pone de relieve en el citado artículo de Geotren.

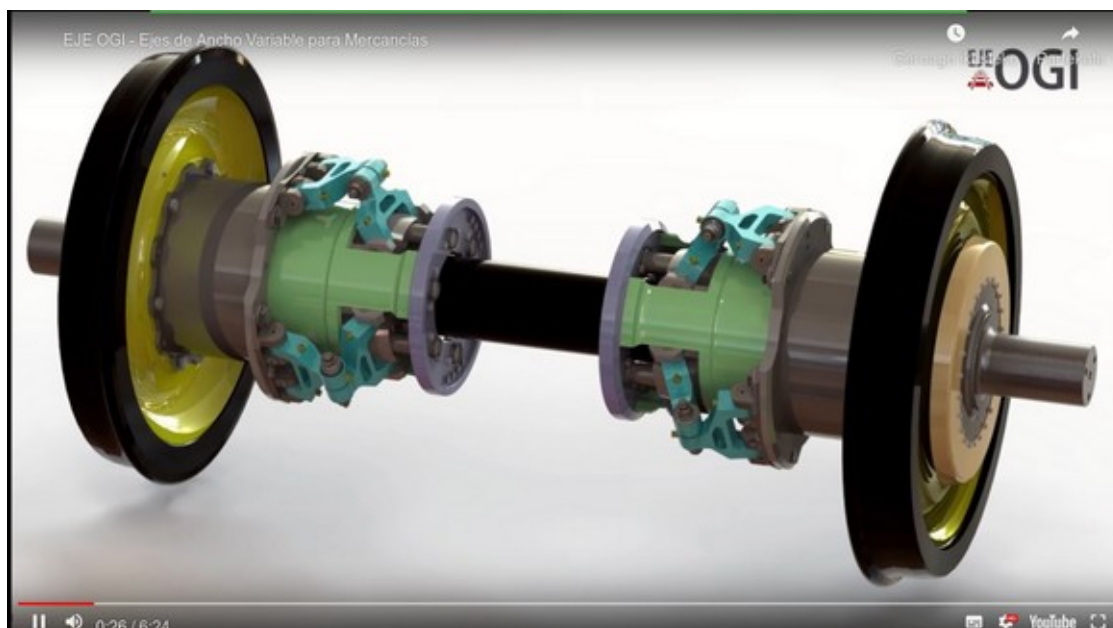
2.2. Soluciones al paso de trenes de mercancías por vías de diferentes anchos

Uno de los mayores problemas de las mercancías por ferrocarril en España es el uso de un ancho de vía diferente entre la península Ibérica y el resto de Europa, problema que comparte con los pasajeros, aunque para estos últimos trenes las soluciones técnicas están en marcha desde hace años.

De este modo, hasta ahora los trenes de mercancías tienen dificultades para pasar por la frontera de Francia, donde generalmente deben de ser descargados de un tren y cargados en otro. Pero esos mismos problemas que existen en la frontera también se pueden dar ahora ante la posibilidad de utilizar los diferentes anchos existentes en España, el ancho ibérico convencional de los trenes de mercancías, y el posible ancho estándar internacional de las vías de Alta Velocidad, si estas pudieran llevar mercancías.

Como solución al transporte de mercancías hacia Europa, lo que se está adoptando es el uso del ancho internacional también en España, que es mas estrecho que el ibérico. Para ello, por ejemplo, las vías convencionales del Corredor Mediterráneo se están adaptando al ancho europeo a través de la técnica del tercer carril, que consiste en la inclusión de un carril suplementario entre los 2 del ancho ibérico⁹. Esta solución se ha empezado a instalar recientemente en Gipuzkoa, entre el final de la Y Vasca en Astigarraga y la frontera de Irun. No es una solución exenta de problemas, como se indica en las página web indicada.

Pero otra posible solución, que no precisaría de la modificación de la infraestructura mas que en los puntos de frontera, podría ser la que se indica en esta reciente noticia "Homologado el sistema de eje de ancho variable para mercancías", publicada en la web Vía Libre, en mayo de 2019¹⁰.



9 Ver: http://ferropedia.es/mediawiki/index.php/Tercer_carril.

10 Ver: <https://www.vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=27581>.

Según lo ahí indicado, y de implantarse esta tecnología, no habría problema para que los vagones de mercancías pudieran atravesar diferentes anchos de vía, dado que el eje de los vagones se adaptaría a los diferentes anchos de manera similar a como ya ocurre con algunos trenes de pasajeros, como es el caso de los Alvia. De este modo, podrían circular por las vías de ancho ibérico como hasta ahora, y al llegar a los puntos de frontera (tanto con Francia, como las posibles fronteras internas de las vías de alta velocidad españolas), un intercambiador de anchos haría que los ejes de los vagones se adaptaran al nuevo ancho.

2.3. La longitud de los apartaderos donde lo mercancías esperan a que pasen trenes mas rápidos

Una reclamación que se realiza a menudo en referencia al tráfico de trenes de mercancías es la de que se puedan transportar trenes “largos”. De este modo, y con la intención de lograr la interoperabilidad de todas las redes ferroviarias Europeas, se ha llegado a un estándar de longitud de trenes de mercancías de 750 metros. El Ministerio de Fomento tiene esta longitud como un objetivo, de manera que las nuevas infraestructuras que se realicen, o las que se reformen, tienen que permitir al menos esa longitud de trenes. Y para ello se han de conseguir que los apartaderos de trenes de estaciones y otros puntos de la red puedan albergar al menos esa longitud de trenes.

En Navarra, la red ferroviaria actual permite una longitud máxima de trenes de mercancías de 500 metros, y en situaciones especiales, solicitando un permiso, de 550 metros. Sin embargo, en provincias cercanas como La Rioja, Bizkaia o Gipuzkoa, los trenes no pueden ser tan largos, como se puede ver en la imagen adjunta¹¹.



11 Mapa obtenido de la Declaración sobre la Red 2019 de Adif, en esta web: http://www.adif.es/es_ES/conoceradif/declaracion_de_la_red.shtml. Descargar el mapa en formato pdf del enlace titulado Mapas de la Red titularidad de Adif 2019. En cada tramo de la red ferroviaria, el número morado indica la longitud máxima básica y el azul claro la especial para trenes de mercancías, en metros.

En cuanto a cual es la longitud óptima de los trenes de mercancías, el documento de la Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia ya citado “Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017”¹², indica en su página 33 que para trayectos de 500 km, la longitud óptima sería de 675 metros (22 vagones, con una carga neta de 825 toneladas). Como se puede ver, la cifra está cercana a la máxima longitud permitida en Navarra.

De este modo, una de las posibles mejoras que se podrían analizar para el ferrocarril en Navarra podría ser el aumento de la longitud de los apartaderos de trenes para poder albergar trenes de dichas longitudes. Es algo que ya ha sido previsto en la red actual, y para lo cual la mayoría de las infraestructuras estarían preparadas. Y es algo que ya se está realizando en algunas líneas cercanas, como por ejemplo la Miranda de Ebro – Bilbo, que actualmente tiene unos trenes máximos de 450/500 metros, y Adif quiere analizar la posibilidad de aumentar la capacidad hasta los 750 metros¹³.

En este caso, se hace curioso como Adif pretende mejorar para el paso de mercancías una vía que teóricamente no sería necesario hacerlo, dado que se supone que la Y-Vasca de Alta Velocidad, que es paralela a la línea convencional Miranda – Bilbo, está diseñada para poder llevar mercancías. Esto demuestra, una vez mas, que por mucho que en campaña electoral la consigna sea que el TAV podrá llevar mercancías, la planificación real es que estas seguirán transitando por el ferrocarril convencional, con las mejoras necesarias para modernizarlo.

Y en Navarra también creemos que una mejora similar puede ser de gran interés, para poder llevar trenes de hasta esos 675 metros considerados como óptimos. Pero no hay que olvidar que para ello no solamente es necesario mejorar los apartaderos. También es necesario contar con maquinas de tren de mercancías con la potencia suficiente.

Porque ese es uno de los problemas que actualmente sufre el tren de mercancías en Navarra, a decir de las personas que trabajan con ellos. Los trenes de mercancías en Navarra, especialmente los de coches, solo pueden llegar a unos 350 metros de longitud, pese a que la vía permite trenes de hasta 500 metros, como ya hemos dicho. Ello es debido a la falta de potencia de las máquinas para trenes de mercancías existentes en nuestra comunidad. De este modo, incluso sin modificar la actual infraestructura, ya se podrían llevar trenes mas largos, cercanos al óptimo, con solo mejorar las maquinas de tren.

2.4. La falta de conexiones entre el tren y las industrias o centros logísticos

El citado documento de la CNMC “Informe sobre los servicios de transporte de mercancías por ferrocarril 2017”¹⁴, destaca también otras razones para el bajo uso del ferrocarril en el transporte de mercancías. Uno de los principales problemas que indica es la falta de conexiones de las vías con las fábricas y polígonos industriales. A modo de comparación, y tal y como indica textualmente el informe: *“en España había 236 instalaciones de servicio de uso público, de las que 226 eran titularidad de ADIF y 10 titularidad de terceros. Respecto de las derivaciones particulares o cargaderos, se explotan comercialmente 193, a los que habría que añadir 8 en las líneas de ancho métrico. A modo ilustrativo, en Francia existen actualmente 1.890 derivaciones privadas y, en Alemania superarían las 2.000”*.

12 Descargar el comentado informe de la CNMC en formato pdf desde: <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp04118>.

13 Mas información en esta página web, desde la que se puede descargar en formato pdf el Pliego Prescripciones Técnicas del informe contratado: https://contrataciondelestado.es/wps/wcm/connect/671cd711-6570-4b49-973c-868ee5421f24/DOC_CD2018-562833.html?MOD=AJPERES.

14 Informe de la CNMC en: <https://www.cnmc.es/expedientes/infdtsp04118>. Ver páginas 36 y 37 del pdf descargable.

Hay que resaltar que todos los puntos del Estado Español para el intercambio de mercancías indicados en las líneas anteriores se encuentran en la líneas de ferrocarril convencional, existiendo apenas uno en las líneas de Alta Velocidad (la conexión con el puerto de Barcelona). De este modo se entiende perfectamente como lo que es necesario mejorar para potenciar el tráfico de mercancías por ferrocarril, son las conexiones de las industrias con el ferrocarril convencional, que es el que estructura todas las regiones del Estado. También es necesario comentar aquí que la mayoría de las vías de alta velocidad del Estado no están diseñadas para llevar mercancías, como se expondrá mas adelante.

3. Lo que dicen los expertos en industria y economía española sobre el uso de la Alta Velocidad ferroviaria para mercancías

3.1. Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE)

La Confederación Española de Organizaciones Empresariales (CEOE), que es la organización que representa e integra a todos los empresarios del Estado, ha analizado en múltiples ocasiones la posibilidad de utilizar las vías del Tren de Alta Velocidad para el transporte de mercancías, indicando siempre que no es una solución adecuada.

Así por ejemplo, el informe "Memorándum del Sector de Transportes"¹⁵, realizado en Julio de 2009 por el Consejo Empresarial de Transportes de CEOE, con la colaboración de diversas organizaciones empresariales de transportes, indica lo siguiente:

"El PEIT ha apostado decididamente por la alta velocidad, pasando de alto cuáles son las necesidades específicas del tren de mercancías. Así, bajo el influjo de la alta velocidad, el Ministerio viene insistiendo en construir líneas de tren de altas prestaciones para uso mixto (pasajeros y mercancías), que, según los operadores del sector, no son en ningún caso líneas fiables ni acordes para transportar mercancías".

"La alta velocidad no es adecuada para el transporte ferroviario de mercancías".

Posteriormente, en 2014, el informe: "La liberalización del Sector Ferroviario: análisis y propuestas"¹⁶, realizado por el Consejo del Transporte y la Logística de la CEOE, abunda en lo anterior con los siguientes párrafos:

"Considerar inapropiado el uso de las líneas de alta velocidad para el tráfico de mercancías".

"Evitar la proliferación de infraestructuras de alta velocidad cuya demanda, viabilidad y rentabilidad no estén suficientemente contrastadas y garantizadas".

3.2. Fundación de Estudios de Economía Aplicada (FEDEA)

Otra organización de gran peso en los ambientes económicos es la Fundación de Estudios de

15 Accesible desde: <http://w2.cetm.es/Ficheros/InformacionCETM/MEMORANDUM%20TRANSPORTES%202009.pdf>. Ver página 144 del pdf para el primer párrafo copiado y 150 para el segundo.

16 Accesible en: <http://www.aceta.es/la-liberalizacion-del-sector-ferroviario-analisis-y-propuestas/>. Del pdf que se descarga al final de dicha página, se han extractado párrafos en las páginas 10 y 11 respectivamente.



Economía Aplicada (Fedea). Está formada por el Banco de España y tiene como co-patronos a otras grandes corporaciones de España¹⁷.

Entre los estudios que ha realizado Fedea, son muchos los que abogan por no expandir las líneas de Alta Velocidad ferroviaria en España de manera desmesurada, como se está haciendo. Si nos centramos solo en el tráfico de mercancías por ferrocarril, hemos de destacar el informe: "El Futuro del Ferrocarril de Mercancías en España" editado en diciembre de 2016¹⁸. En este documento se pueden leer los siguientes párrafos:

"... el ferrocarril de mercancías ha tenido un papel muy marginal en el diseño de políticas públicas en España, a diferencia de la prioridad otorgada al transporte de pasajeros y sobre todo a la alta velocidad. Como resultado de este abandono y de las dificultades asociadas a una regulación poco orientada al servicio, el ferrocarril de mercancías se ha vuelto totalmente marginal en España". (Página 5).

"A pesar de la gran inversión en los últimos años en líneas de alta velocidad, la longitud de la red ferroviaria española apta para mercancías es relativamente pequeña. ... Además, como hemos dicho, 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"... (Página 9).

"El ferrocarril de mercancías ha tenido para el Ministerio de Fomento y ADIF, en el mejor de los casos, un papel secundario, sobre todo si lo comparamos con el ferrocarril de pasajeros y muy especialmente con el tren de alta velocidad"... (Página 29).

"... Tal y como discute De Rus (2015), mientras que una regulación adecuada proporcionaría señales que ayudaran a orientar a la empresa hacia aquellas inversiones que tienen un mayor retorno para la empresa (y para la sociedad), la determinación política del papel de las infraestructuras por parte del Ministerio de Fomento ha llevado a la realización de líneas de AVE que no cumplen los requerimientos mínimos de rentabilidad económica. Esta falta de rentabilidad, derivada de la baja demanda en relación al coste de construcción y mantenimiento, significa que ADIF se ha visto obligada a fijar un canon para el uso de las vías de alta velocidad muy bajo en relación a los costes reales con el objetivo de que Renfe Operadora sea competitiva con respecto al avión. ... Este canon no cubre el coste de la infraestructura y como resultado de los bajos ingresos y el alto endeudamiento de la empresa, ADIF tiene poco margen para invertir en la red convencional". (Página 31).

"... Recordemos que una de las muchas consecuencias negativas de la política de inversión en ancho estándar y en el tren de alta velocidad en particular es que, en la actualidad, España posee dos redes que se solapan en multitud de destinos. Esto significa que el usuario principal de la red de ancho ibérico, fuera de los núcleos urbanos donde los trenes de cercanías son importantes, es el ferrocarril de mercancías. Como resultado, el mantenimiento de muchos de los tramos de vía existentes en la actualidad solo se justifica si la actividad de este sector es importante. Nos encontramos, por tanto, en la disyuntiva extrema de o bien eliminar las restricciones que están reduciendo el potencial del sector u optar por la desaparición del mismo a través del desmantelamiento de parte de la red convencional". (Página 32).

¹⁷ Ver: <https://www.fedea.net/patronos/>.

¹⁸ Accesible desde: <https://www.fedea.net/transporte-ferroviario/>. Descargar el documento pdf del citado título y consultar las páginas que se indican de cada párrafo citado.

3.3. Centro Español de Logística (CEL)

Directivos del Centro Español de Logística, la asociación española que agrupa a las principales empresas de distribución, han realizado conferencias en muchos lugares del Estado Español¹⁹ indicando las dificultades del transporte de mercancías por las vías de alta velocidad. Es el caso de Ramón García García, director de innovación y proyectos de esta entidad, que en múltiples conferencias informa sobre la incompatibilidad *"del AVE con trenes de mercancías"*.

Esta asociación considera que *"para que un tren vaya a 300 kilómetros por hora, hay que diseñar el conjunto vía-tren, y está pensado para que vayan viajeros"*. Esto limitaría las mercancías en el AVE a la que sea viable en el transporte en trenes de viajeros, como lo es la paquetería. De este modo, el citado directivo dice textualmente que *"el problema de la compatibilidad no tiene que ver con el ancho de vía sino con la tecnología ferroviaria, porque para que pueda ser Alta Velocidad tienes que hacer un pack vía-tren que no sería viable si en esas vías se han metido mercancías, entre otras razones porque el coste de mantenimiento sería brutal"*.

4. La realidad del ferrocarril de mercancías en Navarra

4.1. Informe de la Cámara de Comptos de Navarra sobre el TAV

La Cámara de Comptos realizó en noviembre de 2016 el informe "Situación de las obras del Tren de Alta Velocidad en Navarra"²⁰. En el se realiza un análisis crítico de la implantación de esta infraestructura, y de las obras que se están realizando. Así por ejemplo, sobre el proyecto del TAV navarro y el posible transporte de mercancías por el mismo indica lo siguiente:

"Tanto en el protocolo [firmado entre el Estado y el Gobierno de Navarra en 2009] como en el convenio [firmado entre el Estado, Adif y el Gobierno de Navarra en 2010] se establece que la nueva línea se proyectará y construirá para el tráfico mixto de viajeros y mercancías". (Página 8).

"En cuanto a su definición técnica y funcional, el Estudio Informativo del tramo Castejón-Comarca de Pamplona fue aprobado por el Ministerio de Fomento mediante Resolución de 21 de julio de 2004. En este Estudio solo se prevé el diseño para el tráfico de viajeros". (Página 8).

Por lo tanto, se puede comprobar como la Cámara de Comptos incide, como hemos hecho también en la introducción de este análisis, en el hecho de que el Estudio Informativo del proyecto de Corredor de Alta Velocidad Ferroviaria en Navarra no preveía el tráfico de mercancías. A pesar de ello, y de que los planos de construcción del TAV se están haciendo en base a dicho estudio, los diferentes grupos políticos y representantes gubernamentales hablan de que el TAV navarro llevará mercancías. Esto es cuanto menos difícil de comprender, y posiblemente problemático a futuro...

19 Ver, por ejemplo, noticia de las conferencias realizadas en Almería: https://www.diariodealmeria.es/almeria/mercancias-internacional-compatibles-Alta-Velocidad_0_1193281026.html, y en Asturias: <https://www.lne.es/asturias/2017/05/04/ave-incompatible-trenes-mercancias-expertos/2098599.html>, ambas en 2017.

20 Accesible desde: <https://camaradecomptos.navarra.es/es/actividad/informes/situacion-de-las-obras-del-tren-de-alta-velocidad-en-navarra>. Descargar el documento pdf indicado en esa página y consultar las páginas que se indican de cada párrafo citado.

(Millones de euros)	
TAV- Castejón/Esquíroz	Importe
Plataforma	362,65
Expropiaciones	10,00
Redacción Proyectos, supervisión y DO Plataforma	15,00
Total Gobierno de Navarra	387,65
Superestructura (incluido proyectos y dirección de obra)	287,35
Total ADIF	287,35
Total TAV- Castejón/Esquíroz	675,00

"Conviene precisar que el conjunto de los importes anteriores, tanto de las actuaciones del Gobierno de Navarra como de ADIF, son estimaciones de gasto ya que fueron calculados con anterioridad a la redacción de los correspondientes proyectos técnicos. Igualmente, en tales estimaciones, no se contemplaba el diseño para tráfico de mercancías y no se han actualizado al menos con los cambios del tipo de IVA aplicables". (Página 10).

"Con carácter previo, conviene precisar que los importes y plazos contemplados en el Convenio correspondiente a este tramo están totalmente desfasados. Así, dichas estimaciones de coste se efectuaron antes de redactar los correspondientes proyectos, no contemplaban el diseño para el tráfico de mercancías"... (Página 15).

Como se puede comprobar, la Cámara de Comptos también analiza los presupuestos existentes para el TAV navarro, encontrando que se han calculado sin tener en cuenta las variaciones en el diseño necesarias para el transporte de mercancías...

En cuanto a una solución que podría ser adecuada para mejorar la infraestructura ferroviaria actual de Navarra, como es la implantación del tercer carril, el informe de Comptos indica lo siguiente (además de otras cosas...):

"...se ha contemplado el tercer carril en algunos trazados con tráfico mixto: viajeros y mercancías, es decir, el paso de trenes mercancías por vías de ancho internacional. El tercer carril permite la explotación de las vías en los dos anchos con altas prestaciones. El modelo de vía de tres carriles desarrollado por ADIF permite la circulación de trenes de viajeros con grandes prestaciones, es decir, velocidades superiores a 200 km/h en ambos anchos, aunque depende del trazado original de la vía. Sin embargo, en zonas de desvíos, la materialización del cruce de las vías supone en la mayor parte de los casos una restricción técnica que limita la velocidad..." (Páginas 28-29).

"[El tercer carril] Facilita el transporte de mercancías, aunque la prioridad en su uso siempre es el de viajeros". (Página 30).

4.2. Informe de la ingeniería Sener sobre la red ferroviaria Navarra

En la documentación sobre el Corredor ferroviario Zaragoza - "Y" vasca pasando por Pamplona, que el Gobierno de Navarra puso a exposición pública en su portal de Gobierno Abierto en septiembre de 2017, se encuentra el documento "Estudio funcional de la red ferroviaria Navarra y su conexión con la Y Vasca, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo y el Corredor del Ebro"²¹. Se trata de un documento realizado por la ingeniería Sener en febrero de 2017.

²¹ Accesible desde: <https://gobiernoabierto.navarra.es/es/participacion/1765/p4-documentacion-debate-social>. Descargar el documento pdf del citado título y consultar las páginas que se indican de cada párrafo citado.

En el estudio se describen las infraestructuras ferroviarias actuales de Navarra y se analizan las diferentes alternativas que se pueden implementar para su mejora y actualización. Entre las diferentes alternativas analizadas, que varían ligeramente según los diferentes tramos, se encuentran la de mantener la vía única y añadir un tercer carril, la de duplicación de la vía actual mas un tercer carril, y la de construcción de una nueva plataforma de alta velocidad.

En el análisis comparativo de ventajas-inconvenientes de estas alternativas, a partir de la página 13, se puede comprobar como la alternativa de duplicación de la vía actual presenta, frente a la de construcción de nueva plataforma, las siguientes ventajas (palabras textuales):

- *Posible puesta en servicio por fases.*
- *Afección ambiental menor, debido a que el impacto de la vía duplicada se inscribe en un corredor ya antropizado.*
- *Importe de la inversión. Significativa reducción de coste por aprovechamiento de parte de la plataforma existente ya amortizada.*
- *Se amplía considerablemente la capacidad disponible para poner en servicio al duplicarse la vía.*
- *Estructuras y túneles. Aprovechamiento, tras las necesarias comprobaciones, de los túneles y estructuras existentes para la vía existente.*

Finalmente, en el apartado Conclusiones (página 19) se indica textualmente que: "*Las actuaciones de duplicación de la línea existente junto con la conversión a ancho mixto (convencional y estándar) mediante la incorporación de un 3º carril, no hipotecan futuras actuaciones mas ambiciosas en el caso de que las necesidades de capacidad requieran ser aumentadas*".

De este modo, vistas las ventajas en cuanto a facilidad de construcción e implantación, menor impacto ambiental y menor coste económico de la opción de duplicar la vía actual e implantar el tercer carril, no se entiende como los diferentes Gobiernos han optado por la opción mas costosa e impactante de construir una infraestructura nueva de Alta Velocidad.

4.3. Informe de Teirlog Ingeniería sobre la demanda de transporte de mercancías en Navarra y la capacidad de las vías

En la misma documentación sobre el TAV navarro puesta a exposición pública por el Gobierno de Navarra también se encuentra el ya citado documento "Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra"²² realizado por Teirlog Ingeniería para el Gobierno de Navarra en noviembre de 2017, en el marco de los estudios para la "Estrategia Logística de Navarra 2018-2028".

En el documento se hace referencia a la capacidad para transportar trenes de las actuales infraestructuras ferroviarias navarras. Así se pueden ver diferentes cuadros como el aquí incluido, y leer párrafos como los siguientes, que indican como un desdoblamiento de la vía actual supondría eliminar prácticamente todos los posibles cuellos de botella para el tráfico de trenes:

"Por otro lado, a partir de la información facilitada por ADIF se puede considerar que ninguna de las infraestructuras nodales ferroviarias de la Comunidad Foral de Navarra presentará problemas de capacidad para la transferencia modal y el almacenamiento de UTI's; ya que todas ellas disponen de capacidad suficiente para operar más trenes de los que operan en la actualidad, estando incluso previsto en alguna de ellas algunas mejoras, como es el caso del Centro Logístico de Noáin. No

²² Accesible desde: <https://gobiernoabierto.navarra.es/es/participacion/1765/p4-documentacion-debate-social>. Descargar el documento pdf del citado título y consultar las páginas que se indican de cada párrafo citado.

obstante, los requerimientos previstos para el tráfico de mercancías en el futuro centrados en trenes de 750 m, implicarán la modificación de la infraestructura ferroviaria de todas las terminales, entre las que se encuentra la más significativa, el Centro Logístico de Noáin, ya cuenta con estudios en este campo". (Página 37).

ITINERARIO ALTSASU/ALSASUA - CASTEJÓN DE EBRO GRADO DE OCUPACIÓN POR TRAMO HORARIO EN EL AÑO 2040 - (VIAJEROS+MERCANCÍAS) Estimaciones realizadas sobre el <i>Escenario Optimista de Prognosis de captación ferroviaria</i>			
SITUACIÓN DE LA INFRAESTRUCTURA	Alternativa 1: Vía única en doble ancho <i>Se incorpora a la infraestructura actual un tercer carril</i>	Alternativa 2.A: Desdoblamiento de vía actual <i>Se amplía la plataforma construyendo una nueva vía en ancho UIC y se incorpora un tercer carril a la infraestructura actual</i>	Alternativa 3: Nueva Plataforma <i>Infraestructura actual + nueva plataforma adicional paravía doble banalizada en ancho UIC</i>
INVERSIONES	Inversión: 102,7 millones €	Inversión: 619,75 millones €	Inversión: 765,72 millones €
MEJORA CAPACIDAD	Sin mejoras sobre la capacidad actual (68-82 trenes/día)	Incremento de la capacidad actual en 80 trenes/día (68-82 + 80 trenes/día)	Incremento de la capacidad actual en 350 trenes/día (68-82 + 350 trenes/día)
EVOLUCIÓN PREVISTA PARA EL TRÁFICO DE MERCANCÍAS	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio	Crecimiento del tráfico de mercancías según lo considerado en el Estudio
EVOLUCIÓN PREVISTA DE LA CIRCULACIONES DE VIAJEROS	Incremento del 50% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040	Incremento del 50% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040	Incremento del 50% sobre el tráfico actual de viajeros para el año 2040
Altsasu/Alsasua - Pamplona	57%	28%	11%
0-3 h	0%	0%	0%
3-6 h	50%	25%	9%
6-9 h	50%	21%	9%
9-12 h	58%	29%	11%
12-15 h	92%	42%	17%
15-18 h	117%	58%	22%
18-21 h	50%	21%	9%
21-24 h	33%	17%	6%
Pamplona - Castejón de E.	88%	41%	14%
0-3 h	40%	18%	6%
3-6 h	100%	43%	16%
6-9 h	100%	45%	16%
9-12 h	100%	45%	16%
12-15 h	50%	23%	8%
15-18 h	150%	68%	24%
18-21 h	110%	50%	18%
21-24 h	70%	32%	11%

En páginas posteriores, entre las páginas 40 y 43, se realiza un análisis de la posibilidad de llevar trenes para 3 alternativas de infraestructuras posibles (las recogidas en el cuadro anterior): la alternativa de tan solo implantar el tercer carril sin duplicar la vía actual, la alternativa del desdoblamiento de la vía actual mas implantar el tercer carril, y la de construcción del TAV en una nueva plataforma. Según ese estudio, en todas las alternativas analizadas de aumento del tráfico de viajeros y mercancías, la ocupación de las vías en todos los tramos horarios para un escenario del año 2040, se comprueba que tan solo en algunas horas la ocupación superaría el 50% para la alternativa de duplicación de vía actual. Serian por tanto datos aceptables que no requerirían implantar una infraestructura mas cara y con mas impactos como es el TAV en nueva plataforma.

4.4. Documento presentado al Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona

En junio de 2017 se presentó un documento ante el Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona, en el que se hacia un diagrama de las diferentes fases de la instalación del TAV en la Comarca y la eliminación del Bucle Ferroviario²³. Los diagramas

²³ El documento citado no lo hemos encontrado en ninguna página web, ni de otra manera. Esta fundación lo ha recibido de manera confidencial.

presentados indican la diferentes configuraciones de las vías según fueran avanzando los trabajos de implantación de la proyectada nueva infraestructura, dando soluciones para la conexión de los diferentes tramos y trazados entre si, incluyendo la conexión para el transporte de mercancías desde el polígono industrial de Landaben (instalaciones de la empresa Volkswagen).



A partir de la salida de la estación, hacia Alsasua, se ejecutarán únicamente los trabajos referidos a la plataforma de la línea convencional (2 vías hasta el ramal de desvío hacia Landaben y una vía desde ese punto hasta el final del proyecto).

En los diagramas de todas las fases propuestas de los trabajos de la nueva infraestructura, incluida la fase final con la infraestructura concluida, se observa como la conexión con el polígono de Landaben se mantiene con la vía convencional de ancho ibérico. De este modo, incluso en la tercera y última fase del proceso, en la cual el TAV ya estaría en funcionamiento en la comarca de Pamplona, las mercancías de Volkswagen seguirían siendo transportadas por la vía de ancho ibérico, y no por las nuevas vías de Alta Velocidad. Se puede comprobar en la anterior imagen, extractada de los gráficos y texto presentados en el citado informe.

Entendemos que las dificultades para compaginar mercancías y pasajeros en líneas de Alta Velocidad que se han expresado hasta ahora, hace que la planificación que se ha realizado tienda a mantener las vías de tren convencional para el uso casi exclusivo de mercancías, y usar la Alta Velocidad solo para pasajeros...

4.5. La mayoría de las líneas de Tren de Alta Velocidad existentes en el Estado Español no pueden llevar mercancías

Vistas las dificultades existentes para transportar mercancías en las mismas vías por las que circulan trenes de alta velocidad, se comprende que los planificadores sean reacios a conectar los polígonos industriales a sus vías, como hemos visto en el apartado anterior. De este modo, apenas existen experiencias en las que las mercancías circulen por vías de alta velocidad.

Además, en el caso de Navarra es evidente que difícilmente se podría utilizar el TAV para llevar mercancías. Hay que tener en cuenta que las vías de ancho internacional que continuarían el corredor navarro por el sur, las que llevan a Madrid y Barcelona, no pueden llevar mercancías²⁴. El TAV que se implantó entre ambas ciudades no está diseñado para ello, por lo tanto, al no existir conexión en ancho internacional capaz de llevar mercancías al sur de Navarra, es imposible que las mercancías que lleven esa ruta vayan por vías de ancho internacional.

De hecho, es interesante señalar que una parte de esa línea de Alta Velocidad, entre Barcelona y la frontera francesa, si es de uso mixto viajeros – mercancías (pero no el resto, la parte que se uniría con Navarra). Sin embargo, la línea no ha funcionado como se esperaba, y tiene grandes dificultades para compatibilizar ambos tráficos, como indican en este artículo²⁵. Finalmente, la compañía privada que gestionaba parte de la línea, TP-Ferro, ha quebrado.

En dirección norte, hacia la Comunidad Autónoma Vasca y la frontera con Francia, en principio se afirma que sería posible llevar mercancías en ancho internacional si se pusiera en marcha la Y-Vasca de alta velocidad y la conexión del corredor navarro del TAV con ella. Si esto llegara a funcionar para mercancías (hay que tener en cuenta las complicaciones que se han expuesto en los apartados anteriores), tampoco serviría esta conexión para llevar mercancías en dirección Burgos. En este caso también las infraestructuras de alta velocidad ferroviaria que existentes en esa zona, en concreto la línea Madrid – Valladolid²⁶, y la mayoría de las del Estado Español, solo se están diseñando para pasajeros, por lo que no se podrán llevar mercancías hacia la Meseta y otros lugares del Estado Español en esa dirección.

Esto nos deja solamente la posibilidad de llevar mercancías en ancho internacional en dirección Francia. Aquí se aplican las condicionantes que hemos comentado antes por las cuales se dificulta la compatibilidad de tráficos de alta velocidad para pasajeros y de baja velocidad para mercancías. A ello hay que añadir que nos encontraríamos en un corredor importante en cuanto a tráfico de viajeros, dado que se trata de la conexión entre Madrid y París. Esto supondría, y así lo están vendiendo²⁷, el tráfico de muchos trenes de pasajeros, por lo que esta circulación de muchos trenes muy rápidos dejaría poco espacio para el tráfico de trenes lentos de mercancías.

No se ve, por tanto, muy factible el uso de la Y-Vasca para el tráfico de mercancías, con lo que todas las pretensiones de políticos y empresarios navarros para que ello fuera posible no parecen que puedan tener muchos visos de materializarse.

De este modo, todo hace indicar que las pretensiones son las de implementar el TAV para el transporte exclusivo de pasajeros a largas distancias, y dejar el tren convencional para todo lo demás (mercancías y pasajeros en medias y cortas distancias). Este esquema condena al ferrocarril convencional a ser relegado a un segundo plano en cuanto a mantenimiento y renovaciones. Frente a ello, creemos que sería mucho mas económica y respetuosa con el medio ambiente la mejora del tren actual de Navarra.

24 Ver la página web de ADIF: http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/madrid_barcelona_frontera_francesa/madrid_barcelona_frontera_francesa.shtml. Indica que este corredor solo es capaz de llevar “determinados tipos de mercancías” en el tramo Barcelona Puerto – Figueras (frontera con Francia).

25 Ver el artículo: <https://politikon.es/2016/04/05/caprichos-e-infraestructuras-estrategicas/>, con mayor énfasis donde el título “El problema de las LAV mixtas” a mitad del artículo...

26 Ver la página web de ADIF: http://www.adifaltavelocidad.es/es_ES/infraestructuras/lineas_de_alta_velocidad/madrid_valladolid/madrid_valladolid.shtml. Se puede apreciar que no indica nada sobre transporte de mercancías, al contrario que otras similares.

27 Ver la información aportada por la consejera vasca de Desarrollo Económico e Infraestructuras, Arantxa Tapia, que habla de frecuencias de intercitis entre las 3 capitales vascas cada media hora: https://www.elconfidencial.com/espana/pais-vasco/2019-04-11/explotacion-tren-alta-velocidad-pais-vasco-tiempos-frecuencias-precios-estimados_1938370/. A este volumen de tráfico ferroviario habría que añadir el de los trenes AVE de largo recorrido...

Por este motivo la fundación Sustrai Erakuntza ha presentado su propuesta de Tren Público y Social (TPS) para Navarra²⁸. En dicho documento se pide, entre otras cosas, potenciar las mercancías por tren, incluyendo la solución a los diferentes anchos de vía en el Estado y en Europa. Como ya se ha indicado, se puede hacer frente a este problema implantando para ello la solución mas adecuada que se encuentre, sea esta la del tercer raíl, o la directa construcción en ancho internacional de la nueva vía que se debe construir junto a la actual en el tramo Castejón – Alsasua/Altsasu, para duplicarla.

4.6. La terminal ferroviaria de mercancías de Noain

Navarra dispone de una importante estación de mercancías en Noain, en plena Comarca de Pamplona, y muy bien comunicada con otras instalaciones de transporte, como el aeropuerto y la Ciudad del Transporte. En esta noticia de la web Navarra Capital de junio de 2016, titulada "Noáin, tercera terminal de España"²⁹, se nos da una idea del potencial que tiene, y del uso que se le da actualmente:

"La terminal está siendo una herramienta importante para la industria de la zona, porque les ofrece unas notables ventajas económicas y realmente ha conseguido acercar un puerto a un territorio interior. La aceptación ha sido muy buena", indica Tellechea, quien afirma que "TIN es ya la tercera terminal interior en movimiento de contenedor portuario de España, por detrás de Madrid y Zaragoza". En 2015 fueron en torno a las 350.000 toneladas de mercancías las que pasaron por la terminal".

"A los trenes y cargas que gestiona la TIN hay que unir los que son responsabilidad de RENFE y que utilizan las instalaciones de la terminal, propiedad de ADIF (Administradora de Instalaciones Ferroviarias). No hay problemas de espacio, la terminal es inmensa, ocupa una superficie de más de 15.000 metros cuadrados, según explica su responsable, Patxi Del Rosario"...

Es necesario indicar que esta terminal de mercancías está unida al ferrocarril convencional en ancho ibérico de vía única del que disponemos en Navarra. Y que existen estudios que analizan las posibilidades de mejora de la misma, tanto para el caso de duplicación de la vía actual, como para su conexión con la citada Ciudad del Transporte, que se encuentra a unos 4-5 Kilómetros de distancia. A continuación hablaremos de este caso, que también tiene su propia problemática.

4.7. La conexión de la terminal ferroviaria de Noain con la Ciudad del Transporte, su Área Intermodal, en peligro

Actualmente está en marcha la modificación de la 4º fase del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de la Ampliación de la Ciudad del Transporte de Pamplona. Esta modificación propone la eliminación de las parcelas destinadas al transporte intermodal de mercancías, que sería el uso planificado para dicha 4º fase, para ser sustituidas por parcelas destinadas a otros usos, en concreto para la instalación de una planta de residuos de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona. Es necesario recalcar aquí que la iniciativa para ello ha partido de esta última institución.

Se elimina, por lo tanto, la posibilidad de que la Ciudad del Transporte quede conectada a través de

28 Se puede conocer el documento completo de esta propuesta TPS en el siguiente enlace:
<https://fundacionsustrai.org/propuesta-de-tren-publico-y-social-para-navarra-2019-2029-revisada/>.

29 Consultar la noticia completa en: <https://navarracapital.es/noain-tercera-terminal-de-espana/>.

un ramal ferroviario con la red ferroviaria actual, y en concreto con la citada estación de mercancías de Noain. Desaparece así la posibilidad de que las mercancías que se gestionen en la Ciudad del Transporte puedan ser cargadas directamente en tren en sus propias instalaciones, sin tener que ser llevadas en camiones hasta Noain.

Frente a esta pretensión de los diferentes gobiernos locales y de Navarra, la fundación Sustrai Erakuntza ha presentado unas completas alegaciones, que se pueden consultar en su página web³⁰. En ellas se constata como incluso el Gobierno de Navarra abogaba recientemente por el mantenimiento de la terminal intermodal en la Ciudad del Transporte y su conexión con la estación de mercancías de Noain. Lo hacía en la presentación de la “Estrategia Logística de Navarra 2018-2028”, y en la nota de prensa que emitió³¹ se puede leer lo siguiente:

“En este contexto, el Ejecutivo Foral quiere impulsar especialmente las infraestructuras logísticas de Noáin-Imárcoain y Tudela-Castejón, fomentar el transporte intermodal (carretera tren)...”

Evidentemente, la pretensión de modificar la planificación de los usos de dicha 4ª fase de la Ciudad del Transporte de Imárcoain haría que el pretendido impulso de la intermodalidad carretera – tren quedara completamente abandonado. Y sin embargo, creemos que las infraestructuras existentes en Noain y en la Ciudad del Transporte son imprescindibles y debe haber una conexión entre ambas por ferrocarril. Esta es una necesidad que la situación de emergencia producida por el Cambio Climático y el agotamiento paulatino de los combustibles fósiles hacen urgente. La modificación del PSIS que se propugna en esta tramitación es por lo tanto lesiva para los intereses de navarros y navarras, y no puede ser admitida.

5. Conclusiones

En el presente texto hemos comprobado los múltiples problemas existentes para el transporte de mercancías por las mismas vías que el proyectado Tren de Alta Velocidad en Navarra, algo que comparte con el resto de vías del mismo tipo de todo el Estado Español.

Nos encontramos en Navarra con un proyecto de nueva infraestructura sin aparente 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.

Para construirla se están realizando unas impresionantes obras de infraestructura, acabando con una parte importante de tierras de alto valor agrícola, y atentando contra los valores ambientales de nuestro territorio. Los diferentes gobiernos lo impulsan utilizando el argumento de la modernidad, hablando de transporte de viajeros y mercancías, cuando en el presente informe se ha comprobado 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 comprende fácilmente que dicho destrozo ambiental se realiza sin ninguna justificación socio-económica.

Las vías del TAV navarro no llevarán mercancías. Lo indican así importantes actores del sector

30 Consultar y descargar el texto completo de estas alegaciones desde aquí: <https://fundacionsustrai.org/sustrai-erakuntza-rechaza-la-modificacion-del-psis-de-la-ciudad-del-transporte-por-impedir-la-intermodalidad/>.

31 Como ya se ha indicado anteriormente, el acceso a dicha nota de prensa y todos los documentos relacionados con la Estrategia Logística, se puede realizar desde aquí: https://www.navarra.es/home_es/Actualidad/Sala+de+prensa/Noticias/2018/03/02/Estudio+Logistica.htm.



económico y del transporte como son la Confederación Española de Organizaciones Empresariales, la Fundación de Estudios de Economía Aplicada, el Centro Español de Logística o la propia Comisión Nacional de los Mercados y la Competencia. Y lo mismo indica el propio documento original del proyecto de la nueva infraestructura, que hablaba de tráfico exclusivo de viajeros en alta velocidad.

Documentos de análisis de la realidad ferroviaria navarra, realizados para el Gobierno de Navarra, también 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 Teirlog. Así mismo, el propio Consejo de Dirección del Consorcio de Alta Velocidad Comarca de Pamplona conoce como las mercancías de la empresa Volkswagen del polígono de Landaben, en Iruñea, seguirán siendo transportadas a través de las vías del tren convencional, tal y como afirma el informe que se presentó en junio de 2017.

De este modo, nos encontramos como en nuestra comunidad se está llevando a cabo un autentico 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 (cifrado en 9 millones de viajeros al año, según la Unión Europea³²), y no llevará mercancías. Un autentico despropósito.

Y mientras, las diversas crisis en las que nos estamos adentrando, la crisis climática y la de agotamiento de recursos energéticos como los combustibles fósiles, 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, y que nos obliga a desplegar con la mayor urgencia posible una red de transporte por ferrocarril en todo el territorio.

De este modo, podemos concluir como los esfuerzos que realizan las diferentes administraciones, tanto la Estatal, como el Gobierno de Navarra, como instituciones locales como la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona, van en la dirección contraria. 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 de tren actual, como se ha visto. 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. Dejen ya de “marear la perdiz”, y pónganse a mejorar el tren actual, que es el que necesitamos.

Navarra, diciembre de 2019.

Fundación Sustrai Erakuntza

32 Ver su informe “Guide to Cost-Benefit Analysis of Investment Projects” de 2008, en su página 86. Disponible aquí (PDF): http://ec.europa.eu/regional_policy/sources/docgener/guides/cost/guide2008_en.pdf.