

ALGUNOS COMENTARIOS SOBRE EL TRANSPORTE FERROVIARIO EN ESPAÑA

Jesús M^a Arlabán Mateos

Ingeniero de Caminos, canales y Puertos. Economista.

Master of Science por el Imperial College de Londres.

1. Sobre terminología.

Utilizaré la terminología Tren de Alta Velocidad (TAV) o Alta Velocidad Española (AVE) frente a la de Tren de Altas Prestaciones (TAP), que parece ser es la preconizada actualmente por los responsables de la Administración competente, de quien es conocida la afición a cambiar el nombre de las cosas, especialmente cuando generan controversia.

La razón es clara: todo el mundo entiende y tiene asimilado lo que significa la primera, mientras que el concepto de altas prestaciones es ambiguo.

De las acepciones de prestación que recoge el Diccionario de la RAE, las únicas aplicables son las siguientes:

- *Servicio que proporciona un motor, un instrumento, un vehículo, etc.*
- *Servicios, comodidades que ofrece algo.*

En este sentido es claro que múltiples tipos de trenes que circulan a velocidad normal entrarían en el concepto TAP y no en el de TAV.

2. Invertir en infraestructuras en tiempos de crisis.

Parece obvio decir que la realización de infraestructuras no es un fin en sí mismo, sino que debe estar encaminada a la consecución de objetivos de progreso para el país y los ciudadanos. Especialmente en épocas de recursos escasos como la actual toda decisión de inversión debe estar suficientemente justificada por sus efectos económicos y sociales a corto, medio y largo plazo.

En particular, en lo referente a las infraestructuras de transporte, el objetivo debería ser, no tanto aumentar su dotación, sino incrementar la calidad, eficiencia, fiabilidad y sostenibilidad del mismo.

3. Transporte ferroviario de mercancías.

Un aspecto importante a considerar es el de la distribución del transporte de mercancías entre los distintos modos. Todos los responsables tanto a nivel europeo como especialmente en España coinciden en la conveniencia de incrementar la cuota del transporte ferroviario y a ello se han dedicado numerosos planes desde la aparición del Libro Blanco de la Unión Europea (1992), uno de cuyos objetivos fundamentales era la redistribución modal mediante el trasvase de cargas desde la carretera al ffcc.

Sin embargo, como reconocen aquéllos, la terca realidad ha ido por otro lado, especialmente en nuestro país que presenta la tercera cuota más baja de transporte por Ffcc., detrás de Irlanda y Grecia.

Según datos del año 2011, de las 310.874 millones de t-km que se movieron en España, el 85,3 % lo hicieron por carretera y sólo el 2,46 % por ffcc. Si nos limitamos al transporte terrestre, la cuota del ffcc. pasa al 4% frente al 17 % de media europea.

Esta situación se debe a diferentes causas. La primera es la demanda de transporte; en España el 75% de las t-km transportadas lo son a menos de 150 km., cuando el transporte ferroviario es en general competitivo para largas distancias y volúmenes elevados de cargas.

La segunda es que este transporte en nuestro país es poco eficiente. La elección del modo de transporte por los cargadores (y también por los viajeros) no responde a planes gubernamentales, sino que es el resultado de una decisión libre en función de la calidad, fiabilidad, comodidad, precio, tiempo de trayecto, frecuencia de servicio, etc.

4. ¿Mercancías en la red AVE?

Una de las cuestiones más relevantes y difíciles que tiene planteadas el transporte ferroviario en España es, sin duda, la coexistencia de dos redes, la convencional de ancho ibérico y la de Alta Velocidad, de ancho europeo (UIC para los expertos).

Desde la construcción y puesta en servicio del AVE Madrid-Sevilla en 1992 se ha ido desarrollando la red AVE, que alcanza en la actualidad los 3000 Km. sin que se haya conseguido la complementariedad, compatibilidad e interoperabilidad de ambas redes.

Ello ha dado lugar posiblemente a la infrautilización de ambas y a unos elevados costes de gestión y administración.

La gran pregunta es si es sostenible para nuestro país seguir invirtiendo en la extensión de la red AVE sin descuidar las cuantiosas inversiones que requiere la convencional para adquirir parámetros adecuados de calidad y eficiencia.

Por otra parte, la cuestión de si la red AVE va a tener un tráfico mixto de viajeros y mercancías nunca ha tenido una respuesta clara. A los responsables políticos les gusta responder afirmativamente a la hora de justificar las cuantiosas inversiones en la construcción de la infraestructura. Sin embargo este tráfico tiene unos condicionantes importantes. En primer lugar las características geométricas del trazado, en particular pendientes y longitudes de las rampas. En segundo lugar, la incidencia que supone la circulación de trenes de mercancías a velocidades de 100-120 km./hora sobre la capacidad de la línea. Por último, la influencia de éstos, con cargas por eje muy superiores a los de viajeros, en el deterioro de la calidad geométrica y, en consecuencia, en el incremento de los costes de mantenimiento.

Los sucesivos planes tampoco ofrecen una respuesta categórica. El Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte 2005-2020 (PEIT) plantea una red de altas prestaciones diseñada *básicamente* para tráfico mixto. Pero añade: "En los itinerarios que así se requiera por el volumen y características del tráfico demandado, las nuevas infraestructuras estarán dedicadas a tráfico exclusivo de viajeros".

Y al presentar la red para el horizonte de 2020, define como de tráfico exclusivo de viajeros las líneas Madrid- Zaragoza- Barcelona, Madrid- Orense, Madrid- Sevilla- Málaga- Algeciras, Madrid- Cuenca- Valencia, dejando muy reducida la previsión de líneas para tráfico mixto.

Por su parte, el Plan Estratégico para el Impulso del Transporte Ferroviario de Mercancías (PEITFM), presentado en septiembre de 2010 por el entonces ministro de Fomento José Blanco, establece una "Red Básica para Mercancías".

En el mismo acto se anunció la revisión del PEIT, publicando unas directrices y calendario para ello.

Desconozco si se llevó a cabo y si el PEIT está vigente, aunque me temo que, siguiendo inveterada costumbre, el nuevo Gobierno pretende aprobar su nuevo plan. De hecho el 26 de septiembre del pasado año presentó como documento de trabajo un Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda, (PITVI 2012-2024).

Veamos si el nuevo plan aclara lo relativo a la cuestión que estamos tratando.

Al hacer el diagnóstico del transporte ferroviario, señala:

"La posición efectiva del ferrocarril en el sistema de transporte de mercancías español está muy lejos de las expectativas y potenciales que corresponden a sus características. Aun así, al quedar liberadas de tráfico de viajeros algunas líneas de la red Convencional por el desarrollo de la red de Alta Velocidad, se presentan grandes oportunidades de mejora para el transporte de mercancías."

Y más adelante:

"Estas líneas de Alta Velocidad, aunque algunas de ellas se han diseñado para tráfico mixto, presentan dificultades técnicas y de operación y mantenimiento a la hora de decidir la compatibilidad de tráficos de viajeros y mercancías."

Como se ve sigue sin estar definido el modelo de explotación de ambas redes para el tráfico de trenes de mercancías. Las decisiones se dejan para un momento posterior.

5. El caso de Navarra.

El debate sobre el tren en Navarra, a mi juicio llega tarde, 25 años tarde.

Cuando en la segunda mitad de los años 80 se tomó la decisión de construir el AVE Madrid-Sevilla en alta velocidad y ancho europeo se estaba marcando, para bien o para mal, el futuro del ferrocarril en España, con todas las incertidumbres que se han señalado. Otros países optaron por la “velocidad alta”, es decir, acondicionar la red existente para trenes circulando a velocidades máximas del orden de 200 km./ hora.

El gran esfuerzo inversor llevado a cabo desde entonces ha ido encaminado a la construcción y explotación de una completa red AVE, que cuenta ya, tras la finalización en enero del tramo Barcelona- Figueres, con 3000 km., según datos de Adif, empresa que tiene además en construcción otros 1500 km. y 900 más en proyecto o estudio.

Con estas perspectivas, a pesar de las incertidumbres señaladas anteriormente, y aun compartiendo lo indicado por Ángel Aparicio en su ponencia relativo a la potencialidad de la demanda de transporte de Navarra, es mi opinión firme que nuestra Comunidad Foral no puede quedarse en modo alguno fuera de la red de Alta Velocidad, explotada como red única con la convencional, cuyas líneas principales deberán, en la medida en que las posibilidades presupuestarias lo permitan, acondicionarse gradualmente para permitir circulaciones de trenes con ancho europeo.

Basta examinar los mapas de ambas redes que presenta el PITVI con las imágenes finales de cómo quedarán como Redes Transeuropeas de Transporte (RTE-T) para darse cuenta de que Navarra, si renunciase al corredor de Alta Velocidad, quedaría aislada, con todo lo que ello supondría, a medio y largo plazo, de disminución de competitividad y capacidad de crecimiento, creación de empleo, prestación de servicios y, en definitiva, de progreso para los ciudadanos navarros.

[Ver mapas](#)

6. Hitos relacionados con la intermodalidad en la Comarca de Pamplona

En la ponencia de Enrique Díaz se presentan los principales hitos relacionados con la intermodalidad y el nodo de Noain a partir de agosto de 2008, fecha de creación de la Agencia Logística de Navarra.

Quizá convenga ampliar la perspectiva remontándose unos años atrás:

- En el año 2000 el Ministerio de Fomento, a petición de Ciudad del Transporte de Pamplona, S.A., incluyó en el Estudio Informativo de la nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona el ramal ferroviario de acceso a la CTP.
- En 2004 se aprobó el PSIS de la Ampliación de la CTP, en cuya 4ª fase se preveía el desarrollo de una plataforma intermodal Ffcc.- carretera, estudiando su viabilidad a corto, medio y largo plazo.
- El PEIT, aprobado en julio de 2005, incorpora en su planificación una plataforma intermodal en el entorno de Pamplona.
- Finalmente, el Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra, elaborado por CTP, S.A., por encargo del Gobierno de Navarra, plantea el desarrollo de una oferta intermodal coordinando las prestaciones de la propia Ciudad del Transporte de Pamplona y la Terminal Ferroviaria de Noain.