

FORO PARA LA SOSTENIBILIDAD DE NAVARRA

Comentarios al debate ¿Qué tren necesitamos en Navarra?

Alejandro Arizkun Cela

Universidad Pública de Navarra

Ekologistak Martxan

1. Introducción

La reflexión sobre el ferrocarril en Navarra y sobre su Corredor de Alta Velocidad debe insertarse dentro de una visión más general sobre la movilidad y la sostenibilidad en Navarra.

Las preguntas más frecuentes sobre los sistemas de transporte se refieren a la frecuencia de las posibilidades de desplazamiento (donde tiene una superioridad evidente el transporte privado y particular); el coste individualizado del desplazamiento (especialmente en el transporte de mercancías con el argumento de la competitividad); la rapidez en que se realizan los viajes (donde en las largas distancias gana el avión) dando por supuesto que lo mejor es lo más grande, lo más rápido y lo más lejos. Pero será necesario plantear si las preguntas anteriores están bien planteadas en la orientación de la sostenibilidad que es el núcleo central de atención de los trabajos de este Foro.

2. Movilidad y sostenibilidad

Podemos decir que movilidad sostenible es un proceso en el que tiende a retroceder la degradación medioambiental irreversible del actual sistema de transporte. Este sistema por su volumen y el correlativo uso de energías y materiales, por las infraestructuras que exige ocupando suelo cada vez más escaso y por los residuos que emite, por encima de la capacidad de absorción de los sumideros naturales, tanto en su funcionamiento como en la construcción de sus infraestructuras resulta insostenible.

La comparación entre las formas de movilidad en la naturaleza y las formas actuales de las sociedades humanas puede situar la raíz de los problemas de sostenibilidad de la movilidad humana en la sociedad actual. El ahorro de energía, de materiales y la minimización de residuos, que son los elementos claves de la sostenibilidad, forman parte intrínseca de las formas de movilidad que se observan en la naturaleza.

Las mayores presiones en nuestras sociedades actuales se dirigen hacia un transporte cada vez más masivo, más rápido y de mayor alcance geográfico en una dirección que se aleja cada vez más del comportamiento de las demás especies vivas en la superficie del planeta. La Naturaleza, por el contrario, se comporta con modelos de movilidad que se caracterizan por la lenta velocidad, la cercanía en los desplazamientos y la verticalidad. En efecto, la mayor parte de la biomasa es vegetal y mueve los materiales en sentido vertical, desde el suelo hasta la estructuras de los tejidos vegetales transportados por la savia y desde la altura hasta el suelo, aprovechando la ley de la gravedad, cuando se desprenden las hojas o cualquier tejido desgajado de la planta.

Los desplazamientos horizontales son mínimos y aprovechan el viento, el movimiento del agua o el desplazamiento de ciertos animales, como en el transporte del polen. En todo caso se trata de movimientos de corto alcance en el ámbito de ecosistemas de reducida extensión. Incluso los animales migratorios, ejemplo límite, realizan sus movimientos horizontales apoyados en la energía endosomática y sin modificar apenas el medio en el que se desenvuelven.

En suma, la movilidad en la naturaleza se caracteriza por el pequeño volumen de lo transportado, la lentitud a la que se produce y el predominio del sentido vertical, precisamente porque en la lógica de funcionamiento de la naturaleza la sostenibilidad física y ecológica es un principio básico de los ecosistemas. Por el contrario los humanos, en las últimas veinte décadas de nuestra existencia, hemos puesto en marcha sistemas de movilidad que se alejan cada vez más del comportamiento de la naturaleza: mayor volumen, a mayores distancias, con mayor rapidez...

Los problemas de este comportamiento no están en su misma realidad sino en los problemas que ocasiona:

- Uso de volúmenes crecientes de energía que, dado su volumen, deben apoyarse de forma creciente en energía exosomática de origen fósil. Estas fuentes de energía, por tener una disponibilidad limitada, estarán disponibles durante un plazo de tiempo muy breve y dará lugar a una experiencia de muy corto alcance temporal (un par de siglos). No hay posibilidad de superar los límites físicos del medio y de continuar por ese camino pronto los desbordaremos. Se escrito que la fase de la humanidad en la que están predominando esos valores: "más alto, más grande, más rápido" representará un breve paréntesis en la historia de la humanidad y del planeta.
- Por otra parte, los residuos que generan comprometen los equilibrios biogeoquímicos del

planeta a través del cambio climático.

– Una ocupación creciente del espacio se amplía con la velocidad. Cuanta mayor es la velocidad a alcanzar mayor es el espacio que hay que ocupar para que sea posible. Un desplazamiento andando requiere 0,8 metros de espacio por delante en una superficie que puede ser irregular mientras que un desplazamiento a 120 km./h. requiere una autopista que allane obstáculos como montes y pendientes, que tenga un suelo firme construido sobre grava y asfalto y que sea muy ancho para garantizar la seguridad. Esta ampliación de la movilidad requiere un volumen creciente de energía y de materiales acompañado de una emisión creciente de residuos que chocan con los límites físicos del planeta.

Por estas razones, cualquier reflexión sobre la sostenibilidad de la movilidad debe comenzar por invertir el principio de “más grande, más lejos, más rápido” por otro principio “no sobrepasar los límites físicos del planeta”. Y dentro de esta orientación la reflexión debe venir precedida del objetivo de conseguir mayores niveles de bienestar y de satisfacción con menos movimientos, más lentos y de menos volumen. Las políticas de movilidad actual en nuestras sociedades se centran en las políticas de oferta, se da por supuesto que más transporte y más rápido siempre es positivo, y se intenta ampliar al máximo la disponibilidad de transporte sometida a la única restricción de los límites presupuestarios.

Sin embargo, desde la perspectiva de la sostenibilidad el objetivo será conducir a nuestro sistema de transporte hacia los límites físicos del medio en el que nos desenvolvemos y dentro de una política con esta orientación adquirirá una importancia central las políticas de demanda dirigidas a reducir las necesidades de transporte: ordenación territorial que limite la necesidad de movilidad, recuperar una concepción de la ciudad compacta e integrada, potenciar la habitabilidad del medio residencial para evitar la relación descanso-viaje... Es verdad que otros aspectos de la mejora en la movilidad sostenible afectan a políticas de oferta (potenciación de transporte público, multinodos, reequilibrio de los medios de transporte utilizados...), pero estos últimos difícilmente podrán conseguir avanzar hacia la sostenibilidad si se realizan en el marco de una expansión continua del transporte.

El debate sobre la sostenibilidad de cualquier proyecto humano debe combinarse con otro objetivo: la equidad social. Resulta necesario, por tanto, preguntarse como se distribuyen en la sociedad los esfuerzos de mejora de la sostenibilidad. Es decir: ¿transporte para quién? ¿para la minoría más dinámica de la sociedad? ¿para el conjunto de la población con gastos equilibrados entre las necesidades de movilidad de los diferentes sectores sociales?... Un ejemplo puede mostrar con claridad el desequilibrio social que tienen los esfuerzos financieros de la construcción del Corredor Navarro de Alta Velocidad. Se ha estimado que oscilan entre los 1.800 y los 3.150 millones de € el coste para los 190 kms. aproximados que tendrá el trazado en Navarra y el presupuesto navarro de 2008, antes de las políticas de austeridad, alcanza la cifra de 4.287,3 millones de € y, entre otras, contiene las siguientes partidas:

Millones de €

Atenciones de protección y promoción social	704,6
Sanidad	876,5
Educación	637,1
Cultura	109,2
Infraestructuras	224,5

Si a esto sumamos que se estima en un 1% de la población navarra la que utiliza habitualmente medios de transporte a larga distancia puede ponderarse el evidente desequilibrio que comporta. Naturalmente la orientación hacia la sostenibilidad del sistema de movilidad en Navarra, inserto dentro de las políticas de movilidad españolas y europeas, implica cambios muy importantes en la orientación de nuestras sociedades. La crisis económica que hoy vivimos, muy conectada con la lógica expansiva propia de la etapa de crecimiento anterior, puede ser un momento muy adecuado para pararse, reflexionar y buscar reorientaciones y rectificaciones de la dinámica que ha caracterizado hasta ahora nuestra dinámica expansiva. La profundidad de los cambios a introducir requiere de un inevitable proceso de transición que hay que emprender con decisión, pero que requiere un tiempo.

La consideración del proyecto de Corredor navarro de alta velocidad debe de hacerse a la luz de los principios de sostenibilidad (menos presión sobre el medio físico) y de equidad social (priorizar las necesidades de movilidad de la mayoría de la población) y, por tanto, dentro de la reflexión sobre un plan de movilidad global de la población navarra.

3. Las ponencias

Dentro de estos principios formularé algunos comentarios sobre las ponencias que disponemos para la

sesión del Foro de Sostenibilidad en Navarra sobre el Corredor Navarro de Alta Velocidad.

Transporte de mercancías y competitividad de Navarra (Enrique Díaz Moreno)

Esta ponencia no presenta un texto escrito sino un conjunto de esquemas e imágenes que no siempre permiten precisar y matizar las ideas que propone el ponente y esto relativiza los juicios que pueden hacerse.

Comienza insertando el entorno actual dentro de la globalización del mercado que aparece como inevitable, si no deseable, y que parece proponer un objetivo para Navarra: insertarse plenamente en la lógica de la globalización procurando arrebatar mercados a otros generando mayor competitividad a través de un sistema de transporte de mercancías más eficiente. Pocos comentarios requiere esta orientación porque su objetivo se aleja de la sostenibilidad y la equidad que, en todo caso, aparecerían como objetivos subordinados a la recuperación de la dinámica expansiva anterior a la crisis origen de la insostenibilidad creciente.

Las cifras y corrientes comerciales que se ofrecen y sitúan a Navarra en ese mercado global son anteriores a la crisis (cuando se indica el año de procedencia) y, por tanto, no permiten obtener ninguna conclusión sobre las reorientaciones que ésta ha producido. La última parte de la presentación se centra en la capacidad de absorber tráfico del ferrocarril en Navarra y en una hipotética estación intermodal que da por supuesta la construcción del TAV y que se centra en analizar el problema desde la perspectiva de la competitividad.

Las conclusiones reafirman esa impresión: toda la lógica de la ponencia es razonar en términos de competitividad y sólo al final se indica: "El liderazgo de Navarra en Desarrollo Sostenible (¿?) debe plasmarse en liderar proyectos como el Nudo Intermodal de Noain", pero esta apuesta se hace después de recomendar la inserción de Navarra en la insostenible lógica de la expansión material a cualquier precio, a través de la inequitativa vía de la competitividad y cuya pretendida sostenibilidad es una hipotética reducción de las emisiones de CO₂. A pesar de ello examinemos esas reducciones de CO₂ que parecerían que se van a alcanzar. Los cálculos de reducciones se realizan mediante la comparación entre el transporte en tren y en camión, pero con una característica que le alejan del objetivo de la sostenibilidad: El objetivo no es reducir las emisiones de CO₂, sino aumentar sin límite el transporte y elegir el medio que produzca un aumento menor en las emisiones, de nuevo los objetivos de sostenibilidad se subordinan al crecimiento a cualquier precio. Además hay que señalar que en el cálculo de las emisiones de CO₂ sólo se consideran las emisiones del transporte y no las emisiones en la construcción de las infraestructuras necesarias para ese transporte. Se ha estimado que el transporte ferroviario permitiría reducir en 117 t CO₂ por kilómetro y año, mientras que la construcción de un kilómetro generaría unas emisiones de 12.500 t CO₂, es decir, se tardaría más de 105 años en compensar el pretendido ahorro de emisiones.

El papel del ferrocarril en la estrategia de movilidad sostenible (Ricard Riol Jurado)

Esta ponencia hace un análisis de la situación y las políticas de movilidad en España con el objetivo de introducir una racionalidad entre el papel asignado a los distintos medios de transporte para conseguir los mejores resultados de adaptación a la demanda creciente y de minorizar los costes y las afecciones ambientales.

No se plantea conseguir resultados en una reducción significativa de la movilidad que sería necesario si se contempla el objetivo de recuperar manejos sostenibles en el movimiento de las personas y los objetos en nuestra sociedad. Contemplar este objetivo exigiría prestar atención a cambios muy importantes en las formas de comportamiento social y en los objetivos que prioriza la sociedad. Se trata, por tanto, de una reflexión que se limita a pensar en el corto plazo los problemas de la movilidad. Muestra, sin embargo, sensibilidad hacia el problema, aunque no lo aborda, cuando señala la necesidad de insertar la política de movilidad en una estrategia ambiental y social.

Las grandes críticas a la actual concepción de la política ferroviaria española que realiza la ponencia pueden centrarse en:

- Centrarse en la construcción de infraestructuras ferroviarias como objetivos en si mismas independientemente de su función en la movilidad.
- Aplicar criterios de rentabilidad adaptada a esas infraestructuras para decidir el mantenimiento o supresión de los servicios ferroviarios sin proponerse mejorar de organización y combinación que pudieran hacer rentables servicios que en la actualidad no lo son.
- Centrar la atención en los desplazamientos a larga distancia y arrinconar la consideración de la movilidad cotidiana.
- Centrar la atención en aumentos de velocidad cuando en la actualidad el transporte ferroviario presenta un gran porcentaje de velocidades comparables o mejores que la carretera.

- Ausencia de un sistema tarifario coherente con los objetivos políticos de movilidad que se persigan.
- Ausencia de una estrategia ambiental y social de la movilidad.

Aplicando estos criterios al proyecto de Corredor Navarro de Alta Velocidad afloran diversas incoherencias e inadecuaciones que la defensa de su implantación tiene:

- La necesidad de su construcción no se ha apoyado en necesidades contrastadas de movilidad sino en vagas referencias a “la integración de Navarra en las principales redes nacionales y europeas”.
- Descuido de las mejoras técnicas y organizativas en la red actualmente existente o en el transporte metropolitano en la zona de Pamplona (tranvía).
- Obsesionarse por la conexión a alta velocidad que absorbe una gran cantidad de inversiones, cuando la reducción de velocidad es innecesaria y pequeña: la conexión Pamplona-Madrid se acortaría en media hora sobre la duración actual.
- Ignorar los criterios ecológicos en la determinación de las tarifas.

El ferrocarril, elemento clave para la multimodalidad en un modelo de transporte sostenible. Resumen. Ángel Aparicio

Esta ponencia presenta una visión crítica del proyecto de Corredor Navarro de Alta Velocidad apoyada en tres elementos básicos:

- El bajo nivel de necesidades de transporte de la Comunidad Foral por su tamaño, además de su proximidad a ciertos nodos de gran transporte con los que se podría conectar por carretera. Las ventajas ambientales del ferrocarril exigen un volumen mínimo de transporte para manifestarse que no se alcanzaría en Navarra.
- El deficiente planteamiento de la política europea de subvenciones al transporte que conducen a las autoridades a elaborar sus proyectos dirigiéndose más a no perder los fondos europeos establecidos que a diseñar una política de transporte.
- La crisis del paradigma de “desarrollo regional” ligado a la expansión del transporte. Las investigaciones más recientes difuminan esa relación que no puede ser generalizable. En efecto, pueden mostrarse ejemplos en los que una conexión más amplia entre una zona centro y otra periferia polariza más las diferencias entre ambas.

Hay un punto crítico sobre este planteamiento y es que no considera la posibilidad de un uso del ferrocarril alternativo al transporte con motor de explosión en zonas más reducidas, mediante tranvías o trenes de cercanías, pero de alta densidad de población.

Mitos y realidades de la alta velocidad ferroviaria en España (Paco Segura)

Esta ponencia examina críticamente siete “mitos” o ideas fuerza que se han expandido en defensa de la alta velocidad:

- Política de infraestructura y no de transporte.
- El desarrollo económico y el empleo.
- La necesidad de la velocidad.
- La vertebración territorial.
- El carácter ecológico del tren.
- El derecho a la movilidad.
- La demanda insatisfecha.

Con estos argumentos queda de manifiesto lo inadecuado, lo caro y lo insostenible de una política generalizada de alta velocidad y pone de manifiesto la necesidad de estudios particulares en cada caso que muestren si efectivamente la línea propuesta conduce a una necesidad efectiva, si resulta razonable su coste en relación con otros proyectos de movilidad y si se produce una mejora real en la sostenibilidad de conjunto.