

## Comentarios al debate ¿Qué tren necesitamos en Navarra?

Ángel Tellechea Lorenzo  
Gerencia GIMEX. Grupo de Transporte de Mercancías

Una de las políticas más generalmente conocidas de la UE, es la de crear un espacio común de economía sostenible en una Europa respetuosa con el medioambiente, lo que significa la reducción de los contaminantes atmosféricos a todos los niveles: niveles de CO<sub>2</sub>, lluvia ácida, etc.

En este aspecto, uno de los renglones más importantes es el tema del transporte.

Existen varios factores considerados por la Comisión Europea y los organismo que en la misma se ocupan del asunto: Parlamento Europeo con sus normas, Comisión Europea,

Comisario europeo del Transporte: SLIM KALLAS y los organismos que ponen en práctica las políticas aprobadas por el Parlamento y que ejecuta la Comisión: DG Move entre otros.

Dichos factores, en materia de transporte son:

- Combustibles
- Congestionaciones
- Mejora en los medios.

En todos ellos, hay un factor común que prima sobre todo lo demás: El Transporte por carretera.

El Transporte de mercancías por carretera ha llegado a ser hasta hoy el modo de transporte por excelencia. Por su inmediatez. Puerta a puerta a puerta en 48 horas, por su sencillez: se contrata un camión, se carga se pone en la carretera y se entrega. Por su precio. Por el escaso control que los propios transportistas (en su mayoría pequeños transportistas) tienen sobre el mercado y hace que los precios se mantengan desgraciadamente bajos.

Pero el transporte por carretera tiene sus servidumbres:

- La utilización de combustibles contaminantes , generadores de CO<sub>2</sub>
- La Congestión que amenaza las vías de transporte en norte, centro Europa y área mediterránea (corredor Murcia/Barcelona)
- La incapacidad de las carreteras de soportar el continuo crecimiento del volumen de mercancías que se transportan por este medio-

Modos alternativos son la vía marítimo/fluvial y el ferrocarril.

Por lo que se refiere al ferrocarril, existe una imagen bien sencilla que nos da una idea de su utilidad como alternativa. Imaginemos un tren de 750 m de largo , que arrastra vagones capaces de cargar un contenedor de los llamados de 40' (cuarenta pies), equivalentes a un camión de 13,50 m cargado con 24 mtons. Pues bien, el tren de 750 m arrastra 60 vagones cargado cada uno con un contenedor de 40', o lo que es lo mismo, el equivalente a 60 camiones que durante el trayecto ferroviario NO CIRCULAN POR CARRETERA.

Es evidente que 10 trenes al día en el mismo trayecto sacarían de la carretera 600 camiones.

La imagen nos demuestra que el transporte por ferrocarril es un transporte ANTICONGESTION.

Lo es también menos contaminante pues con solo una tracción: la/las locomotora, arrastra el equivalente a 60 camiones con el consiguiente ahorro en consumos. La evidencia de que es menos agresivo con el medio ambiente y por lo tanto más sostenible nos la da también la imagen del ferrocarril que no ha cambiado sensiblemente desde primeros del siglo XX. Las vías, evidentemente, se han de tender en el suelo disponible; pero con mucha menos carga agresiva

Que una autopista de tres carriles por lado.

De modo que de estas evidencias estudiadas, desarrolladas y aplicadas en métodos numéricos, se ha llegado por parte de la UE a desarrollar la política de las TEN-T: Transeuropean Nets of Transport (Redes Transeuropeas de Transporte) que están formadas por diferentes corredores ([ver mapa de corredores](#)) que son las “vías” esenciales por la que se pretende que discurra la mayor carga de transporte intraeuropeo en 2050:

Naturalmente LOS CORREDORES, en puntos nodales del transporte o plataformas básicas intermodales (Puertos marítimos, dotados de terminales ferroviarias, puertos interiores o “puertos secos”) sobre las que fluyen diferentes modos de Transporte, de ahí el nombre de intermodal. Estos PUNTOS NODALES han sido estudiados y definidos por los organismos de la UE después de años de experiencias en los mismos.

En España contamos con dos de los corredores que se contienen en la red TEN-T, el Corredor del Mediterraneo y el Corredor Atlantico.

La UE pretender a su vez desarrollar Plataformas Intermodales que puedan conectarse con estos CORREDORES BASICOS de modo que la red fluya de una manera harmónica y en función de los intereses de los ciudadanos de la UE.

De aquí que la conexión con los Corredores Básicos sea de importancia especial para aquellas regiones de la EU que no sean a su vez NODOS de un CORREDOR BASICO.

Esta es precisamente la función de TIN : Terminal Internacional de Navarra. Ser una Plataforma Intermodal conectada con los Corredores básicos más cercanos y que sirvan para el desarrollo de la economía y la prosperidad de los ciudadanos de Navarra.

La Terminal de Noain, modelo por su capacidad : trenes de 450 m, ampliables a 750, con ocho vías de maniobra y dotada de todo el espacio necesario para recepción y entrega de mercancía es un instrumento de primer orden al servicio de la Comunidad Autónoma para:

- Conectar Pamplona, su “hinterland” y su entorno, con el Puerto de Barcelona, plataforma Nodal del Corredor del Mediterraneo y puerto de entrada y salida de mercancías de primer orden en el Sur de Europa.
- Conectar Pamplona con su “hinterland” hasta 300 Km, limite que se considera generalmente aceptado como área de transporte en camión (resulta bastante evidente que para área de 300/400 Km o menos el ferrocarril no representa mejoras sobre el camión). Y desde Pamplona a través de TIN, una vez mas con el Puerto de Barcelona y sus posibilidades
- Abrir ejes nuevos con otros corredores el día de mañana

El ferrocarril debe y puede crecer. La carretera no puede aguantar más el peso que sobre ellas se ha depositado. Ambos medios de transporte deben convivir. Efectivamente no podemos olvidar que el transporte por carretera es un medio de vida para muchas familias, y en nuestra comunidad es una industria potente.

Pero también se puede morir de éxito: la euroviñeta, las limitaciones a los horarios, la congestión hacen que nos veamos obligados a mirar al ferrocarril y a ver en el un aliado, que no un adversario en el transporte de mercancías, y mediante la conjunción de ambos modos (intermodalidad), favorecer el desarrollo sostenible de la economía y con ello el bienestar de nuestros conciudadanos.

Pamplona, 20.3.2013