



Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra - Resumen del informe -

Alejo Etchart, Roberto Bermejo, y David Hoyos

La crisis económica que asola a la mayor parte de los países industrializados acostumbra a definirse como crisis financiera, si bien numerosos expertos coinciden en la importancia de un componente físico: el agotamiento del petróleo; hasta el punto de que, en palabras de algunos informes gubernamentales, podemos estar a las puertas de un colapso civilizatorio. El petróleo caro impacta especialmente en el transporte y aún más en el transporte español, dominado hegemoníicamente por el transporte por carretera. La especial virulencia de la crisis económica en España se explica por dos factores diferenciales: la burbuja inmobiliaria y la extraordinaria dependencia del petróleo. La experiencia japonesa post-1989 muestra la dificultad que supone remontar una crisis inmobiliaria. La dependencia del petróleo, más de 10 puntos por encima de la media europea, hace a la economía española especialmente vulnerable a la escalada de precios de este combustible.

A pesar de esta delicada situación, España se ha embarcado en una política de construcción de nuevas infraestructuras de transporte única en el mundo, llegando a invertir más del doble en relación al PIB que sus socios comunitarios. Tras invertir cerca de 100.000 millones de euros en los últimos siete años – la mitad de ellos en la red de alta velocidad ferroviaria (AVF) –, España se ha convertido en el segundo país del mundo en kilómetros de AVF, sólo superada por China. La voracidad insaciable de la política española no termina aquí: en el periodo 2014-2020 se prevé invertir cerca de 50.000 millones de euros, destinados, principalmente a la AVF y a la mejora de las infraestructuras ferroviarias para el tráfico de mercancías. Paradójicamente, han sido España y Francia (los máximos exponentes de esta política ferroviaria) los países comunitarios en los que mayor cuota de mercado ha perdido el ferrocarril en el periodo 1997-2008. Por el contrario, asistimos en los últimos tiempos a una cascada de recortes en el gasto público social inéditos en la historia reciente, que afectan tanto a las transferencias públicas (pensiones, ayudas a las familias, etc.) como a los servicios públicos (sanidad, educación, servicios sociales, etc.). Recortes en los que la Comunidad Foral de Navarra no ha sido ninguna excepción.

La crisis económica ha obligado, por fin, a establecer prioridades, a mirar con lupa dónde y por qué se invierten los recursos públicos: por ejemplo, ¿debemos invertir en una nueva carretera o un nuevo hospital? En definitiva, la crisis ha obligado a analizar la rentabilidad socioeconómica de las inversiones públicas, algo que numerosos economistas llevábamos tiempo reclamando si bien apenas se nos podía escuchar bajo el incesante ruido de las obras. Y es que, a pesar de que esta crisis se ha llevado por delante el empleo de muchos ciudadanos y ciudadanas, ha permitido resituar el debate sobre la necesidad de acometer determinadas inversiones calificadas, interesadamente, de estratégicas. Y ello a pesar de que la AVF se siga apoyando sin fisuras por casi toda la clase política nacional y regional, si bien se encuentra crecientemente cuestionada en ámbitos sociales y académicos.

Este informe tiene por objeto recoger el estado de los análisis sobre la rentabilidad social de la alta velocidad ferroviaria con el objeto de analizar la rentabilidad socioeconómica del proyecto de conexión ferroviaria de alta velocidad en la Comunidad Foral de Navarra. Dado que el trazado ferroviario de alta velocidad por Navarra forma parte de la red nacional de alta velocidad española, se hace necesario valorar, en primer lugar, las motivaciones y consecuencias que ha tenido esta infraestructura en otras regiones del Estado. Una vez hecho esto y atendiendo además a las experiencias internacionales en esta materia, podemos diagnosticar *a priori* los impactos económicos, sociales y ambientales que puede tener esta infraestructura en Navarra.



1.- Los altos costes de construcción, mantenimiento y explotación supone que ninguna línea de alta velocidad en España resulte económicamente rentable por lo que, requiere de subsidios continuados de dinero público.

En general, las líneas de alta velocidad no son eficientes, en el sentido de relacionar los recursos empleados y los logros conseguidos.

El coste de la construcción es en todos los casos muy elevado debido a las exigentes condiciones de construcción. Además, los gastos de mantenimiento de las líneas son muy altos, del orden de entre cien mil y doscientos mil euros por kilómetro al año.

Teniendo esto en cuenta, nos encontramos con que la totalidad de las líneas de alta velocidad españolas no tienen un número suficiente de viajeros que las hagan mínimamente rentables. Según la CE, “sólo bajo circunstancias excepcionales (una combinación basada en bajos costes de construcción y un gran ahorro de tiempo) puede justificarse una nueva línea de TAV con un volumen inferior a 6 millones de usuarios anuales el primer año; con unos costes de construcción y de ahorro tipo, una demanda mínima de 9 millones de pasajeros es probablemente lo necesario”. Inglada reduce este umbral de rentabilidad a entre 6 y 8 millones de viajeros al año.

Las líneas existentes en España distan mucho de ajustarse a estos mínimos de demanda recomendados. El AVE Barcelona-Madrid transportó 5'7 millones de viajeros en su segundo año de servicio. La línea Madrid-Sevilla ha tenido una media de 2'79 millones anuales en sus 19 años de servicio. El resto de líneas presentan aún peores índices. Madrid-Valencia: 1'91 millones; Madrid-Toledo: 1'5 millones; Madrid-Valladolid 3'5.

Podemos concluir, por tanto, que ninguna línea de alta velocidad en España resulta económicamente rentable. Por lo que, además de pagarse la construcción desde las Instituciones Públicas, requiere de subsidios continuados de dinero público. De hecho, las pérdidas en la explotación del AVE en 2007 alcanzaron un importe de 247'7 millones de euros y se preveía que en 2008 ascendieran a 400 millones. Es más, se han alcanzado cotas esperpénticas como es el caso de la conexión entre Toledo y Albacete que tras seis meses de funcionamiento suspendió el servicio al constatar unos costes de funcionamiento diarios de 18.000 euros para transportar una media de 16 viajeros. La línea Zaragoza-Huesca tuvo una media de ocupación del 6% en su primer año de funcionamiento.

2.- Supone una enorme desviación de recursos para una minoría de la población, aquella con mayor poder adquisitivo.

Este enorme gasto de construcción, mantenimiento y explotación pagado con dinero de todos, más las subsidios públicos, supone una enorme desviación de recursos para una minoría de la población, en general aquella que dispone de rentas altas y que puede pagarse el alto precio del billete, mientras que la mayor parte de los costes totales y de los de explotación que quede sin recuperarse vía ingresos corre a cargo del resto de la población.

En conclusión, el desarrollo de la política española de alta velocidad ferroviaria no ha respondido a criterios de eficiencia ni de cohesión social en la asignación de recursos públicos, ni a la viabilidad económica de los proyectos

3.- Las consecuencias del TAV sobre la cohesión territorial son bajas o negativas.

Los efectos socioeconómicos generales son casi nulos, favoreciendo de entre las ciudades conectadas a aquellas previamente más desarrolladas y dañando las posibilidades de desarrollo de aquellas más débiles poblacional o económicamente. Así lo demuestran los estudios realizados en los tramos Lleida-Barcelona, París-Lyon o Tokio-Osaka.

En cuanto a las ciudades medias y entornos rurales no conectados, se produce un “efecto túnel”: pierden accesibilidad y se desarticula el espacio entre ellas. Acerca a los grandes núcleos de población a la vez que aleja a los pueblos y ciudades intermedios, atrayendo a la población a estos núcleos, con lo que los efectos en la vertebración del territorio son negativos.

4.- Supone un enorme derroche de recursos públicos

La política española de alta velocidad pretende satisfacer una supuesta demanda de movilidad sin tener en cuenta su coste, lo cual está derrochando dinero público mientras se degrada la



accesibilidad y la calidad de los servicios públicos esenciales (educación, sanidad, etc.) y se deja de invertir en sectores que propicien un desarrollo propio y sostenible.

5.-Una dotación excesiva de infraestructuras de transporte perjudica al desarrollo económico.

Por más que se insiste desde el Ministerio de Fomento en que las infraestructuras que está impulsando generan desarrollo, el consenso es cada vez mayor entre los economistas en la no conveniencia de realizar grandes obras de infraestructuras en los países desarrollados debido a que su rentabilidad socioeconómica es mínima e incluso negativa, existiendo numerosos usos alternativos más rentables.

6.- En ningún caso contribuye a la sostenibilidad del medio ambiente.

No solo no contribuye a ahorrar emisiones de CO₂ y gasto energético (ampliamente superadas por la construcción de la obra nueva) sino que provoca unos enormes impactos sobre el territorio: ocupación de suelo, efecto barrera, ruido, sobreexplotación y apertura de canteras, creación de escombreras, producción de cemento, contaminación electromagnética y visual... El Comité de expertos estudios ambientales de Suecia en 2009 concluyó que: "la inversión en Alta Velocidad Ferroviaria no debería ser vendida a los ciudadanos como una política verde, ni en Suecia ni en otros países europeos donde se llevan a cabo inversiones similares".

7.- El transporte de mercancías en alta velocidad plantea grandes dificultades técnicas y económicas.

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 (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.

8.- Todo lo anterior lleva a la conclusión de que la única motivación detrás de la política española de Alta Velocidad Ferroviaria es, sencillamente política, es decir no fundamentada en ninguna base objetiva o técnica. Así, las decisiones de inversión acostumbra a estar condicionadas a intereses electoralistas, contrapartidas políticas entre partidos de ámbito estatal y regional, a favorecer a determinadas empresas e incluso a casos probados de corrupción política y financiación irregular de partidos políticos. Es conocida la corrupción ligada a la implantación del AVE Madrid-Sevilla donde 18 dirigentes del PSOE fueron condenados o el caso de la estación de Guadalajara-Yebes



9.- La crisis energética urge trasvasar masivamente mercancías de medio y largo recorrido de la carretera al ferrocarril convencional, lo que pasa por la consolidación de una red mixta multifuncional.

La mejora de la eficiencia es siempre una opción racional, pero alcanza la categoría de exigencia ineludible en el caso español. La política española invirtiendo en alta velocidad ha supuesto la caída del transporte de mercancías a los niveles más bajos de UE sin apenas modificar su cuota modal en el transporte de viajeros. Esta política ha determinado una extraordinaria dependencia del petróleo, con la consiguiente vulnerabilidad asociada.

En resumen, podemos concluir que en el despliegue del TAV no se considera la eficiencia del sistema de transportes, ya que no se condiciona ni a la eficiencia en la asignación de recursos ni a la viabilidad económica de los proyectos, invirtiendo una cantidad de dinero que no guarda relación con la satisfacción del conjunto de la sociedad y sin aprovechar el patrimonio ferroviario existente.

Resulta evidente que la línea navarra de alta velocidad comparte las mismas lacras que las expuestas a escala estatal, si bien tiene características específicas entre las que se incluye la reciente decisión de la Comisión Europea que integra la conexión navarra en el corredor Cantábrico-Mediterráneo, introduciendo la “instalación de un tercer carril” con estándares de ancho internacional para mercancías.

Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra

1.- No se ha realizado ningún estudio fiable e independiente sobre su rentabilidad socioeconómica y su promoción carece de transparencia y participación pública.

El Gobierno de Navarra encargó en 2008 un estudio a la empresa Marcial Echenique y Compañía S.A. (MECSA) sobre los impactos económicos, sociales y medioambientales del TAV en Navarra. La lógica indica que un informe con este objetivo debería haberse encargado desde el principio de la planificación del TAV navarro y no una vez que está planificado y decidida su construcción. Aunque según su licitación el informe debería haber sido entregado antes de fin de 2008, su presentación pública tuvo lugar en noviembre de 2010. En este informe no se admitió ningún argumento ni análisis proporcionado por la oposición, debido a que el Gobierno Foral había exigido que la única información que se debía utilizar fuera la que el propio Gobierno decidiera. Se estimó que el informe tenía por objeto analizar tan solo los posibles beneficios derivados de la implantación del TAV, por lo que no había lugar a presentar informes que hablaran de sus impactos negativos, lo cual refuerza hasta el máximo la sospecha de que el informe se hizo sólo para justificar una decisión ya tomada. Aparte de un Power Point publicitario y de la parte medioambiental, solo obtenida tras un recurso presentado por Sustrai Erakuntza, no se ha hecho público este informe y se desconoce el origen de las fuentes consultadas así como los criterios utilizados para hacer las previsiones presentadas.

2.- Ausencia de rentabilidad económica

Las estimaciones del coste total de la construcción del corredor navarro han sufrido numerosas modificaciones al alza. El informe MECSA en su presentación en noviembre de 2010 afirmaba que ascendería a 1.957 millones de euros para unos 200 kilómetros de infraestructura, sin embargo solo una año más tarde Teófilo Serrano, presidente de RENFE, y Elma Sáiz, delegada del Gobierno de Navarra, anunciaban que la conexión Zaragoza-Pamplona-Y vasca alcanzaría la cifra de 3.274 millones de euros, es decir, el proyecto ha experimentado un alza de 1.300 millones de euros en un año.

Una de las justificaciones más habituales de esta obra es que la inversión en infraestructuras más grande en la historia de Navarra es “gratis” para los navarros y navarras al ser pagada por el Ministerio de Fomento. Poniendo en duda esta gratuidad de los presupuestos estatales a los que la Hacienda Foral aporta una cantidad estimable mediante convenio (y que ha servido para financiar otras obras de alta velocidad) es altamente probable que, en el caso de que el proyecto llegue a realizarse, Navarra tenga que hacer una fuerte aportación al mismo. Lo que aceleraría el



proceso de degradación de los servicios públicos que ya está en marcha. De hecho, en el Convenio de colaboración firmado en 2010 entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras (ADIF), que establecía las condiciones de financiación del tramo Castejón-Esquíroz, se recoge que del coste total de este tramo, 675 millones de euros, 362'65 millones serán adelantados por la administración navarra para lo cual tendrá que pedir un préstamo a los bancos cuyos intereses oscilan entre los 45 y 60 millones de euros a pagar íntegramente por esta administración. Esta cantidad adelantada sería devuelta por ADIF en cinco años consecutivos, desde 2013 hasta 2017. Sin embargo, como afirmó en su momento José Andrés Burguete, portavoz de CDN, existen serias dudas de que esta enorme cantidad sea restituida.

Por otra parte, en el Convenio firmado y según declaraciones de la Secretaría General de Infraestructuras del Ministerio de Fomento, cualquier desviación en el coste de las obras va a riesgo del concesionario. Es más, ante las numerosas desviaciones, Fomento acotó mediante una Orden Ministerial la horquilla de costes de construcción por kilómetro de red de TAV, con un máximo de 13'35 millones de euros por kilómetro para las vías en placa como debe ser el caso del TAV navarro. Sin embargo, si calculamos el coste oficial por kilómetro a partir de las últimas declaraciones de Teófilo Serrano, comprobamos que cada kilómetro del corredor navarro ascendería a 16'37 millones de euros.

La experiencia en otras obras como la del pantano de Itoiz o los 29 proyectos del plan de aceleración de carreteras (con un aumento del 30%) y algunos factores hacen pensar que existirá una desviación considerable para el TAV navarro: los túneles y viaductos que serán necesarios para la conexión con al Y vasca, aún indefinida; la falta de concreción de la conexión desde Castejón a Zaragoza (especialmente a su paso por Tudela) y desde Esquíroz hacia la conexión con la Y vasca; el incremento del presupuesto inicial para el tramo Castejón-Esquíroz, que de 560 millones de euros pasó en poco más de un año hasta los 675; el alza del coste total del proyecto en un año en 1.300 millones de euros; y las habituales subidas en los precios de los materiales.

Esta enorme inversión se realiza para un escaso número de viajeros. Las cifras oficiales dicen que el primer año de funcionamiento utilizarán algún tramo del TAV 672.357 viajeros, una cifra muy alejada de los 6 a 9 millones de viajeros que, como hemos visto, son necesarios para hacer rentable una línea de alta de alta velocidad. Además parece improbable que el TAV vaya a captar más pasajeros de los colectivos que actualmente se desplazan en autobús, tren o coche con más de un ocupante, ya que su precio es considerablemente más caro.

Por tanto, al igual que el resto de líneas existentes o en proyecto en España, el corredor navarro, debido a los altos costes de construcción, mantenimiento y explotación, y al escaso número de viajeros, no tiene ningún tipo de rentabilidad económica siendo especialmente deficitario, por lo que requerirá de nuevo de subsidios públicos continuados.

3.- No favorece la cohesión social

Al igual que ocurre en el resto de líneas, los enormes costes serán financiados por la mayoría de la población en beneficio de un escaso número de viajeros que como media disponen de un nivel superior de ingresos. Por lo tanto, el TAV navarro debilita la cohesión social y supone una transferencia regresiva de renta.

4.- No cubre ninguna ausencia de conexión ni añade nuevas posibilidades

En cuanto al objetivo de "atender las necesidades de movilidad de personas y mercancías", el tramo del TAV Pamplona-Castejón, que es el más largo y avanzado del corredor, discurre por un recorrido prácticamente coincidente al cubierto por la autopista AP-15, la carretera N.121 y el tren convencional. Por lo tanto, el TAV propuesto en Navarra no aporta nuevas posibilidades de conexión, solo supone un nuevo añadido a un recorrido ampliamente conectado, sin aprovechar en absoluto el patrimonio de infraestructuras existente. Cabe concluir, por tanto, que la enorme inversión requerida no es en absoluto una forma eficiente de resolver unos hipotéticos problemas de transporte.



5.- No favorece la cohesión territorial

La línea prevista sólo conecta las capitales (está en duda si tendrá parada en Tudela) por lo que los municipios por los que transcurre y que sufren su larga lista de impactos medioambientales no verán mejoradas sus posibilidades de transporte e incluso es muy probable que vean suprimidos los trenes regionales que funcionan en la actualidad.

Tampoco soluciona los problemas de congestión que se producen principalmente en el área de la cuenca de Pamplona debido al intenso tráfico de vehículos cuyos trayectos en general no incluyen desplazamientos a las capitales circundantes sino que realizan recorridos de corto alcance que la línea de alta velocidad no cubre.

6.- El área económica de Pamplona-Iruña puede ver empeorada su posición competitiva

respecto a ciudades actualmente más poderosas económicamente, por el efecto succión que realizan los polos económicamente más grandes (Madrid, Barcelona, Bilbao o Zaragoza, por ejemplo)

7.- No contribuye a la sostenibilidad medioambiental

Ya vimos que el TAV no supone un ahorro de emisiones de CO₂ ni de energía además de que implica enormes impactos sobre el territorio. En el caso navarro el TAV atraviesa varios corredores ecológicos vitales para la supervivencia y conservación de muchas especies de fauna; numerosas vías pecuarias de importancia para la conexión de especies entre distintos hábitats quedarán perjudicadas; varios espacios integrados en la Red Natura son afectados; se destruirán hábitats protegidos por su alto valor naturalísticos; son numerosos los casos en que el ruido corre alto riesgo de sobrepasar los niveles permitidos; dadas las exigencias constructivas, supone un gran movimiento de tierras que implican la necesidad de nuevas y numerosas escombreras; se construirían más de 25 kilómetros de túneles y viaductos con un impacto severo en las sierras de Lizarrusti-Altzania y un alto consumo de cemento, una de las industrias con mayor emisión de CO₂; la infraestructura ocupa extensos territorios, en gran parte agrícolas, una pérdida de unas tres hectáreas por kilómetro de recorrido llano a lo que si añadimos las zonas de servidumbre y afección el terreno sujeto a restricciones a lo largo del trazado podría superar las ocho hectáreas por kilómetro de plataforma, con lo que la superficie afectada total es como mínimo de unas 1.600 hectáreas.

Es resaltable que la Declaración de Impacto Ambiental del tramo Castejón-Pamplona fue aprobada en 2004 con una validez de cinco años hasta el comienzo de la ejecución, por lo que el Gobierno de Navarra debería iniciar nuevamente el trámite de evaluación ambiental del proyecto. Sin embargo, a pesar de los anuncios de inicio de obras en este tramo no se ha hecho pública ninguna nueva evaluación. A día de hoy, el TAV navarro se haya recurrido ante la Audiencia Nacional por este motivo.

8.- Grandes interrogantes respecto a si el TAV navarro transportaría niveles significativos de mercancía.

Navarra tiene una posición estratégica en el transporte de mercancías entre el de mercancías entre el Cantábrico y el Mediterráneo, aunque sólo el 0'63% va en ferrocarril, y, además está ubicada dentro de la macro-región del Noreste, donde se concentra la mayor parte del tráfico de mercancías peninsular. Sin embargo, a pesar de las continuas justificaciones del proyecto basadas en que sería una línea importante de tráfico de mercancías, más aún tras la inclusión en la red básica europea de la conexión Cantábrico-Mediterráneo a través del corredor navarro, existen serias dudas sobre su viabilidad. A las dificultades ya vistas tanto técnicas como económicas que dificultan la utilización de la alta velocidad para mercancías, podemos añadir las recientes declaraciones del nuevo consejero de Fomento y Vivienda del Gobierno de Navarra, quien comentaba en una entrevista publicada a final de agosto de 2011 que "lo único que puedo decir es que en la propuesta de trazado que se ha presentado a ADIF del tramo 5 (Campanas-Esquíroz) se propone como solución un trazado con pendiente longitudinal máxima del 25 por mil, por lo tanto, apta exclusivamente para viajeros, y las mercancías se derivarían, desde pasada la estación de Campanas y hasta Pamplona, a la línea actual Castejón-Alsasua". De hecho en los planos del proyecto la pendiente del trazado en esta zona es de 25 por mil, es decir 2'4%, cuando



el límite de pendientes para el transporte de mercancías se sitúa en 1'5%. Esto contrasta enormemente con las declaraciones ofrecidas por este mismo consejero el 30 de noviembre en las que afirmaba que “el corredor navarro es un corredor mixto (tráfico de viajeros y mercancías) de un tren de altas prestaciones no un TAV. No hablamos de viajeros porque eso no rentabiliza una línea sino por dónde se van a resituar las áreas económicas, por las vías de comunicación. Estamos valorando sobre todo la entrada de un tren de mercancías”.

Igualmente, las dificultades técnicas serían notables en la conexión con la Y vasca dada la diferencia de alturas entre Navarra y Gipuzkoa en la zona entre Alsasua y Ezkio-Itxaso, previsible punto de unión de ambas líneas.

Además, la línea TGV entre Bayona y la frontera con España Irún-Hendaya tiene una moratoria hasta 2013 mientras se cumplen una serie de estudios con vistas a una declaración de utilidad pública que en todo caso requeriría una nueva decisión del gobierno sobre esta infraestructura.

La reciente inclusión por parte de la Comisión Europea de cinco corredores de mercancías en los ejes prioritarios europeos y en la red básica europea (a la que pertenece el eje Cantábrico-Mediterráneo) consagra una doble red: una con prioridad o exclusividad para pasajeros y otra especializada en mercancías, por lo que todo apunta a que el corredor navarro de alta velocidad sea para pasajeros y la línea convencional con el añadido de un tercer carril de ancho internacional se dedique a mercancías. Lo cual supondría doblar los gastos y los impactos en el territorio.

9.- El proyecto del TAV navarro responde principalmente a motivaciones políticas.

El Ministerio de Fomento aceptó la fórmula de financiación propuesta por el Gobierno de Navarra en marzo 2006, pero quedó pendiente de ser aceptada por el ministro de Economía y Hacienda. A partir de ese momento se iniciaron una serie de discrepancias en cuanto a dicha fórmula y a los plazos de ejecución del proyecto. El Parlamento de Navarra pidió al Gobierno de España en octubre de 2006 que se firmase de inmediato el convenio pertinente. UPN, a través del PP, presentó en el Congreso una enmienda para incluir en los Presupuestos Generales del Estado una disposición adicional para financiar las obras de la alta velocidad en Navarra a través del convenio económico, que fue rechazada por el PSOE, lo que avivó las discusiones. Sin embargo, las relaciones entre Partido Socialista Navarro (PSN) y UPN se tornaron cordiales al posibilitar el PSN que UPN continuase en el Gobierno, a instancia del PSOE. Fue entonces cuando se inició el proceso que acabó en una reunión en octubre de 2007 entre los presidentes de los gobiernos navarro y español en la que sentaron las bases para el proyecto. Por tanto, el desbloqueo del proyecto obedece a un intercambio de intereses políticos.

Desde gran parte de la clase política navarra se apuesta por conseguir los fondos para la construir esta infraestructura sin realizar ningún análisis sobre su eficacia y rentabilidad. Así lo demuestran las declaraciones de Laura Alba, Consejera de obras públicas, quien afirmó la rentabilidad de la inversión a pesar de “no conocer los costes de la inversión”. Igualmente, un parlamentario por Nafarroa Bai declaró “hagamos la infraestructura que no nos cuesta dinero”. Dos botones de muestra del tipo de política desarrollada que trata de conseguir trofeos y no obtenerlos se reduce a una acusación de agravio comparativo.

Otro de los rasgos de la política actual es aprovechar la construcción de infraestructuras para promocionar nuevas urbanizaciones. Este es el caso de la nueva estación del TAV en Pamplona que está acompañada por la creación de 9.000 viviendas, con cuyos beneficios se financiaría ésta. Es destacable, además, que la cifra inicial tuvo un aumento del 10,7% debido a la solicitud de los promotores para hacer la operación viable ante la caída del mercado inmobiliario. Esta operación ha dado lugar a la mayor operación urbanística de carácter público de la historia de Navarra.

En definitiva, comprobamos como la construcción del TAV navarro no tiene ningún tipo de estudio serio sobre la rentabilidad económica y social, basándose su justificación en tópicos al uso (traerá desarrollo y progreso) y respondiendo principalmente a criterios de rentabilidad política.



10.- La prioridad del transporte de mercancías en Navarra pasa por trasvasarlas de la carretera al ferrocarril, apostando por la modernización de la red convencional y el establecimiento del ancho europeo.

Los empresarios navarros han venido reivindicando un transporte ferroviario de mercancías, más que rápido, fiable. Para ello no es necesario implantar una doble red de pasajeros y mercancías, sino impulsar una única red multifuncional, cuyas velocidades para viajeros no superen los 200 Km./h. En cualquier caso, la prioridad sería el transporte de mercancías, lo cual no sería obstáculo, si la infraestructura cuenta con las condiciones necesarias (aparcaderos suficientes y andenes de longitud adecuada), para que haya un tráfico fluido de viajeros regionales y de largo recorrido.

Estos son algunos de los argumentos que presentamos para dar lugar a una reflexión sobre la utilidad social y económica del actual proyecto de alta velocidad que se pretende construir en Navarra. La prioridad de todos los gobiernos ante la crisis actual y el creciente protagonismo de la crisis energética debe ser mejorar el sistema de transporte para hacerlo más eficiente. El techo del petróleo determina las prioridades de inversión en infraestructuras de transporte: realizar un trasvase masivo de pasajeros y mercancías al ferrocarril convencional. Ésta y no otra, debe ser la prioridad de una política de transporte capaz de hacer frente a los retos del futuro.

Pamplona – Iruña, a 2 de noviembre de 2011