

# Navarra en la Europa del futuro: ¿Estaremos conectados?

Impulsar el desarrollo de las infraestructuras ferroviarias para el transporte de mercancías y promocionar los servicios de transporte intermodal son los objetivos de CFA-EFFIPLAT (Corredor Ferroviario Atlántico – Red de Plataformas Multimodales del Arco Atlántico al servicio de la Eficiencia Logística), un proyecto europeo en el que participa Navarra.

El transporte es esencial para la cohesión social y la competitividad, sin embargo el sistema actual de transporte terrestre europeo, suma de sistemas nacionales diferentes, resulta incapaz de ofrecer en conjunto un buen servicio, a un coste razonable.

En el año 2011, la Comisión Europea, tituló a su libro blanco “Hoja de ruta hacia un espacio único europeo de transporte: Por una política de transportes competitiva y sostenible”, y en él dibujó las líneas maestras del sistema de transportes de la Europa del futuro.

Una “Red Básica” que garantice las conexiones multimodales eficientes entre las capitales de la Unión Europea y también con otras ciudades importantes, puertos, aeropuertos y pasos fronterizos terrestres clave, así como con otros centros económicos importantes será, junto con las autopistas del mar, el esqueleto de ese nuevo sistema operativo en el año 2031.

Además, antes del año 2051 deberá estar en funcionamiento la denominada “Red General” que aprovechará las infraestructuras existentes para extender los beneficios de la Red Básica al resto de la geografía europea.

Europa, por tanto, está embarcada en la construcción de una nueva red de transporte más segura y fiable, menos contaminante, más cómoda para sus usuarios y capaz de minimizar sus costes, tanto para personas como para mercancías.

Distinguir entre personas y mercancías es esencial a la hora de definir el futuro de una red de transporte, ya que priorizar unas sobre otras puede tener efectos perversos, algo que en parte ha ocurrido en España con el AVE.

Pensando en términos de competitividad, la Comisión presentaba así los Corredores Europeos de Mercancías: *“La UE precisa de corredores de transporte de carga especialmente desarrollados, optimizados en cuanto al uso de la energía y a las emisiones, que minimicen los impactos ambientales pero que al mismo tiempo sean atractivos por su fiabilidad, congestión limitada y reducidos costes administrativos y de funcionamiento”.*

En Diciembre de 2013, el Parlamento Europeo aprobó los 9 Corredores de Mercancías prioritarios para la construcción de esta red y, en todos ellos, el ferrocarril es el protagonista. Los conocidos como Corredor del Atlántico y Corredor del Mediterráneo, son los que tendrán las mercancías españolas en 2030 para entrar y salir de la península en las mejores condiciones de coste y fiabilidad y aquellos en los que Navarra debería posicionarse para jugar un papel importante.

A pesar incluso de los intentos de algunos gobiernos por recuperar el papel del ferrocarril, en España las mercancías se siguen transportando por carretera y, en ocasiones, por mar, cuando la combinación de estos modos es posible. El tren ha perdido mercado en el transporte nacional de mercancías y su cuota resulta inapreciable cuando nos referimos al internacional, debido a los costes y problemas adicionales que representa el tener que cambiar de ancho de vía al cruzar la frontera francesa.

Los Corredores del Atlántico y del Mediterráneo que ha dibujado Europa ofrecen a España la oportunidad de gestionar mejor nuestras importaciones y exportaciones, de rediseñar rutas y

procesos logísticos más eficientes y sostenibles, y de hacerlos más competitivos reduciendo los costes unitarios del transporte de nuestros productos.

Navarra no puede vivir ajena a estos profundos cambios ni delegar en otros nuestra representación en estos asuntos. Nuestra historia y la posición fronteriza que ocupamos, nos han predispuesto siempre a tener una mentalidad europea.

La economía navarra está entre las más abiertas de España. Desde los años 60 más de 100 multinacionales han elegido nuestra comunidad para establecerse y desde aquí abastecer al mercado nacional y al europeo. El empresario navarro también ha sabido encontrar en Europa una parte importante de su clientela.

Sectores y clústeres como automoción, energías renovables, máquina-herramienta, TIC's o agroalimentario, necesitan estar conectados al mundo para competir en él, mantenerse en primera línea, atraer inversiones y crear empleos y valor para Navarra.

Nuestras Comarcas deben saber que su futuro industrial y su capacidad exportadora, estará condicionada por la accesibilidad que tengan sus productos a estos corredores de mercancías.

Si ya es importante que nuestras Instituciones Públicas y Privadas participen en los Organismos que a nivel Europeo y Nacional gestionan los nuevos corredores, tratándose del Corredor del Atlántico, el único corredor europeo que cruza nuestro territorio e incluye a Altsasu/Alsasua como uno de sus nodos ferroviarios, hacerlo es obligado.

Navarra debe estar al corriente de todo lo que concierne al Corredor del Atlántico, disponiendo de la información más actualizada para, así, ajustar sus planes de accesibilidad y estar en condiciones de beneficiarse de los mecanismos de financiación previstos, y poder desarrollar las infraestructuras que conlleva su construcción.

Defendiendo sus intereses pero también los de España, Navarra debe hacer valer el papel que para la regulación de los flujos de cargas internacionales del Corredor del Atlántico pueden jugar las plataformas logísticas intermodales de Altsasu/Alsasua, Tudela y en especial Noáin-CTP y la importancia de enlazarlo, a través del corredor nacional cantábrico-mediterráneo, con el corredor del mediterráneo.

Las mercancías no necesitan alta velocidad pero sí costes mínimos y fiabilidad. Para conectarnos con clientes y proveedores de la península, el ancho ibérico es suficiente. La experiencia que se inició hace casi dos años, conectando Noáin con el puerto de Barcelona, demuestra que si la gestión es eficiente, el servicio pasa a ser competitivo y las cargas se suben al tren.

Para competir en Europa sin embargo, Navarra necesita ancho de vía UIC y surco suficiente para que se puedan instrumentar trenes de al menos 750 m, que integren nuestros productos en los corredores europeos y desde allí optimicen su distribución hasta el final. Debemos preocuparnos de que esto se consiga.

Participar en el desarrollo del Corredor del Atlántico y, en particular, en el proyecto CFA-EFFIPLAT, nos permitirá también colaborar en un proyecto europeo con otras regiones europeas de diferentes estados, conocernos mejor, fortalecer nuestras relaciones y generar oportunidades de crear valor.

**Enrique Díaz Moreno**

Ingeniero Industrial. MBA IESE.

SD Businessfokus