

DESARROLLO DEL CORREDOR FERROVIARIO ATLANTICO (CFA): VENTAJAS Y OPORTUNIDADES PARA NAVARRA

Formar parte del Corredor Ferroviario Atlántico confiere a Navarra un gran valor estratégico, pues le integra en una red que conecta las regiones europeas del Océano Atlántico, desde Portugal y España, pasando por Francia, hasta Suecia y Noruega en el extremo norte, junto con Irlanda y el Reino Unido. El peso social, económico y de tráfico de mercancías del CFA es un hecho que atestiguan las siguientes cifras:

- Agrupa a 80 millones de habitantes (25% de la población en la zona euro).
- Atraviesa 12 ciudades de más de un millón de habitantes (entre ellas varias capitales europeas).
- Concentra más de un 30% del PIB de la zona euro (sobre 2 billones de €).
- En él se ubican unos 60 puertos significativos, con tráficos en su conjunto de 650 millones de toneladas anuales (sin contar los grandes puertos conexos al CFA, como Algeciras, Amberes, Rotterdam, Hamburgo...).
- Transitan por él más de 100.000 millones de tm-km anuales de mercancías.
- Concentra el 50% del tráfico de mercancías entre la península ibérica y Europa (Frontera de Irún).
- Presenta un fuerte desequilibrio modal (generador de congestión viaria e impactos medioambientales): el ferrocarril transporta sólo el 1% de las mercancías, el 16% por mar, y el 83% restante la carretera.

EFFIPLAT es un proyecto iniciado en 2008 por un Consorcio compuesto por Gobiernos regionales de Portugal, España y Francia e Irlanda, que plantea la creación de una red de plataformas intermodales en el Corredor Atlántico y la potenciación del transporte intermodal ferroviario de mercancías (proyecto CFA), en el contexto de la Red Trans-Europea de Transporte (TEN-T).

Navarra, participante en el proyecto EFFIPLAT, se encuentra logística y ferroviariamente integrada en el CFA, mediante la vía Alsasua— Castejón, que a su vez configura el Corredor del Ebro, nexo de unión entre el CFA y el Corredor Mediterráneo, (Algeciras, Valencia, frontera de Port Bou, Lyon, Hamburgo, países nórdicos). Esta integración dota a Navarra de una localización estratégica en posicionamiento logístico y conectividad ferroviaria, tanto a nivel nacional como en el sur europeo.

En el territorio Foral existe un significativo nodo logístico integral, situado en Pamplona-Noáin. Lo conforman las Instalaciones del Centro Logístico de Noáin, actualmente con tráficos intermodales (de titularidad de ADIF), y la Ciudad del Transporte de Pamplona (CTP), que depende del Gobierno de Navarra y que no cuenta con accesibilidad ferroviaria directa a sus instalaciones. Ambas infraestructuras, a 5 km una de otra, están conectadas por carretera, lo que asegura que la CTP tenga acceso a la intermodalidad ferroviaria a través del Centro Logístico de Noáin.

Si se considera tan solo el CFA en España, Portugal y Francia ("CFA Sur"), en el año de base de análisis de EFFIPLAT (año 2012) no había tráficos ferroviarios entre Navarra y ninguna otra región del CFA Sur (españolas o no). Tampoco los había en ninguna otra CCAA salvo en el País Vasco (en una cuantía muy limitada, 28.000 toneladas –tm-). Sin embargo en el año 2014, Navarra ha desarrollado algunos tráficos ferroviarios con el CFA, en concreto con el País Vasco.

Como contrapartida, en dicho año 2014, es la carretera la que absorbe la totalidad de los tráficos terrestres con las regiones Europas del CFA Sur, con 10.903 tm (importación y exportación), lo que muestra el gran nivel de servicio que la carretera aporta a Navarra para el funcionamiento de su industria.

El transporte por carretera de Navarra genera el 18,50% de los volúmenes exportados por todas las regiones españolas del CFA Sur (sólo por detrás de País Vasco y Castilla y León) al resto de este ámbito, e importa el 14,64% del total de las regiones españolas del resto del CFA SUR, de nuevo tras las regiones antes citadas.

Por carretera, la mayor relación de tráfico de la Comunidad Foral se establece con la vecina región de Aquitania, tanto en importación (más de 560.000 tm) como en exportación (algo más de 350.000 tm). También es significativa la relación de tráfico con el área de Paris (Île de France), más de 110.000 tm.

Como se ha apuntado, en el año 2014 existen tráficos intermodales ferroviarios de Navarra con otras zonas de España, directa o indirectamente relacionadas con el Arco Atlántico y el CFA Sur: el Puerto de Barcelona, el de Bilbao, y con Vitoria-Jundiz, que en su conjunto suponen la circulación de 8 trenes a la semana, con dos operadores ferroviarios (Renfe y Sibport).

Por tanto, dado el carácter portuario de dos de esos destinos, la industria navarra cuenta en la actualidad con servicios intermodales para su importación y exportación con otros países y continentes. Se trata de un buen comienzo para Navarra en lo referido al desarrollo de la intermodalidad, no solo terrestre (carretera-ferrocarril) sino también ferro-portuaria (ferrocarril-buque).

Respecto a la potencialidad real de nuevos tráficos intermodales de Navarra, EFFIPLAT indica que sí existen, en especial con el Norte de Francia y Benelux (Bretaña, Área París, Niedersachsen, Nord-Pas de Calais, Poitiu Charentes, Vlaams Gewest...). Esa potencial captación en técnicas intermodales, latente ya en 2012, aumenta significativamente en los escenarios futuros estudiados (2020, 2025, 2030).

¿Qué hacer para que Navarra desarrolle la elevada potencialidad intermodal y logística que su ubicación en el Arco Atlántico le otorga?

La solución pasaría por poner en práctica instrumentos que ya han sido analizados por el Gobierno navarro en años anteriores. Se conoce el diagnóstico que impide la realización de estos tráficos intermodales, así como el Plan de Acción para ponerlos en marcha. Lo que falta es la decisión “política” de ponerlo en práctica, aunque sea en un contexto marcado por las restricciones presupuestarias, que han conllevado la ralentización de múltiples obras en infraestructuras.

El Gobierno de Navarra aprobó en 2009 el **Modelo Territorial para el Desarrollo de la Red de Áreas Logísticas de Navarra**, que planificó su red de plataformas logísticas, intermodales o no, configurando dos nodos intermodales como de máxima prioridad (Pamplona-Noáin, y Tudela), con actuaciones intermodales asimismo en Alsasua.

Dicha red, junto con el desarrollo del llamado Corredor Ferroviario Navarro, de ancho internacional, y tráfico mixto, desde Zaragoza hasta Pamplona, y su posterior conexión con la “Y vasca”, asegura el soporte infraestructural para la implantación de servicios intermodales ferroviarios en Navarra. Aunque ralentizado por la crisis, este Corredor sigue siendo objeto de futura ejecución.

A corto plazo, las actuaciones principales –que requieren pasos primero de gestión y en el futuro de inversión- pueden ser: aprovechar las infraestructuras (nodales, lineales) ya existentes, aplicando medidas de gestión de las mismas, intensificando su uso, en su caso con inversiones mínimas. Como ejemplo, la ya citada coordinación del Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento en el desarrollo del nodo intermodal de Pamplona (Noáin-CTP), y el apoyo a nuevos servicios intermodales ferroviarios, con el soporte (y el protagonismo) del empresariado navarro de transportes, que cuenta ya con un núcleo de empresas importantes de la comunidad con el firme empeño de “subir” una parte de sus propias cargas al tren, aplicando además programas de incentivos similares a los de la UE (el antiguo Marco Polo I y II, los actuales TEN-T, CEF...), junto con otras acciones de concertación y gestión.

Como conclusión, para asegurar el desarrollo de la posición estratégica que Navarra tiene en el Corredor Ferroviario Atlántico, es prioritario gestionar las actuaciones mencionadas de

coordinación y de apoyo a los servicios intermodales, para sacar el máximo partido de las infraestructuras, y en el futuro, priorizar las inversiones necesarias.

Alfredo Irisarri Castro

Ingeniero de Caminos

Socio Director de TEIRLOG Ingeniería