

POSICION DE EAJ-PNV DE NAVARRA ANTE EL TREN DE ALTAS PRESTACIONES.

El 6 de Febrero de 2008 compareció en la Comisión de Obras Públicas del Parlamento de Navarra la Consejera de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Navarra para informar sobre la situación actual en que se encuentra el proyecto de Tren de Altas Prestaciones a su paso por nuestro territorio. En esa comparecencia y como premisa previa quedó claro que desde el punto de vista normativo, esta infraestructura está afectada por el *Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2010* del Ministerio de Fomento, por la *Directiva Comunitaria 98/48/CE del Consejo de la Unión Europea* relativa a la interoperatividad del sistema ferroviario transeuropeo de alta velocidad, así como el *Libro Blanco sobre la política europea de transportes 2001-2010* de la Comisión Europea de 12/09/2001.

Este marco normativo estatal y comunitario lleva implícito que:

- La decisión estratégica europea de apostar por el transporte ferroviario de viajeros y mercancías como modelo de transporte más eficiente y sostenible, lo cual conlleva la **separación en la gestión de la infraestructura (ADIF) y de los servicios ferroviarios (RENFE) así como la apertura del acceso al transporte nacional e internacional de nuevos operadores ferroviarios** y a la competencia entre ellos. En estos momentos disponen de licencia siete empresas ferroviarias en el Estado para operar en el transporte ferroviario de mercancías.
- La consideración de este tramo navarro, así como el tramo que afecta a la C.A.V. denominado como Y vasca, ambos pertenecientes a la red transeuropea de alta velocidad, como **red de altas prestaciones (T.A.P.)**. Esta consideración implica que **el tráfico será mixto para mercancías y para pasajeros, así como que la velocidad máxima para el tráfico de mercancías será de 90 Km. /hora y de 230 Km. /hora para el tráfico de pasajeros.**
- **El trazado del T.A.P. será de doble vía, con un ancho de la vía unificado para toda la red transeuropea tipo UIC** (de 1,435 m.), a diferencia del ancho ibérico ó ancho RENFE (1,678 m.) de las líneas ferroviarias convencionales actuales en el Estado español, rompiéndose así la barrera del diferente ancho de vía, explicable en el siglo XIX pero incomprensible en el siglo XXI.
- Teniendo en cuenta la deficitaria red de transporte ferroviario del Estado español (29,8 Km. de ferrocarril por Km² de superficie del Estado) en comparación con otros países de nuestro entorno como Alemania (130,4 Km./Km²), Bélgica (117,8 Km./Km²), Gran Bretaña (69,9 Km./Km²), Francia (43,3 Km./Km²) etc. y en consonancia con la decisión comunitaria de promoción del transporte ferroviario, **la red de altas prestaciones (T.A.P.) ferroviaria se ha de considerar necesariamente como complementaria de la red ferroviaria convencional**, de manera que se incremente sustancialmente el potencial de transporte de mercancías y pasajeros más sostenible por ferrocarril en detrimento del transporte por carretera, máxime teniendo en cuenta que la actual cuota del transporte de mercancías por ferrocarril en el Estado español es tan solo de un 6,4%.
- **El desempeño de una función central del ferrocarril en el sistema íter modal de transporte de viajeros y mercancías**, que debe asociarse al desarrollo complementario de plataformas logísticas y de estaciones íter modales con otros modos de transporte.

Por lo que respecta del **trazado del T.A.P. a su paso por Navarra**, el **tramo Zaragoza-Castejón-Pamplona/Iruña** discurrirá básicamente en paralelo al trazado del ferrocarril convencional actual hasta la nueva estación ínter modal cuya ubicación está prevista en el barrio de Etxabakoiz de Pamplona/Iruña. Esta actuación conllevará la eliminación del bucle ferroviario de la estación actual en San Jorge y Buztintxuri, barrios que quedarán integrados en la trama urbana de la ciudad sin la barrera que supone actualmente el ferrocarril y sus instalaciones. Este trazado ha sido aprobado previamente y realizado el estudio de impacto ambiental por parte del Ministerio de Fomento, competente en esta infraestructura.

CASO TUDELA

Desde EAJ-PNV lamentamos y denunciemos el tiempo perdido por el Gobierno de Navarra de U.P.N. durante las legislaturas 1995-2003 en la que, el entonces Consejero de Obras Públicas y Transportes, Jose Ignacio Palacios, trató por todos los medios de que el T.A.P. continuara su trazado desde Pamplona/Iruña por el valle de Erro para comunicar así con el T.G.V. francés. A pesar de conocer la posición estratégica del Estado francés desde mediados de los años 90 de que los accesos de las grandes infraestructuras de transporte desde el Estado francés hacia la Península fuesen a través de los dos extremos del Pirineo (Portbou en Girona e Irun en Gipuzkoa), su animadversión política a que esta infraestructura ferroviaria se comunicase con Europa por “*territorio vasco*” era tal que, tras la tardía negativa oficial del Servicio Nacional de Ferrocarriles franceses a su propuesta de trazado, dio por finalizado el tramo navarro del T.A.P. en Pamplona/Iruña. Una auténtica barbaridad producto del fanatismo del Sr. Palacios que obligaba a un ciudadano de Navarra que quisiera trasladarse a Burdeos en el T.A.P., a realizar el recorrido Pamplona/Iruña, Madrid, Irún hasta llegar a Burdeos.

Actualmente y para completar la red transeuropea del T.A.P., queda por decidir el trazado de esta infraestructura en el **tramo comprendido entre Pamplona Iruña y su conexión con la Y vasca en Gipuzkoa.**

Por parte del Ministerio de Fomento han estudiado dos alternativas de trazado que, tras atravesar parte de la comarca de Sakana, conectan con la Y vasca una a la altura de Beasain y otra a la altura de Tolosa, tras atravesar ambas el Parque Natural de Aralar.

No obstante, tras las reuniones mantenidas por las Consejeras del ramo tanto del Gobierno de Navarra como del Gobierno Vasco, la Consejera navarra, Sra. Alba, en la comparecencia parlamentaria antes citada, informó que ambas consejerías coinciden en considerar como alternativa más factible la que, discurriendo por la comarca de Sakana, pasa por Altsasu, en el corredor entre los Parques Naturales de Aitzgorri y Aralar y sin que se vea afectada por los Planes de Uso y Gestión de ambos parques naturales, para conectarse con la Y vasca en la estación intermodal prevista en la localidad guipuzcoana de Ezkio-Itsaso. Al Mº de Fomento le compete el estudio multicriterio de esta última alternativa, que se ha comprometido en entregarlo para el mes de Julio del 2008. No obstante, también conviene recordar que, tanto el Gobierno de Navarra como al Gobierno Vasco ostentan las competencias exclusivas en materia de Ordenación del Territorio en sus ámbitos correspondientes, por lo que es esperable que ambos hagan valer su visión en esta materia a favor de la alternativa más idónea.

Desde EAJ-PNV de Navarra exigimos al Mº de Fomento la realización de un exhaustivo y riguroso estudio de impacto ambiental en esta tercera alternativa de trazado entre Pamplona/Iruña, Altsasu y la conexión con la Y vasca en Ezkio, alternativa por la que nos decantamos. Igualmente pedimos un esfuerzo adicional al Dpto. de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Navarra en la necesaria actitud proactiva de información,

comunicación y transparencia hacia la ciudadanía Navarra previamente al proceso de información pública que es preceptivo.

Así las cosas, cabe responder a la pregunta sobre los **beneficios que esta infraestructura puede reportar a la sociedad Navarra**.

Para centrar la cuestión, es preciso aclarar que, desde un punto de vista de sostenibilidad, se ha de contemplar el sistema ferroviario en su conjunto y en el que se vislumbran tres subsistemas en función de su especialización:

1. La red de altas prestaciones especializada en medias y largas distancias.
2. La red convencional especializada en cercanías y medias distancias.
3. El desarrollo del transporte ferroviario urbano (metro y tranvía) como alternativa creciente al transporte colectivo en autobús y al vehículo privado.

Además, el sistema ferroviario seguirá coexistiendo con otros modos de transporte, como el transporte por carretera (Camión, autobús y vehículo privado), el transporte aéreo y el transporte marítimo. La condición para que el macrosistema del transporte funcione estriba en la intermodalidad ó interrelación y coordinación entre los diferentes modos de transporte.

La Comisión de la UE apuesta porque la proporción de uso (nº de pasajeros y Tm. de mercancías) de los modos de transportes menos agresivos medioambientalmente se incremente en detrimento de los más agresivos y se consiga un macrosistema de transporte más sostenible y que contribuya a la preservación del medio ambiente y a la lucha contra el cambio climático.

Entre los beneficios que el T.A.P. puede reportar a la sociedad navarra, cabe destacar:

Beneficios medioambientales:

- **Menor consumo energético que otros modos de transporte.** Así, el consumo energético de un viajero en coche por Km. recorrido es 10 veces superior al consumo por Km. en el TAP, el autobús consume 3 veces más que el TAP y un tren de cercanías convencional tiene un consumo ligeramente superior al TAP, teniendo en cuenta el incremento de consumo en frenadas y aceleraciones.
- **Menor ocupación de suelo.** Un Km. de una autovía supone la ocupación de 9 Ha de suelo, frente a las 3,5 Ha en el caso del TAP.
- **Mayor respeto ambiental.** Hay que tener en cuenta que el TAP consume energía eléctrica, por lo que no produce emisiones contaminantes a la atmósfera, frente al transporte por carretera que consume combustibles fósiles que provocan la emisión de gases contaminantes. Además, la contaminación acústica es menor que la de cualquier carretera.

Beneficios sociales:

- El desarrollo del TAP en Navarra puede traer efectos inmediatos tras su puesta en marcha como son la **menor siniestralidad** que el transporte por carretera, la **descongestión de la red de carreteras** como consecuencia de la migración del transporte por carretera al TAP, así como una mejora notable en la **conexión inter territorial**.
- **Accesibilidad y políticas de tarificación.** El TAP debe estar diseñado para garantizar la accesibilidad a todos los usuarios. Además, la aplicación de las directivas

comunitarias garantizarán la libre competencia entre los diferentes operadores, evitando así los monopolios propicios a la tarificación abusiva. Hay experiencias cercanas como el sistema tarifario francés ó el que existe en los servicios Avant de la alta velocidad de RENFE que son parecidos a los precios del actual ferrocarril convencional. Por otro lado, las directivas comunitarias autorizan que determinados desplazamientos estratégicos para el Estado miembro puedan ser subvencionados para fomentar su ocupación.

Beneficios económicos:

- En la ponencia sobre la política de transporte de mercancías por ferrocarril del Senado, cuyo informe se aprobó el 29 de Octubre de 2007, se reconoce que actualmente la velocidad media de un tren de mercancías convencional procedente del Estado español en transporte internacional es de **18 Km./h.** atendiendo a la hora y día de salida de origen y a la hora y día de llegada a destino, como consecuencia de las paradas en vía muerta, el trasbordo de mercancías a otro convoy de ancho compatible, el cambio de maquina y de maquinistas, el papeleo etc... Es urgente la necesidad de contar con **un transporte de mercancías más eficiente.** Garantizada la interoperatividad del TAP en Europa, por su ancho de vía uniforme y por la armonización en los sistemas de electrificación y señalización, se podrá ofertar a nuestras empresas servicios de transporte por ferrocarril *justo a tiempo*, cosa hoy impensable.
- **La construcción de nueva red ferroviaria en Navarra, supondrá la mayor inversión realizada en Navarra,** que traerá consigo la generación de un importante número de empleos y la participación de numerosas empresas navarras en su ejecución
- **Nuevas oportunidades para la internacionalización de nuestras empresas.**
- **Nuevas oportunidades de empleo vinculadas con la creación de centros logísticos e ínter modales.**

Respecto a la **financiación de las obras del TAP.**, el 24 de abril de 2006 se firmó un Convenio entre el Mº de Fomento y el Gobierno Vasco para la ejecución de las obras de la Y vasca valorado en 4.178 millones de euros. La novedad de este convenio estriba en la ejecución en paralelo del tramo guipuzcoano de la Y vasca y como consecuencia, la aceleración general en la ejecución de la obra. Para ello, el Ministerio de Fomento encomienda al Dpto.de Transportes y Obras Publicas del Gobierno Vasco la redacción de los proyectos técnicos, la adjudicación, ejecución y dirección de las obras del tramo mencionado, cuyo gasto será liquidado al Ministerio por reducción del cupo anual a pagar al Estado en virtud del Concierto Económico que ostentan las haciendas vascas.

El Gobierno de Navarra, tras la firma del convenio mencionado, también reclamó al Estado la redacción de un Convenio para la ejecución del tramo navarro del T.A.P. Una vez más se comprueba la docilidad de U.P.N. con el Estado, de forma que, pudiéndolo hacer en el periodo de 8 años de gobierno del P.P., no lo hizo y ahora que el Convenio lo ha conseguido el Gobierno Vasco, lo reclama al Estado.

De acuerdo con las informaciones facilitadas por la Consejera de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de Navarra, la firma del Convenio entre el Mº de Fomento y el Gobierno de Navarra debe ser inminente. De acuerdo con esas informaciones, el Mº de Fomento se encargara de la ejecución de la obra del tramo Zaragoza-Castejón. mientras que el Dpto. de Obras Públicas de Navarra tendrá la encomienda para la redacción del proyecto

técnico, la adjudicación, ejecución y dirección de la obra del tramo comprendido entre Castejón y Pamplona/Iruña, que será liquidado con el Estado a través del Convenio Económico de Navarra con el Estado español. En ambos casos, la ejecución se encomienda a los Gobiernos de la C.A.V y de Navarra con el fin de que se contribuya a la aceleración de las obras y de la puesta en servicio del TAP, las inversiones se liquidan a través del Concierto y el Convenio con el estado y la titularidad de las infraestructuras pasarán a ser de quien las paga, es decir del Estado, que posteriormente traspasa su titularidad a ADIF.

Nada se dice del tramo restante para finalizar el tramo navarro del T.A.P. Por ello, desde EAJ-PNV de Navarra nos congratulamos por el acuerdo alcanzado pero también exigimos al Gobierno de Navarra que en el Convenio a firmar con el Estado se contemple la ejecución del tramo navarro en su integridad. El tramo entre Pamplona/Iruña y la conexión con la Y vasca sufre una demora en la definición del trazado, en su financiación y en su ejecución imputable única y exclusivamente a U.P.N. por su vértigo a conectarse a la red transeuropea de altas prestaciones ferroviarias con el resto de los vascos, lo cual nos parecería infantil si no tuviera la trascendencia que tiene. Porque esa red la estamos construyendo y pagando todos los europeos y a ella estaremos conectados en el 2020 TODOS LOS EUROPEOS. Porque es el futuro.

Por último, resaltar que para EAJ-PNV, como partido nacionalista que somos, esta nueva infraestructura tiene un valor adicional, como es el hecho de que, dentro de ser una red transeuropea que atraviesa los cuatro territorios de Hegoalde e Iparralde, es una infraestructura que vertebrada Euskadi en su conjunto, facilitando y aproximando las relaciones empresariales, culturales, sociales, políticas y de todo tipo entre todos los territorios vascos.

Por todo ello y con las consideraciones manifestadas, nos posicionamos favorablemente al desarrollo del TAP en Navarra.

En Iruña, a 19 de Febrero de 2008.