



El corredor ferroviario Zaragoza – “Y” vasca pasando por Pamplona

13/06/2017



Zaragoza eta euskal “Y”
Iruñatik lotuta:
tren korridorea

2017/06/13



Programa-akordioa Acuerdo programático

- ➔ Declarar nuestra apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales y capacidad suficiente que responda adecuadamente a las necesidades de transporte de mercancías y de personas viajeras, tanto de cercanías como de media y larga distancia. Trabajar para que Navarra no quede fuera del Corredor Atlántico Mediterráneo.



RED TRANSEUROPEA DE TRANSPORTE
Corredor Cantábrico - Mediterráneo. Modo ferrocarril



Red Básica de transporte



Europako garraioaren
oinarrizko sarea



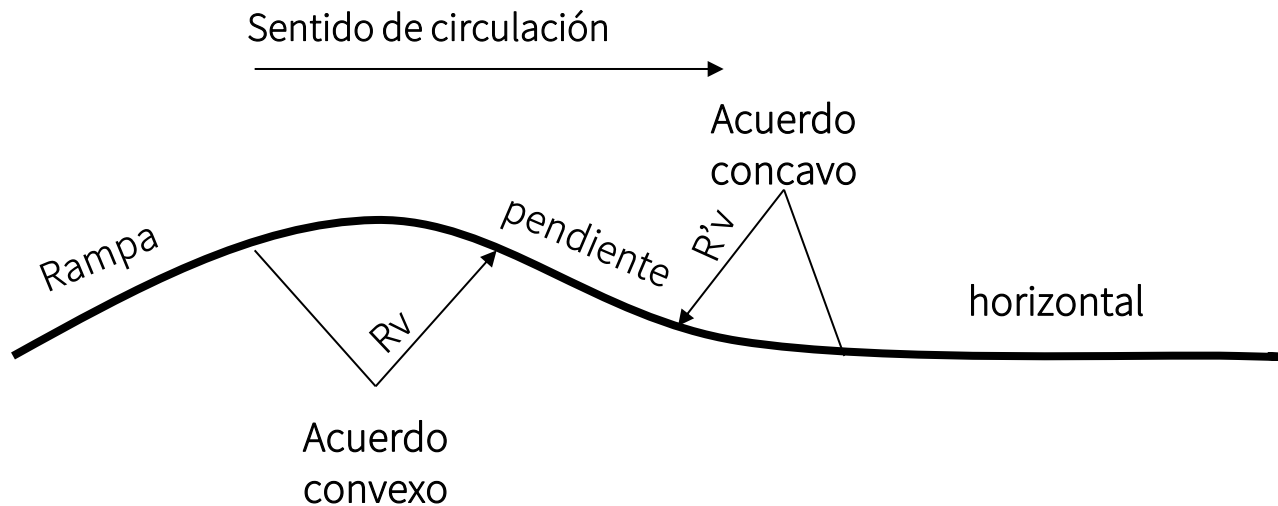
Uso Mixto

Erabilera mistoa

➔ Pasajeros y mercancías

➔ Requisitos:

- rampa máxima para pasajeros hasta el 2,5% o el 25‰
- rampa máxima para mercancías hasta 1,5% o 15‰





➔ Inversión

- Inversión para un uso mixto > inversión solo para pasajeros (por este requisito técnico de la rampa)
- Difícil evaluación de este incremento (muy diferente según el tramo)





Estándares de la Red Básica

Oinarrizko sareko
betebeharrak



- ➔ Electrificación total de la línea ferroviaria y de los apartaderos
- ➔ Mínimo de carga de 22,5 t/eje, 100 km/h de velocidad de línea y trenes de 740 m
- ➔ Implantación integral del sistema de gestión del tráfico ferroviario ERTMS
- ➔ Ancho de vía nominal de 1.435 mm (ancho UIC)



- Zaragoza-Castejón via doble y Castejón-Alsasua via única. Ambos tramos en ancho convencional, electrificado a 3 kV.
- Velocidad máx 160-140km/h, comercial sobre 80 km/h
- Bloqueo automático (BA) y control de tráfico centralizado (CTC)
- Señalización tren tierra y ASFA
- Tráfico Mixto



- **Rampa característica**

- Tramo Zaragoza-Castejón
IDA 10 ‰ / VUELTA 8 ‰
o Tramo Castejón-Pamplona
IDA 17 ‰ / VUELTA 17 ‰
- Tramo Pamplona-Alsasua
IDA 16 ‰ / VUELTA 13 ‰



- **Longitud máxima de los trenes de mercancías**

- Tramo Zaragoza-Castejón 500 m - 575 m
- Tramo Castejón-Pamplona 500 m - 550 m
- Tramo Pamplona -Alsasua 500 m - 550 m



➔ Nivel de cumplimiento en Navarra

	Red actual de Navarra cumple	Red actual de Navarra no cumple
Electrificación total	X	
Carga de 22,5 t/eje, 100 km/h de velocidad de línea y trenes de 740 m		X
Implantación integral del ERTMS		X
Ancho de vía nominal de 1.435 mm (ancho UIC)		X



Capacidad actual -
capacidad futura

Gaurko kapazitatea -
Geroko kapazitatea

Nivel actual de saturación

- Capacidad máxima de la vía única existente entre Castejón y Altsasu/Alsasua: **68 trenes** en ambos sentidos
- Hoy en día: 45 trenes en ambos sentidos
- Análisis situación por sentido y por tramos horarios
- Nivel saturación medio: 66%. En algunos tramos horarios, saturación.

Cupos de surcos por tipo de tráfico :

Sentido : CASTEJON DE EBRO

	0-3 h	3-6 h	6-9 h	9-12 h	12-15 h	15-18 h	18-21 h	21-24 h	Tot
Mod	ML	BM	ML	ML	ML	ML	ML	ML	-
VLD	0	1	1	1	1	1	1	1	7
VCR	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Merc	2	2	3	3	3	3	3	3	22
Tot	2	3	5	5	5	5	5	5	35

Sentido : PAMPLONA

	0-3 h	3-6 h	6-9 h	9-12 h	12-15 h	15-18 h	18-21 h	21-24 h	Tot
Mod	ML	BM	ML	ML	ML	ML	ML	ML	-
VLD	1	0	1	1	1	1	1	1	7
VCR	0	0	1	1	1	1	1	1	6
Merc	2	0	3	3	3	3	3	3	20
Tot	3	0	5	5	5	5	5	5	33

Tráfico real programado:

[Estación de referencia: TAFALLA 26/06/2014 (J)]

Sentido : CASTEJON DE EBRO

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Tot
G	0	0	0	0	0	2	0	1	1	1	1	0	0	1	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	9
L	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2	0	1	0	1	1	0	1	1	0	1	0	2	0	10
R	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	3
Tot	0	0	0	0	2	2	0	3	2	2	4	0	4	1	2	3	0	3	2	3	1	3	2	0	22
NSat	0 %	0 %	0 %	0 %	67 %	67 %	0 %	60 %	67 %	67 %	80 %	0 %	80 %	0 %	100 %	60 %	0 %	60 %	67 %	60 %	67 %	60 %	60 %	0 %	63

Sentido : PAMPLONA

	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	Tot
G	1	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	1	1	2	0	0	1	1	0	2	1	11
L	0	0	0	0	0	0	2	0	0	1	0	1	0	0	0	2	0	1	1	1	0	0	0	0	9
R	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	0	0	0	3
Tot	1	0	0	0	0	0	4	0	1	1	2	1	1	0	1	7	0	2	2	2	1	3	2	1	23
NSat	33 %	0 %	0 %	0 %	- %	0 %	80 %	0 %	33 %	33 %	40 %	33 %	20 %	0 %	100 %	140 %	0 %	100 %	100 %	100 %	60 %	60 %	60 %	0 %	70

➔ Previsiones y expectativas tráfico de mercancías

- > Datos del transporte de mercancías por tren
 - Navarra: 0,71%
 - España: 4%
 - Francia: 14%
 - Alemania: 23%
 - UE28: 17%





Recordatorio

- 25% de la energía consumida actualmente en Navarra proviene de renovables siendo el resto de energía de origen fósil, petróleo y gas.

- la factura que paga Navarra por la adquisición de combustibles fósiles supone casi 4 millones de euros diarios

- el **40% del total de la energía se consume en transporte**, y aquí es toda de origen fósil, representando además el 50% del coste

⇒ emisiones de CO2 al medio ambiente muy altas y perjudiciales, acelerando el cambio climático.

2015 - Navarra: 5,23 millones de toneladas (medidas en términos de CO2 equivalente)

Ejemplo de posibilidad de reducir estas emisiones en materia de transporte:

	Por carretera	Por tren
Distancia Pamplona – Puerto de Bilbao	172	244

> Objetivos para Navarra

OBJETIVOS GENERALES		PUNTO DE PARTIDA	OBJETIVO 2020	OBJETIVO 2025	OBJETIVO 2030
SOSTENIBILIDAD	Eficiencia energética Consumo energético final en miles de TEP	1799	1700	1650	1600
	Reducción de Emisiones GEI Reducción emisiones totales de gases de efecto invernadero sobre niveles de 1990	22,8%	-20%	-30%	-40%

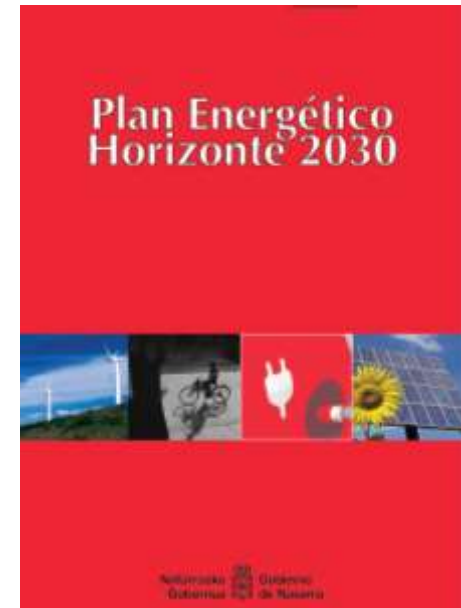
Fuente – Estrategia de especialización de Navarra

-2030: el 50% del consumo energético de fuente renovables – (Plan energético de Navarra Horizonte 2030)

⇒ aumentar producción de energía por renovables

⇒ reducir consumo no renovables

⇒ reducir la dependencia respecto al automóvil e incrementar las oportunidades de los medios de transporte alternativos.



-Objetivo S3

	OBJETIVOS INTERMEDIOS	DESCRIPCIÓN	PUNTO DE PARTIDA	OBJETIVO 2020	OBJETIVO 2025	OBJETIVO 2030
INFRAESTRUCTURAS	Energías renovables	% contribución de las EERR en el consumo energético final	24,7%	28%	40%	50%
	Banda ancha ultrarápida	% población con cobertura 100 Mbps o más	69,2%	85%	93%	100%
	Residuos	% reducción de residuos sobre año 2010	6,4%	10%	11%	12%
	Modalidad de transporte	% mercancías transportadas por ferrocarril sobre el total de transporte	0,71%	1,10%	1,60%	2,40%

-Hoy 20 trenes de mercancías diarios en ambos sentidos
 => objetivo 2030: 66 trenes*

* Hipótesis PIB constante



Más capacidad para la movilidad de pasajeros

-Incremento del tráfico pasajeros difícil de medir pero es obvio que hay una demanda latente. En 2004, en la ruta Pamplona-Madrid los viajeros no llegaban a 100.000. Ahora, superan los 400.000.

-La demanda está unida en gran parte a los tiempos de recorrido (evidentemente el coste también influye).

- ¿Previsiones demanda entre Pamplona y Tudela o Zaragoza? ¿Entre Pamplona capitales vascas y Europa?

¿De qué depende la capacidad?

- Sobre todo del número de vías (1 entre Castejón y Alsasua)
- Resto condiciones de la infraestructura (PAETs, sistemas de señalización, velocidad media)
- Factores relacionados con el tráfico y con las condiciones de operación

Resumen

- La red navarra actual * es muy antigua, data de 1870
- No cumple con los estándares internacionales asumidos por Europa para su Red Básica
- No tiene capacidad suficiente (nivel de presaturación y previsión de aumento del tráfico)

* Su trazado (desde Castejón hasta Altsasu pasando por PAMPLONA), con su plataforma y su vía única de "ancho ibérico" .Exactamente con la configuración actual pero con los parámetros de entonces...

Alternativas para aumentar la capacidad y cumplir los estándares internacionales

Kapazitatea areagotzeko eta oinarrizko
sareko betebeharrak betetzeko aukerak

➔ Más vías con diseño técnico que cumplan con estándares internacionales

2 soluciones:

- nueva plataforma diseñada para cumplir todas las necesidades
- modificar trazado actual añadiendo al menos una vía más e invirtiendo además para que cumpla estándares internacionales.

Evaluación solución de una nueva plataforma

- Mixta, pasajeros y mercancías, si está diseñada técnicamente para ello.
 - Cumple estándares internacionales en la medida en que esté diseñada técnicamente para ello.
 - Ofrece una gran reserva de capacidad (dos vías nuevas (o posibilidad de tenerlas) que se añaden a la vía actual que seguiría lógicamente en funcionamiento

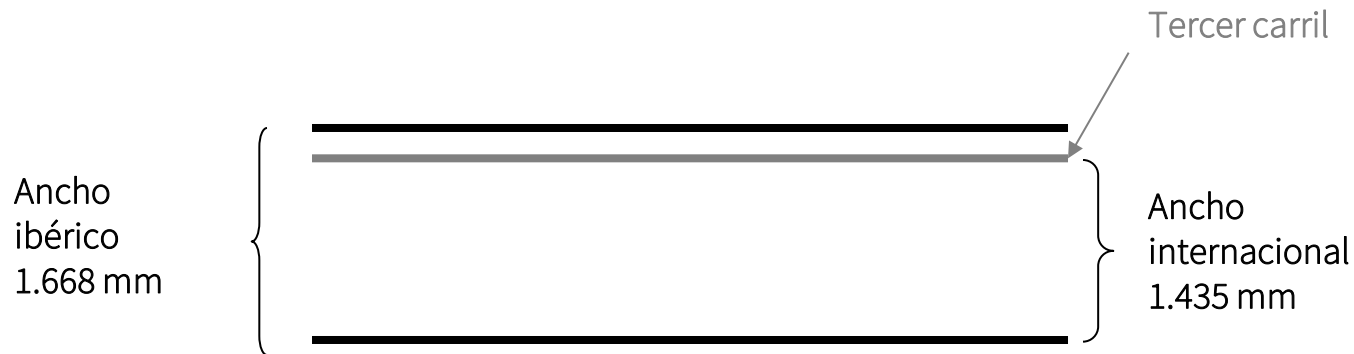
Evaluación Duplicación vía y corrección trazado para cumplir estándares

Inversión muy elevada en relación con plataforma para ser una solución que aporta menos capacidad: entre Zuasti y Vitoria, duplicando vía entre Zuasti y Alsasua (no en todo), tercer hilo (dos vías) entre Alsasua y Vitoria y actuando para cumplir estándares, casi 800 M, frente a casi 1000 de una plataforma nueva. En el tramo Castejón Esquíroz previsiblemente menos diferencia todavía, por la orografía.

- ⇒ No da opción a tercera vía: mirada a largo plazo.
- ⇒ Retraso en las actuaciones. Estudio informativo. Empezar desde cero. Además, no la plantea quien tiene la competencia.

➔ ¿Y el tercer hilo?

Esquema de una vía



=> Sólo permite solucionar el problema del ancho, uno de los estándares internacionales.



Pero el tercer carril :

- no permite cumplir con los demás estándares internacionales
- no soluciona el problema de la capacidad

Planteamiento del Estado



Estatuaren proposamena



Planteamientos técnico y administrativo adaptados a las especificidades de cada tramo

Tramo Zaragoza-Castejón: 2 opciones

- nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales, O
- tercer hilo (ancho UIC) en las dos vías existentes e inversiones para cumplir estándares*

Propuesta administrativa: ejecución por parte del Estado

* Este tramo cumple con el requisito de Rampa.



-Tramo Castejón-Esquíroz

- Nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales
- Propuesta administrativa: Nuevo Convenio con el GN para una ejecución por Navarra



-Tramo Esquíroz - Zuasti

-Nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales.

- Propuesta administrativa: Creación Grupo técnico, posible actualización protocolo y firma nuevo Convenio con el GN. Diferenciar Corredor y Eliminación del bucle.



-Tramo Zuasti - “Y” vasca

- Nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales
- Propuesta administrativa: Acuerdo entre los tres Gobiernos sobre el trazado y ejecución por el Estado (desde la tramitación de la DIA hasta la ejecución de las obras y puesta en funcionamiento)

Una propuesta con una solución técnica que cumple con el acuerdo programático

- Corredor Cantábrico – Mediterráneo.
- Uso mixto pasajeros / mercancías
 - Estándares internacionales
 - Capacidad suficiente
 - Gestión coordinada necesidades cercanías y media/larga distancia, junto con la línea actual

Las ventajas de la fórmula Convenio

- Una formula que solo existe en Gipuzkoa y en Navarra
 - Aumenta nuestro poder de influir en la gestión del proyecto, en el cuidado de los detalles en el territorio.
 - Avanzar más rápido en una infraestructura estratégica
 - Más legitimidad para exigir al Estado que avance en todo el Corredor, en el resto de los tramos del mismo, en especial en la Conexión con Europa, que es lo que necesita Navarra.
- En resumen, mejor influir desde dentro, y ganar legitimidad política para apretar y garantizar que se lleve adelante una solución respetuosa con el acuerdo programático, en un contexto en el cual quien tiene la competencia lo va a hacer de todas formas.



Coste para Navarra de la infraestructura

-1,6 % de su coste, exactamente el mismo porcentaje que hemos pagado de todas las infraestructuras ferroviarias realizadas en todo el Estado

Hurrengo urratsak

Próximos pasos

Actuaciones en todo el Corredor

- Reunión Estado CAV Navarra para conexión con Y vasca. A la espera convocatoria Ministerio.
- Reunión Grupo Técnico para Esquiroz Zuasti. Sin confirmar fecha. En contacto.
- Preparando respuesta a Borrador Convenio.
- A la espera decisión Ministerio en relación Castejón Zaragoza.



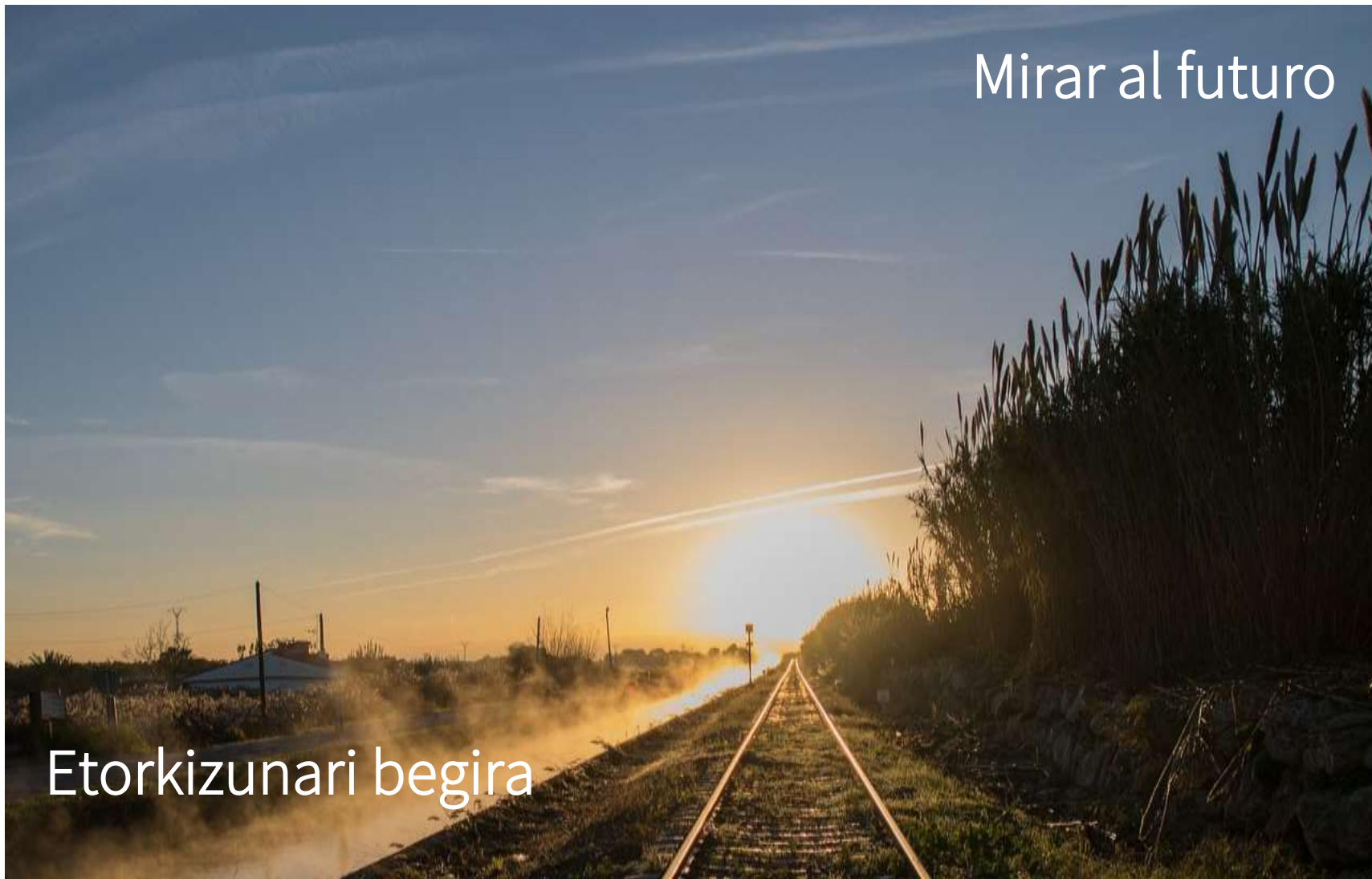
➔ Terminar de elaborar una Respuesta a la Propuesta de Convenio que incorpore al borrador del Ministerio algunos elementos estratégicos para Navarra.

- Visión de todo corredor
- Sistema de financiación claro y más ventajoso, sin riesgos.
- Clarificar el resto de cláusulas.



Mirar al futuro

Etorkizunari begira





Elementos clave

El tramo Zaragoza Pamplona Y vasca forma parte del Corredor Cantábrico Mediterráneo y está integrado en la Red Básica Europea.

- Tenemos un problema de capacidad y de estándares que debemos solucionar, con una perspectiva de muy largo plazo. La plataforma construida en el siglo XIX ha llegado hasta nuestros días y queremos seguirla manteniendo combinándola con una nueva, de forma que se atiendan nuestras necesidades de mercancías, pasajeros de cercanías y de media y larga distancia y se solucionen los problemas detectados.



- Tenemos un compromiso con nuestras generaciones futuras desde una perspectiva de sostenibilidad: tenemos que sacar mercancías y personas de la carretera. Estamos muy lejos de las medias europeas en lo que se refiere a mercancías.
- Lo tenemos que hacer para cumplir con nuestros compromisos medioambientales, para mejorar la seguridad de nuestros desplazamientos y para mejorar también la competitividad de nuestra economía.
- Debemos implicarnos para asegurar una gestión adecuada del proyecto y sobre todo para exigir un avance rápido en todo el Corredor



... Apostar por una solución para 2100

2100erako irtebidearen aldeko apustua egitea...

Eskerrik asko

Muchas gracias