

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIARELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

Navarra y el Estado apuestan por un corredor ferroviario de pasajeros y mercancías entre Zaragoza y la Y vasca

Se estudiará la posibilidad de optimizar la infraestructura existente en los tramos Zaragoza-Castejón y Pamplona-Y vasca, y se elaborará un nuevo convenio para el tramo Castejón-Pamplona

Martes, 31 de enero de 2017

El ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, ha reconocido hoy martes al vicepresidente de Desarrollo Económico, Manu Ayerdi, la apuesta del Estado por un corredor ferroviario mixto de pasajeros y mercancías entre Zaragoza y la Y vasca que una el Mediterráneo y el Cantábrico pasando por Pamplona.



El vicepresidente Ayerdi y el ministro De la Serna durante la reunión.

Este corredor se compone de tres tramos: Zaragoza-Castejón, Castejón-Pamplona, y Pamplona-Y vasca. Para el primero, el ministro ha reconocido que ha dado la orden de realizar un estudio a la mayor brevedad sobre las posibilidades que ofrece la infraestructura existente con el fin de optimizarla mediante pequeñas inversiones para mejorar los tiempos de viaje y conocer si podría satisfacer las necesidades de pasajeros y mercancías.

Este mismo estudio se realizará en el caso del tramo comprendido entre Pamplona y la conocida como Y vasca. En este caso, además, se analizará la necesidad de incluir el ancho internacional para dar salida a las mercancías por la frontera. También se estudiará la posibilidad de construir una segunda vía entre Pamplona y Alsasua, puesto que es posible que haya espacio suficiente en la plataforma ferroviaria ya construida en este subtramo. Entre Alsasua y la Y vasca ya existen dos vías.

Finalmente, respecto al tramo Castejón-Pamplona, tanto el Gobierno de Navarra como el Ministerio de Fomento han reconocido que el convenio firmado por ambas administraciones en 2010 ha quedado “desbordado por la realidad”. Por ello, han acordado mantener una reunión de la comisión técnica prevista en dicho convenio para elaborar uno nuevo. Será también en este ámbito donde se analice la devolución de los 44,5 millones de euros que el Estado adeuda a Navarra por la construcción del subtramo entre Castejón y Villafranca.

Otros temas tratados

Durante la reunión, en la que también ha participado el director general de Obras Públicas, Ignacio Nagore, se han abordado otros asuntos como la construcción de los tramos pendientes en suelo aragonés de la Autovía del Pirineo (A-21). En este sentido, el ministro ha asegurado que el próximo tramo que se licite en este eje será el de Tiermas-Sigüés, que facilitará la conexión con el Valle del Roncal.

Además, el ministro de Fomento ha informado al vicepresidente Desarrollo Económico de la marcha de la construcción de nuevos tramos de la Autovía de Navarra (A-15), entre Medinaceli y Tudela. En este sentido, Íñigo de la Serna ha reconocido la importancia de esta conexión para el Ministerio.

Por otra parte, el vicepresidente Ayerdi ha trasladado al ministro De la Serna la preocupación existente en la Zona Media sobre el futuro de la estación de tren de Tafalla. Como respuesta, el ministro ha trasladado el compromiso del Ministerio por mantener esta estación.

Finalmente, el vicepresidente Ayerdi le ha informado del interés y los contactos mantenidos por el Gobierno de Navarra con varias compañías aéreas para [incorporar una conexión con Europa](#) en el aeropuerto de Pamplona-Noáin, concretamente con París, Frankfurt o Ámsterdam, todos ellos nudos de conexión aeroportuaria (*hub*).



Manu Ayerdi e Íñigo de la Serna comparecen ante los medios tras la reunión.

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIARELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El Gobierno licita la elaboración de un estudio para incrementar el transporte de mercancías por ferrocarril

La cuota de transporte ferroviario de mercancías en Navarra es del 0,71%, por debajo de las regiones del entorno y de las medias estatal y europea

Jueves, 23 de marzo de 2017

El Departamento de Desarrollo Económico ha licitado [la redacción de un estudio](#) sobre la demanda de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria de Navarra, con el objetivo de incrementar su transporte por esta vía.

Con dicho estudio se pretenden analizar las razones por las que Navarra cuenta con una cuota de transporte ferroviario inferior al de las regiones de su entorno, a la media estatal y a la europea, así como proponer medidas que permitan incrementarla.

Cabe recordar que la Estrategia de Especialización Inteligente se fija como uno de sus objetivos triplicar el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril en la Comunidad Foral, que actualmente es el 0,71% del total de mercancías. De hecho, de los 47,07 millones de toneladas que fueron transportadas en 2015, 46,72 millones viajaron por carretera, 0,34 por tren y 0,004 por avión. Por su parte, en el conjunto de España el transporte de mercancías por tren supone el 2% del total, en el País Vasco el 7,2%, y en la Unión Europea del 17%.

El anuncio de licitación está publicado en el Portal de Contrataciones de Navarra y contempla un precio máximo de 49.586,75 euros (IVA excluido). El plazo de presentación de ofertas ha comenzado hoy jueves y terminará el 12 de abril. La entidad adjudicataria dispondrá de cinco meses para elaborarlo.

Condiciones del estudio

El estudio deberá contener un análisis y diagnóstico de la situación actual del transporte de mercancías; y su evolución durante los últimos cinco años. Además, se analizarán otras cuestiones como la oferta del transporte por ferrocarril; las infraestructuras ferroviarias nodales y lineales en Navarra y su entorno inmediato, y la localización de los principales sectores económicos de la Comunidad Foral respecto a las mencionadas infraestructuras.

También se realizará una identificación y evaluación de escenarios, que contemple el estudio de las mercancías con origen y destino en Navarra susceptibles de ser transportadas por ferrocarril, así como la capacidad de las infraestructuras existentes.

Con esta información, el estudio ofrecerá una serie de actuaciones para promover el transporte ferroviario de mercancías desde la Administración Foral y las empresas del sector, así como las infraestructuras, equipamientos, servicios y aplicación de nuevas tecnologías que serán necesarias. Estas iniciativas también deberán promover la integración ferroviaria con el Corredor Atlántico de la Red Transeuropea de Transporte (TEN-T) y la conexión entre el Cantábrico y el Mediterráneo.

Por último, el estudio deberá contener un resumen ejecutivo, con las conclusiones y las recomendaciones del conjunto del análisis realizado.

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIARELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El Gobierno licita la elaboración de un estudio para definir la Estrategia Logística de Navarra hasta 2028

Se pretende fomentar la importancia y crecimiento del transporte intermodal sostenible e integrarlo en las redes europeas, en consonancia con la Estrategia de Especialización Inteligente

Miércoles, 29 de marzo de 2017

El Departamento de Desarrollo Económico [ha licitado](#) la redacción de un estudio para definir la Estrategia Logística de Navarra 2018-2028, que pretende avanzar en el objetivo señalado en la Estrategia de Especialización Inteligente de fomentar la importancia y crecimiento del transporte intermodal sostenible e integrarlo en las redes europeas mediante unas infraestructuras y servicios logísticos que apoyen el desarrollo de la Comunidad Foral.

El anuncio de licitación ha sido publicado hoy miércoles en el Portal de Contratación de Navarra, por un precio máximo de 41.322 euros, IVA excluido. El plazo de presentación de ofertas concluirá el 21 de abril. La entidad adjudicataria dispondrá de cinco meses para elaborar el estudio y se prevé que para diciembre finalice su trabajo.

La nueva Estrategia, tal y como señala el Departamento de Desarrollo Económico, tendrá presente la apuesta por el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, y en concreto la importancia estratégica del tramo Zaragoza-Pamplona-Y vasca. Un tramo que, al conectar con el Corredor Atlántico – se trabajará intensamente en el marco europeo por la inclusión del mismo en el propio Corredor Atlántico-, permitirá de facto integrar a la Comunidad Foral en una red que conecta las regiones europeas atlánticas desde Portugal pasando por Francia hasta Suecia y Noruega en el extremo norte, junto con Irlanda y el Reino Unido.

Este documento permitirá disponer de un plan de acción con actuaciones valoradas y priorizadas, de un sistema de gobernanza que pueda dirigir y coordinar el cumplimiento de los objetivos marcados, y de un discurso logístico que se pueda transmitir a los agentes políticos, económicos y sociales en la búsqueda del mayor consenso posible. Además, en las distintas fases de elaboración del estudio se deberán tener en cuenta las aportaciones que puedan realizarse desde el sector del transporte y la logística, así como del resto de ámbitos más representativos de la actividad económica en Navarra y en cuya actividad, la logística represente un elemento clave de su cadena de valor.

Cabe recordar que en un entorno globalizado, la logística se ha convertido en uno de los principales motores de desarrollo económico,

con influencia en la eficiencia económica y la competitividad de los sistemas productivos. Entre muchas referencias, el Libro Blanco de la Comisión Europea de 2011 destaca la función clave de la logística en relación con el sistema de transporte y los intercambios comerciales a escala nacional e internacional. Además, el borrador del nuevo [Plan Industrial de Navarra](#) incluye a la logística como un eje transversal junto con las tecnologías de la información y la comunicación (TIC) y el diseño, ingeniería y fabricación de maquinaria.

Condiciones del estudio

El estudio debe incluir en primer lugar un análisis de la situación actual y del estado de las actuaciones definidas en el Plan Estratégico de Áreas Logísticas e Intermodalidad de Navarra (del año 2006), así como un diagnóstico del grado de su cumplimiento.

En una segunda fase, deberá actualizar la situación, datos e hipótesis de partida más relevantes que se tomaron como base para estudios previos, teniendo en cuenta los cambios en el contexto político, social, económico, tecnológico y legislativo. También se definirán las debilidades y fortalezas de Navarra como centro logístico y las amenazas y oportunidades que el contexto regional, nacional, europeo y mundial generan.

A partir de esa evaluación, se elaborará una Estrategia Logística de Navarra para los horizontes 2023 y 2028 en diferentes líneas estratégicas como, por ejemplo, la organización del sector, el impulso y mejora de infraestructuras, y las políticas dirigidas a la mejora y eficiencia del sector del transporte y la logística.

Para poder ejecutar dicha Estrategia, se deberá realizar un despliegue del Plan estratégico en programas, proyectos y acciones concretas valoradas, priorizadas y calendarizadas, y con asignación de áreas responsables a lo largo de los dos escenarios planteados: 2023 y 2028.

Con el objetivo de que la ejecución de la Estrategia Logística de Navarra se realice en forma y plazo, se deberá definir una propuesta de gobernanza del portafolio de programas, proyectos y acciones. Por último, se elaborará un documento resumen, con las conclusiones y recomendaciones del conjunto del estudio.

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIARELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El vicepresidente Ayerdi reivindica la importancia estratégica del Corredor Atlántico-Mediterráneo a través de Navarra

La Comunidad Foral ha participado en una conferencia celebrada esta mañana en Lleida sobre la importancia de las conexiones con las regiones del Eje del Ebro y con Europa

Jueves, 30 de marzo de 2017

El vicepresidente de Desarrollo Económico, Manu Ayerdi, ha subrayado esta mañana en Lleida la importancia del Corredor Cantábrico-Mediterráneo a su paso por Navarra como elemento clave del desarrollo socioeconómico sostenible de la Comunidad Foral.

El vicepresidente Ayerdi ha recordado que en la reunión mantenida recientemente con el Ministerio de Fomento, ambas administraciones han consensuado una hoja de ruta para el avance en el Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo en el tramo entre Zaragoza y la Y vasca sobre la base de los siguientes principios: que transporte tanto mercancías como pasajeros (es decir que sea mixto), que tenga capacidad y estándares internacionales europeos de la Red Básica. Esto implica superar las limitaciones actuales existentes tanto de capacidad (hoy sólo hay una vía entre Castejón y Altsasu/Alsasua) como en lo relacionado con los estándares europeos: no hay ancho UIC ni tampoco entran trenes de 740 metros, entre otros.

En este sentido, el vicepresidente ha señalado que "el Gobierno de Navarra estará muy pendiente del avance de lo comprometido en la medida en que la competencia ferroviaria reside en el Estado".

Por otro lado, desde el punto de vista estratégico, el vicepresidente ha reivindicado la inclusión en el Corredor Atlántico al menos, del tramo que une Navarra con la Y vasca. Algo que organizaciones como ATLANTIC CORRIDOR, que agrupa a los gestores de infraestructuras ferroviarias de diversos países, ya reconocen de facto en su propia actividad diaria.

"Tenemos un objetivo claro: incrementar la importancia y el crecimiento del transporte intermodal sostenible e integrado en las redes europeas, así como unas infraestructuras y servicios logísticos que



Momento del acto de apertura de la conferencia, en el que ha participado el vicepresidente Ayerdi.

apoyen su crecimiento”, ha continuado el vicepresidente de Desarrollo Económico, quien ha reconocido que para alcanzarlo “debemos lograr una estrecha colaboración entre nuestras regiones y las del resto de Europa con las que compartimos intereses comunes”.

En este sentido, Manu Ayerdi ha reconocido que el Gobierno foral se ha incorporado “con ilusión” a la Eurorregión Nueva Aquitania-Euskadi-Navarra porque “representa para nosotros una nueva puerta para Europa”. Además, durante 2018 y 2019 la Comunidad Foral asumirá la presidencia de esta agrupación europea de cooperación territorial, “dos años significativos para la revisión de los mapas de los corredores europeos de transportes”.

Por otro lado, el vicepresidente de Desarrollo Económico también ha remarcado la voluntad de Navarra por “formar parte muy activa” en los grupos de trabajo de Transportes de la Comisión del Arco Atlántico de las Conferencia de Regiones Periféricas y Marítimas, para “buscar una red transeuropea de transporte más equilibrada, que reduzca los déficits de accesibilidad y logre una integración regional real, al igual que ocurre en el centro de Europa”.

El vicepresidente Ayerdi ha realizado estas declaraciones durante el acto de apertura de la conferencia “El Eje del Ebro, nexo de unión entre los corredores Mediterráneo y Atlántico”, organizada por la Asociación europea FERRMED para el tráfico ferroviario de mercancías y la Diputació de Lleida. Durante su intervención, Manu Ayerdi también ha remarcado la “doble vocación atlántica y mediterránea” de la Comunidad Foral, según se recoge en la Estrategia Territorial de Navarra.

Comercio internacional de Navarra

Manu Ayerdi ha destacado el “gran peso” del sector industrial, que supera el 30% de la economía navarra, y que convierte a nuestra región en la que más exporta en términos relativos de todo el Estado, “exportamos el doble de lo que importamos”. El 80% de este comercio exterior se encuentra en el sector de los productos industriales, y la automoción supera el 40% de los intercambios internacionales de Navarra. Las tres cuartas partes de este comercio internacional se concentran en Europa, muy especialmente en los países del Arco Atlántico.

“Sin embargo –ha continuado Manu Ayerdi-, este transporte internacional por Europa se realiza principalmente por carretera”. Para revertir esta situación, “el Gobierno de Navarra apuesta por la mejora de las infraestructuras logísticas y de transporte ferroviario”.

Así, el vicepresidente de Desarrollo Económico ha recordado el trabajo que realiza el Gobierno de Navarra para desarrollar la Ciudad del Transporte de Pamplona y el Centro Logístico de Noáin; así como para potenciar el nodo de transferencia modal de Castejón, en el Eje del Ebro, “Con la aspiración de que a futuro puedan generarse tráficos también ferroviarios desde la Ribera hasta los distintos puertos de destino, tanto con los puertos del Cantábrico como los del Mediterráneo” ha manifestado Ayerdi.

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIARELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

La Comunidad Foral y Euskadi avanzan en el estudio de la conexión del corredor ferroviario navarro con la Y vasca

El vicepresidente Ayerdi y la consejera vasca de Desarrollo Económico e Infraestructuras han mantenido esta mañana una reunión de trabajo

Viernes, 12 de mayo de 2017

El vicepresidente de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, Manu Ayerdi, y la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Arantza Tapia, han mantenido esta mañana una reunión de trabajo en Pamplona durante la que han avanzado en el estudio de la conexión del corredor ferroviario de la Comunidad Foral con la Y vasca.



En primer plano, el vicepresidente Manu Ayerdi y la consejera vasca Arantza Tapia; al fondo, Peio Ayerdi y Larraitz Gezala.

Además, el vicepresidente Ayerdi ha conocido en profundidad los acuerdos alcanzados entre Euskadi y el Estado para dar solución a los accesos del Tren de altas prestaciones a las tres capitales vascas, con el objetivo de “tener nuevos elementos de reflexión que ayuden a definir mejor” la llegada de este medio de transporte a Pamplona y la consiguiente eliminación del actual bucle ferroviario de la capital navarra.

Ambos Gobiernos coinciden en que la conexión ferroviaria de la Comunidad Foral con Centroeuropa, pasa “necesariamente por una unión directa y rápida de Navarra con la Y vasca”, posibilitando así la conexión ferroviaria de Pamplona con las tres capitales de la Comunidad Autónoma de Euskadi y con los puertos de Pasaia y Bilbao.

Asimismo, la conexión Y vasca-Pamplona-Castejón se conformará como el trazado de conexión del corredor atlántico, con el corredor mediterráneo, un corredor para tráfico mixto, de mercancías y pasajeros, desde Zaragoza hasta la conexión con la red francesa, a través de la Y vasca.

La Comunidad Foral y Euskadi, están “colaborando estrechamente” en la definición de los trazados y funcionalidad de las nuevas redes ferroviarias de ambas comunidades, “conscientes del papel que el ferrocarril tiene que jugar en la mejora de la competitividad, conectividad y desarrollo sostenible de sus territorios”.

Cabe recordar que ambas administraciones mantienen un Protocolo suscrito junto con la Administración del Estado en el que las tres partes se comprometen a definir de forma conjunta y consensuada la solución para conectar las altas prestaciones de ambos territorios.

Ayerdi y Tapia han reconocido la necesidad de disponer de una “conexión ferroviaria competitiva, que permita conectar cuanto antes y con la mejor solución posible con Europa”.

Impulso a la colaboración entre Euskadi y Navarra

Esta reunión de trabajo, celebrada en el despacho del vicepresidente Ayerdi, es la tercera que ambos mandatarios mantienen con el objetivo de estrechar la colaboración económica y empresarial, especialmente en aspectos como la industria, la innovación y el turismo.

En el encuentro de esta mañana también han participado el jefe de gabinete de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, Peio Ayerdi; y la directora de gabinete y Comunicación del Departamento de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Larraitz Gezala.

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIARELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El ministro de la Serna ha comprometido 2023 como fecha objetivo para la finalización de todo el corredor que enlaza Pamplona con la “Y” vasca y Zaragoza

El Gobierno de Navarra exigirá que en el nuevo convenio se recoja este compromiso de plazo para todo el corredor destacando la conexión con Europa

Jueves, 25 de mayo de 2017

El vicepresidente económico del Gobierno de Navarra, Manu Ayerdi, y el ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, se han reunido esta tarde en Madrid para abordar nuevos pasos en el desarrollo del corredor ferroviario cantábrico-mediterráneo que conecta Pamplona con la “Y” vasca, por el norte, y Zaragoza, por el sur. El ministro ha comprometido, como fecha objetivo, el año 2023 para su entrada en servicio.



El vicepresidente Ayerdi y el director general de Obras Públicas, Ignacio Nagore, a la izquierda, con la delegación ministerial que ha encabezado Íñigo de la Serna.

El Gobierno de Navarra considera esencial esta fecha objetivo y por eso, solicitará, en su respuesta al borrador de Convenio para el tramo Castejón-Comarca de Pamplona entregado este mediodía por el ministro De la Serna, que se recoja expresamente este compromiso de plazo año 2023 desde Zaragoza hasta la “Y” vasca pasando por Pamplona. En cualquier caso, el vicepresidente Ayerdi se ha comprometido a analizar en profundidad el borrador de convenio y a hacer las aportaciones correspondientes.

La reunión de esta tarde también ha servido para abordar la situación de los otros tres tramos que compondrán el futuro corredor ferroviario, el bucle de la Comarca de Pamplona, el enlace con la “Y” vasca y el enlace Castejón- Zaragoza.

Sobre la eliminación del actual bucle ferroviario de la Comarca de Pamplona, se ha acordado constituir una comisión técnica Navarra-Estado que analice la situación actual. El vicepresidente Ayerdi ha comunicado al Ministerio que en la valoración económica del protocolo existente no se ha incluido el coste de ejecución del corredor desde la Estación de Etxabakoitz hasta Zuasti. Asimismo, en lo que se refiere a la eliminación de bucle ha defendido una solución en términos similares al que el propio

Ministerio ha alcanzado recientemente con las capitales vascas para la llegada de la nueva construcción ferroviaria.

Respecto a la conexión entre Zuasti y la "Y" vasca, Navarra y el Estado se reunirán próximamente con el Gobierno vasco en el marco de la comisión de seguimiento del protocolo en vigor para analizar los siguientes pasos. El ministerio ha trasladado su apuesta por una solución definitiva existiendo dos opciones: Ezkio y Vitoria-Gasteiz.

Finalmente, el Ministerio de Fomento ha explicado su propuesta para el tramo sur del corredor navarro, Castejón – Zaragoza. Según ha adelantado el ministro, están estudiando si este tramo del corredor ferroviario se construirá en su solución definitiva o bien se opta inicialmente, como solución provisional. La decisión se tomará próximamente y dependerá de los plazos previstos en ambas opciones.

Licitación del tramo Tiermas – Sigüés en la Autovía del Pirineo (A-21)

El Gobierno de Navarra valora positivamente la decisión del Ministerio de Fomento de que antes de final del presente ejercicio se licitarán las obras de construcción del tramo aragonés Tiermas – Sigüés de la Autovía del Pirineo (A-21, Pamplona – Jaca), una obra que aunque se desarrollará íntegramente en suelo de la vecina Comunidad de Aragón, mejorará la comunicación del Valle de Roncal, el más oriental del norte de la Comunidad Foral, con su cabeza de Merindad, Sangüesa, y el resto del territorio navarro.

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIA

RELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

NASUVINSA propone modificar el PSIS de la estación del TAV en Pamplona para adaptarlo a las actuales circunstancias

Ha elaborado un informe, a instancias del Gobierno de Navarra, en el que recalca que el avance de este plan debe ir vinculado y supeditado al avance del expediente del corredor ferroviario

Lunes, 03 de julio de 2017

La sociedad pública del Gobierno de Navarra, NASUVINSA, propone modificar el PSIS de la futura estación de tren de alta velocidad en Pamplona y del área de la actual estación, aunque condiciona cualquier avance en este tema al proyecto que finalmente se decida sobre el corredor ferroviario.

Estas son las principales conclusiones del informe que ha elaborado NASUVINSA, a instancias del Gobierno de Navarra, sobre la situación actual y viabilidad de este Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS), a la vista del tiempo transcurrido desde su aprobación.

El análisis de NASUVINSA ha tenido en cuenta los aspectos relativos al PSIS y su reparcelación, la viabilidad de la ordenación vigente y las posibilidades y/o conveniencia de modificar la ordenación vigente y sus consecuencias.

El informe ha sido presentado el viernes 30 de junio al Consorcio de Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona, formado por el Gobierno de Navarra y los ayuntamientos de Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur.

Como se recordará, este PSIS, aprobado por el Gobierno de Navarra en 2010, prevé la urbanización de 2,3 millones de metros cuadrados de uso residencial, terciario y de actividad económica en dos áreas. Una primera delimitada por el límite de Barañáin, río Elorz, el Camino de Santiago y la A-15, y una segunda, desarrollada en los barrios de San Jorge y Buztintxuri.

Conclusiones del informe

El informe concluye como premisa principal que la ordenación territorial y urbanística que propone el PSIS se encuentra “en íntima vinculación y dependencia” con la supresión del bucle ferroviario de Pamplona dentro del corredor navarro del Tren de Alta Velocidad, así como del traslado de las instalaciones de la factoría HUNTSMAN. En este sentido, condiciona cualquier avance en la tramitación del PSIS al progreso del expediente del corredor ferroviario, proyectos ambos, que según se indica en el informe, “deben estar necesariamente coordinados”.

Además, el informe de NASUVINSA señala que el Consorcio del TAV “deberá analizar la necesidad de adaptación a la nueva normativa que lo regula, fundamentalmente en materia de representatividad y adscripción a una administración pública”.

Por último, indica que el carácter normativo del PSIS aboca a su ejecución o cumplimiento, sin perjuicio de que se valore su posible modificación para adaptarlo a las actuales circunstancias.

En este sentido, el informe indica que la oferta de uso residencial, terciario comercial y no comercial que propone el PSIS es “muy alta”, teniendo en cuenta que propone la urbanización completa de todo el proyecto (áreas 1 y 2) en una única unidad de actuación. Esta urbanización conllevaría unos gastos de financiación muy altos, ya que las expectativas de demanda residencial lo son a largo plazo (15 años). En el caso de la demanda terciaria, en la medida en que los ratios de superficie destinada a esos usos actualmente en el proyecto multiplican varias veces los ratios aconsejables para un área no central de la ciudad, además de los altos costes financieros, habría también unos altos costes no recuperables.

Ante esta situación, NASUVINSA considera que es necesario modificar el PSIS para “hacer viable su desarrollo” y, en este sentido, propone, entre otros cambios, posibilitar la ejecución del PSIS por fases parciales, lo que también disminuiría los costes.

Consorcio y PSIS del Tren de Alta Velocidad en la Comarca de Pamplona

El Consorcio de Alta Velocidad de la Comarca de Pamplona se constituyó en mayo de 2007 y está integrado por el Gobierno de Navarra y los ayuntamientos de Pamplona, Zizur Mayor y Cendea de Cizur. Su cometido es la gestión y desarrollo urbanístico integral del Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) del área en la que se construirá la nueva estación y de los terrenos que quedarán liberados por la desaparición del bucle ferroviario de la Comarca y de la actual estación de Pamplona. También se encarga de establecer las relaciones patrimoniales y económicas necesarias para ese fin con el Ministerio de Fomento y con el Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF).

El PSIS, aprobado por el Gobierno de Navarra en enero de 2010, contempla dos ámbitos de actuación. En el ámbito 1 se emplazará la nueva estación ferroviaria de alta velocidad de Pamplona. Este espacio queda delimitado, en términos generales, por el límite municipal de Barañáin, el río Elorz, el Camino de Santiago y la A-15, y en él se contempla también una importante zona residencial, terciaria y de actividad económica que implicaría el traslado de Inquinasa. El plan trata de dar solución a las carencias existentes en la comunicación viaria, en especial en las de Barañáin con la Ronda de Pamplona y la Avenida de Aróstegui/Autovía del Camino (A-12).

El ámbito 2 se ubica entre los barrios pamploneses de San Jorge y Buztintxuri y es el resultante del desmantelamiento del bucle ferroviario que atraviesa la ciudad y del traslado de la actual estación de la capital. El PSIS propone el desarrollo de una zona residencial en el espacio ocupado por la actual estación, dando así continuidad urbana y espacial a unas zonas que hasta ahora estaban físicamente separadas por las vías del tren.

La ejecución del PSIS ordena alrededor de 2,3 millones de m², 1,9 millones edificables. En total, se prevé la construcción de un total de 9.000 viviendas (7.875 de ellas en el ámbito 1), de las cuales 2.250 serán de VPO, 2.685 de VPT y 4.065 libres.

En cuanto a superficies construidas, el PSIS plantea 1.080.000 m² de uso residencial, 115.217 m² de equipamiento biotecnológico, 88.775 m² de sector terciario comercial, 56.682 m² de oficinas y 54.805 m² de sector residencial/hostelero. En dotaciones y reservas, 643.358 m² de suelo se destinarán al sistema local de espacios libres, 162.056 m² a equipamiento polivalente, 121.349,42 m² a sistema general ferroviario, 65.644,22 m² a dotación sectorial ferroviaria, 49.968,70 m² a dotación comarcal, 60.009,98 m² a superficie de parcela foral y 90.956,50 m² a superficie residencial en parcela foral. Además, se dispondrá de suelo público para un total de 14.613 aparcamientos.

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
 INTERIOR Y JUSTICIA

RELACIONES CIUDADANAS E
 INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
 AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El estudio informativo de la futura conexión entre la Y vasca y el corredor navarro deberá estar elaborado para diciembre del 2017

El Ministerio de Fomento y los Gobiernos Vasco y Navarra también han acordado que la declaración de impacto ambiental de la solución definitiva esté concluida para finales de 2018

Miércoles, 12 de julio de 2017

El vicepresidente de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra, Manu Ayerdi, la consejera de Desarrollo Económico e Infraestructuras del Gobierno Vasco, Arantxa Tapia, y el Ministro de Fomento, Iñigo De La Serna, han mantenido esta tarde una reunión de trabajo en Madrid en la que han avanzado en la nueva conexión ferroviaria entre Euskadi y Navarra



Arantxa Tapia y Manu Ayerdi, frente al ministro De la Serna.

Cabe recordar que tanto el Gobierno Vasco como el Gobierno de Navarra mantienen un Protocolo suscrito junto con la Administración del Estado, en el que las tres partes se comprometen a definir de forma conjunta y consensuada la solución para conectar las redes ferroviarias de altas prestaciones de ambos territorios, dando así continuidad al eje Cantábrico-Mediterráneo y a la conexión con Europa.

En la cita de Madrid, Ayerdi, Tapia y De La Serna han acordado que el estudio informativo, a escala 1:5.000, incorporará las 2 alternativas más viables, desde el punto de vista técnico y medioambiental, que deberán ser analizadas exhaustivamente para poder determinar las bondades o pegas de cada una de ellas, y definir, finalmente, cuál es la mejor solución, siempre bajo la premisa de que la solución elegida ha de responder a los estándares europeos para redes de altas prestaciones.

- **OPCIÓN 1. Nueva plataforma Pamplona-Vitoria.** La construcción entre Pamplona, Alsasua y Vitoria (76 km) de una plataforma para vía doble en ancho estándar UIC. Conexión con la Y vasca mediante nueva actuación por Vitoria.
- **OPCIÓN 2. Nueva plataforma Pamplona-Ezkio.**

La construcción entre Pamplona y Ezkio (50 km) de una plataforma para vía

doble en ancho estándar UIC. Recorrido directo por la nueva actuación desde Ezkio y posterior enlace a través de la nueva infraestructura de la Y Vasca.

El resultado del trabajo determinará qué solución ofrece las mejores garantías ferroviarias, funcionales y económicas, así como menores afecciones medioambientales.

Declaración de Impacto Ambiental

Asimismo, el Ministerio de Fomento, el Gobierno Vasco y el Gobierno Navarro han acordado que para finales del año 2018 la declaración de impacto ambiental de la solución definitiva esté concluida. El Ministerio de Fomento se ha comprometido a realizar los trámites administrativos oportunos para que así sea. Esta autorización medioambiental resulta imprescindible para el desarrollo de una infraestructura de este tipo.

Tanto Ayerdi como Tapia coinciden en que la conexión ferroviaria de la Comunidad Foral con la red europea, pasa "necesariamente por una unión directa y rápida de Navarra con la Y vasca", posibilitando, asimismo, la conexión ferroviaria de la Comunidad Foral con las tres capitales de la Comunidad Autónoma de Euskadi y con los puertos de Pasaia y Bilbao. Se contempla una conexión para tráficos mixtos, de mercancías y pasajeros, conforme a los estándares europeos, hasta la conexión con la red francesa a través de la Y vasca.