



El corredor Atlántico
de transporte.
Perspectivas de futuro.



2.2. Red Global y Red Básica

El Reglamento 1315/2013 de la Unión Europea, sobre las orientaciones de la Unión para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte ²² define una estructura de doble capa, la red global y la red básica que se establece sobre la red global:

- **La Red Global** de la RTE-T, (TEN-T GLOBAL Network), conformada por toda la infraestructura existente y planificada que cumple con los requisitos de las directrices marcadas por Europa, y que debe estar en funcionamiento para 2050.
- **La Red Básica**, (TEN-T CORE Network), compuesta de aquellas partes de la red global que tengan la mayor importancia estratégica para lograr los objetivos de desarrollo de la red transeuropea de transporte. Su entrada en funcionamiento está prevista para 2030.

Las redes multimodales de la RTE-T contribuirán a la cohesión europea y al fortalecimiento del mercado interior. La mejora de la intermodalidad facilitará la transferencia entre modos de transporte, la reducción de la congestión en las carreteras, la disminución de las emisiones de los gases contaminantes y de efecto invernadero, y la mejora de la seguridad del transporte.

Tanto la red básica como la global tendrán unos requisitos más exigentes, a fin de que respondan a los mismos estándares y resulten plenamente interoperables para la circulación de ferrocarriles y vehículos eléctricos en las carreteras.

LA RED GLOBAL DE TRANSPORTES

La red global se desarrollará gradualmente y se conectará a nivel regional y nacional con la red básica. El objetivo es garantizar que, progresivamente y para 2050, la inmensa mayoría de las empresas y la población europea no tarden más de treinta minutos en acceder a la red principal. Los viajes serán más fáciles, rápidos, seguros y menos congestionados ^[7].

Aunque es parte de la política RTE-T, la red global será gestionada por los estados miembros, con una pequeña participación del mecanismo CEF, y el apoyo de las regiones.



Imagen: Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Red Básica y Red Global. Modo ferrocarril y marítimo.



Imagen: Red Transeuropea de Transporte (RTE-T). Fuente: Comisión Europea.



Imagen: Corredores de la Red Básica. Fuente: Comisión Europea.

Including extensions expected in 2016 as indicated by the RFCs

Including extensions expected in 2016 as indicated by the RFCs



Based on Regulation (EU) No 913/2010, this map was created by RNE and agreed with all RFCs. Any use without modifications of this map in electronic or printed publications is permitted with the explicit reference to RNE as the author and holder of the copyright.

©2015 RNE

Imagen: Corredores Europeos de Transporte y sus previsiones de ampliación en 2016 [8].

2 LA RED BÁSICA DE TRANSPORTES

La red básica prioriza los componentes de la RTE-T con mayor valor añadido para el conjunto de Europa, es decir, los enlaces transfronterizos que todavía no están habilitados, la eliminación de los cuellos de botella y los nodos multimodales, y será financiada por CEF. Los componentes de la red se identifican como “tramos” o “sections”.

El Reglamento crea el instrumento de los Corredores de transporte de la Red Básica para facilitar la realización coordinada de la red, que se centrarán en la integración modal, la interoperabilidad y el desarrollo coordinado de las infraestructuras, en particular de los tramos transfronterizos y los cuellos de botella.

Los corredores abarcan los flujos de larga distancia más importantes de la red básica y serán multimodales. Cruzarán al menos dos fronteras y, en lo posible, comprenderán al menos tres modos de transporte.

También tienen como objetivo integrar corredores ferroviarios de mercancías, la promoción de combustibles limpios y otras soluciones de transporte innovadoras, el avance de las aplicaciones telemáticas para el uso eficiente de la infraestructura, la integración de las áreas urbanas en la RTE-T y la mejora de la seguridad.

Dentro de la red básica, los nueve corredores de transporte son [9]:

- El Corredor Báltico-Adriático.
- El Corredor Mar del Norte-Báltico.
- **El Corredor del Mediterráneo.**
- El Corredor Este/Mediterráneo oriental.
- El Corredor Escandinavo-Mediterráneo.
- El Corredor Rin-Alpes.
- **El Corredor Atlántico.**
- El Corredor Mar del Norte-Mediterráneo.
- El Corredor Rin-Danubio.

Para el desarrollo de cada corredor de transporte se crean unas “plataformas de corredor”, como estructura de gobernanza, en las que participan todos los interesados y estados miembros afectados, y que permiten impulsar las obras de las distintas fases de ejecución. Estas plataformas están presididas por coordinadores europeos.

Además, el Ministerio de Fomento también denomina corredor al tramo “**Cantábrico-Mediterráneo**”, identificado como un tramo de la red básica, aunque no con la identidad de uno de los nueve corredores de transporte, ya que no es un itinerario internacional (paso por dos fronteras).



Imagen: Transporte por carretera en Navarra.
Fuente: Gobierno de Navarra.

LA RED BÁSICA DE TRANSPORTE. MODO FERROCARRIL. REQUISITOS

Las infraestructuras de la red transeuropea de transporte comprenden las infraestructuras del transporte ferroviario, del transporte por vías de navegación interior, del transporte por carretera, del transporte marítimo, del transporte aéreo y del transporte multimodal.

En cuanto a la red básica de transporte ferroviario deben cumplirse entre otros los siguientes requisitos:

REQUISITOS RED BÁSICA. MODO FERROCARRIL.

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

- El **doble trazado de vía** es el referente para la red básica aunque no es un requisito ya que tiene algunos tramos con una sola vía: Sines – Lisboa – Caia – Badajoz; tramo del AVE entre Venta de Baños y León.
- Asimismo, el Reglamento (UE) nº 1315/2013 tampoco indica como requisito una **pendiente máxima**. No obstante, la pendiente de la infraestructura ferroviaria es fundamental para la capacidad de carga de los trenes, especialmente en el transporte de mercancías. La rampa característica limita la carga máxima de arrastre de las locomotoras.



Imagen: Transporte ferroviario, por Enrique Domínguez.

2.3. Mecanismo Financiero Connecting Europe Facility (CEF)

Connecting Europe Facility (CEF) [5] es el mecanismo financiero que va a impulsar la red básica de transporte, estando prevista su plena operatividad en 2030 [10].

Se espera que los recursos financieros asignados para el transporte a través de "Conectar Europa" para 2014-20 sirvan como capital base para impulsar una mayor inversión por parte de los Estados miembros. El porcentaje de financiación "Conectar Europa" dedicado al transporte ascendería a aproximadamente 23.000 millones € (a precios de 2011). En 2020, las inversiones necesarias para completar los enlaces que faltan y eliminar cuellos de botella en la red principal de la RTE- T se estiman en € 250.000 millones.

Mediante el CEF, el desarrollo de esta Red Básica permitirá en el conjunto de la UE:

- La conexión de 94 grandes puertos europeos con líneas férreas y carreteras.
- El enlace por ferrocarril de 38 aeropuertos clave con grandes ciudades.
- La conversión de 15.000 Km. de vías férreas en líneas de alta velocidad.
- La realización de 35 proyectos transfronterizos para reducir los estrangulamientos actuales.

PARLAMENTO EUROPEO: APROBACIÓN DE PROYECTOS, FINANCIACIÓN Y REGLAMENTO

El 19 de noviembre de 2013, el Parlamento Europeo aprobó la lista de proyectos prioritarios en materia de Transporte de la UE para 2014 -2020, así como el mecanismo financiero para el mismo periodo (29.300 millones de euros, de los cuales 23.200 millones se dedicarán a mejorar las conexiones de transporte, 5.120 a redes energéticas y 1.000 millones a las telecomunicaciones) y el reglamento que establece las orientaciones generales para el desarrollo de la Red Transeuropea de Transporte.

Por lo que a la lista de proyectos aprobados se refiere, ésta incluye nueve proyectos prioritarios, entre los que se encuentran el Corredor Mediterráneo, el Corredor Atlántico y, entre otros proyectos de la red básica, el tramo Bilbao-Pamplona-Zaragoza-Sagunto (Corredor Cantábrico-Mediterráneo).

Los Estados miembros deberán presentar a la Comisión propuestas detalladas, y será sobre esta base sobre la que se asignarán los recursos. El nivel preciso de financiación de la Unión dependerá de los datos que faciliten las propuestas nacionales. Estos proyectos tendrán que estar terminados en el año 2030.

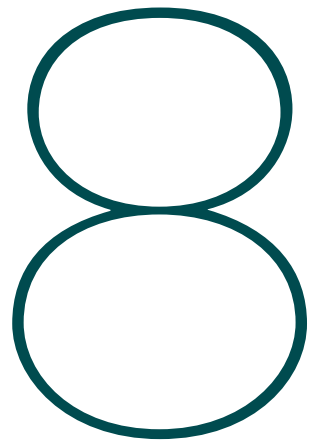
En cuanto a financiación, por lo general, en cada período presupuestario de siete años, la contribución que hará la UE para desarrollar una infraestructura de transporte importante se situará en conjunto en torno al 20% de los costes de inversión totales de la siguiente manera:

FINANCIACIÓN DE PROYECTOS CEF

SUBVENCIONES PARA ESTUDIOS, hasta el 50%

SUBVENCIONES PARA OBRAS. Para redes de ferrocarril y de carretera

- En general, hasta el 20%
- Para resolver cuellos de botella, hasta el 30%
- Tramos transfronterizos y refuerzo de la interoperabilidad, hasta el 40%



Marco territorial: el Corredor Atlántico y Navarra

Los instrumentos de ordenación territorial de Navarra destacan sus tres vocaciones: atlántica, mediterránea y pirenaica, así como el interés del sistema de comunicaciones y de transportes para el modelo territorial.

Por otra parte, la economía navarra está caracterizada por un gran peso del sector industrial, con una numerosa presencia de empresas internacionales que hacen de Navarra la Comunidad Autónoma con mayor cuota de cobertura del comercio internacional situándose los principales socios comerciales en el Corredor Atlántico.

En este marco territorial, es clave para Navarra optimizar su red de transportes y en particular la ferroviaria.

8.1. Análisis territorial

La situación geográfica de Navarra, en el Norte de España, en el extremo occidental de los Pirineos, donde mantiene 163 Km de frontera con Francia, le otorga una situación estratégica como núcleo central del Arco Atlántico en la conexión de la Península Ibérica con el resto de la Unión Europea.

Asimismo la posición de Navarra se encuentra en una situación idónea en relación con el valle del Ebro, en su encuentro con el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, entre el Arco Atlántico y el Eje Mediterráneo, los dos grandes corredores de conexión de España con Europa, ejes de notable potenciación en un futuro con el previsible desarrollo industrial del norte de África [19]. En el entorno medio de Navarra residen alrededor de cinco millones de personas (en un radio de menos de 200 Km) y se emplaza una de las principales concentraciones de actividad económica del sudeste europeo en general y España en particular.

Las intensas relaciones comerciales de Navarra con las regiones del CFA confirman la naturaleza atlántica expresada en el Modelo de Desarrollo Territorial (MDT) para Navarra propugnado en la Estrategia Territorial de Navarra (ETN) [20] que se apoya en las tres vocaciones del territorio navarro: atlántica, mediterránea y pirenaica.

La ETN y los Planes de Ordenación Territorial de Navarra (POT) [21] desarrollan el MDT en coherencia con los modelos territoriales formulados en los proyectos de planificación territorial de carácter estratégico de nivel europeo en los que ha participado Navarra, como el proyecto INTERREG III, denominado "Esquema de Desarrollo del Arco Atlántico" [22].

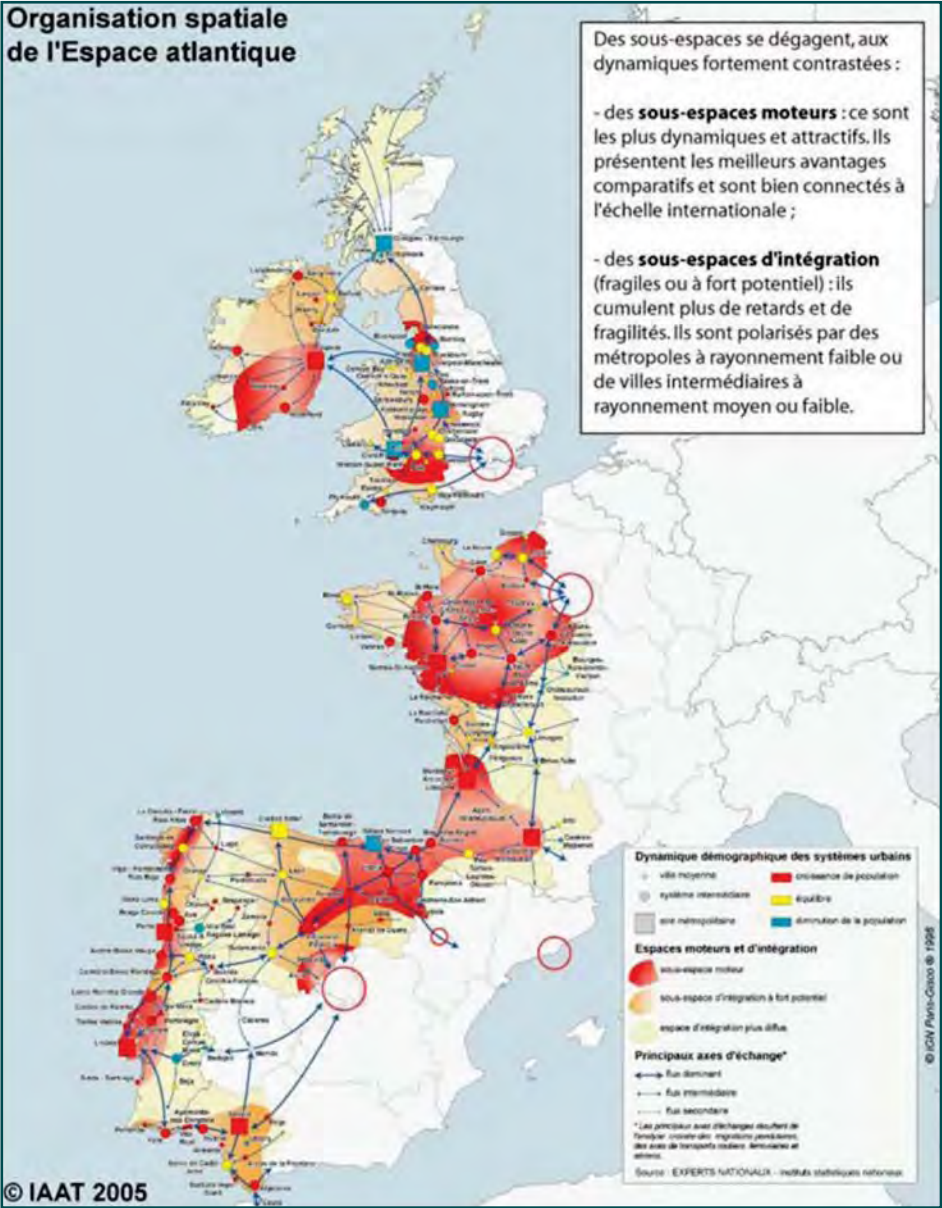


Imagen: Esquema de desarrollo del Arco Atlántico

Las redes de transporte en la concreción del Modelo territorial, están relacionadas con los principios ETN de accesibilidad, competitividad, cohesión social y de policentrismo, ya que fomentan el desarrollo regional y permite que se mitiguen las diferencias entre el campo y la ciudad, facilitando el acceso a las infraestructuras y al conocimiento de la población. En relación al principio de sostenibilidad hay que considerar sus impactos ambientales así como la reducción de emisiones que implica el traspaso modal de carretera a ferrocarril.

En los Planes de Ordenación Territorial (POT) -que desarrollan la ETN-, el sistema urbano aparece íntimamente ligado a las redes de comunicación, transporte e infraestructuras, que vertebran el territorio relacionando los núcleos y articulando el territorio entre sí y con los ámbitos externos. En relación con los sistemas de comunicaciones y transporte regionales, se considera, entre otros, el objetivo de promover una correcta gestión de los flujos de transporte, mediante corredores y nodos de servicios apoyados en áreas logísticas e intermodalidad.



Imagen: Modelo de Desarrollo Territorial de Navarra. Contexto suprarregional. Planes de Ordenación Territorial (POT).

Además de la atlántica, otra de las vocaciones del territorio navarro es la mediterránea, y ambas se integran en el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, que comunica a Navarra con los puertos de las dos costas, y con los Corredores Atlántico y Mediterráneo de la Unión Europea.

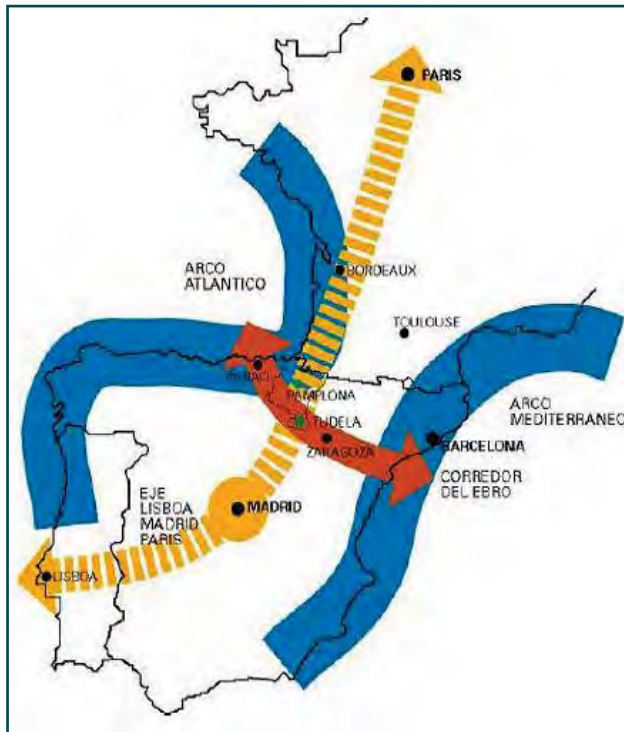


Imagen: Navarra en los corredores europeos

Las importantes inversiones necesarias para nuevas infraestructuras -en particular las ferroviarias- solo tienen sentido si consideradas a largo plazo, las oportunidades y los impactos positivos superan a los impactos negativos (incluyendo los medioambientales), los costes de oportunidad, los costes financieros y los costes planificados de la inversión.

La distribución modal del transporte en Navarra, tiene unas repercusiones económicas, sociales y medioambientales que es preciso considerar.

Las principales repercusiones económicas se relacionan con la competitividad del sector industrial de Navarra y el comercio internacional. Entre las repercusiones sociales están el cambio en los modos de vida y de residencia de la población con el incremento de las opciones de los modos de transporte. Las repercusiones ambientales se relacionan con el impacto negativo de la construcción y uso de las infraestructuras y con el positivo de la introducción de nuevos modos menos contaminantes como el transporte ferroviario de mercancías.

Imagen: Apeadero de Uharte Arakil (Navarra), por Enrique Domínguez.



8.2. Repercusiones económicas. El comercio internacional de Navarra

La estructura económica de Navarra está caracterizada por un gran peso del sector industrial, que alcanza el 30% del total, casi el doble del conjunto de España, que se sitúa en el 17,6%.

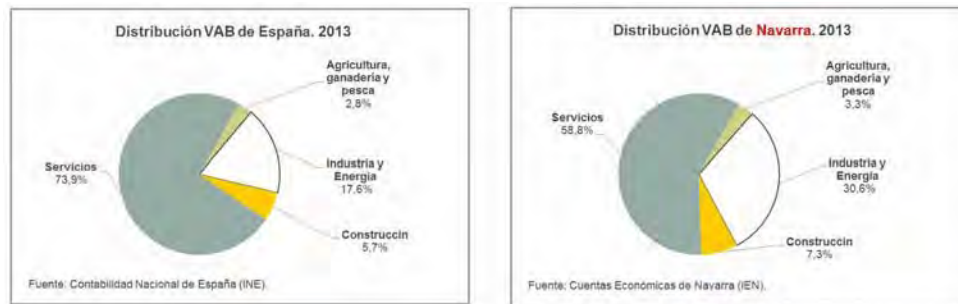


Imagen: Distribución del VAB en Navarra y en España en 2013. Fuente INE [23].



Imagen: Ciudad del Transporte de Pamplona. Fuente OTN. [24]

Asimismo, en la economía navarra destaca el comercio internacional, ya que Navarra es una comunidad netamente exportadora, con una tasa de cobertura del 198,50% en el año 2014 [24] la más alta de la Comunidades Autónomas.

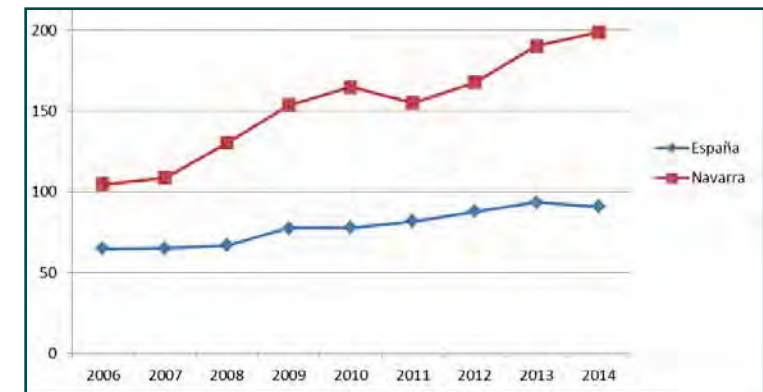


Imagen: Tasa de cobertura de la economía navarra

De acuerdo con la importancia del sector industrial en la economía navarra, el 81% del comercio exterior se encuentra en el sector de las materias primas, productos industriales y bienes de equipo. Concretamente, el sector de la automoción (automóviles y equipos, componentes y accesorios del automóvil) alcanza el 43% del comercio internacional de Navarra. Asimismo, la industria del automóvil es una usuaria intensiva del modo ferroviario de transporte.

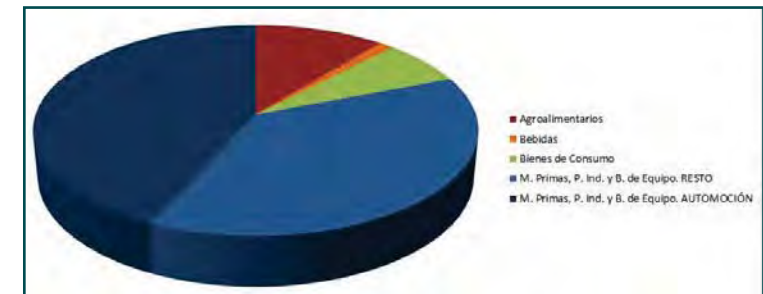


Imagen: Sectores económicos en el comercio internacional de Navarra. Año 2014.

El comercio internacional de las empresas navarras se concentra en Europa: las exportaciones e importaciones navarras con los países de la Unión Europea y la Asociación Europea de Libre Comercio (EFTA) suponen el 75% del total del comercio mundial de Navarra.

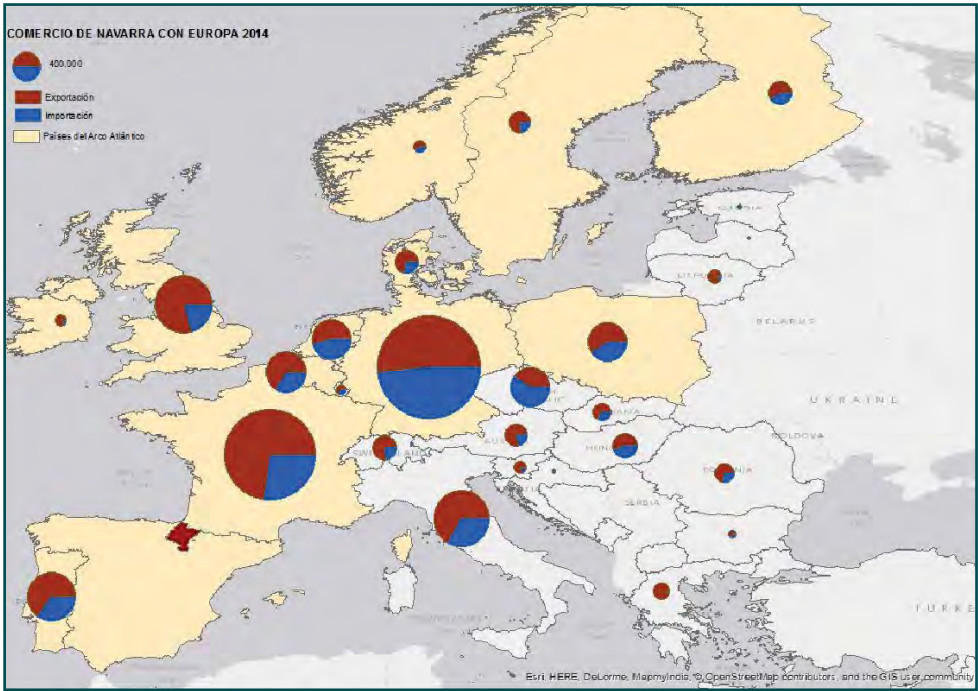


Imagen: Comercio de Navarra con la Unión Europea y la EFTA. Año 2014. (Elaboración OTN).

PAISES	Exportación	Importación	TOTAL
DE – Alemania	1.293.157	1.215.213	2.508.370
FR – Francia	1.402.722	525.862	1.928.584
GB – Reino Unido	605.119	158.910	764.029
IT – Italia	487.171	244.521	731.692
PT – Portugal	359.313	192.949	552.262
BE – Bélgica	254.476	125.764	380.240
NL – Países Bajos	199.811	166.998	366.809
CZ – República Checa	145.034	214.919	359.953
PL – Polonia	210.767	143.906	354.673
HU – Hungría	79.767	61.994	141.761
CH – Suiza	105.850	31.166	137.016
DK – Dinamarca	92.128	38.094	130.222
FI – Finlandia	75.236	52.907	128.143
AT – Austria	87.038	24.448	111.486
SE – Suecia	86.665	23.782	110.447
RO – Rumanía	60.945	22.967	83.912
SK – Eslovaquia	49.017	23.896	72.913
GR – Grecia	62.368	3.022	65.390
LT – Lituania	39.579	5.132	44.711
SI – Eslovenia	31.092	6.038	37.130
NO – Noruega	21.194	13.288	34.482
IE – Irlanda	23.130	3.824	26.954
LU – Luxemburgo	14.310	6.915	21.225
BG – Bulgaria	9.880	3.694	13.574
IS – Islandia	1.258	8.914	10.172
ZQ – Unión Europea sin Determinar	119	7.013	7.132
EE – Estonia	1.255	4.234	5.489
HR – Croacia	3.193	683	3.876
LV – Letonia	2.835	361	3.196
CY – Chipre	2.728	13	2.741
MT – Malta	1.547	107	1.654
LI – Liechtenstein	45	1.521	1.566
TOTAL UNIÓN EUROPEA Y EFTA	5.808.749	3.333.055	9.141.804
TOTAL MUNDO	8.099.524	4.080.580	12.180.104
Datos de 2014 en miles de Euros			

Imagen: Valor del comercio internacional de las empresas navarras en 2014 con los países de Europa.

Estas intensas relaciones comerciales con Europa se centran en los países del Arco Atlántico: Alemania, Francia, Reino Unido, Portugal, Bélgica, Países Bajos, Dinamarca, Finlandia, Suecia, Noruega e Irlanda suponen el 57% del comercio internacional de Navarra.

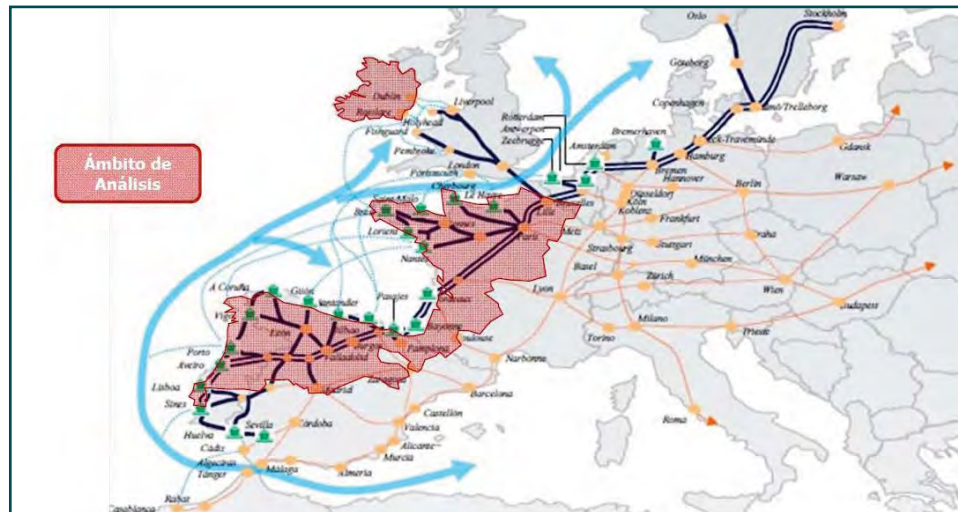


Imagen: Ámbito ferroviario del Arco Atlántico.

A su vez, este transporte internacional con Europa, se realiza principalmente por carretera (99,3%), mientras que el transporte ferroviario queda en un 0,7%. Para realizar un seguimiento de esta distribución modal, el Sistema de Indicadores Territoriales de Navarra cuenta con el Indicador 102, “Distribución modal del transporte de mercancías”, que permitirá conocer la evolución de las transferencias modales [25].

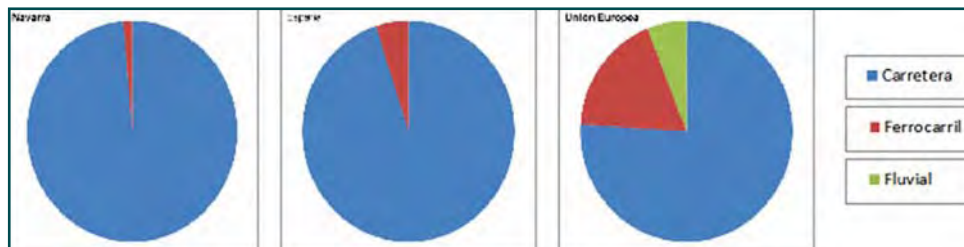


Imagen: Relación modal de transporte de mercancías. Año 2011.

Las empresas de los principales sectores exportadores coinciden con las subáreas ETN atravesadas o próximas a las líneas ferroviarias que atraviesan Navarra.

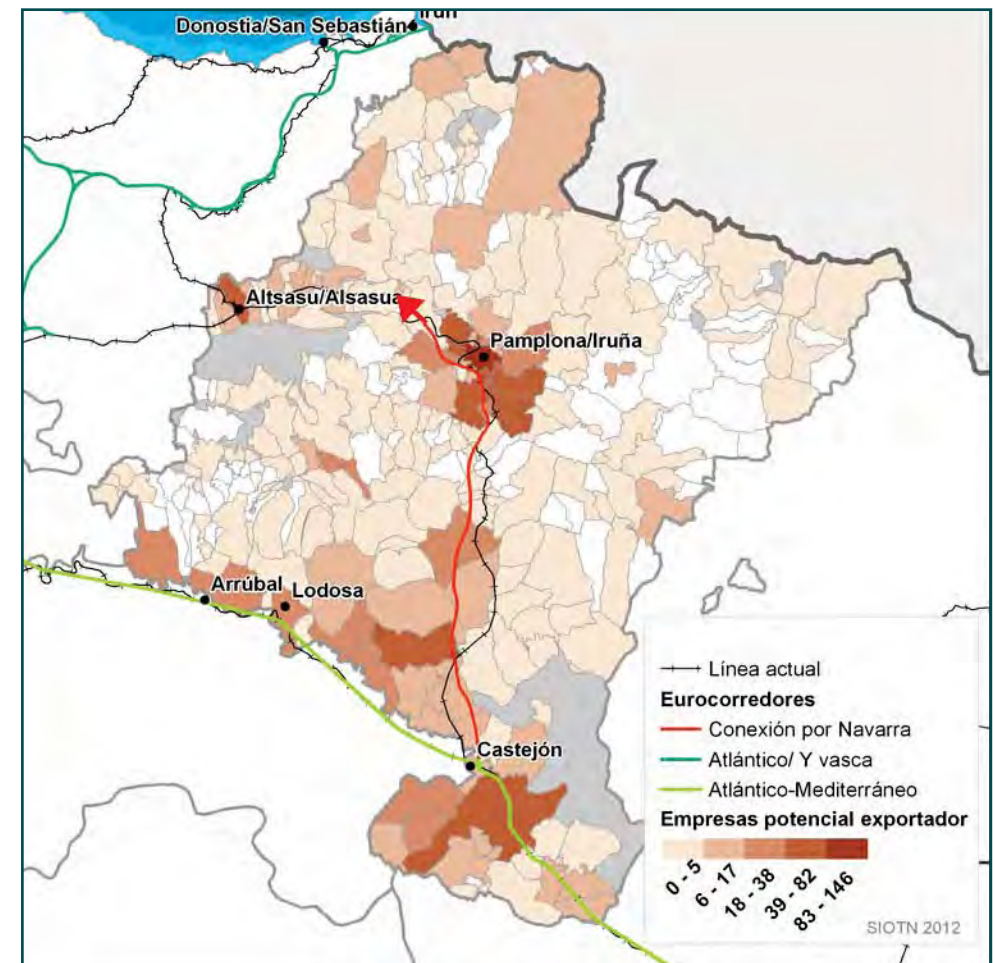


Imagen: Localización de empresas con potencial exportador. Observación TAP. Nov-12 (fFuente: OTN) [26].

Además del Corredor Atlántico, los puertos del Mediterráneo (Barcelona y Valencia, principalmente) son las principales vías para las exportaciones e importaciones de Navarra, y por tanto, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo es un eje estratégico para Navarra y para el conjunto de España, que permite unir las costas, y los corredores europeos Atlántico y Mediterráneo que atraviesan la Península Ibérica.

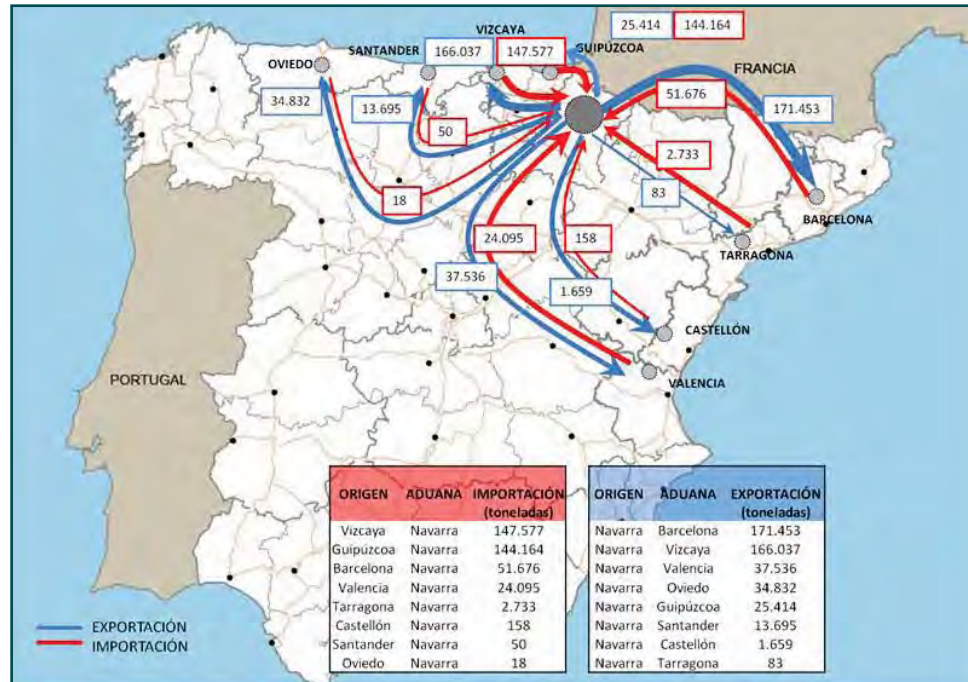


Imagen: Tráficos ferroportuarios de Navarra. Proyecto de Integración del NIP [27].

En el Corredor Cantábrico-Mediterráneo se ubican importantes empresas multinacionales, entre las que destacan las factorías de Volkswagen, General Motors y Ford, que suponen un importante potencial para el tráfico de mercancías.

A lo largo del tramo navarro de este corredor se sitúa el Centro Logístico de Noáin y la prevista terminal intermodal en el entorno de Tudela, que facilitará el transporte de mercancías a las empresas ubicadas en el Eje del Ebro, donde se encuentran numerosas empresas navarras con potencial exportador.

En el caso de que no se desarrollase este corredor, o se retrasara significativamente, se produciría un descenso en la competitividad (por el aumento de los costes del transporte con los países del Arco Atlántico y los puertos del Mediterráneo) que elevaría los riesgos de deslocalizaciones a entornos más competitivos y mejor comunicados.

En resumen, la economía navarra está caracterizada por un gran peso del sector industrial, y con una numerosa presencia de empresas internacionales que hacen de Navarra la Comunidad Autónoma con mayor cuota de cobertura del comercio internacional.

A su vez, el comercio de las empresas navarras se concentran en el sector de la automoción, y los principales socios comerciales se sitúan en el Corredor Atlántico.

El Corredor Cantábrico-Mediterráneo es estratégico para Navarra y para España, y su desarrollo imprescindible para la economía navarra.



Imagen: Terminal Intermodal de Irún (fuente: OTN).



Imagen: Operaciones de carga en el Puerto Seco de Azuqueca (fuente: OTN).

8.3. Afecciones medioambientales. Transporte ferroviario de mercancías

La distribución modal del transporte en Navarra, en el que el modo carretera supera el 99%, tiene unas repercusiones medioambientales que es preciso considerar, y que en muchos casos son asumidos por el conjunto de la sociedad. De ahí la importancia de evaluar y comparar los distintos modos viario y ferroviario.

Por una parte, están los impactos negativos derivados de la construcción de la infraestructura ferroviaria –consumo de materiales y energía, ocupación del suelo, barreras físicas, alteración del paisaje entre otras– que deben ser evaluados con rigor en la correspondiente Declaración de Impacto Ambiental (DIA).

Aun así a largo plazo destacan las repercusiones ambientales positivas ya que el incremento del transporte ferroviario de mercancías repercute en la reducción de la congestión en las carreteras, la disminución de las emisiones de los gases contaminantes y de efecto invernadero, y la mejora de la seguridad del transporte, y es por lo que desde la Unión Europea se apoya el modo ferroviario en el transporte de mercancías.

El consumo energético del transporte en Navarra procede fundamentalmente de los combustibles fósiles y está asociado con los principales impactos negativos del transporte: cambio climático, contaminación atmosférica, congestión y accidentes. El incremento del transporte ferroviario de mercancías repercute en la reducción de estos impactos.

De acuerdo con el Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo [28], el ferrocarril es tres veces más eficiente que la carretera, y debido a que utiliza principalmente la electricidad, las emisiones de CO₂ (por tonelada/kilómetro) en el transporte por carretera son 4,7 veces superiores en el transporte por carretera respecto del transporte ferroviario.

Unidades: MJ / ton - km	Consumo
Marítimo de cabotaje	0,3
Ferrocarril	0,5
Camiones pesados articulados	1,4
Camiones pesados rígidos	3,5
Furgonetas	32,0
Avión, vuelos internacionales	24,1
Avión, vuelos nacionales	34,1

Unidades: gCO ₂ / ton - km	Emisiones
Carretera	136,3
Ferrocarril	28,8
Avión nacional	2.181,8
Barco nacional	18,6
Tubería	20,4

Imagen: Consumo energético y emisiones de CO₂ según modos



Imagen: Tren de mercancías en la Cuenca de Pamplona. Fuente: ¡Viva San Fermín!, por André Marqués. Imagen recortada (Licencia CC BY, <https://creativecommons.org/licenses/by/2.0/>).

En el “External Costs of Transport” [29] elaborado por la Universidad de Karlsruhe, se consideran los siguientes componentes de costes externos:

- Accidentes
- Ruido
- Contaminación Atmosférica
- Cambio Climático
- Naturaleza y Paisaje
- Procesos aguas arriba y aguas abajo
- Costes adicionales en zonas urbanas
- Costes marginales de congestión

Y partiendo de este estudio, el Observatorio del Transporte Intermodal Terrestre y Marítimo llega a la conclusión de que el valor económico de los costes externos del transporte por carretera es 4,9 veces superior al transporte por ferrocarril.



Imagen: Costes externos por modos.

En el estudio del “Proyecto de Integración del Nodo Intermodal de Pamplona” [27], elaborado por ADIF, ANL y CTP se consideró que se podían transferir más de tres millones de toneladas al año desde la carretera al ferrocarril, lo que puede suponer un ahorro de emisiones de 40.000 toneladas de CO2 al año.

MILES TONELADAS / AÑO	
TRÁFICO ÁMBITO NACIONAL	
TRÁFICO VAGÓN CONVENCIONAL	1.632
TRÁFICO INTERMODAL	821 (82.000 TEUS)
TRÁFICO INTERNACIONAL	
	871 (con compensación de tráficos a 45km/h)
	659 (con compensación de tráficos a 30km/h)
TRÁFICO TOTAL	
	3.324 / 3.112 miles de toneladas
AHORRO CO2	
	en torno a 40 mil toneladas / año

Imagen: Potencial ahorro de emisiones de CO2 en Navarra. Proyecto de Integración del NIP [27].

El incremento del transporte ferroviario de mercancías en Navarra permitirá a largo plazo:

- Aumentar la competitividad de la economía.
- Disminuir el consumo energético.
- Las emisiones de efecto invernadero.
- Disminuir los accidentes, la congestión y el ruido asociado al tráfico.

Asimismo, cualquier desarrollo de nuevas infraestructuras deberá considerar todos los costes sociales y medioambientales producidos.

8.4. La red ferroviaria en Navarra

Actualmente Navarra dispone de una línea de vía única electrificada que discurre por el territorio navarro desde la localidad de Castejón hasta la localidad de Altsasu/Alsasua, situada en el noroeste de la comunidad.

A su vez, por la localidad de Altsasu/Alsasua, discurre la línea que une Madrid con Irún, cuyas características son vía doble y electrificada.

La tercera línea que atraviesa el territorio navarro es la procedente de Zaragoza hasta Castejón (vía doble electrificada) desde donde parte otra línea denominada Castejón – Bilbao, compuesta por una vía única electrificada.

Características técnicas de estas líneas:

- Ancho ibérico (1.668 mm).
- Electrificación: 3 kV.
- Rampa característica: Pamplona-Altsasu/Alsasua 16‰. Pamplona-Castejón: 17 ‰.
- Señalización de Seguridad: Tipo ASFA (Anuncio de Señales y Frenado Automático).
- Gálibos: Convencional 4.330. Cumple con el gálibo UIC.
- Carga por eje: Tipo D4: 22,5 t por eje.

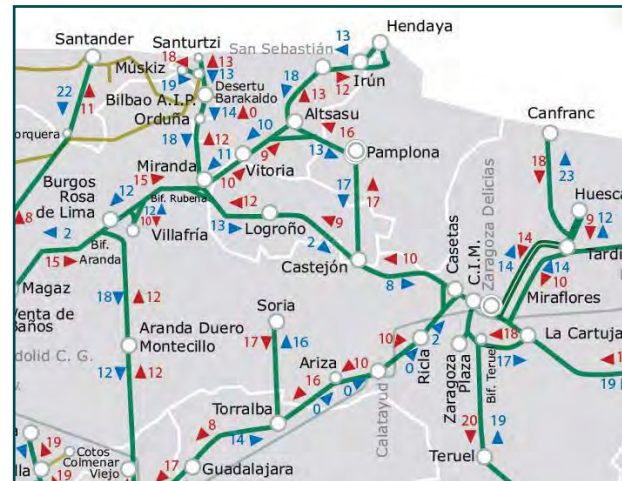


Imagen: Rampas características de la red ferroviaria. Fuente ADIF 2015 [30].

Por otra parte se planifica el nuevo modelo ferroviario de Tren de Altas Prestaciones (TAP) que parte de un modelo inicial de Tren de Alta Velocidad (TAV) que ha evolucionado a su compatibilidad de mercancías y viajeros, no siendo determinante la alta velocidad.

En mayo de 2009 se firmó el Protocolo General de colaboración entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra [31]. En base a este protocolo, la Administración de la Comuni-

dad Foral de Navarra es la responsable de la ejecución de las obras de plataforma del Corredor Navarro de Alta Velocidad entre Castejón y la Comarca de Pamplona. Actualmente están realizándose las obras entre Castejón y Villafranca, con una longitud de 14.775 m.

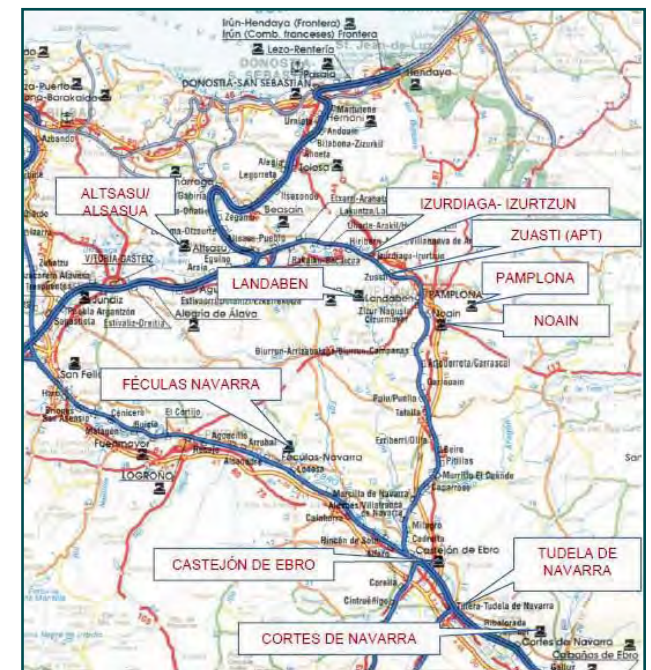


Imagen: Red ferroviaria en Navarra existente.

La vía única existente entre Castejón y Altsasu/Alsasua tiene una capacidad máxima de 73 trenes en ambos sentidos para un día estándar y para todos los tipos de tráfico [30], y un tráfico actual (con datos de diciembre de 2014) de 42 trenes al día. El nivel de saturación es del 58%. Conforme se detalla en el Estudio del Impacto del TAV en Na-

varra, se encuentra en situación de pre-alerta de saturación, con cuatro playas horarias saturadas en los días punta, según el mismo estudio. Por lo que, para evitar el riesgo de saturación de la vía única existente entre Castejón y Altsasu/Alsasua, es recomendable realizar los estudios correspondientes para duplicar la vía.

Como ya se ha indicado, El Corredor Cantábrico-Mediterráneo, está incluido en otros tramos de la Red Básica de la RTE-T. No obstante, para homologarse con los parámetros europeos de interoperabilidad que señala el Reglamento 1315/2013 de la Unión Europea, deberá cumplir:

REQUISITOS RED BÁSICA. MODO FERROCARRIL	CUMPLIMIENTO
Electrificación total de la línea ferroviaria y de los apartaderos	CUMPLE
Mínimo de 22,5 t de carga por eje, 100 km/h de velocidad de línea y posibilidad de que circulen trenes de 740 m de longitud	NO CUMPLE
Implantación integral del sistema europeo de gestión del tráfico ferroviario ERTMS	NO CUMPLE
Ancho de vía nominal de 1,435 mm (ancho UIC)	NO CUMPLE

La Administración General del Estado tiene la competencia exclusiva en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres que transcurren por más de una Comunidad Autónoma, de conformidad con los artículos 149.1.21 y 149.1.24 de la Constitución Española [32].

Promover el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, requiere trabajar en colaboración con las Comunidades afectadas (País Vasco, Aragón y Comunidad Valenciana) para instar a la Administración General del Estado su desarrollo conforme a los estándares europeos, todo ello con independencia de la programación y solución técnica final.

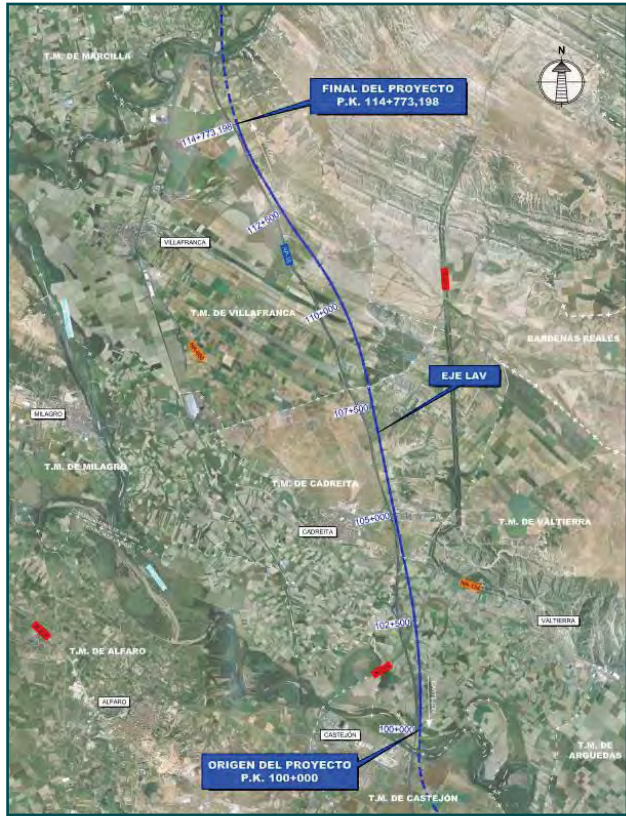


Imagen: TAP. Subtramo Castejón-Villafranca.