

# CORREDOR FERROVIARIO MEDITERRÁNEO CANTÁBRICO A SU PASO POR NAVARRA

Situación actual y perspectivas de trabajo



Septiembre 2017

## Índice

1. Antecedentes.....	3
2. Objetivo del presente documento .....	3
3. Características del proceso participativo .....	3
4. Visión estratégica .....	5
5. Diagnóstico infraestructura actual y Alternativas para la resolución de las carencias detectadas.....	7
6. Posición del Estado, titular de la competencia, y por lo tanto, costeador de la infraestructura. ....	8
7. Posición del Gobierno de Navarra.....	8
8. Situación administrativa en cada uno de los tramos y próximos pasos.....	9
9. Convenio con el Estado. Propuesta del Estado. Elementos claves en la reflexión y propuesta del Gobierno de Navarra .....	12
10. Problemática Zona Media.....	13
11. Conclusiones.....	14
Anexos.....	16
Relación de Anexos .....	16

## 1. Antecedentes

La cuestión del corredor ferroviario, o más popularmente, la cuestión del tren, ha generado, desde hace muchos años, gran interés en la sociedad. De una parte, por las diferentes posiciones que distintas organizaciones políticas, económicas, sociales y del conocimiento han mostrado en torno al tema, y de otra parte, no menos importante, por las repetidas ocasiones en las que se han incumplido compromisos de materialización de inversiones en este ámbito desde el Estado, que es quien detenta la competencia.

En estos momentos, como es notorio, el debate en torno al tren registra un fuerte seguimiento, porque después de varios años de paralización total de cualquier actuación tanto inversora como planificadora en la infraestructura, el titular, el Gobierno del Estado, está mostrando interés en seguir adelante con el desarrollo del corredor ferroviario.

## 2. Objetivo del presente documento

El objetivo del presente documento es trasladar a la sociedad navarra una fotografía de la situación actual para que sirva de base a un proceso participativo cuyas características se detallan en el [apartado siguiente](#), y su calendario de trabajo se especifica en el [apartado 11](#).

La fotografía de la situación actual incluye tanto la visión estratégica que enmarca el desarrollo del proyecto ([apartado 4](#)), como el diagnóstico de la infraestructura y las alternativas para la resolución de las carencias detectadas ([apartado 5](#)), la posición del Estado ([apartado 6](#)), la posición de Navarra ([apartado 7](#)), la situación administrativa de cada uno de los tramos y las próximas actuaciones en cada uno de los tramos ([apartado 8](#)) y finalmente la propuesta de nuevo Convenio realizada por el Estado y la respuesta del Gobierno de Navarra ([apartado 9](#)). También se incluye una referencia específica a la problemática de la Zona Media en su [apartado 10](#).

## 3. Características del proceso participativo

El proceso participativo que se propone es un proceso en ambas direcciones, del Gobierno de Navarra hacia la sociedad navarra y de ésta hacia el Gobierno tal y como se ha venido haciendo en el resto de procesos participativos puestos en marcha por este Gobierno para los planes estratégicos como la Estrategia de Especialización Inteligente S3, el de Ciencia y Tecnología, el de Residuos, el Energético o el de Salud, entre muchos otros.

Las experiencias realizadas en este sentido hasta la fecha han resultado muy satisfactorias, recibiendo una gran cantidad de aportaciones muy válidas que se han tenido en cuenta y han completado las propuestas iniciales de todos los planes en los que se han habilitado este tipo de procesos de participación.

## **Duración**

Como la historia reciente demuestra, las infraestructuras estratégicas de ámbito estatal, incluso europeo, como en este caso el Corredor ferroviario Cantábrico-Mediterráneo, son proyectos muy a largo plazo, cuyo proceso de planificación y ejecución también se dilata mucho tiempo en función de las prioridades políticas y posibilidades presupuestarias del Gobierno del Estado. A su paso por Navarra, lo hace en cuatro tramos diferentes: el Zaragoza – Castejón, el Castejón – Esquíroz, el Esquíroz – Zuasti y el Zuasti – “Y” vasca.

Por eso mismo, este proceso que se inicia ahora deberá ser un proceso abierto y permanente en el que el Gobierno de Navarra informe a la ciudadanía de los avances que se vayan produciendo en cada uno de los tramos y a la vez exista un canal a través del cual la ciudadanía pueda realizar sus aportaciones y recibir las oportunas respuestas. Evidentemente, habrá momentos en los que, en función del nivel de compromiso político y presupuestario del Gobierno estatal de turno, se planteen decisiones que afecten a hitos relevantes concretos, y ello incrementará la intensidad del proceso de intercambio de información y aportaciones entre el Gobierno de Navarra y la ciudadanía. En ese sentido, este documento servirá de base y estará disponible en un canal permanente (página web) que el Gobierno de Navarra abrirá próximamente.

## **Fases**

Las diferentes fases del proceso participativo vienen marcadas por las fases del proyecto en sí y por las capacidades competenciales de las distintas instituciones que toman parte en el proyecto, y por lo tanto, se establecen diferentes niveles de participación.

### Fase de Información y Debate Social

La competencia ferroviaria es del Estado y mediante la firma de un convenio podremos influir en un futuro en el desarrollo de los diferentes tramos. Sin la firma de un convenio el Gobierno de Navarra no puede tomar decisiones en el ámbito ferroviario ya que el Estado no está obligado de ninguna manera a ejecutar ni financiar otros modelos de tren que no sean de interés general, ni cumplan las expectativas en cuanto a condiciones técnicas ni estratégicas se refieren. Por lo tanto, mediante la firma de un convenio desde Navarra podemos y debemos presionar para influir en que la obra que se realice sea lo más beneficiosa para el conjunto de la ciudadanía navarra, sin perder de vista que la competencia es del Estado.

En esta fase se pondrá a disposición de la sociedad navarra tanto este documento como todos los anexos necesarios de los que se disponen en este momento en un ejercicio de transparencia y responsabilidad para informar y apoyar el debate social sobre el corredor ferroviario.

Una vez presentado públicamente el presente documento, el Gobierno lo colocará en su página web el 11 de septiembre. El documento estará en periodo de exposición pública y recogida de aportaciones.

Entre los meses de septiembre y octubre se celebrarán las siguientes jornadas informativas:

- El 20 de septiembre, miércoles, en Pamplona.
- El 25 de septiembre, con el comité director de la S3.
- El 27 de septiembre, miércoles, en Alsasua.
- El 3 de octubre, martes en Castejón.
- El 4 de octubre, miércoles en Tudela.
- El 11 de octubre, miércoles, en Tafalla.

#### Fase de aportaciones a lo largo del desarrollo del Corredor Ferroviario

En el futuro, a medida que se vayan desarrollando cada uno de los tramos, y, en aquellos casos en los que correspondan, en coordinación con los procedimientos de exposición pública y alegaciones establecidos por la normativa sectorial vigente, el Gobierno de Navarra abrirá procesos bidireccionales para agrupar toda la información disponible, recoger las aportaciones de la ciudadanía y considerar aquellas que estime oportunas a la hora de fijar su propia posición en la materia afectada en cada momento.

#### **4. Visión estratégica**

Cuatro documentos recogen la visión estratégica sobre cuestión.

En primer lugar, [el acuerdo programático](#) que sustenta al actual Gobierno de Navarra, firmado por Geroa Bai, EH Bildu, Podemos e Izquierda – Ezquerria, que recoge: “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 personas viajeras, tanto de cercanías como de media y larga distancia. Trabajar para que Navarra no quede fuera del Corredor Atlántico Mediterráneo”<sup>1</sup>.

En segundo lugar, la estrategia de [Especialización Inteligente S3](#), aprobada por el propio Gobierno que define las Infraestructuras, y dentro de ellas el Corredor Ferroviario, como uno de los cinco factores transversales clave de competitividad en la mirada de Navarra hacia 2020, y así mismo, lo incluye como uno de los 24 retos clave a impulsar en el periodo 2017-2020. Uno de los indicadores asociados a la S3 es el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril. Del 0,71% de partida se aspira a llegar al 2,4% en 2030.

En tercer lugar, la propia Unión Europea, que incluye al Corredor “Y” vasca - Zaragoza pasando por Pamplona como parte de la [Red Básica Europea](#), de acuerdo con lo recogido en el reglamento 1315/2013 de la Unión Europea. La inclusión del tramo Y vasca Pamplona Zaragoza en la Red Básica europea es un elemento estratégico valorado de forma positiva por toda la sociedad navarra, y es un activo que debemos proteger y

---

<sup>1</sup> ACUERDO PROGRAMÁTICO PARA EL GOBIERNO DE NAVARRA LEGISLATURA 2015-2019, p. 56

consolidar, ya que con esa inclusión, las instituciones europeas están colocando a Navarra en uno de los principales caminos de comunicación entre el Norte y el Sur de Europa. En ese contexto, los estándares definidos persiguen la interoperabilidad en todo el sistema.

En cuarto lugar, el [Plan Energético de Navarra 2030](#), coherente con la hoja de Ruta europea, cuyo objetivo para 2030 es que el 50% de su mix energético provenga de fuentes renovables y [la Hoja de Ruta para el Cambio Climático](#) que, como objetivo nuclear de Mitigación establece la reducción de las emisiones GEI en 2030 en un 45% en relación con las de 2005.

Resulta clave en dicha estrategia trabajar para que el consumo energético asociado al transporte, hoy por hoy íntegramente dependiente de combustibles fósiles, generador de una parte importante de las emisiones GEI de Navarra, vaya evolucionando hacia consumo eléctrico proveniente de fuentes renovables. Para ello, resulta esencial sacar personas y mercancías de la carretera y llevarlas al tren.

En concreto, el Plan energético establece como objetivos para 2020, 2025 y 2030 que la contribución de las energías renovables al consumo total de energía final ascienda respectivamente al 28%, 35% y 50%, frente al 24,25% de 2015. A su vez, fija para esos mismos años que el porcentaje de necesidades energéticas del transporte provenientes de fuentes renovables alcance respectivamente el 10%, 12% y 15%, frente al 4,81% de 2015. Es obvio que en este terreno hay mucho que hacer, especialmente cuando el consumo energético asociado al transporte representa en torno al 40% del total de consumo de energía final, un consumo hoy por hoy vinculado de forma abrumadora ( lo evidencia por ejemplo el porcentaje recogido en este mismo apartado de las mercancías navarras transportadas por tren respecto al total y el objetivo fijado en la Estrategia de Especialización Inteligente para 2030 ) con la carretera.

Por su parte, la Hoja de Ruta para el Cambio Climático de Navarra establece como objetivo la reducción en un 35% en 2020 y en un 45% en 2030 en relación siempre con 2005 de las emisiones de Gases de Efecto Invernadero medidas en toneladas equivalentes de CO<sub>2</sub>. En 2015, las emisiones ascendieron a 5.176.013 toneladas equivalentes, un 22% menos que en 2005. De todas ellas, 1.145.301 provenían del transporte. Es obvio que en la medida en que seamos capaces de trasladar personas y mercancías de la carretera al tren seremos capaces de reducir el consumo de energía en general (menos vehículos turismo y camiones y más transporte ferroviario colectivo), y de origen fósil, y por lo tanto, generador de emisiones de gases efecto invernadero en particular.

Sirven de referencia para este apartado los siguientes documentos:

- [Anexo 1](#): Acuerdo programático.
- [Anexo 2](#): Estrategia Especialización inteligente S3.
- [Anexo 3](#): Red Básica Europea a su paso por Navarra.
- [Anexo 4](#): Plan energético Navarra 2030 – Capítulo 1: Modelo energético. Estrategia energética y ambiental
- [Anexo 5](#): Hoja de Ruta del Cambio Climático de Navarra
- [Anexo 6](#): Vídeo elaborado por el Gobierno.

- [Anexo 7](#): Presentación PowerPoint realizada por el Vicepresidente de Desarrollo Económico ante la Comisión de Desarrollo Económico del Parlamento de Navarra.

## **5. Diagnóstico infraestructura actual y Alternativas para la resolución de las carencias detectadas**

En lo que se refiere al diagnóstico de la infraestructura ferroviaria actualmente existente, las conclusiones son de forma destacada dos:

- La red ferroviaria navarra no tiene capacidad suficiente entre Castejón y Alsasua, tramo en el que hay una única vía. En la actualidad, con un bajísimo 0,71% de las mercancías transportadas por tren, ya hay determinadas franjas horarias de cada día que están técnicamente saturadas. Aunque hay otros elementos que inciden en la capacidad, el número de vías es el principal determinante.
- La red ferroviaria navarra no cumple con los estándares europeos de la Red Básica, tanto en lo que se refiere al ancho europeo, como a otros elementos referenciales como la velocidad de línea o la longitud de los trenes. No hay que olvidar que es muy antigua, data de aproximadamente 1.870.

En lo que se refiere a las alternativas, señalar que deben abordar esos dos problemas claros y además deben cumplir los demás elementos recogidos en el acuerdo programático. Existen dos alternativas que cumplan con todo ello:

- Construir una nueva vía al lado de la existente allí donde solo hay una (entre Castejón y Alsasua), y además, hacer las inversiones necesarias (de modificación de trazado, de ancho de vía, de sistemas de control...) para asegurar que las dos vías (las dos actuales o la actual y la nueva según el tramo) cumplan con los estándares europeos de la Red Básica.
- Mantener la infraestructura actual en servicio para atender cercanías y determinados transportes de mercancías y diseñar y construir una plataforma nueva para dos vías de uso mixto (pasajeros y mercancías) que cumpliera con todos los estándares europeos de red básica.

Antes de finales de 2017 se tendrá disponible el Estudio más detallado sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad ferroviaria actualmente en curso de elaboración.

Para este apartado pueden servir de referencia:

- [Anexo 6: Vídeo](#) elaborado por el Gobierno.
- [Anexo 7](#): Presentación PowerPoint realizada por el Vicepresidente de Desarrollo Económico ante la Comisión de Desarrollo Económico del Parlamento de Navarra.
- [Anexo 8](#): Observación Territorial Nasuvinsa nº 19, capítulos 2 y 8.
- [Anexo 9](#): Estudio funcional de la Red Ferroviaria de Altas Prestaciones de Navarra y su conexión con la Y vasca, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo y el Corredor del Ebro, realizado por Sener para el Gobierno vasco.

- [Anexo 10](#): Estudio Sener para Gobierno de Navarra para tramo Castejón Esquíroz, incluido anexo separado sobre convivencia de usos mixtos: pasajeros y mercancías.
- [Anexo 11](#): Pliego del estudio “Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra” contratado por el Gobierno de Navarra.

## **6. Posición del Estado, titular de la competencia, y por lo tanto, costeador de la infraestructura.**

En la actualidad, tras las diferentes reuniones mantenidas, la posición del Estado, ante las dos posibles alternativas que cumplen con el acuerdo programático y, por lo tanto, abordan también los problemas existentes, es la de decantarse claramente por la segunda, es decir, la de mantener la infraestructura actual en servicio (con el matiz lógicamente de Pamplona, donde se plantea la eliminación del bucle por la sustitución de una vía en ancho ibérico exterior) y diseñar y construir una nueva plataforma para dos vías de uso mixto que cumpla con todos los estándares internacionales.

Y esa posición ya se ha expresado para todo el Corredor, es decir, tanto en el tramo Castejón Esquíroz, como en el tramo Esquíroz Zuasti (bucle de Pamplona), en el tramo Zuasti Y vasca y en el tramo Zaragoza – Castejón.

Además, el Estado ha expresado su voluntad de ir avanzando en todos los tramos del Corredor de forma que la finalización de todos los tramos pueda ser razonablemente coincidente en el tiempo, en torno a 2023.

Para este apartado puede servir de referencia:

- [Anexo 6: video](#) del Gobierno de Navarra.
- [Anexo 12](#): Declaraciones del Ministro De la Serna en la prensa.

## **7. Posición del Gobierno de Navarra**

A la vista de los informes disponibles, y estando claro que la opción técnica defendida por el Gobierno del Estado (que es quien tiene la competencia, quien paga y por lo tanto quien tiene la última capacidad de decisión) cumple con el acuerdo programático, el Gobierno de Navarra considera que es una opción que, aun pudiendo requerir algo más de inversión (ni siquiera está claro en el tramo Castejón Campanas que sea así), otorga una reserva de capacidad a largo plazo claramente mayor que la otra alternativa, y por ello, la considera adecuada con vistas a futuro..

De igual modo, para el Gobierno de Navarra es especialmente estratégico el concepto de Corredor, y por lo tanto, que se vaya avanzando en paralelo en todos los tramos, de forma que su finalización integral pueda coincidir razonablemente en el tiempo. Esa será una línea de trabajo y de exigencia permanente hacia el Estado.

En este apartado, podría tener cabida la cuestión de la rentabilidad socio-económica de la infraestructura y, en ese contexto, el debate sobre la existencia o no de informes que la acrediten suficientemente. A este respecto cabe apuntar varias reflexiones:



- En primer lugar, que tanto el propio acuerdo programático, como la estrategia S3, como la propia Unión Europea al definir los estándares de la Red Básica se están recogiendo una voluntad política, que es la de apostar por un corredor ferroviario mixto con capacidad suficiente y estándares internacionales. Dicha voluntad política es la que lleva al Gobierno de Navarra a tener una actitud inequívoca de trabajar por conseguir la mejor infraestructura para los intereses generales de Navarra y de sus empresas y ciudadanía, tal y como se está haciendo con otros tantos temas incluidos en el acuerdo programático.
- En segundo lugar, que, al ser una competencia del Estado, que es quien debe costearla, no corresponde a Navarra plantearse ese debate, sino, en todo caso, al Estado. El Gobierno de Navarra valora que la solución planteada esta vez por el Gobierno del Estado, y a diferencia del convenio anterior, cumple con lo recogido en el acuerdo programático, y además ofrece una reserva de capacidad a largo plazo claramente mayor. En todo caso, de acuerdo a los documentos disponibles, al menos en el tramo Castejón Alsasua, tramo mayoritario en el territorio navarro, la diferencia en la inversión exigida en una y otra alternativa no es significativa.
- En tercer lugar, que, desde una mirada de muy largo plazo, el nuevo Corredor ferroviario conlleva aspectos socio-económicos indiscutiblemente positivos que no es fácil de cuantificar sin incurrir en polémica: el valor del ahorro de tiempo conseguido, el valor por las emisiones GEI evitadas, el valor de la mayor seguridad conseguida al sacar muchos vehículos ligeros y especialmente pesados de la carretera, el valor en términos de PIB, competitividad y empleo de la mejora en las comunicaciones para nuestras empresas y personas, el valor en términos de PIB derivado del hecho de que para muchas empresas, emprendedores e inversores de fuera de Navarra nuestra Comunidad pase a estar mucho mejor comunicada y ello pueda inducir a un mayor desarrollo de oportunidades de creación y consolidación de empleo de calidad.
- En cuarto lugar, es indiscutible que, durante la ejecución de la infraestructura, el impacto en términos de PIB, generación de empleo y de recaudación tributaria va a ser muy positivo para Navarra.

Para este apartado puede servir de referencia:

- [Anexo 6: video](#) del Gobierno de Navarra.
- [Anexo 7: Presentación PowerPoint](#) realizada por el Vicepresidente de Desarrollo Económico ante la Comisión de Desarrollo Económico del Parlamento de Navarra.
- [Anexo 13: notas de prensa](#) Gobierno de Navarra.

## 8. Situación administrativa en cada uno de los tramos y próximos pasos

En el tramo Zaragoza – Castejón, es importante señalar que no hay ningún protocolo ni convenio firmado que haga referencia a este tramo, con lo cual, la gestión le corresponde en su totalidad al Estado. En cualquier caso, la construcción de una nueva plataforma en su práctica totalidad requiere la realización de un nuevo Estudio informativo. En el pasado se hicieron algunos estudios informativos, incluso se aprobó

una declaración de impacto ambiental que está caducada. Se podría aprovechar parte del material elaborado entonces, pero administrativamente los pasos son los siguientes: estudio informativo, evaluación impacto ambiental y DIA, elaboración y aprobación de proyectos básicos, elaboración y aprobación de proyectos constructivos, licitación y ejecución.

El Gobierno estatal tiene dinero para licitar en 2017 el Estudio informativo. Una vez adjudicado, el Estudio informativo puede conllevar un plazo de 1,5 años. En ese contexto hay que analizar también la situación de Tudela y definir la mejor ubicación para la estación de viajeros. Desde la óptica de las mercancías, es un buen momento para analizar también cuál es la mejor opción para una estación intermodal.

En el tramo Castejón Esquíroz, el convenio firmado en 2010 establece las responsabilidades de cada una de las administraciones implicadas. Con todo, tanto el Gobierno de Navarra como el del Estado han declarado que el convenio está totalmente obsoleto, superado por la realidad, tanto en plazos, como en necesidades presupuestarias. Recientemente el Gobierno del Estado ha abonado al de Navarra los anticipos realizados por Navarra entre 2014 y 2015 todavía pendientes de pago. En estos momentos, ambos Gobiernos, en el marco de sus conversaciones sobre el Corredor, están manteniendo también conversaciones sobre cómo abordar la situación generada en este tramo. En ese sentido, el Ministerio de Fomento presentó a finales de Mayo una propuesta de nuevo Convenio al Gobierno de Navarra. Esta cuestión se analiza en detalle en el apartado siguiente [número 9](#). Sólo señalar que al igual que en el entorno de Tudela, también resulta fundamental poner encima de la mesa las actuaciones necesarias para en este caso dotar a la estación de mercancías de Imarcoain de todas las potencialidades necesarias para aprovechar al máximo las posibilidades de la nueva infraestructura. Se trataría en este caso de recuperar los protocolos de colaboración que ya se firmaron con Adif con este objetivo.

En el tramo Esquíroz Zuasti, existe un [Protocolo firmado entre Gobierno de Navarra, Ministerio de Fomento, Adif y Consorcio PSIS Camino de Santiago](#) en 2010 que analiza la eliminación del bucle ferroviario de la Comarca de Pamplona, siempre desde la base de que las actuaciones ferroviarias las ejecuta directamente el Estado. No existe Convenio. Hasta la fecha, existe una reserva de los terrenos por los que está previsto pase tanto la nueva vía de ancho ibérico como las dos nuevas vías de ancho UIC. Se formuló una DIA en 2004 y se elaboró por parte del Ministerio de Fomento un proyecto constructivo que no incluía toda la inversión necesaria para dar continuidad tanto a la nueva vía de ancho ibérico como a las dos nuevas vías de UIC. Además, existe un PSIS aprobado en relación al desarrollo urbanístico del área alrededor de la nueva estación en Pamplona y en el terreno actualmente ocupado por la estación sita en La Rotxapea, un PSIS complejo cuyo desarrollo, en todo caso, está muy vinculado al avance de la tramitación ferroviaria. La DIA favorable ha sido recientemente avalada por los tribunales pero otorgándole una vigencia temporal limitada.

A la vista de todo ello, los próximos pasos en el tramo Esquíroz Zuasti son, en primer lugar, conocer los resultados de la consulta formal realizada desde el Ministerio de Fomento al Ministerio de Medio Ambiente y a la abogacía del Estado en relación con la validez temporal de la DIA. En segundo lugar, en función de la misma, fijar una hoja de ruta con fechas objetivo. En cualquier caso, en esa hoja de ruta será necesario revisar los contenidos del protocolo en lo que corresponde a las obligaciones a asumir por las

partes en lo que se refiere a la eliminación del bucle, e incluir la inversión correspondiente a la nueva plataforma que no estaba incluida en los 110 M recogidos en el protocolo de 2010. En este contexto, y en lo que se refiere al desarrollo urbanístico, también será necesario ir trabajando en una modificación del PSIS en coherencia con las reflexiones recogidas en el informe realizado por Nasuvinsa a petición del Gobierno de Navarra.

Finalmente, en el tramo Zuasti e “Y” vasca, existe un [protocolo de colaboración](#) entre el Gobierno del Estado, el Gobierno Vasco y el Gobierno de Navarra para la elaboración del estudio informativo del tramo. Precisamente en el marco de dicho protocolo, el pasado 12 de julio, las tres administraciones acordaron una hoja de ruta con dos fechas objetivo: la primera, la finalización del Estudio Informativo con anterioridad al 31 de diciembre de 2017, considerando y evaluando dos opciones, Ezkio-Itxaso y Vitoria-Gasteiz, y la segunda, la finalización de la evaluación de impacto ambiental y obtención de la DIA con anterioridad al 31 de diciembre de 2018.

Para este apartado, puede servir de referencia:

- [Anexo 7](#): Presentación PowerPoint realizada por el Vicepresidente de Desarrollo Económico ante la Comisión de Desarrollo Económico del Parlamento de Navarra.
- [Anexo 12 y 13](#): notas de prensa del Gobierno de Navarra y declaraciones del Ministro De la Serna en la prensa.
- [Anexo 14](#): Protocolo Bucle de Pamplona - Protocolo general entre el Ministerio de Fomento, el ADIF, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Consorcio "Alta velocidad – Comarca de Pamplona" para la redacción de los proyectos, construcción y financiación de las obras de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona y la nueva estación de alta velocidad de Pamplona
- [Anexo 15](#): Estudio Sener para Nasuvinsa sobre el Bucle de Pamplona: Informe de actualización del alcance e inversiones del proyecto de construcción de plataforma para la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona
- [Anexo 16](#): Informe de Nasuvinsa sobre Situación y viabilidad del “Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Desarrollo del Área de la Nueva Estación del Tren de Alta Velocidad y del Área de la Antigua Estación de Tren en Pamplona”
- [Anexo 17](#): Estudio Nasuvinsa para el Gobierno de Navarra sobre el PSIS Camino de Santiago: Anexo jurídico al informe sobre situación y viabilidad del PSIS TAV.
- [Anexo 18](#): Protocolo general de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para la codirección del estudio informativo del proyecto de corredor ferroviario de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona-Conexión Y vasca.
- [Anexo 19](#): Acuerdo de colaboración para el proyecto de integración del nodo intermodal en el Área de Pamplona.
- [Anexo 20](#): nota prensa del Gobierno Navarra “El Estado abona a Navarra los 44,55 millones que le adeudaba por las obras del corredor ferroviario.”

## 9. Convenio con el Estado. Propuesta del Estado. Elementos claves en la reflexión y propuesta del Gobierno de Navarra

Como ya se ha señalado en el apartado anterior, el Ministerio de Fomento presentó a finales de Mayo de 2017 al Gobierno de Navarra una propuesta de nuevo Convenio para el tramo Castejón Esquíroz en sustitución del firmado en 2010, considerado superado y obsoleto por ambas administraciones.

En la medida en que las infraestructuras ferroviarias son competencia del Estado, la primera reflexión que ha realizado el Gobierno de Navarra es la de si era o no de interés la firma de un nuevo convenio. La conclusión de dicho debate ha sido positiva por las siguientes razones:

- La historia demuestra que las inversiones en infraestructuras competencia del Estado están supeditadas a las prioridades políticas y las disponibilidades presupuestarias del Gobierno del Estado de turno, incluso aunque haya un convenio firmado. Sin embargo, la existencia de un Convenio otorga al Gobierno de Navarra una legitimidad política, un argumento jurídico, un elemento para presionar y exigir que de lo contrario no tendríamos.
- A lo largo de la ejecución de una infraestructura relevante como ésta, que incluye en territorio navarro tanto tramos convenidos como tramos sin convenir, hay que tomar decisiones, pequeñas o no tan pequeñas, que afectan a personas y/o organizaciones. Implicarse en la ejecución de la infraestructura otorga al Gobierno de Navarra una mayor capacidad para influir en que las cosas se hagan con el mejor de los cuidados hacia el territorio y hacia las personas y organizaciones afectadas.
- Se trata en este caso además no tanto de firmar un convenio, sino de sustituir uno existente que ha quedado obsoleto por otro. Es conocido que el Ministerio de Fomento tiene poca costumbre de firmar convenios con las Comunidades Autónomas para la ejecución de infraestructuras ferroviarias estratégicas. Sólo lo ha hecho con el Gobierno Vasco para Gipuzkoa y con Navarra. Una eventual decisión del Gobierno de Navarra en sentido contrario a la firma del Convenio podría ser entendida políticamente como una muestra de falta de interés hacia la infraestructura y podría dar pie a ser utilizado como argumento para retrasar las actuaciones o fijar otras prioridades, y por lo tanto, el resultado podría ser contrario al interés general de Navarra.
- La alternativa técnica que plantea el Gobierno de Madrid ya se ha señalado que es una de la dos que, además de abordar los problemas de la red ferroviaria de Navarra, cumple con el acuerdo programático que sustenta al Gobierno de Navarra. Además, entre las dos posibles, la elección realizada por el Gobierno del Estado es considerada como adecuada por el Gobierno de Navarra.

Una vez considerada de interés la firma de un Convenio, el Gobierno ha trabajado en el análisis detallado de la propuesta recibida y ha elaborado una propuesta en la que ha introducido modificaciones, entre las que destacan las siguientes:

- Visión de Corredor. La [propuesta de Convenio recibida](#) se refiere en exclusiva al tramo Castejón – Esquíroz, pero, aun aceptando que, en lo que se refiere a ejecución de obras el convenio pueda referirse sólo a un tramo, el Gobierno de Navarra considera que el Convenio debe incluir referencias concretas a todos los

tramos del Corredor, entre ellas los compromisos temporales que aseguran un avance en paralelo en todos ellos, siempre con el objetivo de que todo el Corredor pueda estar terminado razonablemente en fechas próximas. Por ejemplo, el Gobierno de Navarra considera de interés que el Convenio recoja las fechas que ya han sido pactadas entre ambos Gobiernos y el Vasco para el avance del tramo Zuasti-Y vasca. El Gobierno de Navarra considera relevante en este apartado definir de forma satisfactoria el modelo de desarrollo del tramo Esquíroz Zuasti, distinguiendo por un lado lo concerniente a la ejecución del nuevo corredor ferroviario y por otro lado, lo referido a la eliminación del actual bucle ferroviario.

- Compensación de los anticipos realizados por el Gobierno de Navarra con las aportaciones que Navarra debe realizar al Estado. Se trata de establecer un mecanismo que ya ha sido probado en la Comunidad Autónoma y que otorga certidumbre sobre el cuándo Navarra recupera lo anticipado al Estado. Hay que recordar el debate mantenido por ambas administraciones con el Convenio de 2010 en torno a cómo se interpretaba la cláusula que regulaba la obligación del Estado de devolver a Navarra lo anticipado.

El Gobierno de Navarra remitirá próximamente al Estado la propuesta de convenio elaborada, una vez realice la última revisión, y confía en alcanzar un acuerdo satisfactorio para las partes.

Para este apartado, puede servir de referencia:

- [Anexo 7](#): Presentación PowerPoint realizada por el Vicepresidente de Desarrollo Económico ante la Comisión de Desarrollo Económico del Parlamento de Navarra.
- [Anexo 20](#): nota prensa del Gobierno Navarra “El Estado abona a Navarra los 44,55 millones que le adeudaba por las obras del corredor ferroviario.”
- [Anexo 21](#): Informe Cámara Comptos noviembre 2016: Situación de las obras del Tren de Alta Velocidad en Navarra
- [Anexo 22](#): Propuesta Convenio Ministerio Fomento Mayo 2017.

## **10. Problemática Zona Media**

El Gobierno de Navarra es consciente de que la construcción y puesta en funcionamiento del nuevo Corredor ferroviario genera preocupación y rechazo en la Zona Media en primer lugar porque ello supondrá que los trenes de media larga distancia ( Madrid especialmente, Barcelona ) no pararán en Tafalla y en segundo lugar porque consideran que ello pueda suponer también a medio plazo el cierre de la estación de Tafalla. Además, esa sensación se ha agravado porque, en estos últimos meses, el nivel de servicio recibido por las personas usuarias de la estación de Tafalla, pese al incremento registrado en estos últimos años, se ha deteriorado.

En este contexto, conviene recordar que el sistema ferroviario, cuando el nuevo Corredor ferroviario esté en funcionamiento, lo integrará no sólo el nuevo Corredor, sino también la actual línea, que seguirá en funcionamiento, para cercanías y determinadas mercancías. Desde esa perspectiva, la estación de Tafalla seguirá estando plenamente justificada. En la medida en que la gestión y mantenimiento del sistema

ferroviario, y por lo tanto de las estaciones, es competencia del Estado, resulta interesante la lectura de la recientemente remitida respuesta del Ministerio de Fomento a la Presidencia del Parlamento de Navarra en respuesta al envío de una Resolución del Parlamento expresando su preocupación con la situación existente. Se adjunta como anexo.

Por ello, es básico señalar que el Gobierno de Navarra va a trabajar por asegurar que el nivel de servicio que reciban las personas usuarias de la estación de Tafalla no se deteriore en absoluto. Se ha puesto en contacto con los responsables de Estaciones del Ministerio. Les ha solicitado una reunión y está dispuesto, si fuera necesario, a firmar el correspondiente Convenio para asegurar dicho objetivo.

A su vez, el Gobierno de Navarra está ya estudiando el coste de asegurar mecanismos de transbordo que permitan a las personas usuarias de los actuales viajes de media distancia montarse en Tafalla, desplazarse hasta Tudela y llegar a destino en condiciones adecuadas tanto de tiempo como de comodidad.

En paralelo, ya están ejecutándose las obras del nuevo Intercambiador de personas usuarias de los autobuses interurbanos que impulsarán el rol de Tafalla como cabeza de Comarca y enlace hacia la capital de la Comunidad Foral. Próximamente se licitará el correspondiente contrato de concesión.

Finalmente, el Gobierno de Navarra considera que ya es tiempo también de atender la ejecución de una de las pocas variantes urbanas pendientes de ejecución, la Variante de Tafalla, y por ello incluirá una partida presupuestaria en los presupuestos de 2018 para su licitación, adjudicación e inicio.

## **11. Conclusiones**

El Gobierno de Navarra considera que las infraestructuras de comunicación en general, y la ferroviaria en particular, son un factor clave de desarrollo en el objetivo compartido acordado en la Estrategia de Especialización Inteligente, de conseguir, para 2030, una Navarra próspera en lo económico, cohesionada en lo social y respetuosa en la gestión inteligente de su Medio Ambiente. En este sentido, su contribución al cumplimiento de los objetivos establecidos tanto en el Plan Energético como en la Hoja de Ruta del Cambio Climático de Navarra en relación con el peso de las energías renovables en el consumo final de energía, con el peso de las energías renovables en concreto en el transporte y con la reducción de las emisiones de gases efecto invernadero está llamada a ser relevante.

Por ello, el Gobierno de Navarra 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 personas viajeras, tanto de cercanías como de media y larga distancia, de forma que Navarra no quede fuera del Corredor Atlántico Mediterráneo.

En la actualidad, nuestra red ferroviaria incumple los estándares de la Red Básica Europea a la que pertenece el tramo Y vasca Pamplona Zaragoza y además tiene problemas de capacidad que serán mayores a futuro.

La realidad administrativa existente en cada uno de los cuatro tramos ( Zaragoza-Castejón, Castejón –Esquíroz, Esquíroz-Zuasti y Zuasti- Y vasca ) es distinta, por lo que los próximos pasos son distintos en cada caso. La clave está en que vaya avanzándose en todos ellos, sin perder la filosofía de Corredor, con el objetivo de que puedan terminarse en fechas razonablemente coincidentes.

El Gobierno de Navarra, ante la propuesta realizada por el Ministerio de Fomento para el tramo Castejón-Esqüiroz, considera positiva la firma de un Convenio, pero entiende que debe incluirse modificaciones, destacando dos cuestiones relevantes: que sea un Convenio que haga referencias concretas a todos los tramos del Corredor, no sólo a uno, y que la fórmula por la cual Navarra recupere las cantidades eventualmente adelantadas sea su compensación con la aportación anual de Navarra al Estado. El Gobierno de Navarra remitirá próximamente su propuesta de Convenio al Estado una vez realizada la última revisión y confía en obtener un acuerdo satisfactorio para las partes.

El Gobierno de Navarra considera necesario prestar especial atención a la Zona Media.

El Gobierno de Navarra quiere que el presente documento sirva de soporte para que, además de informar a la ciudadanía sobre el proyecto ferroviario, permita a cualquier persona, a cualquier organización navarra, realizar aportaciones, con el compromiso de que serán analizadas y dicha valoración será además trasladada de forma pública.

## Anexos

### Relación de Anexos

- [Anexo 1](#): Acuerdo programático.
- [Anexo 2](#): Estrategia Especialización inteligente S3.
- [Anexo 3](#): Red Básica Europea a su paso por Navarra.
- [Anexo 4](#): Plan energético Navarra 2030 – Capitulo 1: Modelo energético. Estrategia energética y ambiental
- [Anexo 5](#): Hoja de Ruta del Cambio Climático de Navarra
- [Anexo 6](#): Vídeo elaborado por el Gobierno.
- [Anexo 7](#): Presentación PowerPoint realizada por el Vicepresidente de Desarrollo Económico ante la Comisión de Desarrollo Económico del Parlamento de Navarra.
- [Anexo 8](#): Observación Territorial Nasuvinsa nº 19, capítulos 2 y 8.
- [Anexo 9](#): Estudio funcional de la Red Ferroviaria de Altas Prestaciones de Navarra y su conexión con la Y vasca, el Corredor Cantábrico-Mediterráneo y el Corredor del Ebro, realizado por Sener para el Gobierno vasco.
- [Anexo 10](#): Estudio Sener para Gobierno de Navarra para tramo Castejón Esquíroz, incluido anexo separado sobre convivencia de usos mixtos: pasajeros y mercancías.
- [Anexo 11](#): Pliego del estudio “Estudio sobre la demanda de transporte de mercancías y la capacidad de la infraestructura ferroviaria en Navarra” contratado por el Gobierno de Navarra.
- [Anexo 12](#): Declaraciones del Ministro De la Serna en la prensa.
- [Anexo 13](#): notas de prensa Gobierno de Navarra
- [Anexo 14](#): Protocolo Bucle de Pamplona - Protocolo general entre el Ministerio de Fomento, el ADIF, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el Consorcio "Alta velocidad – Comarca de Pamplona” para la redacción de los proyectos, construcción y financiación de las obras de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona y la nueva estación de alta velocidad de Pamplona
- [Anexo 15](#): Estudio Sener para Nasuvinsa sobre el Bucle de Pamplona: Informe de actualización del alcance e inversiones del proyecto de construcción de plataforma para la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona
- [Anexo 16](#): Informe de Nasuvinsa sobre Situación y viabilidad del “Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal de Desarrollo del Área de la Nueva Estación del Tren de Alta Velocidad y del Área de la Antigua Estación de Tren en Pamplona”.
- [Anexo 17](#): Estudio Nasuvinsa para el Gobierno de Navarra sobre el PSIS Camino de Santiago: Anexo jurídico al informe sobre situación y viabilidad del PSIS TAV.
- [Anexo 18](#): Protocolo general de colaboración entre el Ministerio de Fomento, la Administración de la Comunidad Autónoma del País Vasco y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para la codirección del estudio informativo del proyecto de corredor ferroviario de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo. Tramo Pamplona-Conexión Y vasca.
- [Anexo 19](#): Acuerdo de colaboración para el proyecto de integración del nodo intermodal en el Área de Pamplona.
- [Anexo 20](#): nota prensa del Gobierno Navarra “El Estado abona a Navarra los 44,55 millones que le adeudaba por las obras del corredor ferroviario.”
- [Anexo 21](#): Informe Cámara Comptos noviembre 2016: Situación de las obras del Tren de Alta Velocidad en Navarra
- [Anexo 22](#): Propuesta Convenio Ministerio Fomento Mayo 2017.



[Anexo 23](#): Respuesta del Ministerio de Fomento a la Presidencia del Parlamento de Navarra en respuesta al envío de la Resolución del Parlamento sobre la estación de tafalla