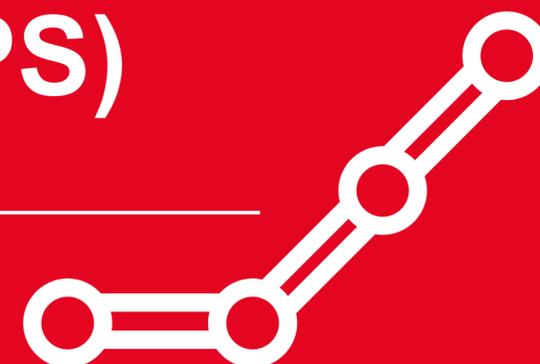
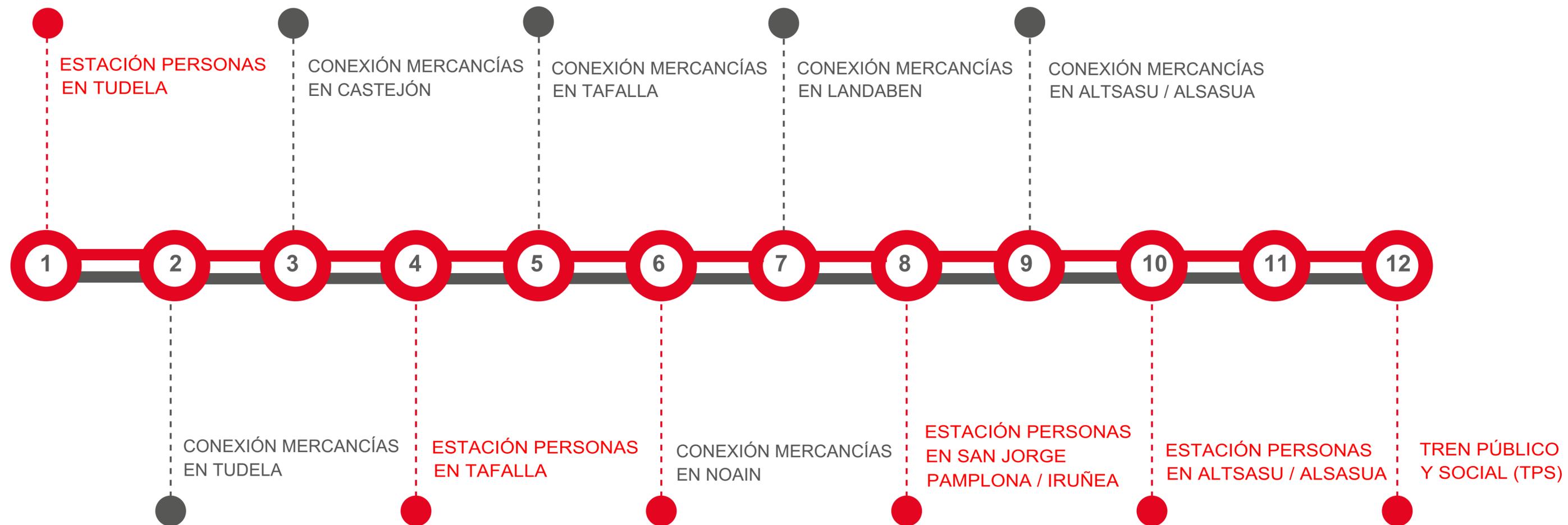
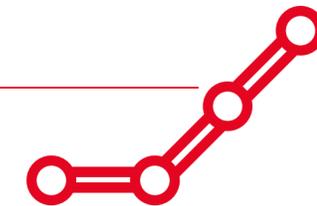
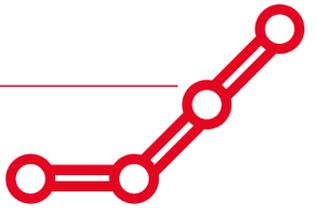


PROPUESTA DE
TREN PÚBLICO Y SOCIAL (TPS)

NAVARRA 2018-2028







Apostamos por un Tren Público y Social como medio de transporte sostenible, popular y democrático.

En este documento realizamos una propuesta de Tren Público y Social (TPS) para Navarra.

1. INTRODUCCIÓN

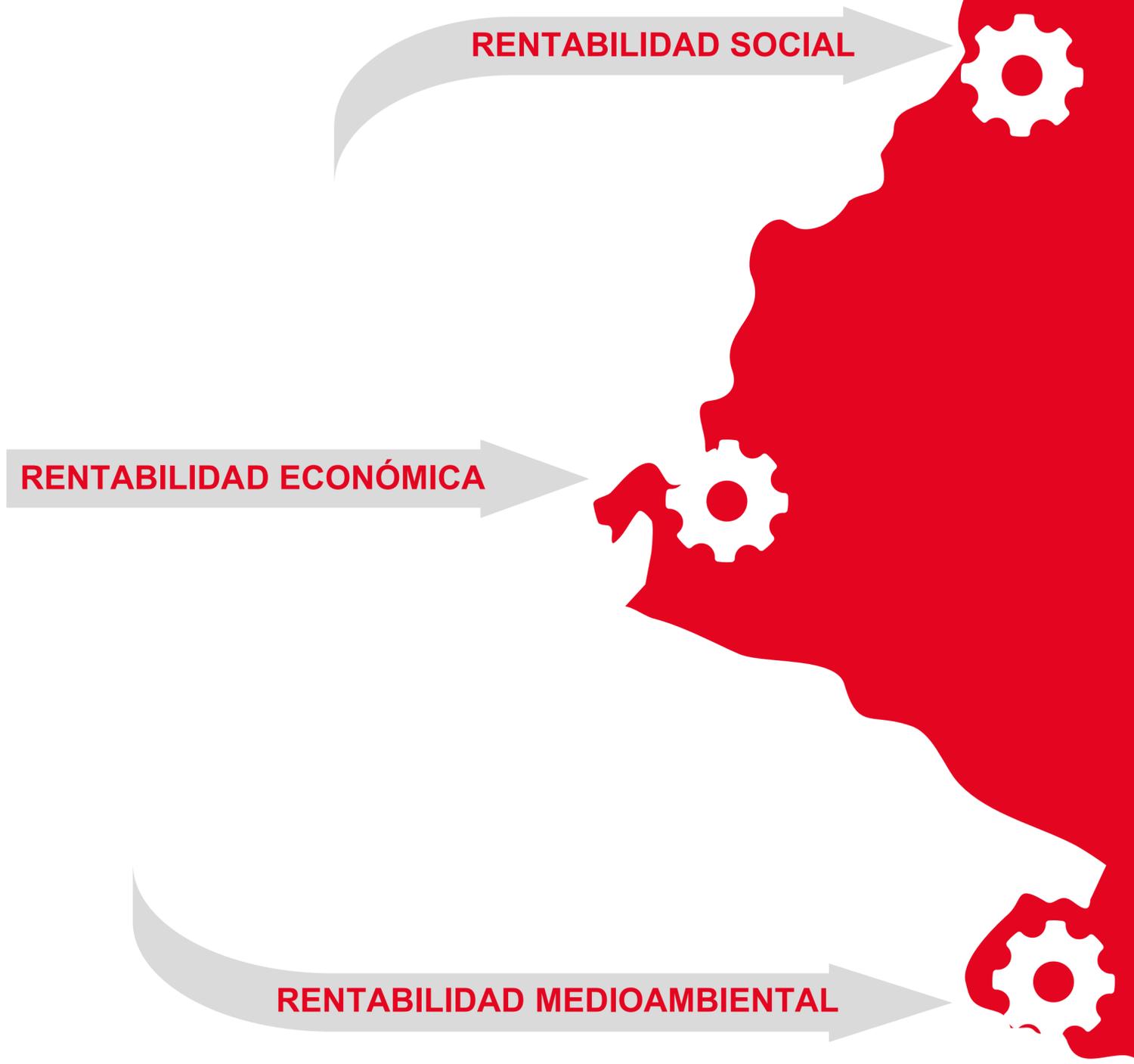
Apostamos por un Tren Público y Social para Navarra, a realizar entre los años 2018 - 2028, como medio de transporte sostenible, popular y democrático.

El Tren de Alta Velocidad o Tren de Altas Prestaciones (TAV/TAP) es un proyecto anti-social, anti-ecológico, despilfarrador de recursos e inapropiado.

La implantación de un tren Público y Social (TPS) frente a la imposición del Tren de Alta Velocidad o Tren de Altas Prestaciones es imprescindible para el presente y el futuro de nuestros pueblos.

El TAV/TAP es un modelo de ferrocarril que favorece a las élites económicas y acaba con recursos financieros, naturales, medioambientales y agrarios.

Todos los estudios sobre movilidad coinciden en señalar al ferrocarril social como el más sostenible de los medios de transporte. Es el que menos gases de efecto invernadero emite, el que menos espacio ocupa y el más seguro. Sin embargo en el Estado español sólo un 5% de los/as viajeros/as y un escaso 3,8% de las mercancías viajan en tren, mientras que hay Estados europeos en los que esa proporción es muy diferente: por ejemplo en Austria, casi el 50% de las mercancías se transportan por ferrocarril.



RENTABILIDAD ECONÓMICA

RENTABILIDAD SOCIAL

RENTABILIDAD MEDIOAMBIENTAL

El tren público y social es:

- El que con eficacia y eficiencia soluciona una parte considerable del tráfico diario de personas y mercancías.
 - El que llega al mayor número de lugares y personas y tiene un precio asequible.
 - Es el que une pueblos, comarcas, territorios, y ciudades. Es una alternativa real al transporte por carretera.
 - El que propicia la sostenibilidad y es más respetuoso con el Medio Ambiente.
 - El que aprovecha al máximo las vías y los recursos existentes.
 - Su ampliación y mejora tiene que responder exclusivamente a las necesidades de la ciudadanía.
 - Su coste económico, ecológico y energético es proporcionado al servicio que presta y la gestión es pública.
-

El TAV/TAP supondrá inevitablemente recortes en servicios públicos que si tienen rentabilidad social y/o económica: recortes en sanidad, educación, becas, discapacidad, investigación, políticas de género, justicia gratuita, cultura, empleo público, pensiones, centros de inserción sociolaboral, Universidad Pública, laboratorios públicos, ayudas al sector primario, centros especiales de empleo, los refuerzos del servicio de bomberos/as, las urgencias hospitalarias, el medio ambiente y tantos y tantos ámbitos donde la inversión SI está más que justificada.

En el Estado, por cada euro invertido en mejorar y mantener las vías existentes, se han derrochado 60 euros en trenes de altas prestaciones (en total 50.000 millones de euros en los últimos 30 años). Esta decisión política ha provocado que en los últimos 20 años se haya perdido el 60% del tráfico ferroviario de mercancías. Es decir se ha impulsado justamente lo contrario de lo que se está diciendo a través del marketing. El TAV/TAP/AVE no lo será para todos/as. En Tafalla, Olite, Marcilla, Villafranca, etc., perderán las conexiones ferroviarias que actualmente tienen. Para viajar a Madrid tardarán más tiempo que en la actualidad. Además de pagar más por el billete.



Las mercancías no necesitan este Tren de Altas Prestaciones (TAV). Quizás necesiten ferrocarril con ancho europeo pero en ningún caso está justificado que necesiten la construcción de un nuevo trazado, que es precisamente el mayor derroche de dinero público.

No es medioambientalmente sostenible. Es un proyecto opuesto a los objetivos del acuerdo París 2016 sobre Cambio Climático, que el Gobierno de Navarra se comprometió a cumplir.

Ninguna ciudad con una buena planificación se gasta un solo euro en alejar la estación de tren del centro, al contrario, en Europa las estaciones se ubican en los centros de las ciudades. En otros lugares se invierte dinero en insonorizar, vallar o aislar las vías que atraviesan poblaciones, reducir riesgos y molestias. Aquí se abandona lo existente y se quiere derrochar el dinero en una nueva infraestructura.

Desoyendo las razones sociales y ecológicas que tanto desde el ámbito científico y técnico, como asociaciones y personas de cualquier condición realizamos cada vez con más fuerza, el Gobierno de Navarra continúa apoyando la lógica de la especulación, dañando al medio ambiente y a la sociedad. Y en muchas ocasiones lo hace amparándose en figuras administrativas como los Proyectos Sectoriales de Incidencia Supramunicipal (PSIS), que reducen al mínimo la capacidad de decisión de nuestros municipios y nos imponen las políticas impulsadas desde el Gobierno. Por esto solicitamos la paralización inmediata del PSIS en Etxabakoitz que pretende impulsar la operación urbanística con la excusa de construir una nueva estación.

Apoyar la nueva plataforma ferroviaria del TAV/TAP es contradictorio con el Cambio político, económico y social que necesita Navarra. Una de las claves de ese cambio reside en esforzarnos para que la sociedad disponga de mayores cuotas de bienestar. Cambio es respetar el medio ambiente empezando por plantear soluciones que reduzcan tanto la dependencia energética como las emisiones contaminantes, además de impulsar el equilibrio territorial. El cambio es un instrumento para avanzar hacia una sociedad más justa, cambio es tener poder de decisión, de diseñar nuestro futuro. Cambio, en lo referente a movilidad sostenible es sentido común y transporte público. Es dar prioridad a la rentabilidad social, es impulsar proyectos económicamente racionales y que no supongan una merma en las políticas sociales, es simplemente todo lo que le falta a este proyecto del TAV/TAP.



El TAV/TAP, aparte de los desequilibrios entre territorios, incrementaría también las desigualdades entre las clases sociales. Este proyecto no se lleva a cabo por “el interés general”, no surge con el objetivo de satisfacer las necesidades de la gente.

En el ámbito ingenieril, primero se define el problema y luego se busca la solución, pero ahora en Navarra no se quiere definir el problema, se apuesta por el TAV/TAP sin analizar las necesidades de partida, sin analizar las diferentes alternativas propuestas y sin hacer ningún análisis de rentabilidad económica, social y medioambiental.

Antes de construir cualquier gran infraestructura es necesario realizar un estudio independiente, riguroso y participativo sobre su rentabilidad socioeconómica pero también sobre las posibles alternativas.

Esta negativa a abrir cualquier cauce de participación y análisis, y el proceso oscurantista seguido hasta ahora, nos lleva a pensar que la auténtica motivación para su construcción es política y que responde a determinados intereses económicos privados alejados del interés de los navarros y las navarras. Algo que ya ha ocurrido con buena parte de las grandes infraestructuras realizadas principalmente antes del inicio de la crisis en el año 2008. Por esto, nos vemos obligados/as a realizar el trabajo que el propio Gobierno de Navarra debiera desarrollar.



2. RENTABILIDAD SOCIAL Y FINANCIERA

2.1. Análisis de rentabilidad financiera y social de un proyecto de inversión: "el enfoque del análisis económico"

El análisis de rentabilidad económica de las inversiones públicas persigue determinar si los recursos públicos están adecuadamente invertidos o, si por el contrario, existe un uso alternativo mejor para esos fondos. El problema económico fundamental detrás de la asignación eficiente de recursos públicos no es otro que el coste de oportunidad:

La evaluación social de inversiones se realiza comparando el flujo de beneficios y costes para la sociedad asociados a un proyecto durante toda su vida útil mediante el Análisis Coste-Beneficio (ACB). El ACB se configura en pieza clave de la economía del bienestar puesto que más allá de medir el flujo de ingresos y gastos de un proyecto o intervención pública, pretende incorporar la totalidad de beneficios y costes para la sociedad a lo largo de su vida útil. Sólo de esta forma se entiende el actual estado de bienestar, donde determinados servicios sociales deficitarios en términos financieros gozan de una elevada rentabilidad social (por ejemplo, el transporte público, la sanidad o la educación). Sin embargo, esto no quiere decir que toda inversión y/o servicio en transporte, sanidad o educación sea socialmente rentable. La construcción de una nueva infraestructura de transporte puede contribuir a mejorar la accesibilidad o sostenibilidad ambiental del sistema de transporte pero también se puede convertir en una pesada carga para la sociedad, i.e. en un elefante blanco (Robinson and Torvik, 2005), si los costes y beneficios sociales no son debidamente contabilizados.

Este enfoque difiere radicalmente del análisis financiero, que compara los ingresos y costes generados por un proyecto durante su vida útil. Esta información, habitual del mundo de la empresa privada, también ofrece una información valiosa para los gestores públicos, puesto que permite obtener información sobre la viabilidad comercial y los fondos públicos que serán necesarios anualmente para el funcionamiento de un determinado proyecto.



El enfoque difiere también del de otros agentes económicos, como la industria ferroviaria o los/as decisores/as políticos/as, quienes acostumbran a medir el éxito de las inversiones públicas con los puestos de trabajos generados en su construcción y funcionamiento, el impacto de la inversión sobre la economía, el número de desplazamientos que provocará (aunque lo relevante desde el punto de vista económico sean los desplazamientos realmente inducidos), etc.

Por lo tanto, la evaluación económica de infraestructuras de transporte distingue tres tipos de análisis: en primer lugar, el análisis de rentabilidad social compara el flujo de costes y beneficios sociales de un proyecto a lo largo de su vida útil; en segundo lugar, el análisis financiero compara el flujo de ingresos y gastos del proyecto, incluyendo la amortización de la inversión realizada; y en tercer lugar, el análisis de viabilidad comercial compara únicamente los ingresos y gastos de la explotación de un servicio (sin tener en cuenta la amortización de la inversión realizada). Así, estos tres tipos de análisis ofrecen a los/as decisores/as políticos/as información útil a distintos niveles: el análisis de rentabilidad social informa sobre la deseabilidad social de acometer un proyecto de inversión; el análisis de rentabilidad financiera sobre la tasa de recuperación de los recursos económicos invertidos; y el análisis de viabilidad comercial sobre la rentabilidad de explotar comercialmente un servicio público.

2.2. Lecciones del análisis económico del modelo español de Alta Velocidad Ferroviaria

La apuesta española por infraestructuras de alta velocidad ferroviaria (AVF) es un caso excepcional a nivel mundial: dos décadas han sido suficientes para que España supere ampliamente a Francia (valedor del modelo TGV desde los años 80) en kilómetros de AVF construidos y alcance el segundo puesto mundial sólo superada por el gigante chino (Bermejo y Hoyos, 2016). Eso sí, también es el único ejemplo europeo en sustentar este modelo bajo criterios meta-políticos en lugar de criterios de eficiencia económica (Albalate y Bel, 2011), y similar al caso de China a nivel mundial (Preston, 2013). Tras cerca de 50 años de funcionamiento de esta tecnología, existe evidencia empírica internacional suficiente para extraer algunas conclusiones sobre los efectos de la AVF sobre la economía y la sociedad (Albalate y Bel, 2015): (1) elevados costes de construcción, que difieren sustancialmente en función de la orografía específica; (2) con muy contadas excepciones, las inversiones son financieramente deficitarias, empeorando los resultados a medida que la red se extiende a corredores de menor demanda; (3) redistribución modal, restando pasajeros/as fundamentalmente al transporte aéreo, si bien el perjuicio es aún mayor al transporte por ferrocarril convencional puesto que estos servicios acostumbran a ser suprimidos; (4) promoción de modelos territoriales polarizados; (5) efectos indirectos irrelevantes, tanto en lo que se refiere a la actividad industrial como al turismo. Es por ello que la implantación internacional del modelo de AVF es limitada a un reducido número de países, mientras la mayoría de países europeos o EE.UU. no han construido ni un solo Kilómetro de AVF.



En palabras de Albalade y Bel (2015): “el caso español es especialmente extremo, constituyendo un modelo de política equivocada, puesto que ha dado lugar a la red de AVF más extensa del mundo en términos relativos (y la segunda en términos absolutos), con los niveles de demanda más bajos entre todos los países en que se ha implantado.”

La consecuencia en términos de ACB es inevitable: todos los proyectos de AVF desarrollados hasta la fecha en el Estado español tienen como resultado una rentabilidad social negativa. Esta es la conclusión a la que llega tanto la última revisión realizada al respecto (Betancor y Llobet, 2015) como otros trabajos anteriores (De Rus e Inglada, 1997; De Rus, 2001; Bermejo, 2004; De Rus, 2012). En este mismo sentido se ha expresado recientemente el Tribunal español de cuentas (2015) e incluso el propio presidente de RENFE (ABC, 2014). En realidad, este resultado no debería sorprender dado que, como se ha visto anteriormente, la rentabilidad social o financiera nunca fue un criterio para diseñar la red española de AVF.

Ahondando en estos resultados, merece la pena detenerse a analizar qué costes y qué beneficios sociales se consideran en la evaluación social de inversiones. En el lado de los costes, acostumbra a incorporarse la inversión en infraestructura viaria y trenes así como el mantenimiento, tanto de la infraestructura como de los trenes. El marco teórico subyacente al ACB permitiría incorporar costes ambientales, si bien no acostumbran a incorporarse por la dificultad y elevado coste que entraña su estimación.

En el lado de los beneficios sociales, típicamente se incluyen los ahorros de tiempo de los/as usuarios/as, la disposición a pagar de la demanda inducida, los costes evitados a otros modos y la reducción en accidentes y congestión. Teóricamente, a estos efectos directos se pueden sumar efectos indirectos, producidos en mercados secundarios de la economía (e.g. efectos sobre el sector inmobiliario o turístico) y efectos económicos adicionales (e.g. efectos sobre el mercado laboral, territoriales y del comportamiento de empresas y consumidores). Sin embargo, ambos tipos de efectos acostumbran a ser difícilmente cuantificables, inexistentes o al incluirlos se incurre en doble contabilización. En este sentido, los efectos sobre el turismo o sobre el mercado inmobiliario se han demostrado inexistentes o neutros (es decir, lo que gana un nodo lo pierde el otro). En la práctica del ACB, los efectos indirectos suelen ser ignorados al entenderse que en mercados competitivos, el mercado de transporte es capaz de capturar todos los cambios de bienestar producidos (De Rus, 2009). Algo similar ocurre con el efecto multiplicador de la inversión sobre la actividad económica, que acostumbra a utilizarse como argumento favorable a la realización de estos proyectos, si bien este efecto tampoco debe incluirse en el cálculo de rentabilidad social por ser común a cualquier otra inversión pública (De Rus, 2009).



Otro argumento que históricamente ha venido a justificar la inversión en infraestructuras de transporte es que favorecen el desarrollo regional, si bien este argumento es, cuanto menos, discutible. Los modelos que ofrece la nueva geografía económica sugieren que las infraestructuras de transporte funcionan en un doble sentido: no sólo permiten el acceso de una región más pobre a los mercados de una región más rica, sino que, al mismo tiempo, facilitan que empresas de la región más rica provean a la más pobre a distancia, dañando las posibilidades de desarrollo endógeno de la región relativamente atrasada (Puga 2002). Es más, según la Comisión Europea, los países periféricos parecen ganar con la red TEN-T en términos absolutos, aunque no necesariamente en términos relativos. De esta forma, la brecha en accesibilidad relativa entre el centro y la periferia refuerza la posición de las regiones centrales como nodos de transporte (Hoyos, 2009). En el caso de los proyectos de infraestructuras ferroviarias de alta velocidad nos encontramos con que su elevado coste de construcción y su marcado carácter nodal condicionan aún más sus efectos para el desarrollo regional (Bermejo 2004). A diferencia de lo que ocurre con las carreteras, sólo las ciudades que constituyen un nodo de la red ganan accesibilidad; los puntos intermedios la pierden, de forma que su carácter nodal afecta negativamente a la vertebración del territorio. La estructuración del espacio lineal del tren convencional (efecto corredor) es más desigual con el modelo de AVF dado que el reducido número de paradas necesario para que los trenes circulen a gran velocidad configura el espacio de forma discontinua (efecto túnel). Esto supone que los grandes centros urbanos sean los grandes beneficiados en las conexiones de alta velocidad mientras que las ciudades intermedias no obtengan ningún beneficio (Gutiérrez 2004).

Por otro lado, en lo que respecta la localización de empresas de servicios y sedes centrales, existe evidencia empírica de la concentración de empresas en los grandes centros urbanos, realzando la dominancia de París en el caso francés y de Tokio en el caso nipón (Murayama 1994; Nash 1991). La inauguración de la conexión Lyon-París línea a principios de los años ochenta también tuvo repercusiones en la economía regional: si bien no tuvo efectos significativos en la localización industrial, aumentaron los viajes diarios, aunque las estancias en hoteles se redujeron (Nash 1991). Existe, además, evidencia de este mismo efecto en el caso de la línea Madrid-Sevilla (Gutiérrez 2004) y algunos estudios advierten de la posibilidad de que la línea Madrid Barcelona empuje a grandes empresas a localizarse en la capital del Estado.



En resumen, a día de hoy no existe ninguna publicación académica que analice la rentabilidad social de líneas de AVF españolas que arrojen resultados positivos. Es más, los análisis *ex post* más robustos utilizados hasta la fecha (i.e. Betancor y Llobet, 2015) arrojan resultados negativos a pesar de utilizar perspectivas temporales de evaluación de 50 años, veinte por encima del plazo utilizado en las evaluaciones de infraestructuras de la UE. Esta conclusión es lógica atendiendo a los componentes de costes y beneficios sociales. Partiendo de unas inversiones enormemente costosas, la rentabilidad social positiva depende de manera crucial del volumen de demanda (De Rus, 2010). Y el volumen de demanda es tan bajo que difícilmente se recuperan los costes variables, por lo que la inversión realizada es prácticamente irrecuperable. El análisis de rentabilidad financiera tampoco muestra resultados esperanzadores. La aberración económica que ha supuesto dilapidar más 60.000 millones de euros hasta la fecha (2015) en el modelo de AVF más ineficiente del mundo amenaza con lastrar las cuentas públicas durante toda su vida útil. No es de extrañar, por tanto, que el Tribunal Español de Cuentas (2015) haya alertado sobre la solvencia financiera del modelo ferroviario e instado al gobierno a racionalizar estas inversiones en base a criterios estrictos de rentabilidad social. Es más, el informe advierte sobre el deterioro que está sufriendo la red convencional al destinar todos los esfuerzos financieros a la red de AVF. Otro indicador de que el modelo está agotado es la reciente licitación de ADIF para estimar la demanda actual y futura y la rentabilidad financiera y socioeconómica de distintos corredores de AVF, entre los que se encuentra la Y vasca (BOE, 2015).

La presión también ha llegado desde Europa: “por lo que se refiere al rendimiento de las inversiones y al análisis de costes y beneficios, la Comisión ha adoptado una posición clara en el caso de España instándola a crear un observatorio independiente para la evaluación de los proyectos de infraestructura. Además, el análisis de costes y beneficios, que es ya obligatorio para los grandes proyectos subvencionados por la política de cohesión, ha pasado también a convertirse en requisito obligatorio para cualquier proyecto que contemple obras o actividades enmarcadas en el Mecanismo «Conectar Europa». Para esos proyectos se exige, en efecto, un análisis de costes y beneficios que sea favorable. La Comisión, por lo tanto, no dejará de analizar detenidamente el análisis de costes y beneficios que se realice para cualquier proyecto cofinanciado en el sector del transporte.”

Más recientemente, la Comisión Europea ofrecía una crítica demoledora a la política española de infraestructuras, destacando el exceso de inversión en el AVE (El País, 2015).

Ante esta situación, los decisores políticos acostumbran a verse tentados a rebajar el precio que pagan los viajeros de la AVF una vez entran en servicio para aumentar su utilidad social. Sin embargo, esto tiene dos efectos importantes: en primer lugar, empeora el análisis de rentabilidad; y en segundo lugar, atenta contra la libre competencia. La Comisión Europea ha resuelto que las subvenciones estatales a RENFE por prestar servicios de AVF son contrarias a la normativa europea.



2.3. Conclusión

Como consecuencia de este escenario, que refleja claramente intenciones ocultas y alejadas de la sociedad navarra, se plantean cuatro ejes cardinales para orientar el desarrollo de esta propuesta de tren público y social concreta:

1. Cuestionar el modelo de transporte y de ordenación del territorio que se está desarrollando desde las Instituciones, a espaldas de la ciudadanía y de las organizaciones sociales.
2. Solicitar a las administraciones públicas que centren sus esfuerzos en mejorar el transporte con criterios de sostenibilidad ambiental, social y económica.
3. Rechazar el TAV/TAP por considerarlo un proyecto antisocial, antiecológico, despilfarrador de recursos e inasumible por sus impactos físicos, agrarios, sociales, económicos y territoriales.
4. Denunciar del procedimiento seguido por el actual Gobierno de Navarra para elaborar el proyecto de TAV/TAP, y que se sigue impulsando desde una absoluta falta de transparencia informativa y de participación pública.

Con estos criterios, hacemos pública y defendemos ante la sociedad Navarra, esta propuesta de modelo de ferrocarril público y social. Propuesta centrada en Navarra y pensando en la mayoría de los navarros y navarras, completamente alejada del despilfarro y elitismo del TAV/TAP que ha sido impulsando por los anteriores Gobiernos de Navarra de UPN-PP, PSN-PSOE, y ahora por Geroa Bai.



3. PROPUESTA DE TREN PÚBLICO Y SOCIAL (TPS)

Es necesario potenciar el ferrocarril en Navarra a todos los niveles. Y para ello se debe mejorar el servicio actual, que conecta municipios de zonas rurales con zonas urbanas, y cohesionar Navarra.

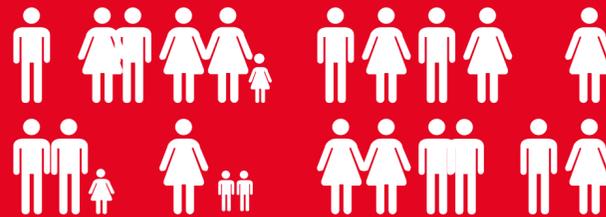
El Plan de Transporte Ferroviario de 1987 (plan nunca derogado pero abandonado a raíz de la decisión de construir el AVE Madrid-Sevilla) entre otras muchas actuaciones incluía la duplicación de la vía entre Castejón y Altsasu/Alsasua, así como la elevación de su velocidad máxima hasta 160 Km/h. La nueva vía paralela se construiría aprovechando tanto la explanación, como los puentes y pasos elevados que en su momento se fueron construyendo dejando libre el espacio necesario para su futura instalación.

Con la recuperación y modernización de este planteamiento se podría disponer de dos vías que funcionan de forma independiente en ambos sentidos, posibilitando así el incremento del tráfico ferroviario, tanto de mercancías como de personas. Se trata, por tanto, de construir una vía paralela a la existente, lo que posibilita tanto el adelantamiento como el cruce de trenes sin tener que estar apartados en estaciones, tal y como ocurre ahora con la vía única.

Si además se implantara el ancho internacional en las vías de toda Navarra (a través del "tercer carril" y por la duplicación de la vía directamente en ese ancho) se permitiría la circulación de trenes con distinta anchura de ejes (ancho ibérico y ancho internacional). Se consigue así una infraestructura ferroviaria polivalente, que solucionaría los problemas de capacidad que se están esgrimiendo para la construcción de una infraestructura totalmente de nuevo trazado.

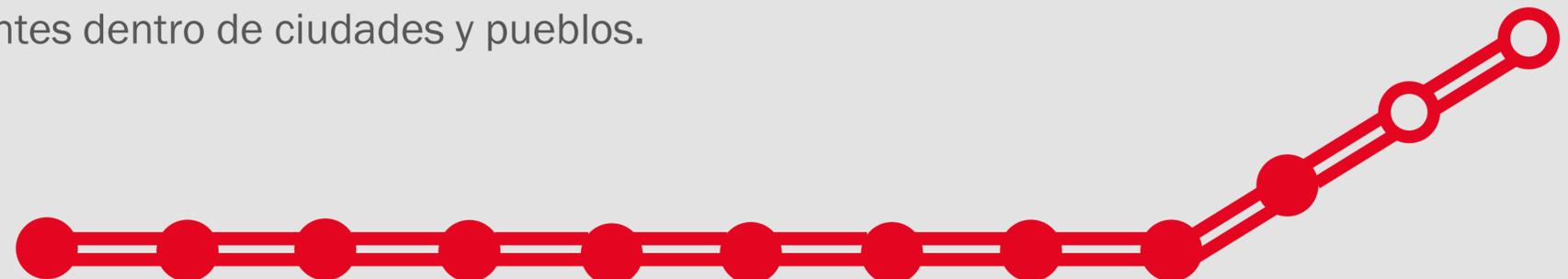
640.647+...

BENEFICIARIOS/AS POTENCIALES



3.1. Tren de largo recorrido para personas

- Incorporación de una segunda vía sobre el mismo trazado de plataforma. De esta manera se dispondría de una vía doble por todo el trazado a lo largo de Navarra, aumentando así las posibilidades de utilización de las vías (duplicando la capacidad máxima actual que todavía no se ha alcanzado). Descongestionar los nudos ferroviarios.
- Incorporación de la tecnología del 3º raíl en las 2 vías, de forma que admitan las dos el paso de trenes de ancho europeo (1,435 mm) y ancho ibérico. De esta manera los trenes de largo recorrido no necesitarían su paso por intercambiadores de ancho, con lo que su tiempo de viaje disminuiría.
- Vallado de parte del trazado actual para permitir aumentar la velocidad actual. El objetivo debería permitir velocidades de 180 km/h en la mayor parte de los tramos. Se deberá estudiar adecuadamente el impacto ambiental del vallado y establecer pasos para la fauna en todos los lugares que sean necesarios.
- Aumentar las frecuencias de los actuales Alvias:
 - o Aumentar a 8 frecuencias diarias Madrid-Pamplona/Iruñea.
 - o Aumentar a 6 frecuencias diarias San Sebastián/Donostia-Barcelona.
- Por un lado al aumentar notablemente las frecuencias, al duplicar la vía evitando tiempos de espera en momentos cercanos a la saturación, aumento de velocidad debido al vallado y al unificar el ancho europeo evitando la necesidad de cambio, se espera una mejora notable en el servicio y una reducción importante en los tiempos globales de viaje (desde punto de partida hasta punto de llegada, incluyendo esperas).
- Análisis económico para intentar abaratar los precios actuales de los billetes, teniendo en consideración circunstancias sociales: familias, compra de billetes en conjunto, jubilados/as, desempleados/as, etc.
- Optimizar y aumentar las estaciones y apeaderos existentes dentro de ciudades y pueblos.



- Reducir al mínimo los riesgos y molestias de las actuales vías, eliminar los puntos peligrosos. Soterrar o cubrir la vía en las zonas más sensibles, incluyendo la obligación del cumplimiento de la actual normativa sobre el ruido del Real Decreto 1367/2007, cuestión que no cumple el PSIS de Etxabakoitz propuesto para el TAV/TAP.
- Realizar mejoras en el trazado en aquellos puntos donde sea potencialmente más interesante la intervención.
- Mejorar y potenciar el sistema de circulaciones regionales. Realizar un circuito de unión Zaragoza – Castejón – Logroño - Miranda de Ebro (correspondencia Bilbao/Bilbo) - Vitoria/Gasteiz - Altsasu/Alsasua (correspondencia Donostia) – Pamplona/Iruñea – Tafalla – Castejón (correspondencia Soria, Logroño y Zaragoza).
- Recuperación de la vía Castejón – Soria, que además de una nueva conexión, podría reducir el tiempo del trayecto Pamplona/Iruñea - Madrid.
- Optimizar mantenimiento, uso y mejora del actual trazado ferroviario en Navarra, realizando las adaptaciones y mejoras necesarias aprovechando al máximo las infraestructuras existentes (vías, túneles, puentes y estaciones).

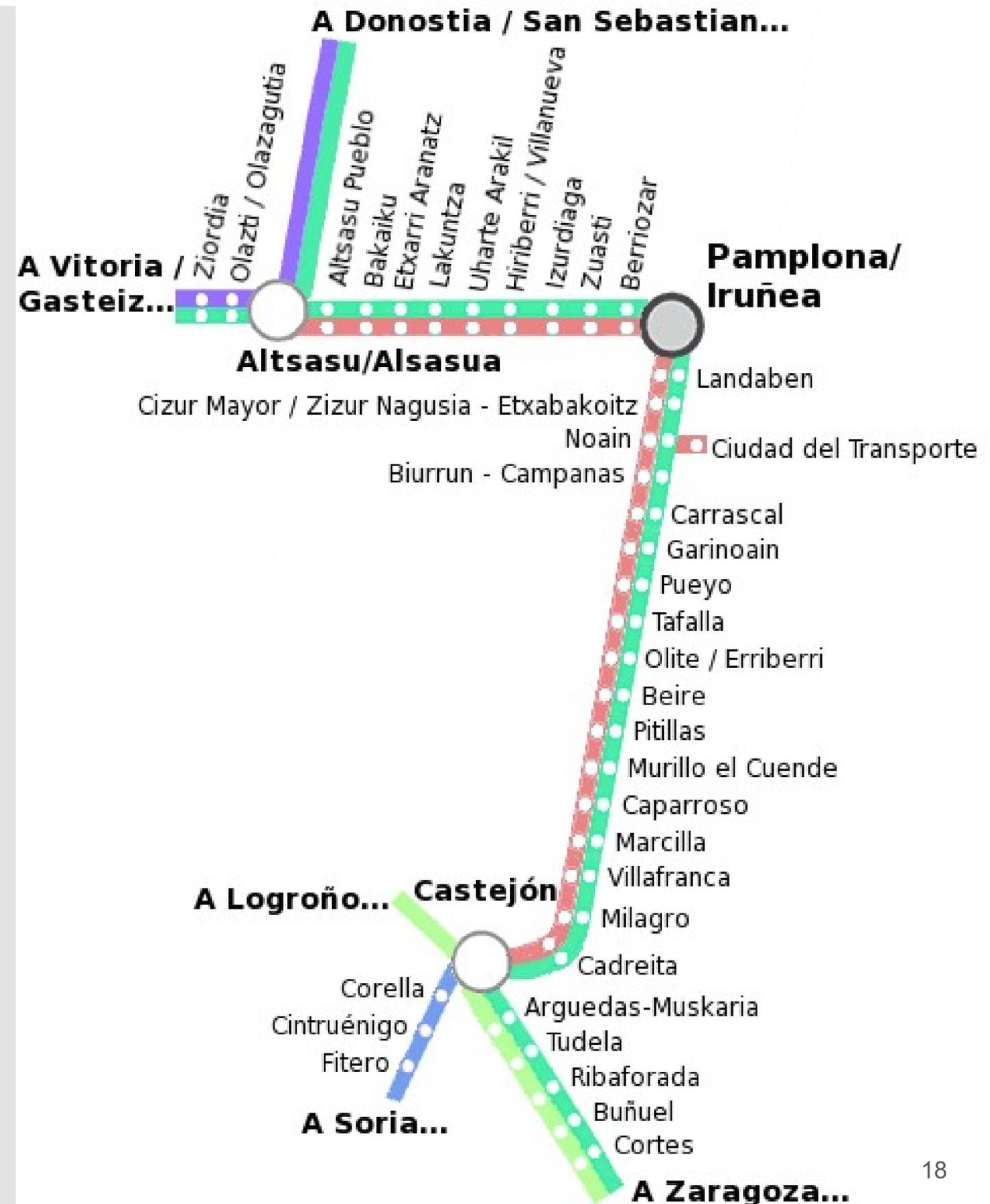




3.2. Tren de cercanías para personas. "X+Y"

- Incorporar un nuevo servicio de cercanías, con comunicaciones diarias para vertebrar el territorio uniendo los municipios entre Aragón-Tudela y Alsasua/Altsasu-Alava/Araba. El objetivo debe ser vertebrar mejor el Valle del Ebro, la Zona Ribera y Media de Navarra y Sakana uniendo con Vitoria/Gasteiz y San Sebastian/Donostia. Se trataría de trenes de cercanías con frecuencias de una hora, comenzando a las 5 de la mañana y hasta las 11 de la noche.
- Los servicios de cercanías se articularán con 2 núcleos principales, uno en torno a Pamplona/Iruñea y el otro en torno a Tudela/Tutera. Ambas ciudades estarán conectadas entre sí por algunos de los servicios de cercanías y todos los regionales.
- Recuperar todas las paradas (estaciones, apeaderos) que han existido en la red ferroviaria navarra, para poder dar mejor servicio a las zonas rurales. En concreto, y a modo de ejemplo, en este año 2017 se han descatalogado los apeaderos de Pitillas, Lakuntza y Bakaiku. Es necesario que se vuelvan a abrir, junto con el resto de apeaderos que se han suprimido.
- Abrir nuevas paradas (apeaderos) en Berriozar, y en el barrio de Etxabakoitz de Pamplona/Iruñea.

X + Y = TPS



3.3. Tren para mercancías

- Mejorar la vía, si fuera necesario, para garantizar el paso de trenes de mercancías con una longitud de 575 metros y reducción de pendientes en puntos delicados como la zona entre Biurrun y El Carrascal.
- La tecnología del tercer raíl, incorporada sobre las 2 vías, podría ser utilizada indiferentemente tanto para las mercancías como para los/as pasajeros/as de corto y de largo recorrido, de manera que cualquier tipo de tren podrá circular indiferente sin necesidad de ningún tipo de cambio.
- Aumentar la posibilidad de disponer de conexiones para mercancías en al menos los siguientes puntos: Tudela/Tutera, Castejón, Tafalla, Noain, Landaben y Alsasua/Altsasu.
- Se construirá un enlace de 3 kilómetros entre la estación de mercancías de Noain y la Ciudad del Transporte, para potenciar el traslado de mercancías desde el transporte por carretera al ferrocarril.
- Incorporar incentivos económicos para aquellas industrias que introduzcan o saquen mercancías a través del tren en lugar el tráfico por carretera.



TPS para todas y para todo



3.4. Genérico.

"Personas y mercancías. Largo recorrido y cercanías."

- Eliminación de todos los pasos a nivel y puntos peligrosos todavía existentes.
- Al duplicarse la vía actual, salvo mejoras puntuales, sobre la plataforma actual, se eliminarían tiempos de espera actualmente existentes como consecuencia de la existencia de una sola vía y momentos puntuales de saturación. Se produciría una reducción en el tiempo de viaje.
- Ampliar y renovar la estación actual en Pamplona/Iruñea.
- Actualizar el sistema de seguridad actual al ERMTS, un sistema de seguridad homogéneo para toda Europa.
- En Pamplona/Iruñea, incorporar entre la estación actual de tren y la estación actual de autobuses un servicio de autobús interconectado entre horarios de trenes y horarios de autobuses, que sirva de enlace entre ambos modelos de transporte, de manera que se conecten mejor los municipios de Navarra.
- Por lo tanto, apostamos por un Corredor Cantábrico Mediterráneo pasando por Pamplona/Iruñea, dentro de la red básica Europea, mixto para personas y mercancías, ancho europeo, doble vía, velocidad 180 Km/h. para personas y 90Km/h. para mercancías, todo ello utilizando y aprovechando al máximo la actual plataforma ferroviaria, reforzando y renovando las estaciones de Pamplona/Iruñea, Tafalla, Tudela y Alsasua/Altsasu.

TREN PÚBLICO Y SOCIAL (TPS)

(X+Y= TPS)

TREN PARA TODAS, TREN PARA TODO

FUNDACIÓN SUSTRAI ERAKUNTZA
2017

