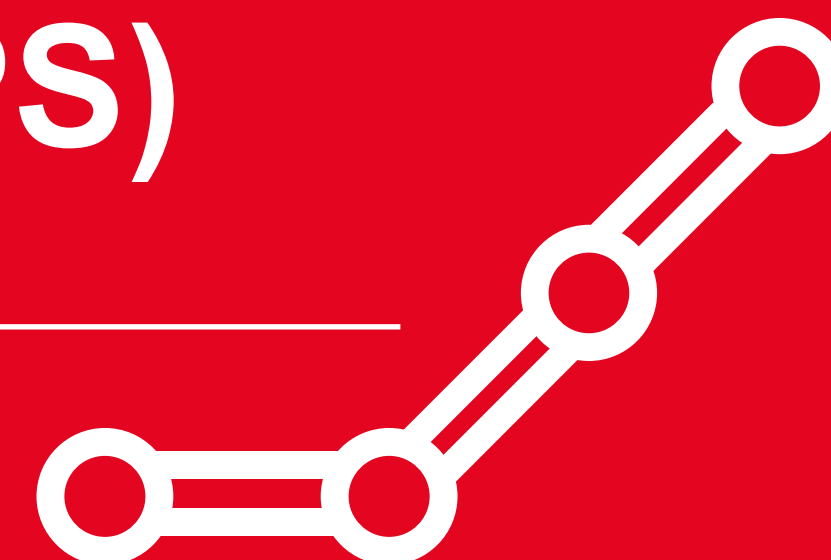
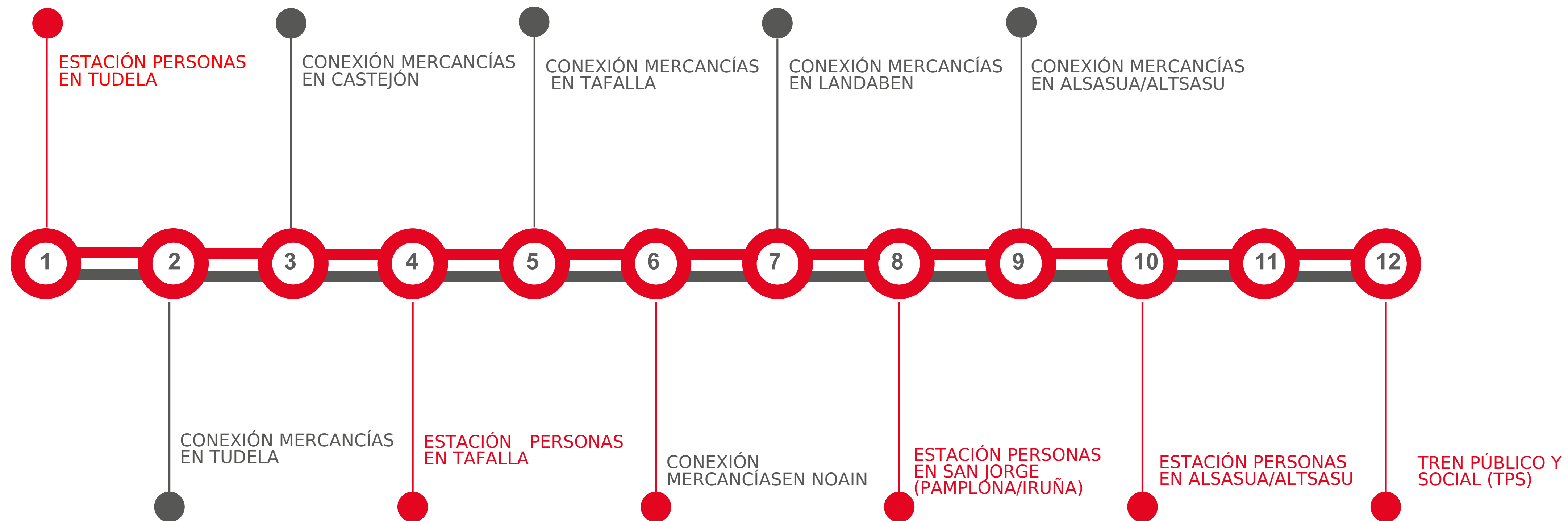
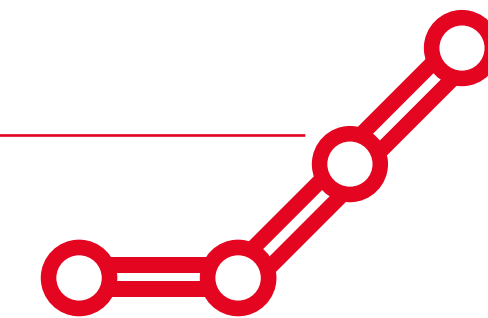
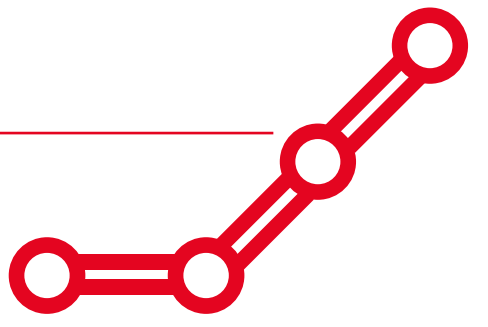


PROPUESTA DE **TREN PÚBLICO Y SOCIAL (TPS)**

NAVARRA 2019 - 2029







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 2019 - 2029, 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 social 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 y ciudades. 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 países europeos en los que esa proporción es muy diferente: por ejemplo en Austria, casi el 50% de las mercancías se transportan por ferrocarril.



El tren público y social es:

El tren público y social por el que apostamos es un planteamiento realizado desde una perspectiva democrática, tanto en el proceso participativo para definir la propuesta como en el objetivo de la misma intentando que sea utilizable para una mayoría de navarros y navarras. El Tren Público y Social (TPS) 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 en cuenta todas las condiciones económicas buscando un precio más asequible.
- Es el que une pueblos, comarcas, territorios, y ciudades. El que tiene en cuenta todos los territorios de Navarra, entornos rurales y urbanos. 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. Tiene en cuenta todas las diferentes circunstancias, como los impactos generados debido a las diferencias de género.
- 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 sí 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 SÍ 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 (60.000 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), así lo expresa hasta la propia Confederación de Empresarios de España (CEOE). Quizás necesiten ferrocarril con ancho europeo pero en ningún caso está justificado que necesitan la construcción de un nuevo trazado, que es precisamente el mayor derroche de dinero público. De este modo, la construcción del TAV no solucionará el problema que supone el excesivo uso de transporte de mercancías por carretera, algo que si puede intentar hacer frente un tren convencional optimizado.

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.

El proyecto de TAV en Navarra y el ferrocarril actual siguen el mismo recorrido. De este modo realizar el proyecto del TAV supone incrementar los impactos al territorio y al medio ambiente: más túneles y viaductos, mas terraplenes y trincheras, que aumentan el efecto barrera de todas esas infraestructuras de transporte que discurren paralelas.

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 con cada vez más fuerza, el Gobierno 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 proyecto especulativo 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 propuestas alternativas 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. Se ha tomado la decisión sin haber realizado este estudio.

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 la mayor parte de las grandes infraestructuras realizadas principalmente antes del estallido financiero. 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: utilizar recursos escasos para un fin impone un coste de oportunidad para la sociedad que no puede utilizar estos recursos para otros fines.

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 decisores políticos, 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 debiera distinguir diferentes 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; 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); y en cuarto lugar el análisis de los impactos producidos con perspectiva de género. Así, estos 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; el análisis de viabilidad comercial sobre la rentabilidad de explotar comercialmente un servicio público; y el análisis con perspectiva de género sobre las consecuencias diferentes que puede tener en hombres y mujeres.

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 (Albalade 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 (Albalade 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 comportamientos 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 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 de 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 una 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 y el actual Gobierno de Navarra. No es un tren sino una forma de entender esta sociedad.



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 cohesiona Navarra.

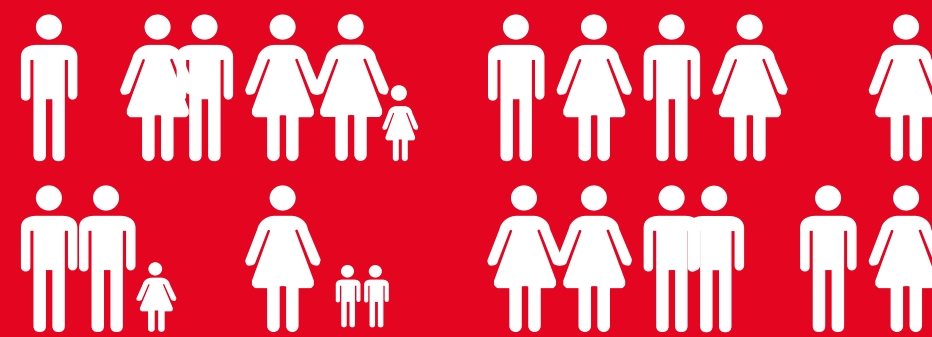
El Plan de Transporte Ferroviario de 1987 (plan nunca derogado pero abandonado a raíz de la decisión de construir el AVE Madrid-Sevilla) entre otras muchas actuaciones incluía la duplicación de la vía entre Castejón y Altsasu/Alsasua, así como la elevación de su velocidad máxima hasta 160 Km/h (en lugar de los 140 Km/h actuales). 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 (sea a través del “tercer carril” instalado en la vía actual y/o por la instalación de la nueva vía a construir 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 también el paso de trenes de ancho europeo (1,435 mm). 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 en determinados tramos. El objetivo debería ser permitir velocidades de 160 - 180 km/h en determinados 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:
 - Aumentar a 8 frecuencias diarias el enlace con Madrid (actualmente hay 4).
- Aumentar a 8 frecuencias diarias el enlace con Barcelona (actualmente hay 4, 2 desde Donostia/San Sebastian, y 2 desde Vitoria/Gasteiz).
- 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 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 el cumplimiento de la actual normativa sobre el ruido del Real Decreto 1367/2007, cuestión que no cumple la planificación urbanística del PSIS de Etxabakoitz propuesta en torno a la estación del 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).

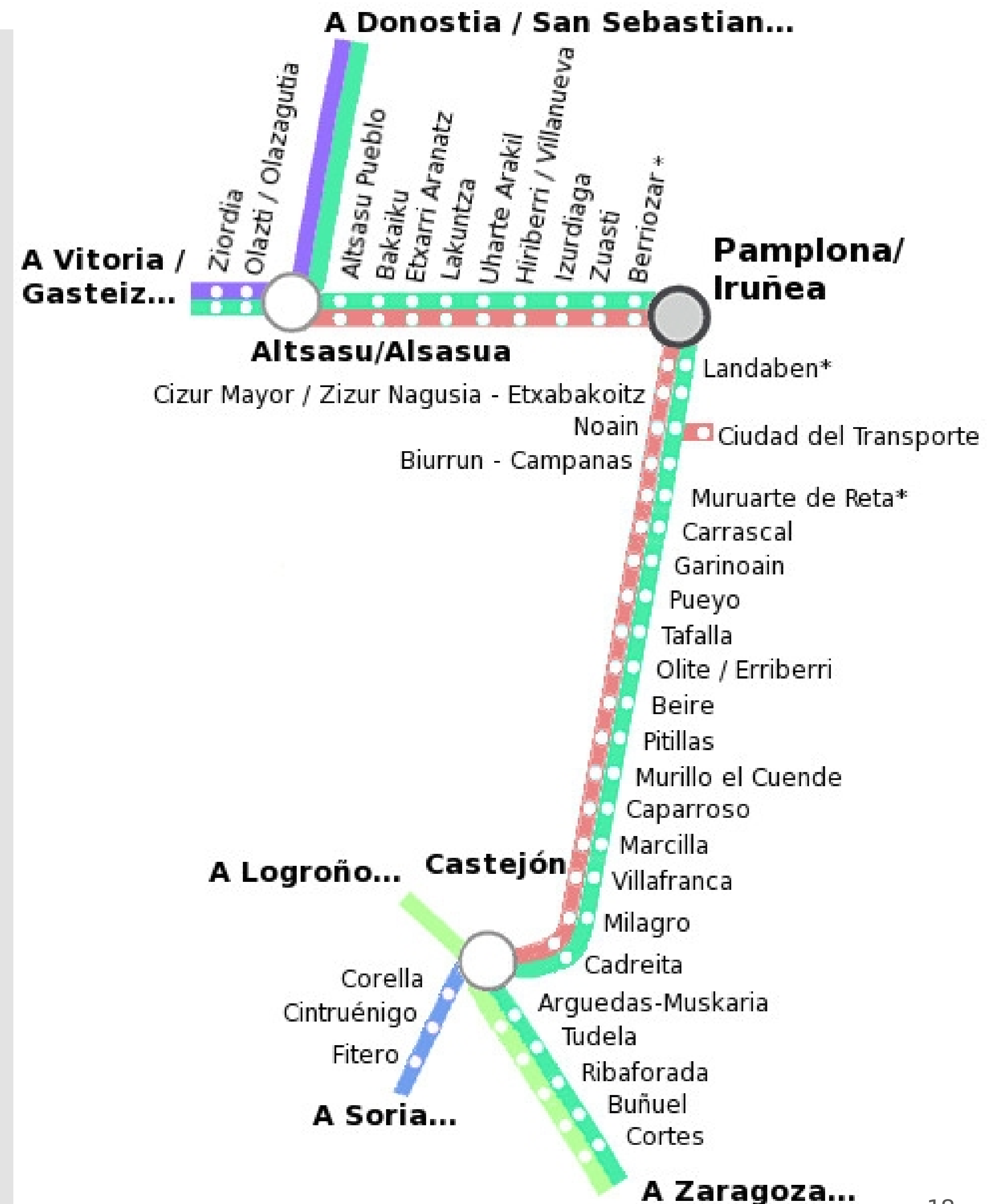




3.2. Tren de cercanías para personas. "X+Y"

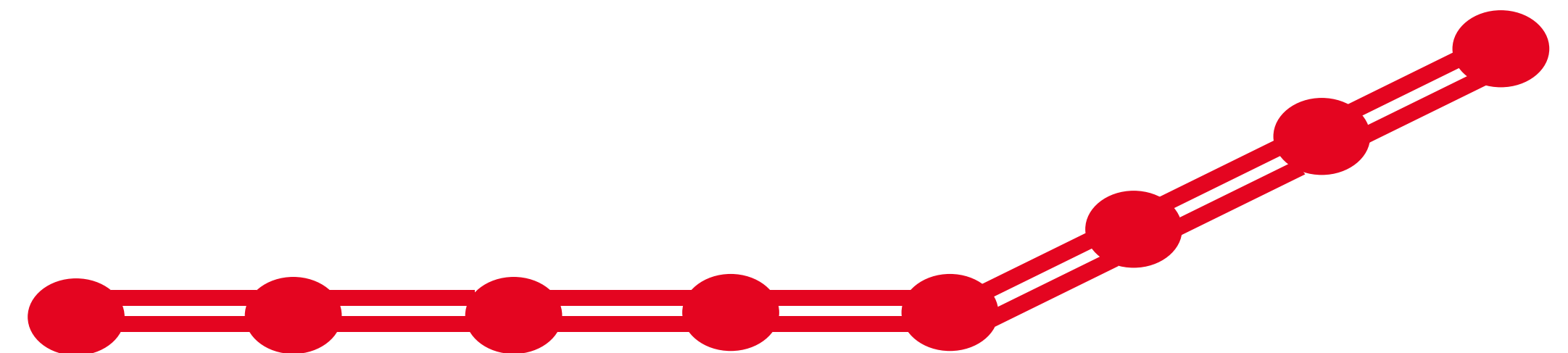
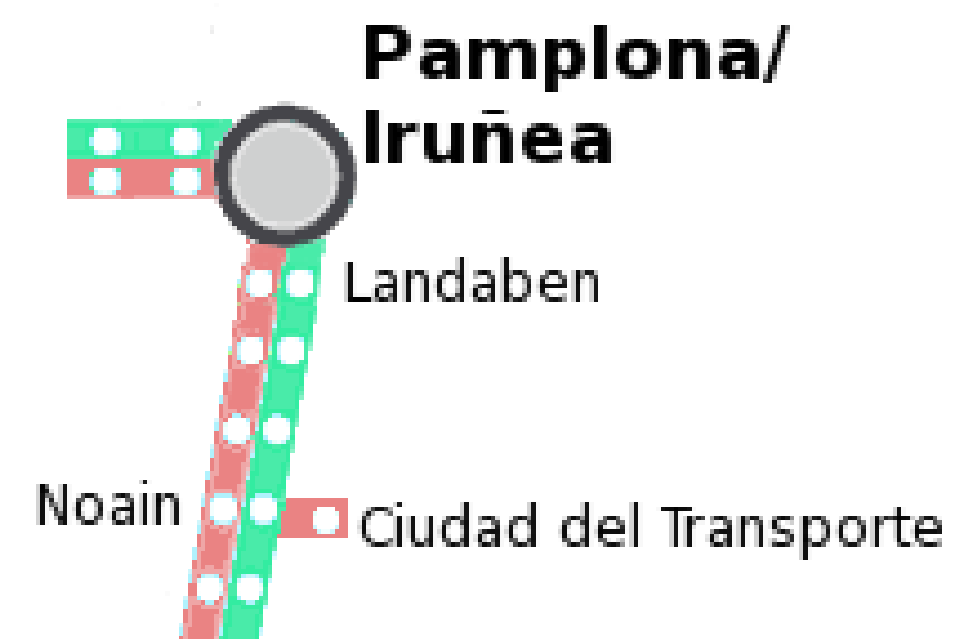
- Incorporar un nuevo servicio de cercanías, con comunicaciones diarias para vertebrar el territorio uniendo los municipios entre Aragón-Tudela y Altsasu-Alava. El objetivo debe ser vertebrar mejor el Valle del Ebro, la Zona Ribera y Media de Navarra y Sakana. Se trataría de trenes de cercanías con frecuencias 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. 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, en el polígono industrial de Landaben de Pamplona/Iruñea, y en Muruarte de Reta.
- Acondicionar las unidades de cercanías para el transporte cómodo de las bicicletas de l@s viaj@r@s, de manera que se puedan utilizar los dos modos de transporte combinados.

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 600 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 también utilizada por las mercancías, de manera que se evite el cambio de trenes en la frontera.
- Aumentar la posibilidad de disponer de conexiones para mercancías en ancho europeo en al menos los siguientes puntos: Tudela, Castejón, Tafalla, Noain, Landaben y Altsasu/Alsasua.
- Se construirá un enlace entre la estación de mercancías de Noain y la Ciudad del Transporte (3 Kms. aproximadamente), 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 del tráfico por carretera.



TPS para todas y para todo



3.4. Estaciones

- Las estaciones y apeaderos deben de estar situados lo más cercanos posible al núcleo urbano, de manera que se facilite su utilización por viajeras y viajeros, sin la necesidad de utilizar otro medio de transporte para desplazarse hasta ellos. Sin embargo, la tendencia en la construcción del Tren de Alta Velocidad es:
 - en algunos casos su alejamiento, con la construcción de nuevas estaciones en el extrarradio unidas a operaciones de especulación urbanística. Esto ocurre en la proyectada estación de TAV en Etxabakoitz (Pamplona/Iruña) y la especulación urbanística en su entorno, junto con la especulación prevista en la actual vía y estación de San Jorge, potenciando un modelo urbanístico desproporcionado.
 - en otros casos la tendencia es hacer desaparecer aquellas otras estaciones intermedias que vertebran equilibradamente el territorio. Algo que pasa con la desaparición de los trenes de largo recorrido en Castejón, Tafalla y Altsasu/Alsasua, entre otras.
- Se deben analizar e implantar los sistemas necesarios para minimizar las molestias que puede generar el paso de las vías por los núcleos urbanos. Sin ir más lejos, el barrio de San Jorge en Pamplona/Iruña, está siendo actualmente utilizado como aparcadero de trenes cargados de coches que salen de la empresa Volkswagen.

Pamplona/Iruña

- Debiera ser prioritario ampliar y renovar la estación actual en Pamplona/Iruña incorporando un aparcamiento de vehículos para no saturar y generar molestias a los/as vecinos/as de la zona.
- 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.
- En cuanto al debate, que en este tema concreto si se quiere abrir, sobre las molestias generadas por el actual bucle ferroviario, desde el proceso de participación abierto por el TPS, se han recogido diferentes propuestas de mejora, especialmente dos:
 - La posibilidad de plantear un trazado diferente al actual, intentando minimizar los impactos utilizando para ello las zonas cercanas a las zonas industriales de Pamplona/Iruña, en lugar de la Cendea de Olza/Oltza Zendea y la Cendea de Iza, y utilizando la estación de San Jorge como estación final de trazado.
 - La posibilidad de soterrar la vía, dado que a partir de la zona industrial de Volkswagen hacia la actual estación, y respetando las pendientes necesarias, en 1.000 metros se alcanzaría el soterramiento total de la vía.

- La propuesta de Tren Público y Social incorpora la necesidad de abrir un debate social y técnico al respecto de esta cuestión, y también contiene la necesidad de realizar una evaluación social de las inversiones necesarias. Para ello se debe comparar el flujo de beneficios y costes para la sociedad asociados a todas las alternativas existentes que reducen las molestias y riesgos del trazado de la vía, mediante un Análisis Coste-Beneficio (ACB). Así, se piden análisis de rentabilidad económica, análisis de interés social, análisis de impactos ambientales, análisis de impactos con perspectiva de género y planificación de un proceso de participación pública, social y técnica, para llegar a la mejor decisión de todas las posibles. Todo ello alejado de decisiones exclusivamente políticas vinculadas a determinados intereses económicos privados.
- Revitalizar las zonas próximas a la actual estación de tren y actual trazado de vía, mejorando la limpieza, la iluminación y la renovación de las zonas como zonas verdes de esparcimiento. Integrar la estación y la vía en la ciudad.

Tudela

- En Tudela la actual estación es intermodal, dado que es compartida tanto para trenes como para autobuses, y además se encuentra integrada en el centro de la ciudad. Se considera prioritario para dar el mejor servicio posible, mantener la estación integrada en la ciudad y mantener la estación como una estación intermodal. Estos dos criterios no contradicen la posibilidad de ampliar y mejorar los servicios que la actual estación está prestando.

Tafalla

- Es evidente que al igual que otras estaciones y municipios, la estación de Tafalla está perdiendo servicios de transporte público. Sin embargo la utilización del tren en la estación de Tafalla está aumentando, hasta alcanzar en el año 2016 una cifra de 47.000 personas que utilizaron la estación de tren de Tafalla, 52% mujeres y 48% hombres. En la estación de Tafalla paran actualmente 130 trenes semanales, de los cuales 86 son de larga distancia (Alvias) y 44 cercanías.
- Según un informe aportado públicamente por la Asociación Zona Media por el Tren, el 67% de las personas usuarias residen en la Zona Media de Navarra, el 23% en la zona de Tierra Estella, el 3% en la zona de Sangüesa/Zangotza y el 7% en “otras” zonas.
- Se considera prioritario mejorar si cabe el servicio público que se está dando en la actualidad, en ningún caso eliminarlo como propone el proyecto del Tren de Altas Prestaciones (TAV), mantener la estación integrada en la ciudad e incluso plantear la estación como una estación intermodal para tren y autobús.

3.5. Genérico.

"Personas y mercancías. Largo recorrido y cercanías."

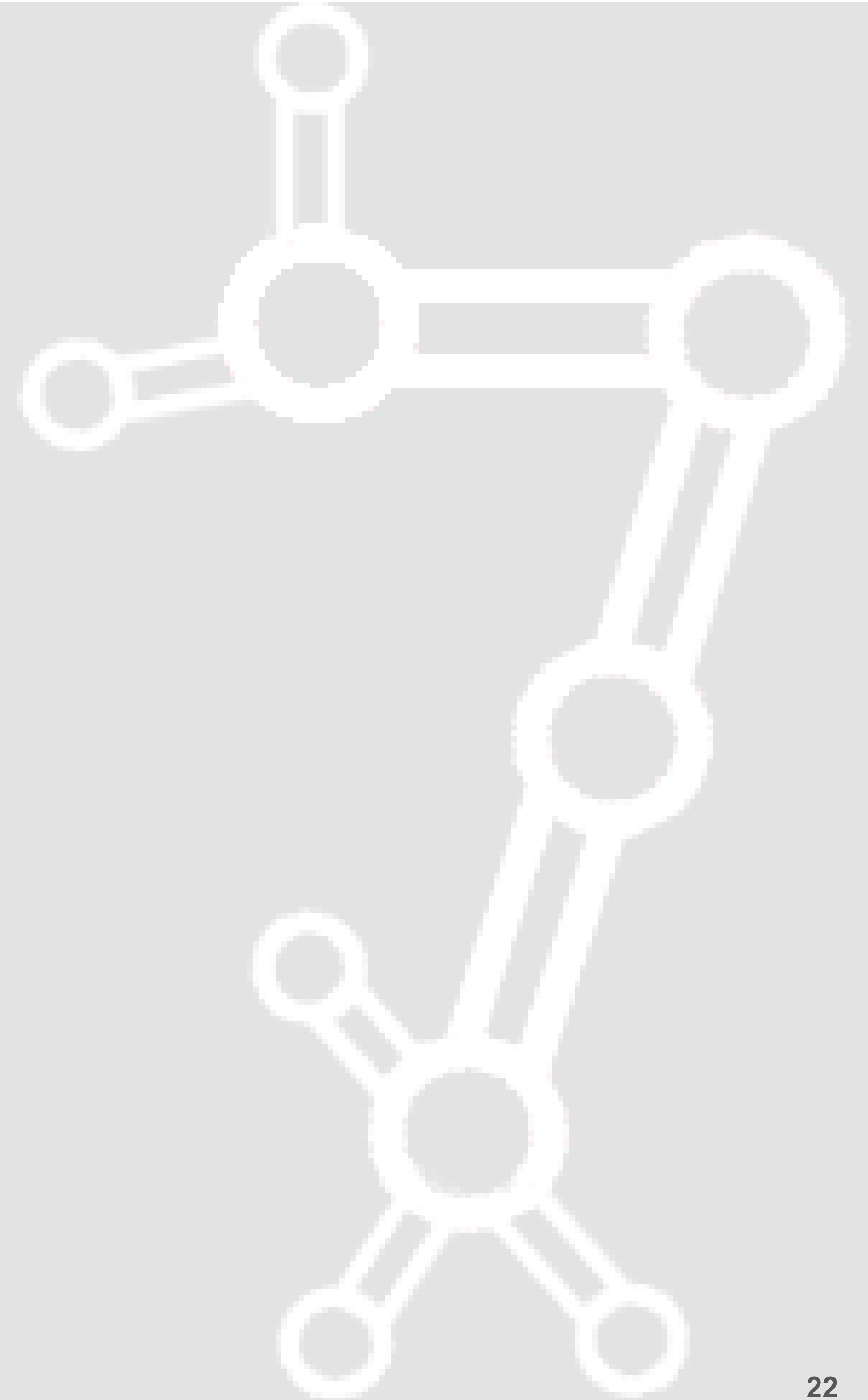
- Eliminación de todos los pasos a nivel y puntos peligrosos todavía existentes.
- Actualizar el sistema de seguridad actual al ERMTS, un sistema de seguridad homogéneo para toda Europa.
- Sustituir y modernizar las actuales máquinas de tren por otras de mayor potencia y eficiencia permitiendo así transportar trenes de mayor longitud (actualmente los trenes de mercancías, especialmente coches tienen 350 metros pese a que la vía permite trenes de 450 metros debido a la potencia de las máquinas) y permitiendo así mejorar la eficiencia energética de las mismas, además de reducir costes económicos.
- 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 160 – 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)

TREN PARA TODAS, TREN PARA TODO

TREN PUBLIKO ETA SOZIALA (TPS)

DENONTZAKO TRENA, EDOZERTARAKO TRENA



TREN PÚBLICO Y SOCIAL (TPS)

(X+Y= TPS)

TREN PARA TODAS, TREN PARA TODO

FUNDACIÓN SUSTRAI ERAKUNTZA

Año 2018

