En cumplimiento de lo establecido en el artículo 114.1 del Reglamento de la Cámara, se ordena la publicación en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra de la contestación de la Diputación Foral a la pregunta formulada por el Ilmo. Sr. D. Maiorga Ramírez Erro sobre los estudios relativos al impacto socioeconómico que pudiera tener la construcción y puesta en funcionamiento del TAP en la zona media de Navarra, publicada en el Boletín Oficial del Parlamento de Navarra núm. 62 de 11 de mayo de 2018.

Pamplona, 5 de julio de 2018

La Presidenta: Ainhoa Aznárez Igarza

CONTESTACIÓN

El Consejero de Desarrollo Económico que suscribe, en relación a las preguntas parlamentarias 9-18/PES-00102 y 9-18/PES-00103 formuladas por D. Maiorga Ramírez Erro, parlamentario foral adscrito al Grupo Parlamentario E.H. Bildu-Nafarroa, sobre los estudios de impacto socioeconómico del TAP en la zona media y en el resto de las diferentes zonas de Navarra que en este momento dispone el Gobierno de Navarra, por la presente tiene el honor de informar lo siguiente:

El Gobierno de Navarra considera que el Corredor Cantábrico-Mediterráneo, desde la Y vasca hasta Zaragoza pasando por Pamplona, es un eje fundamental, estratégico para Navarra, y en ese contexto, considera clave que se desarrolle una solución ferroviaria mixta, para pasajeros, tanto de media y larga distancia como de cercanías, y mercancías, con capacidad suficiente y que cumpla con los estándares internacionales. Actualmente dicho eje está incluido dentro de la Red Básica europea.

Actualmente, la infraestructura ferroviaria existente no tiene ni la capacidad suficiente ni cumple con los estándares de la red básica europea, y por ello, el Gobierno de Navarra lleva requiriendo desde el comienzo de la legislatura a la administración competente, el Ministerio de Fomento, a que lo desarrolle cuanto antes. Un planteamiento avalado también por los demás agentes de la cuádruple hélice que han participado en la actualización de la Estrategia de Especialización Inteligente de Navarra.

En este contexto, el Gobierno de Navarra dispone de los siguientes informes:

1. Un informe que acredita que la infraestructura ferroviaria actual no tiene capacidad suficiente

(https://gobiernoabierto.navarra.es/sites/default/files/participacion/estudio\_demanda\_ffcc.pdf)

2. Un informe que señala que, en el tramo Castejón-Pamplona, no habría una diferencia de coste significativa entre construir una nueva plataforma de altas prestaciones o duplicar la vía existente haciendo además las actuaciones necesarias para cumplir con los estándares internacionales

(https://gobiernoabierto.navarra.es/sites/default/files/buengobierno/anexo\_10\_informe\_castejon-pamplona\_05\_version\_definitiva.pdf)

3. Un informe que señala que, en el tramo Pamplona-Y vasca, no habría diferencia de coste significativa entre ambas alternativas escogiendo Vitoria como punto de conexión (https://gobiernoabierto.navarra.es/sites/default/files/buengobierno/anexo\_9\_estudio\_funcional\_red\_ferroviaria\_navarra\_sener\_feb\_2017\_0.pdf)

De las dos opciones técnicamente posibles, (construir una nueva plataforma de altas prestaciones manteniendo la vía actual en uso tanto para cercanías como para determinadas mercancías, o duplicar la vía actual modificando a su vez el trazado para cumplir en todo su recorrido con los estándares internacionales), el Ministerio de Fomento, desde principios de 2017, ha apostado por la primera para todo el recorrido entre Zaragoza – Pamplona – Y vasca. Ante dicho criterio, el Gobierno de Navarra ha valorado que dicha opción asegura capacidad suficiente a largo plazo y cumplimiento de estándares internacionales, e incluso otorga una mayor reserva de capacidad que la otra opción posible.

En lo que se refiere a los estudios de rentabilidad socio-económica, es una cuestión que compete a la Administración competente, ya que es quien afronta la inversión. El Gobierno de Navarra recibe una inversión del Estado, y a través de la aportación anual establecida en el Convenio Económico, asume el 1,6% de la misma, al igual que de cualquier inversión realizada en el resto del Estado. Es evidente que, en términos económicos, el impacto de la actividad económica generada por la inversión es muy superior a dicho 1,6%.

En cualquier caso, el Gobierno de Navarra vela por que la Administración del Estado cumpla con sus obligaciones, entre ellas la presentación de estudios socio-económicos en los estudios informativos de los distintos trazados, y en el marco de la tramitación legal establecida en cada momento, hace las alegaciones que considera oportunas. Este es el caso actualmente de la tramitación del Estudio informativo de la conexión entre Zuasti y la Y vasca. El Gobierno de Navarra verificó que el documento inicial del Estudio informativo incluía el correspondiente estudio socio económico e incluso realizó las alegaciones que consideró oportunas. Esta misma pauta de funcionamiento, como es obvio, se mantendrá en las tramitaciones futuras.

En lo que se refiere en concreto a la zona media, no existe un estudio específico sobre el impacto socioeconómico en la zona media de la implantación de la nueva plataforma de altas prestaciones unida al mantenimiento de la línea actual. En cualquier caso, y en lo que se refiere a la movilidad de las personas residentes en dicha zona, es oportuno destacar lo siguiente:

1. En cuanto a la infraestructura ferroviaria, el Gobierno de Navarra está en constante contacto con la administración competente para asegurar una adecuada oferta de servicios en la estación de Tafalla. En 2016, el número de pasajeros que han subido y bajado al y del tren en Tafalla ha ascendido a 46.543. De ellos, 28.351 de larga distancia y 16.455 de media distancia.

2. En el medio plazo, el Gobierno está valorando distintas opciones para que siga existiendo una adecuada oferta de servicios a la ciudadanía de la Zona Media. Se han realizado algunos cálculos previos para valorar opciones que permitan combinar autobús y ferrocarril para ofrecer los mejores servicios posibles a la ciudadanía de la zona Media. A medida que se pueda precisar mejor la fecha de entrada en servicio de la nueva plataforma ferroviaria se podrá profundizar en estas opciones.

3. En cuanto a la carretera, el Gobierno próximamente presentará el anteproyecto del expediente de contratación que va a regular el modelo de transporte interurbano de viajeros por carretera dentro de la comarca y entre Tafalla y Pamplona, elaborado en un proceso con gran participación de los diferentes agentes. En este marco, el Gobierno ha acometido las inversiones para la construcción del nuevo intercambiador de pasajeros en Tafalla. En el mismo 2016, el número de pasajeros que han subido y bajado al y del autobús en Tafalla ha ascendido a 168.713. El anteproyecto pretende ofrecer un servicio de mayor calidad que el actual.

4. El Gobierno de Navarra está preparando el expediente de contratación de la Variante Oeste de Tafalla, que también mejorará las condiciones para la movilidad de la ciudadanía de la zona Media.

En la actualidad y como consecuencia del cambio de gobierno en el Estado, estamos a la espera de que concretar un primer encuentro con el nuevo Ministro de Fomento para conocer y contrastar la visión y los planes del nuevo ejecutivo con respecto a la infraestructura.

Es cuanto tengo el honor de informar en cumplimiento de lo dispuesto en el artículo 194 del Reglamento del Parlamento de Navarra.

Pamplona, 5 de julio de 2018.

El Consejero de Desarrollo Económico: Manuel Ayerdi Olaizola