

GOBIERNO DE NAVARRA

ECONOMÍA, HACIENDA, INDUSTRIA Y EMPLEO

CULTURA, TURISMO Y RELACIONES INSTITUCIONALES

PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

EDUCACION

DESARROLLO RURAL, MEDIO AMBIENTE, Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SALUD

POLÍTICAS SOCIALES

FOMENTO

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El consejero Zarraluqui prevé la conexión ferroviaria en ancho europeo con la CAV y Aragón para 2019

Dicha conexión se hará en tercer hilo y se mantendrá como objetivo el fin del PITVI, previsto en 2024, para su desarrollo en alta velocidad

Martes, 18 de junio de 2013

El consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, prevé que para los años 2018-19 Navarra disponga de conexión ferroviaria en ancho europeo UIC con la Comunidad Autónoma Vasca y con Aragón, conjugando la alta velocidad en el tramo Castejón-Pamplona y el denominado “tercer hilo” en el resto. Así lo



Imagen de la jornada.

ha manifestado el consejero durante su intervención de hoy en una jornada técnica organizada por el Gobierno de Navarra en CIVICAN para medios de comunicación con el objeto de explicar el proyecto del Tren de Altas Prestaciones en la Comunidad Foral.

La jornada para periodistas se ha organizado coincidiendo con la celebración del IV Debate Público que también organiza el Foro para la Sostenibilidad de Navarra sobre este mismo tema y que se desarrolla esta tarde en la UPNA. El encuentro de esta mañana ha contado también con la participación de los responsables del Ministerio de Fomento: Miguel Pozo de Castro, director general de Ferrocarriles, y Jorge Ballesteros Sánchez, subdirector general de Planificación y Proyectos de la Dirección General de Ferrocarriles.

Zarraluqui ha explicado que el Gobierno de Navarra defiende la firma de un nuevo convenio con el Estado sobre el tren de altas prestaciones (TAP), que refunda y aúne todos los protocolos y acuerdos anteriores, adaptándolos a las nuevas circunstancias económicas.

En este sentido, el consejero ha avanzado que a finales de este mes está prevista una reunión con el Ministerio de Fomento donde se buscará un avance significativo y satisfactorio para ambas partes en relación al proyecto. Según ha indicado, la modalidad mixta (alta velocidad y “tercer hilo”) puede estar en funcionamiento en el año 2019, con un coste de 1.205 millones de euros. Y ha insistido en que esta actuación no significa renunciar a implantar la vía de alta velocidad en todo el recorrido a lo largo del periodo 2019-30. Respecto a la conexión con la Comunidad

Autónoma Vasca, ha agregado que el enlace por Vitoria, aunque más largo, es también unos mil millones más barato que el previsto por Ezkio-Itsaso, cuyo presupuesto se estima en 3.265 millones de euros.

Se priorizarán proyectos con alto grado de ejecución

En su intervención el director general de Ferrocarriles, Miguel Pozo de Castro, ha asegurado que la extensión de la alta velocidad sigue siendo un objetivo del Gobierno español al que no se renuncia, “pero la situación económica ha obligado a cambiar los ritmos y los tiempos, a redefinir los proyectos y a garantizar soluciones realistas”.

También ha destacado que los distintos gobiernos centrales han apoyado el avance de la alta velocidad, objetivo que han compartido las distintas Comunidades Autónomas salvo algunas excepciones. De Castro se ha detenido en explicar que en el PITVI (Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda) se priorizarán aquellos proyectos con grado de ejecución elevada así como aquellos que respondan al concepto de red ferroviaria integral, es decir, que combine tramos de nueva construcción con tramos antiguos de la red convencional. Además, se impulsarán los proyectos ferroviarios que tengan las siguientes características: que mejoren los tiempos de viaje de forma sustancial, que atraigan pasajeros desde otro tipo de medio de transporte, que se adapten a la austeridad económica y que aprovechen los fondos europeos.

El corredor navarro podrá acceder a fondos europeos

Por su parte, Jorge Ballesteros ha recordado que el tramo Bilbao-Pamplona-Zaragoza-Valencia está incluido en la denominada red básica europea, que tiene carácter prioritario a la hora de recibir fondos europeos. Estos fondos, que comenzarán a adjudicarse a partir del próximo año para el periodo 2014-2020, pueden alcanzar hasta un 40% del coste del proyecto si se trata de obras que garantizan la interoperatividad de la red básica europea; es decir, que la citada red cuente con las mismas características técnicas etc. en toda su extensión. Ballesteros ha indicado también que la Unión Europea apuesta por la unificación de los corredores de pasajeros y mercancías.