

GOBIERNO DE NAVARRA

DESARROLLO ECONÓMICO

DERECHOS SOCIALES

HACIENDA Y POLÍTICA FINANCIERA

PRESIDENCIA, FUNCIÓN PÚBLICA,
INTERIOR Y JUSTICIA

RELACIONES CIUDADANAS E
INSTITUCIONALES

EDUCACIÓN

SALUD

CULTURA, DEPORTE Y JUVENTUD

DESARROLLO RURAL, MEDIO
AMBIENTE Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

El Gobierno apuesta por el impulso de los nodos intermodales de Noáin-Imárcoain y Tudela-Castejón

El vicepresidente Ayerdi presenta un estudio sobre el horizonte 2028 que remarca la importancia de potenciar ambos nodos en el marco del desarrollo del Corredor ferroviario navarro

Viernes, 02 de marzo de 2018

El vicepresidente de Desarrollo Económico, Manu Ayerdi, ha presentado este viernes un [estudio](#) encargado por su Departamento que reflexiona sobre la [Estrategia Logística de Navarra](#) para el periodo 2018-2028. El documento sugiere la necesidad de actualizar la estrategia logística diseñada en 2007 y de dotarse de un sistema de gobernanza eficiente en el que un equipo humano especializado lidere las actuaciones y sea interlocutor con las demás administraciones públicas y con el resto de operadores del sector.

En este contexto, el Ejecutivo Foral quiere impulsar especialmente las infraestructuras logísticas de Noáin-Imárcoain y Tudela-Castejón, fomentar el transporte intermodal (carretera tren), consolidando la inserción de Navarra en la Red Transeuropea de Transporte con el desarrollo del Corredor Zaragoza-Pamplona-Yvasca.

El estudio, ha explicado Ayerdi, plantea cinco objetivos estratégicos: la definición de una red de áreas logísticas y centros de servicios al transporte; el impulso a la intermodalidad de los servicios logísticos contribuyendo a la sostenibilidad medioambiental; un modelo de gobernanza basado en la colaboración entre entidades públicas y privadas; la innovación como instrumento para alcanzar los objetivos de la S3 (estrategia económica del Gobierno) y la colaboración y el entendimiento entre operadores logísticos.

La consecución de estos objetivos plantea seis líneas de actuación, cada una de ellas con sus acciones concretas. A su vez, el estudio realiza una escala de actuaciones en función de factores como la viabilidad, el coste, el impacto y la urgencia de las medidas. De las 12 acciones sugeridas, 6 se califican como prioritarias, las 6 incluidas en 2 líneas de actuación, la denominada Red de áreas logísticas de Navarra y la denominada Gobernanza de la Estrategia Logística.

En lo que se refiere a la primera, las apuestas clave son dos: el desarrollo del Corredor ferroviario navarro entre Zaragoza Pamplona y la Y vasca y la potenciación de los nodos intermodales de Noain-Imarcoain y de Tudela-Castejón. Para ello, en la medida en que ADIF es propietario de las infraestructuras ferroviarias de Imarcoain y de Castejón, resulta esencial reactivar el Protocolo de Colaboración firmado el 5 de mayo de

2011 entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para el desarrollo de las terminales intermodales de Pamplona y Tudela y los Protocolos firmados entre ADIF y la extinta sociedad pública del Gobierno de Navarra ANL, ahora integrada en Nasuvinsa.

En este contexto, el Gobierno de Navarra valora positivamente la disposición favorable expresada por el Ministerio de Fomento en la reunión del Comité de Seguimiento del Corredor Ferroviario navarro mantenida por ambas administraciones el pasado 27 de febrero.

En este capítulo, el estudio también plantea el desarrollo del centro de servicios al transporte de Bera.

En lo que toca a la Gobernanza, se considera esencial establecer las bases para un sistema eficiente. Como primer paso y núcleo esencial, se apuesta por contar con un equipo cualificado especializado que lidere la definición y la implementación de la estrategia, en especial el impulso de los nodos intermodales, con lo que ello supone de colaboración con las demás administraciones públicas, ADIF en particular, pero también con el resto de administraciones autonómicas y locales para generar sinergias, así como con las autoridades portuarias para impulsar los tráficos ferroportuarios. En este ámbito deberá fomentarse también la colaboración entre empresas de transporte, operadores y cargadores.

En un epígrafe dedicado a la colaboración entre el sector del transporte y la logística de Navarra y la administración foral, el estudio propone tres acciones: establecer canales de comunicación como el Comité Navarro del Transporte y la Logística y el impulso de un clúster o plataforma habilitadora; elaborar un plan de acción coordinada del sector y, finalmente, el planteamiento de estrategias conjuntas con cluster de otras comunidades autónomas, especialmente con los del País Vasco y Aragón.

La saturación transporte de mercancías por tren

Al trasladar la importancia del Corredor ferroviario navarro, el vicepresidente Ayerdi ha informado de las conclusiones del estudio encargado por el Departamento de Desarrollo Económico recientemente terminado sobre las previsiones de [demanda del transporte ferroviario de mercancías](#) en Navarra y la capacidad del sistema ferroviario hasta 2040 en función de diferentes escenarios.

En primer lugar, el estudio considera alcanzable el objetivo establecido en la estrategia de Especialización Inteligente según el cual, en 2030, las mercancías transportadas por tren deberán representar el 2,4% del total, frente al 1,2% de 2016.

En segundo lugar, tras analizar las implicaciones de la demanda futura, en diferentes escenarios hasta 2040, se constata que es fundamental incrementar la capacidad actual del sistema ferroviario y se concluye que el desarrollo del Corredor navarro de altas prestaciones asegura una capacidad excedentaria importante en todas las franjas horarias más allá de 2040.

Finalmente, el estudio estima el impacto socioeconómico y medioambiental generado por la transferencia modal de la carretera al tren a través de una herramienta desarrollada por el Programa de financiación Marco Polo de la Unión Europea. En función de los diferentes escenarios, los beneficios medioambientales y sociales acumulados hasta 2040 oscilan entre casi 100 M de euros y algo más de 245 M.