

DECLARACIÓN DE LOS INGENIEROS DE CAMINOS SOBRE EL CORREDOR FERROVIARIO DE ALTA VELOCIDAD EN NAVARRA

TENEMOS QUE OPINAR EN TEMAS DE NUESTRA COMPETENCIA PROFESIONAL

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos es la entidad de derecho público que acoge a los profesionales de la ingeniería civil de Navarra, entre cuyos cometidos y responsabilidad profesional está el transmitir y comunicar a la sociedad sus opiniones en asuntos que sean relevantes desde el punto de vista de las infraestructuras públicas. Nos es ajeno como Colegio el entrar en debates políticos y mucho menos ideológicos. Pero por el contrario no podemos obviar la obligación de opinar en asuntos de nuestra competencia profesional cuando entendemos que los responsables de los gobiernos adoptan decisiones que pueden condicionar el desarrollo de infraestructuras que serán claves para el futuro de nuestra sociedad. Es el caso de lo que estamos conociendo sobre el futuro del Corredor Ferroviario de Alta Velocidad en Navarra. Y consecuentemente, desde la estricta óptica profesional que nos compete, queremos manifestar de manera absolutamente independiente nuestra visión de lo que entendemos debe ser el desarrollo ferroviario en la Navarra del siglo XXI.

LA ALTA VELOCIDAD SE INICIA EN ESPAÑA A FINALES DE LOS 80

Recordando la historia más reciente, cabe en primer lugar recordar como el Estado Español inició a finales de los años 80, hace más de un cuarto de siglo, la construcción de la nueva red ferroviaria de Alta Velocidad en ancho europeo. Lo que en aquel entonces fue una apuesta realmente incierta, a día de hoy se ha consolidado como el nuevo modelo ferroviario nacional. Sobre la antigua malla ferroviaria de ancho renfe, construida básicamente hace más de cien años, se está erigiendo una red completamente nueva de alta velocidad y ancho internacional que supone una clara apuesta por la potenciación de la conexión e integración de ciudadanos y territorios. Algo muy similar se ha venido desarrollando con el Plan de Autovías que, fruto de una planificación rigurosa, ajena a controversias partidistas e intereses políticos, ha supuesto un magnífico impulso a la calidad de vida y desarrollo económico de la sociedad en general.

EN NAVARRA LAS OBRAS YA ESTAN INICIADAS

En este contexto, cabe recalcar que en el caso de Navarra nos encontramos en una situación singular pues las obras ya estaban en marcha. En efecto, el Corredor Navarro de Alta Velocidad ha estado contemplado en los sucesivos Planes de Infraestructuras del Estado desde hace más de veinte años. Durante este periodo Gobierno de España y Gobierno de Navarra han ido confeccionando conjuntamente los documentos técnicos preparatorios para la ejecución de esta gran infraestructura y en el año 2010 dieron comienzo las obras del Tren de Alta Velocidad en Navarra. Claramente se deduce por tanto que el Estado había adquirido inequívocamente el

compromiso para su construcción y finalización. Por ello resulta inaudito a los ojos de este Colegio que ahora, en 2017, Navarra renuncie a exigir al Estado el cumplimiento de sus pactos y que no puede ser otra disposición que la continuación hasta su total conclusión de las obras planificadas.

NO SE PUEDEN ADUCIR RAZONES ECONOMICAS. EL TRAMO NAVARRO NO ES CARO.

Según nuestro criterio, esgrimir justificaciones de carácter económico, carece de fundamento lógico. Si todas las comunidades autónomas de España, empezando por las más próximas a Navarra, conscientes de la trascendencia de las infraestructuras de transporte en el desarrollo futuro, negocian/ presionan/ insisten ante las más altas instancias del Estado para posibilitar su conexión con la Red de Alta Velocidad, ¿Cómo puede entenderse que Navarra decline su continuidad?, teniendo en cuenta que el tramo navarro tiene un coste sensiblemente inferior al de otras comunidades.

NAVARRA ESTA CONTRIBUYENDO A PAGAR LA ALTA VELOCIDAD DEL RESTO DE ESPAÑA. NO PODEMOS QUEDARNOS AISLADOS.

Abundando en esta aspecto hay que recordar que la competencia ferroviaria corresponde al Estado y es el Estado quien debe pagar íntegramente las obras. Navarra, a través de su Convenio Económico con el Estado está contribuyendo a financiar la Alta Velocidad en otras comunidades. La Alta Velocidad nos va a costar lo mismo la tengamos o no. A corto plazo no nos ahorramos nada por no tenerla, ni pagamos más por tenerla. A largo plazo no contar con ella disminuirá la accesibilidad de Navarra tanto al resto de España como a Europa, frente a las provincias vecinas que sí van a tenerla y eso supondrá una gran desventaja competitiva sin remedio. En un futuro no lejano a nuestro alrededor tendremos todas las capitales de las provincias próximas conectadas a la Alta Velocidad; San Sebastián, Bilbao y Vitoria con la "Y" vasca, conexión a Europa y al resto de España, Logroño conectada por Miranda de Ebro a la "Y" vasca y al resto de España y Zaragoza y Huesca conectadas con el resto de España.

Las oportunidades de toda índole que para cualquier territorio suponen su integración en la Red de Alta Velocidad son sin duda irrefutables habida cuenta de las posibilidades que la mejora de la conectividad supone para la creación de riqueza, el desarrollo social y la comunicación entre los pueblos.

LOS TRAMOS DEL CORREDOR NAVARRO

Quizás sea bueno recordar el trazado del Corredor Navarro de Alta Velocidad: El primer tramo, Zaragoza- Castejón, coincide con la actual y potente red ferroviaria del Valle del Ebro que conecta Bilbao- Logroño- Zaragoza-Barcelona. El segundo tramo, Castejón- Comarca de Pamplona (el que ya se estaba construyendo), resulta ser el de más sencilla y barata ejecución de toda España. El tercer tramo, la eliminación del Bucle Ferroviario de Pamplona, estaba completamente definido técnicamente para conseguir una interesantísima actuación para toda la Comarca posibilitando un

desarrollo armónico de Pamplona, permeabilizando el territorio, habilitando zonas urbanas de calidad y eliminando las actuales barreras ferroviarias. El cuarto tramo, la conexión con la "Y" vasca, sin duda complejo y caro de ejecución, fundamentalmente por la orografía del terreno, no resultaría en cualquier caso de mayor dificultad que la propia "Y" vasca u otros muchos tramos construidos en el resto de España.

LOS RETRASOS NO PUEDEN SER EXCUSA PARA ABANDONAR LOS OBJETIVOS.

No es bueno para Navarra mantenerse aislada, perder oportunidades y quedar en definitiva en un status de inferioridad competitiva respecto de otras comunidades. Las grandes infraestructuras, básicas para el desarrollo económico y social y la calidad de vida de los ciudadanos requieren efectuar fuertes inversiones y desplegar complejos conocimientos y medios técnicos; ello conlleva, bien es cierto, una planificación a largo plazo pero en modo alguno ello debe suponer un abandono de los objetivos.

Entendemos que una planificación a largo plazo puede admitir ajustes temporales, sin que los retrasos aceptables (indeseados por todos) sean esgrimidos para cuestionar la viabilidad del proyecto o adoptar soluciones que suponen una clara pérdida de calidad respecto a la infraestructura inicialmente proyectada.

NO PODEMOS RENUNCIAR A UNA INVERSION DEL ESTADO EN NAVARRA DE 2.000 MILLONES DE EUROS.

Es obligado también exponer otra cuestión que en modo alguno puede considerarse trivial: la riqueza y el empleo generados por una inversión del montante que supone la construcción de una infraestructura de esta magnitud. Que Navarra desista de una inversión del Estado (no de Navarra) superior a los 2.000 millones de euros supone un inexplicable quebranto que se traducirá en la ralentización de la recuperación económica y de creación de empleo en la comunidad. Desdeñar la implantación del TAV, financiada con fondos del Estado, supone prescindir de una valiosa palanca para dinamizar la actividad económica y la creación de empleo.

NUESTRO CORREDOR DEBE TENER LAS MEJORES CARACTERISTICAS TECNICAS.

Como conclusión a lo expuesto, la Demarcación de Navarra del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos considera irrenunciable que, de acuerdo con la planificación existente a nivel estatal y europeo, Navarra cuente con el Corredor Navarro de Alta Velocidad, con las características técnicas y de trazado más exigentes en ancho internacional, doble vía y tráfico mixto de viajeros y mercancías. Cabe insistir que esta infraestructura es competencia exclusiva del Estado, y éste ya la incluyó en sus planes, llegando incluso a iniciarse las obras.

No se entiende replantearse ahora lo ya planificado y menos desde Navarra. ¿En qué otra parte de España se ha visto algo semejante?, ¿Con que argumentos puede justificarse que Navarra

no necesite y disponga de una nueva red ferroviaria con las mismas calidades y prestaciones que a futuro tendrán el resto de comunidades?

NOS POSICIONAMOS DECIDIDAMENTE POR LA CONTINUIDAD DE LAS OBRAS.

El Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Navarra hace un llamamiento a nuestra sociedad, nuestro Gobierno y al Gobierno de España para que lejos de paralizar la obra ya iniciada del Tren de Alta Velocidad en Navarra, continúe decididamente la ejecución de esta infraestructura de futuro, ofreciéndose a colaborar técnicamente en el desarrollo de la misma.