

noticias de Navarra

Diario de Noticias de Navarra. Noticias de última hora locales, nacionales, e internacionales.

La Ciudad Agroalimentaria de Tudela contará con un puerto seco en 2016

Agilizará el tráfico y gestión de mercancías, estando en conexión por autovía con la estación de tren de Castejón

Fernín Pérez-Nieves - Sábado, 14 de Noviembre de 2015 - Actualizado a las 06:08h



El vicepresidente Manu Ayerdi, en el centro, junto con la presidenta de AER, Laura Sandúa. (F.P.-N.)

tudela - La Ciudad Agroalimentaria de Tudela contará con un puerto seco en el año 2016 si se cumplen todos los plazos y previsiones que maneja el Ayuntamiento de Tudela y que, como anunció ayer el vicepresidente económico del Gobierno de Navarra, Manu Ayerdi, cuenta con el beneplácito y la ayuda del Ejecutivo como uno de los proyectos más importantes para la Ribera a corto plazo. Un puerto seco es una terminal intermodal de mercancías situada en el interior de un país o región que conecta, a través de la red ferroviaria, con el puerto marítimo de origen o destino de los tráficos tratados. El objeto del mismo es hacer más ágil, flexible, fiable y eficiente el transporte de mercancías funcionando como una extensión de la actividad portuaria.

En este sentido, un puerto seco ofrece también ventajas de cara a las gestiones con aduanas y para ello se contará en la CAT con personal especializado que podrá certificar la carga ya desde Tudela, sin necesidad de que la mercancía vuelva a parar en las aduanas. A nivel logístico es una apuesta de gran importancia y está entroncada con la idea del nodo logístico que ya anunciara UPN hace años. La parte en la que colaborará el Gobierno de Navarra será en la de ofrecer facilidades para la compra del suelo, en unos terrenos que ya se han estudiado. La ubicación de Tudela permitirá operar con Bilbao y con Barcelona con un sistema en el que las mercancías se llevarán hasta Castejón por carretera y de ahí se conectará a través de la línea férrea con Bilbao. Para ello también en Castejón se han reservado unos terrenos.

La posibilidad de tener este servicio en la CAT será además un gran valor añadido para la capital ribera de cara a que puedan llegar nuevas empresas a la zona. Dado que los contactos están avanzados, todo parece apuntar a que los primeros trabajos para comenzar a construir el puerto seco en la Ciudad Agroalimentaria podrán empezar el próximo año 2016.

el TAV El vicepresidente Ayerdi manifestó ayer en los desayunos con los empresarios riberos su intención de apoyar esta iniciativa, al tiempo que analizó los distintos proyectos para la Ribera, sobre todo, a nivel de infraestructuras.

Precisamente, uno de los puntos en que hizo mayor hincapié fue en la relevancia de unir pasajeros y mercancías en un mismo proyecto de mejora de la línea férrea, alejándose del modelo que ha difundido el Estado en todo el territorio de "solo para pasajeros, con esa obsesión de llegar a los 300 km/hora. Es un modelo que los propios estudios de Adif y del Ministerio reconocen que está cuestionado". Por ello Ayerdi abogó, como paso fundamental, por ampliar la capacidad y el número de vías en la línea Castejón-Alsasua. "Una sola vía no es capacidad suficiente para lo que se necesita a futuro. Al hablar de capacidad hablamos de número de vías, dado que una sola se colapsa y se bloquea. Si tenemos dos o tres, la capacidad crece. Hay que hablar de una velocidad que sea homologable a ambos aspectos, sabiendo que la de pasajeros es una y la de mercancías es otra".

canal de navarra Ante preguntas de empresarios y políticos asistentes, el vicepresidente económico dedicó quizás la parte mayor de su discurso a explicar la situación actual de los proyectos del Canal de Navarra. A este respecto quiso dejar claro que el próximo año el Gobierno de Navarra se gastará alrededor de 35 millones de euros en terminar de construir la ampliación de la primera fase y adecuar las zonas regables. "El consejo de Canasa ya llegó a una conclusión de que para poder hacer viable el canal había que subir el canon de los regantes un 60%, nos parece algo durísimo y se ha planteado subir el 15% en 2015. No existe ningún proyecto constructivo desarrollado para la segunda fase. Los datos que puso el Ministerio (que es el que paga el canal y no las zonas regables) en los presupuestos de 2016 consigna cero inversiones en 2017 y para 2018 y 2019 ponen unas cifras que reconocieron que han colocado a hueco, sin datos ni proyectos"

Ayerdi recordó que además de los 150 hm3 de capacidad que tiene la primera fase (240 hm3 con la ampliación) no se han usado nunca más de 100 y "hay serios problemas de cumplir con los bancos" al no tener los ingresos esperados. "Se diseñó una financiación del canal sobre unos ingresos que se iban a generar por agua, riego y generación eléctrica que ni de lejos se está llegando a lo esperado". Finalmente concluyó que la intención del nuevo Ejecutivo es simplemente "analizar otras posibilidades de traer agua a la Ribera". "Vamos a poner sobre la mesa otras y compararlas todas. Déjenos dedicar unos meses a ello. Haremos las obras previstas pero veamos cuál es la más eficiente y económica. Si al final el canal es la mejor, lo diremos".

NODO LOGÍSTICO

Antiguo proyecto. El hecho de que finalmente no se proyecte sacar la vía de tren fuera de Tudela dejará incompleto el puerto seco teniendo que combinar carretera y tren. El antiguo proyecto (que con el tercer carril no se realizaría) planteaba sacar la vía hasta la CAT y volver al trazado actual en Montes de Cierzo.

OTROS TEMAS

Sendaviva. En su ponencia Ayerdi señaló que su Gobierno sigue apostando por mantener e impulsar Sendaviva. "Queremos analizar el impacto y el plan de viabilidad. No me planteo otra cosa que es que siga adelante. Vamos a tratar de mejorarlo".

Encuentro. Tras el desayuno, Ayerdi mantuvo un encuentro con el alcalde, Eneko Larrate, que incidió en tres grandes apartados: infraestructuras, sectores estratégicos y temas de actualidad candentes en la zona (Canal de Navarra, reforma fiscal y temas que a pesar de la posición estratégica de la Ribera inciden en el desequilibrio territorial como el coste de la AP-15).

Tudela, clave. "Interesa estrechar relaciones con el área de influencia atlántica y Aquitania y otras zonas cercanas, como Aragón, La Rioja, Castilla y León, pero también el Mediterráneo. En todo ello Tudela es un punto crucial y referencial".