

TAV: hay que exigir al Estado su inmediata construcción

Álvaro Miranda Simavilla



QUIEN lea el título de este artículo quizá pueda sorprenderse de la dureza del mismo; pero en relación con el Tren de Alta Velocidad es necesario que la sociedad de Navarra tome conciencia de que esta obra es competencia única y exclusiva del Gobierno de España y que, por tanto, es a quien hay que exigir su inmediata construcción. En esta exigencia, Navarra puede colaborar, como siempre lo ha hecho, con el Estado. Pero una cosa es la cooperación entre Administraciones y otra cosa es el olvido.

De hecho, aquella parte muy mayoritaria de la sociedad de Navarra que queremos que se construya ya el Tren de Alta Velocidad debiéramos ponernos detrás del Gobierno de Navarra, para respaldar su exigencia al Estado. A día de hoy más del 77% de la población española ya tiene TAV y, por

tanto, los navarros estamos en el furgón de cola de esta infraestructura. Es más, estamos en riesgo de no disponer nunca de ella en su integridad.

Sin apenas desarrollo en 30 años

En 1994, tras el AVE Madrid-Sevilla y cuando se oficializó el plan nacional de construcción de líneas de Alta Velocidad, el Corredor Navarro de Alta Velocidad ya fue incluido en esa programación. El Estado a través de ADIF ha construido y puesto en servicio nada menos que 4.000 kilómetros de vías de Alta Velocidad en todo el país; mientras, en Navarra, languidecen las escasas obras puestas en marcha hace ya once años. Durante estas más de tres décadas ADIF ha construido, cada dos años, el equivalente a un "Corredor Navarro" en prácticamente todas las autonomías españolas, pero durante ese periodo no se ha desarrollado ni el 5% de los 260 kilómetros entre Zaragoza, Pamplona y la Y vasca.

A lo largo de esta legislatura se ha vivido en Navarra una doble realidad. Por una parte, afortunadamente, se han retomado los trabajos sobre el TAV enterrados en la legislatura anterior; pero, por otra parte, se ha alimentado una polémica extemporánea y de distracción sobre cómo conectar el tramo final de 40 kilómetros con la Y vasca. Cuando lo realmente prioritario era cómo poner en marcha y construir toda la nueva línea de Alta Velocidad desde Zaragoza a

Tudela y Pamplona, sus 190 kilómetros y sus dos Estaciones, que es lo que nos conectará, en primer lugar, con la red española con todas su potencialidades.

Pedir, reclamar, conseguir

A día de hoy, y con el potente ritmo inversor de ADIF (1.800 millones/año) es probable que se concluya toda la red de Alta Velocidad española en unos 20 años, hacia el 2040. Por el contrario, si las inversiones en el Corredor Navarro siguen al ínfimo ritmo actual (75 millones/año) el AVE llegaría a Pamplona dentro de 34 años y la finalización del Corredor Navarra no la verían nuestros ojos.

Por tanto, ante la nueva legislatura es hora de exigir, y de exigir con fuerza. El Corredor Navarro tiene por delante más de 2.500 millones de euros de inversión, solo para llegar desde Zaragoza a Pamplona. Y entre 780 y 2.300 millones más para conectarse con la red vasca. Esto da una idea del reto inversor que debe hacer el Estado en Aragón y Navarra para cumplir con su propia programación. Y da medida del inmenso esfuerzo de exigencia que debe hacer la sociedad y el Gobierno de Navarra ante el Estado para que esto se cumpla, al igual que ADIF ya ha cumplido en el resto de España. La nueva Estación de Pamplona antes de 2028, la llegada de trenes AVE desde Zaragoza y la nueva Estación de Tudela en 2032, y la conexión final con la Y vasca en 2036 son obje-

tivos alcanzables y deben ser irrenunciables.

Pamplona, la capital de Navarra, su Ayuntamiento, también deberá ser uno de los impulsores de esta exigencia pues como decía el navarro responsable de Renfe en Francia "la verdadera modernidad llega a las ciudades españolas cuando les llega el AVE". Para empezar, exigir la sustitución inmediata de la actual Estación/Apeadero de San Jorge, por donde pasan cada año 1.300.000 viajeros en penosas condiciones, y construir la nueva Estación de Pamplona-Etxabakoitz como prioridad ineludible.

Mercancías y trenes regionales

Y para apuntalar este respaldo al TAV también hay que recordar que se construirá para que puedan circular trenes de mercancías en ancho europeo y, junto con la línea Renfe actual, se dará a todo este corredor un enorme potencial para derivar hacia el ferrocarril el tráfico de camiones. Además, la liberación de la actual vía Renfe entre Ziordia, Pamplona, Tafalla, Tudela (con su variante) y Cortes podría hacernos soñar con que Navarra pudiera contar en el futuro con un servicio propio de Cercanías. Y así, con todo ello, poner en valor el conjunto del esquema ferroviario navarro, aunando: progreso, accesibilidad y sostenibilidad.

Álvaro Miranda Simavilla es ingeniero de Caminos, Canales y Puertos