

Los ingenieros piden 265 millones al año para que el TAV llegue en 2033

Los colegios profesionales urgen al Parlamento a "ir a Madrid" para negociar que los presupuestos generales contemplan la financiación necesaria

PEDRO GÓMEZ
Pamplona

Para que el tren de altas prestaciones llegue a Pamplona en 2033 se requiere una inversión anual de 265 millones de euros. El Gobierno central todavía no ha presentado el proyecto de presupuestos generales de este año y por tanto se desconoce cual va a

ser la partida. "Ha llegado el momento de exigir a los grupos políticos del Parlamento de Navarra que, si están de acuerdo con esta infraestructura, vayan a Madrid a exigir esos 265 millones para este año y los próximos nueve", afirmó ayer José María Aracama, presidente de Institución Futuro.

Pedro Busto, decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, compartió esta opinión y alertó del riesgo de que Pamplona se convierta en una "aldea gala", aislada del corredor Atlántico y Mediterráneo de alta velocidad, con el consiguiente riesgo de fuga de empresas. "Si no pueden hacerlo por Pamplona, las empresas de Zaragoza y Valencia se conectarán con la Y vasca por el valle del

Ebro. La Sakana tendrá cerca la conexión de Vitoria y Baztan-Bidasoa de Irún. Pero Pamplona se quedará aislada", señaló.

Los colegios de ingenieros de Navarra y la Institución Futuro presentaron ayer en la Comisión de Cohesión Territorial un informe elaborado en 2023 sobre la necesidad del tren de alta velocidad para el desarrollo económico y la competitividad de la Comunidad foral. "Queremos ayudar con nuestros conocimientos técnicos", expuso Michel Iturralde, del Colegio de Ingenieros Industriales de Navarra (COIINA).

Pedro Busto se encargó de la exposición técnica. Repasó la situación actual. En una década se han invertido 233 millones en el

tramo Castejón-Campanas y en el puente sobre el Ebro. Está en estudio la conexión de Castejón y la supresión del bucle en Pamplona. Cuentan con fondos europeos que obligan a ejecutar la inversión en 2026. "Lo primero es unir Pamplona con el resto de España. La conexión con la Y vasca no es tan urgente porque Francia no tiene previsto completar su red hasta 2042", señaló Busto.

El decano defendió que el tramo navarro debe ser de doble vía de ancho internacional (no ibérico), para uso de pasajeros y de mercancías. "Lo importante es captar todo el tráfico que venga de Valencia y Zaragoza hacia la cornisa cantábrica, a los puertos de Pasajes y Bilbao", afirmó.

Ante las dudas de algunos parlamentarios sobre la competitividad del transporte de mercancías por tren, Busto señaló que es un transporte competitivo en distancias por encima de 300 kilómetros. "Para llevar mercancías de Pamplona a Pasajes o Bilbao es mejor el camión, pero Navarra necesita el TAV para llegar a toda Europa", defendió el decano, que recordó que la UE apuesta por los transportes no contaminantes como el tren.

Según el decano, para que el transporte por tren sea rentable hay que utilizar convoys de 2.000 toneladas y 750 metros de largo. Esto condiciona el diseño de la vía en cuanto a pendientes, curvas y peraltes. "Por donde circula un tren de 2.000 toneladas puede ir uno de pasajeros a 350 kilómetros por hora", aseguró Busto.

Por su parte, José María Aracama lamentó que otras regiones, como Extremadura, el País Vasco o Murcia, han sabido "presionar" al Gobierno central para conseguir inversiones. "El debate no es TAV sí o TAV no. El Gobierno ya dijo sí al tren de alta velocidad. Si ahora se dice no, el dinero se lo van a gastar otros", señaló. Michel Iturralde apuntó que en 2030 Pamplona será la única capital de más de 200.000 habitantes sin TAV: "Tripliquen la inversión porque si no tendremos que esperar 60 años".



Michel Iturralde, Pedro Busto, la parlamentaria Maite Esporrín, José María Aracama y Ana Yerro (Institución Futuro), en el Parlamento. JESÚS CASO

Bildu y Contigo reiteran su rechazo a la alta velocidad: "Es innecesario"

• UPN, PP y Vox opinan que mientras el Gobierno central y el foral dependan del partido abertzale, las inversiones van a continuar al ralentí

P.G. Pamplona

Los representantes de los colegios de ingenieros e Institución Futuro constataron las dos posturas irre-

conciliables dentro de los grupos que pertenecen o sostienen al Gobierno foral. Laura Aznal (EH Bildu) y Carlos Guzmán (Contigo-Zurekin) expresaron su no rotundo al Tren de Alta Velocidad. "No me consta ni un solo informe que pueda demostrar la rentabilidad económica, financiera, social y medioambiental del TAV", expresó la portavoz de EH Bildu. "Es absolu-

tamente innecesario para la comunidad", apuntó el parlamentario morado. Ambos grupos defendieron sendos proyectos alternativos mejorando las actuales infraestructuras ferroviarias, con más frecuencias y paradas. "Que un chaval de Marcilla pueda volver de Olite un sábado por la noche", puso de ejemplo Guzmán.

Inma Jurío (PSN) y Pablo Azco-

na (Geroa Bai) sí que mostraron su respaldo al tren de altas prestaciones como inversión necesaria para el desarrollo de Navarra. "En este Parlamento existe una amplia mayoría, con diferentes matices y diferentes formas de relacionarse con el Estado", declaró Jurío. Azcona recogió el guante de los colegios de ingenieros. "Geroa Bai va a seguir exigiendo al Estado la inversión necesaria", aseguró.

Desde la oposición, Juan Luis Sánchez de Muniáin (UPN) consideró "inasumible el monumental retraso" y apuntó a la causa: "Somos la única comunidad que cuenta con un partido que se opone a

que el Estado haga inversiones en infraestructuras y además ese partido es socio del Gobierno tanto en Navarra como en España". Javier García (PP) lamentó que en el Parlamento hay dos sensibilidades: "Los que apuestan por el tren chuchú y los que apuestan por la alta velocidad". En la misma línea, Emilio Jiménez (Vox) mostró sus dudas con el futuro del TAV "si co-gobierna un partido que está en contra". Así las cosas, ningún grupo se comprometió a plantarse en Madrid para convencer al Gobierno de Pedro Sánchez para que incluya los 265 millones para el TAV en los presupuestos generales.

EN FRASES

José María Aracama
INSTITUCIÓN FUTURO
"El tren de alta velocidad será clave para atraer inversiones y talento y para retener empresas"

Pedro Busto
COLEGIO INGENIEROS DE CAMINOS
"Pamplona corre el riesgo de convertirse en un aldea gala sin conexión con las grades rutas europeas"

Michel Iturralde
COLEGIO INGENIEROS INDUSTRIALES
"En 2030 vamos a ser la única capital de 200.000 habitantes sin TAV y con una estación de 1870"