

Navarra sin TAV, cuando el Estado lo incluyó en su plan hace 30 años

No se sabe cuándo ese corredor ferroviario será una realidad, mientras más del 70% de los españoles tienen ya acceso a esta infraestructura

BEATRIZ ARNEDO
Pamplona

Hace hoy 30 años, el Consejo de Ministros aprobaba el Plan Director de Infraestructuras (1993-2007) que recogía de forma expresa el corredor navarro de alta velocidad. Así se produjo, fruto de los estudios que hasta ese momento y durante años habían realizado juntos Renfe, el Ministerio y la Administración foral.

Sin embargo, los navarros siguen estando hoy entre el 23% de españoles sin acceso a esta infraestructura que compete al Estado y no la tendrá en años. La historia del Tren de Alta Velocidad en Navarra (TAV) está repleta de plazos incumplidos. Ahora ni siquiera hay un cronograma que ponga fecha a la construcción de toda esta obra.

Aquel plan del Estado de 1994 recogía como objetivo integrar a España en la red europea de alta velocidad partiendo de un eje vertebrador, lo que era el línea de alta velocidad Madrid-Sevilla, fijando como conexiones prioritarias de salida a Francia la unión a través de Zaragoza y Barcelona.

Para completar ese enlace con la red europea se establecían varias vertientes, y la primera era por el País Vasco, mediante la construcción de la *Y vasca* "y su conexión con la dorsal a través del corredor navarro" que partía desde la capital aragonesa.

Otro ha sido el ritmo en Euskadi, donde las obras de la plataforma de la *Y vasca* comenzaron en 2006 y se espera que concluyan el año que viene. Luego quedará ya instalar la superestructura (vías, catenaria, seguridad...). Según apuntaba *El Diario Vasco*, la última previsión es que el tren pueda a empezar a operar como pronto en 2028. El problema es que no tendrá conexión con TAV con el resto de España ni Francia.

Sin una unión definida ni hacia la *Y vasca* ni hasta Zaragoza, en Navarra hay obras adjudicadas y en marcha y tramos concluidos en la doble plataforma (una para cada dirección) por la que irá el TAV entre Campanas y Castejón, incluido el viaducto para salvar el Ebro en el que se está trabajando. El objetivo es que sea una plataforma para pasajeros y mercancías y que esté finalizada en 2026-2027, según han señalado ambos gobiernos.

Para que se pueda utilizar en ese momento, el Ministerio ha

Alta Velocidad y principales actuaciones previstas en 1994

Fuente: Plan director de Infraestructuras del Gobierno central 1994



Red Española de Alta Velocidad en servicio 2023



Fuente: Institución Futuro

DE NORTE A SUR

Conexión con la Y vasca-Zuasti, sin definir

Es el tramo más retrasado, el que unirá Zuasti con la *Y vasca*, ya que ni siquiera se ha definido si irá por Vitoria o Ezkio (Guipúzcoa), alternativa esta última en estudio para tomar una decisión, aunque el Ministerio se inclina por la capital alavesa. Ahora, se está adaptando un estudio informativo que se hizo en 2018 sobre el tramo inicial común de ambas. No obstante, el Gobierno francés, en un informe, descartó inaugurar antes de 2042 el corredor que conectará con la frontera española a través de la *Y vasca*, mientras España mantiene que el horizonte fijado en la Unión Europea para esa red es 2030.

Zuasti-Campanas, en estudio informativo

El estudio informativo que se elaboró sobre esos 24 kilómetros se presentó el 29 de marzo del año pasado y estuvo en información pública hasta el 16 de mayo. Desde entonces nada se ha dicho. Incluye la nueva estación de Pamplona en Echavacoiz, eliminar el bucle ferroviario actual que atraviesa la comarca con un recorrido alejado de los núcleos urbanos y dos vías para el TAV y una para el tren convencional para el tramo Pamplona-Zuasti. No hay una fecha para el inicio ni para el final de estas obras.

Campanas-Castejón, previsto para 2027

Es el único que se está construyendo y con fecha de conclusión. Según el Ministerio de Transportes, estará para 2027. El tramo de Campanas a Tafalla ha sido el último adjudicado, el pasado diciembre y por un plazo de 30 meses, y al igual que el viaducto que se está construyendo para salvar el río Ebro y dar así continuidad por el sur al TAV, tendrá financiación europea, avanzaron los gobiernos central y navarro. El Ministerio propone que inicialmente el corredor de Campanas a Castejón tenga una vía convencional, para que pueda entrar en uso en 2027 conectando con la línea Bilbao-Casetas. Asegura que sería provisional hasta que se construya el TAV con Zaragoza.

Castejón-Zaragoza, en estudio informativo

Se realizó un estudio informativo que se presentó hace casi un año y que estuvo en información pública hasta el 16 de mayo del año pasado. No se ha sabido nada más ni hay fecha alguna de obras. Es un tramo de 82,3 km (45 km en Navarra). Incluye una estación para el TAV en Tudela con dos posibles ubicaciones. Enlazaría con la línea de alta velocidad a Madrid y Barcelona y con la que va de Castejón a Pamplona y Logroño y tendría conexiones con centros logísticos de Zaragoza.

planteado que la doble plataforma Campanas-Castejón tenga inicialmente una vía de ancho ibérico, que es la que utiliza el tren convencional, y se pueda conectar así con la línea convencional Bilbao-Casetas. Explican que se trataría de una opción tempo-

ral, hasta que esté operativa la futura plataforma del TAV navarro hasta Zaragoza. El Gobierno foral sostiene que ese tren alcanzaría una "velocidad alta". El decano del Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos, Pedro Busto, destacó

que esta opción tiene aspectos positivos, porque aumentaría la capacidad ferroviaria de Navarra en ancho ibérico, ya que solo hay una vía, pero existe el riesgo de que se mantenga en el tiempo y Pamplona siga con la estación de San Jorge "otros 30 o 40 años".