

Política



PUENTE SITÚA A NAVARRA ENTRE LAS PRIORIDADES DEL TAV

● El ministro destaca que la inversión en alta velocidad se ha triplicado con el Gobierno de Sánchez ● Barkos recuerda que el compromiso del Estado sigue siendo insuficiente

✎ Ibai Fernandez

PAMPLONA – El ministro de Transportes, Óscar Puente, garantiza que Navarra está entre las prioridades de su Ministerio para la construcción del tren de alta velocidad. Una obra costosa y que lleva muchos años de retraso, especialmente en Navarra, pero que había quedado fuera de las comunidades que el propio ministro había situado como prioritarias en los próximos años, Cantabria, Extremadura y la CAV.

Puente pidió "disculpas" ayer en el Senado por sus palabras de hace unos días. Entonces citó varios territorios en los que se iba a hacer un esfuerzo especial, y no incluyó a Navarra. "Pido disculpas por la omisión en aquel debate y no mencionar a Navarra. Pero no tome las comunidades citadas como un numerus clausus", argumentó en respuesta a la senadora de Geroa Bai, Uxue Barkos, que en la sesión de control al Gobierno recriminó las escasas inversiones del Estado en Navarra.

Barkos alertó de que las palabras del ministro son munición para la oposición en Navarra, y pidió que el compromiso político del Gobierno de España con el TAV, que dijo no poner en duda, se acompañe de la inversión necesaria para llevar a cabo la infraestructura. "Navarra es un nudo estratégico", subrayó la senadora autonómica.

Puente, que mencionó también a La Rioja como otra de las comunidades "prioritarias" en cuanto a inversión ferroviaria que no citó en su intervención anterior en el Senado, destacó la apuesta del Gobierno de España por el TAV en Navarra, que "se ha triplicado" desde que Pedro Sánchez está en La Moncloa. "Hemos pasado de 12 millones de



"Los compromisos políticos no han venido por ahora acompañados por inversión suficiente"

UXUE BARKOS
Senadora de Geroa bai



"Desde 2018 hemos triplicado la ejecución media anual en el TAV, de 12 a 40 millones"

ÓSCAR PUENTE
Ministro de Transportes

inversión media en el periodo 2012-2018 a 40 millones en el periodo 2018-2023", enfatizó Puente, que puso en valor los avances en los cuatro tramos (Zaragoza-Castejón; Castejón-Pamplona; Comarca de Pamplona; y conexión con la Y vasca).

En ese sentido, el ministro confió en aprobar en breve los estudios pendientes y avanzó la voluntad de poner en marcha, de forma provisional, el tramo Castejón-Campanas para dar uso a la plataforma en construcción. Respecto a la Y vasca, evitó fijar compromisos y fechas, aunque admitió algunas "dificultades" por parte de algunos municipios. "Aquí un poco de consenso no nos vendría mal, nos ayudaría", afirmó.

BARKOS PIDE MÁS INVERSIÓN La senadora navarra valoró las explicaciones del ministro, pero recordó que "los compromisos políticos" hasta ahora "no han venido acompañados por financiación". Los incrementos porcentuales son altos porque las cifras son mínimas", replicó Barkos, que dijo compartir algunos de los argumentos del ministro.

No obstante, defendió que la transición "hacia una movilidad sana, sostenible y segura vertebrar el eje ferroviario Cantábrico-Mediterráneo es una prioridad, y en este eje la inclusión de Navarra es incuestionable: es nudo estratégico", reivindicó Barkos, que pidió dejar el proyecto "al margen del interés partidario". ●



LA ALTA VELOCIDAD EN NAVARRA

Por comentar
En manos de Moncloa

POR **Javier Encinas**



Nueve años después de que UPN saliera del Palacio foral, la derecha y organizaciones afines como Institución Futuro por fin se han caído del guindo y se han dado cuenta de que el Gobierno de España es el único responsable de que el corredor navarro de alta velocidad avance a paso de tortuga. Casi una década durante la cual todas las formaciones conservadoras del arco parlamentario se han dedicado a culpabilizar de este atasco a quien no tiene potestad para impulsarlo. Sus pueriles argumentaciones se pueden resumir en que Barkos cedió a la presión de Bildu para paralizar el TAV cuando fue presidenta (2015-19) y que Chivite se ve ahora en la misma tesitura por el chantaje de la izquierda soberanista que “no cree en el progreso y que es la coordinadora del no”. La realidad, sin embargo, es bien distinta. El ferrocarril de alta velocidad requiere de inversiones descomunales y Navarra nunca ha sido una prioridad para los gobiernos de Madrid. En Moncloa, tanto con inquilinos del PSOE como del PP, nunca han visto el momento adecuado para rascarse el bolsillo y soltar el dineral que necesita esta obra. Se han quedado siempre en la promesa incumplida. Ayer el ministro Puentes aseguró que este proyecto es prioritario, pero al menos fue más listo que sus antecesores y no habló de fechas para su puesta en servicio. Porque sabe que esto va para muy largo. ●



Cronograma de inversión en el trazado navarro del TAV propuesto por los colegios de ingenieros para el periodo 2024-2035.

Los colegios de ingenieros proponen un cronograma para hacer el TAV en 12 años

De los 54.000 millones invertidos por el Estado en el tren de alta velocidad solo se ha destinado a Navarra el 0,4%

PAMPLONA – Un informe elaborado por los colegios de ingenieros de Caminos, Industriales y Agrónomos de Navarra cifra en 3.200 millones los necesarios para culminar el corredor navarro de alta velocidad, entre Zaragoza y la Y vasca. Una inversión que propone realizar en 12 ejercicios presupuestarios, con

un máximo de 350 millones anuales, y que permitiría suprimir el bucle ferroviario de Pamplona, construir la nueva estación en la capital y conectar con la Y vasca a través de Vitoria. De esta forma, el TAV recorrería Navarra en 2035, fecha que los autores del estudio consideran “plenamente viable”.

En una comparecencia pública, representantes de los colegios de ingenieros y del colectivo Institución Futuro defendieron que el TAV “está llamado a ser el transporte terrestre de futuro” y mostraron su preocupación por las declaraciones de res-

ponsables del Ministerio de Transportes, en las que no se incluía Navarra como una comunidad prioritaria para la inversión ferroviaria. Pamplona, advierten, será en 2030 la única capital de comunidad autónoma por la que no pase el tren de alta velocidad, cuando tiene en la séptima estación con más viajeros.

LOS PLAZOS Para llegar al objetivo de 2035, explicó ayer Pedro Busto, decano del Colegio Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos de Navarra, para 2030 deberían estar terminados el tramo Castejón-Pamplona

LOS NÚMEROS

3.200

MILLONES DE INVERSIÓN

Según el estudio realizado por los colegios de ingenieros, sería necesaria una inversión de 3.200 millones para completar el corredor Zaragoza-Y vasca. 2.159,3 millones se invertirían en Navarra, 730,7 en Aragón y 310 en Álava. ● **En 12 años.** La propuesta plantea un cronograma distribuido en 12 ejercicios presupuestarios (2024-2035) en los que el gasto a cargo de Adif se incrementaría progresivamente hasta un máximo de 350 millones anuales entre 2028 y 2032.

y la nueva Estación de Pamplona. Y, para 2031, la eliminación del bucle ferroviario de la Comarca de Pamplona. Para 2034 debería ejecutarse el tramo desde Zaragoza a Castejón con la nueva estación de Tudela, lo que supondría la llegada de las vías de ancho internacional a Pamplona. Por último para 2035, quedaría la conexión con la Y vasca.

En total, el presupuesto sería de 3.200 millones en el periodo 2024-2035, con lo que la inversión anual supondría el 15% del presupuesto de Adif para inversiones, asumible a su juicio. Actualmente, de los 54.000 millones invertidos en España en la red de alta velocidad española, que tiene 4.000 kilómetros construidos y en servicio, solo un 0,4% se ha destinado a Navarra, que tiene por ejecutar en más de un 90%, con “cero kilómetros” puestos en servicio. –I.F.