



La construcción del TAV en Navarra: otro escándalo y estafa económica fuera de la legalidad (Fundación Sustrai Erakuntza¹)

En la región de Navarra se ha iniciado la construcción de una nueva línea ferroviaria de alta velocidad de unos 65 km.², pero para una sola vía (no dos) en ancho europeo y lo más llamativo, sin previsión de conectar dicha plataforma por ninguno de sus dos extremos. Un gasto de unos 900 millones de euros (el 5% del PIB navarro), de origen público y que no se amortizarán nunca. Además, una sentencia reciente ha declarado caducadas y nulas las Declaraciones de Impacto Ambiental (DIA) del TAV en Navarra.

Datos de Navarra y su proyecto ferroviario de alta velocidad		Fuente
Población (2011):	644.566 habitantes.	Wikipedia
PIB (2010):	18.121 millones €.	Wikipedia
Tráfico ferroviario actual pasajeros (2011):	664.512 viajeros.	Ferropedia
Tráfico ferroviario actual mercancías (2011):	331.921 toneladas.	Gobierno de Navarra (PDF, pág. 97)
Línea ferroviaria nueva proyectada:	65 Kilómetros aprox.	Noticia en Diario de Noticias
Gasto actual previsto a medio plazo:	887 millones €.	Noticia en Diario de Noticias
Gasto actual previsto a largo plazo:	Hasta 4.470 millones €.	Gobierno de Navarra (PDF, pág. 66)
Gasto realizado (hasta finales de 2013):	55 millones €.	Sustrai Erakuntza (PDF, pág. 23)

La región de Navarra dispone de una línea ferroviaria en funcionamiento; es atravesada de Norte a Sur, comunicando el País Vasco con la región de Aragón y el Mediterráneo; está construida en ancho ibérico y con un solo carril en su mayor parte (Alsasua - Castejón). Por él circulan trenes de mercancías y de pasajeros. Éstos últimos son trenes convencionales de España o los modernos Alvia, aptos para la circulación en ancho ibérico y ancho europeo (UIC). Los trenes Alvia³ se utilizan para ir de Pamplona a Madrid y a Barcelona (en 3 horas y media y 4 horas⁴), en alta velocidad desde Zaragoza.

Paralelamente, **desde el año 2011 se está construyendo otra línea ferroviaria**, para alta velocidad, en ancho europeo, de un solo carril (así lo confirmaba el Consejero de Fomento del Gobierno de Navarra Luis Zarraluqui, el [18 de junio de 2013 en un debate público](#), anteriormente el proyecto era para 2 carriles) y uso exclusivo de pasajeros, tal y como se recoge en el [proyecto](#).

El trazado del TAV (Tren de Alta Velocidad) en Navarra es paralelo a la línea actual. Sin embargo, tiene también [importantes afecciones en espacios naturales](#) no afectados por la línea actual, lo que incluye espacios protegidos como la [Reserva Natural RN 23 Laguna del Juncal](#), entre otros. Estos enclaves son [hábitats importantes](#) para aves nidificantes como el zampullín chico, ánade real, rascón, polluela bastarda, polla de agua y focha, siendo también un importante dormitorio invernal para el aguilucho lagunero y el aguilucho pálido. De este modo se daña el medio ambiente de amplias zonas de Navarra, y en especial de su Zona Media, ya repleta de grandes infraestructuras como la vía del tren actual, la Autopista A15, el Canal de Navarra, líneas de alta tensión y parques eólicos de grandes dimensiones⁵.

La competencia para la construcción del TAV en Navarra es del Ministerio de Fomento del Gobierno de

¹ La **Fundación Sustrai Erakuntza** (“construir desde la raíz” en lengua vasca) es una organización no gubernamental y sin ánimo de lucro. Su trabajo se centra en el análisis de la información medioambiental, técnica y jurídica de los proyectos que afectan al territorio, y la búsqueda de soluciones a los impactos que estos generan, a través del impulso de alegaciones u otras actuaciones legales. Ha realizado actuaciones tendentes a detener la irracionalidad del Tren de Alta Velocidad, la incineración de residuos, y otras de menor entidad. Más información: www.fundacionsustrai.org.

² Ver imagen 1 de anexo II: mapa de situación y otros proyectos de Tren de Alta Velocidad cercanos.

³ Modelo Serie 120 en servicio comercial desde 2006 con cuatro coches y 238 plazas: www.ferropedia.es/wiki/Renfe_Serie_120

⁴ Frecuencia diaria de trenes directos: Madrid (2 a 4), Barcelona (4 a 5).

⁵ Ver imagen 3 de anexo II: mapa de la Zona Media y las afecciones de las grandes infraestructuras.



España; pero el Ministerio firmó un convenio con el Gobierno de Navarra, y ahora la obra la ejecuta el gobierno regional, adelantando los gastos que en un futuro el Estado (a través de ADIF) dice que le devolverá.

El proyecto inicial consistía en unir la línea de alta velocidad entre Madrid y Barcelona, a la altura de Zaragoza, con la línea de alta velocidad que se está construyendo en el País Vasco, entre Vitoria-Gasteiz y San Sebastián. Existen en realidad **dos proyectos casi paralelos** de Alta Velocidad Ferroviaria en este corredor: el Zaragoza-Castejón-Pamplona-Y vasca, y el Zaragoza-Castejón-Logroño-Miranda de Ebro-Y vasca. De ambos, tan solo el de Navarra está mínimamente iniciado.

El presupuesto del TAV navarro, para sus 214 km. que formarían el trazado completo, se ha incrementado de los [1.842 millones euros previstos inicialmente](#), a los [3.853 millones de euros previstos por la Ministra de Fomento de España en mayo de 2013](#) (archivo en formato PDF, pag. 116), e incluso a los [4.470 millones de euros previstos en junio de 2013 por el actual Consejero de Fomento del Gobierno regional de Navarra](#) (archivo en formato PDF, pag. 66)⁶.

Esta cantidad a gastar en el proyecto del TAV navarro viene a suponer el 24% del PIB de Navarra, para una población de 600.000 habitantes. Teniendo en cuenta que el tráfico actual de pasajeros entre Navarra y Madrid y Barcelona es de solo 500.000 al año, y añadiendo un tráfico potencial de tránsito, las cifras de viajeros estarían muy lejos del límite de viabilidad económica (cifrado en el transporte de mínimo 5 millones de viajeros al año) para poder justificar y rentabilizar una nueva línea y tal inversión.

Evidentemente en España no hay tanto dinero público ni es previsible que lo haya en mucho tiempo. De esta forma, el Gobierno de Navarra se ha visto obligado a renunciar a construir la plataforma entera. **El nuevo proyecto se reduce a menos de 65 km.** dentro de la región de Navarra⁷. El trayecto uniría la **Comarca de Pamplona**, capital de Navarra (aunque en realidad la alta velocidad comenzaría en la población de Campanas, a unos 15 km. de Pamplona) y el pueblo de **Castejón** (¡de 4.000 habitantes!) en el Sur, donde precisamente se iniciaron las obras en 2011. En un trayecto de tan poca longitud los trenes difícilmente podrían alcanzar su velocidad comercial máxima de 350 km/h.

Esta inversión costará alrededor de **900 millones de euros**, [según se pudo saber por la prensa en mayo de 2013](#). Y para ello, el Gobierno de Navarra ha tenido que solicitar un **préstamo bancario**, por el cual hará frente al [pago de unos intereses que se estima que sumarán entre los 45 y los 60 millones de euros](#). Tal dispendio se realiza sin haber realizado ningún estudio detallado y fiable sobre la rentabilidad socio-económica del TAV en Navarra, ni tampoco sobre sus gastos de mantenimiento.

Además, este nuevo trazado **no tiene conexiones directas con ninguna línea de alta velocidad** ni con otras vías férreas de ancho europeo. Para conectar con el resto de vías, la previsión es mejorar las vías existentes en la región a través de la técnica del tercer carril, como se explica más adelante.

Información detallada del desarrollo de la infraestructura:

En el [informe de la situación actual del proyecto del TAV navarro](#) de la Fundación Sustrai Erakuntza se detallan todos y cada uno de los pasos que se han seguido hasta la actualidad. En él se puede observar que no existe un único proyecto para todo el trazado. La conexión Zaragoza - Y vasca se ha dividido en al menos 5 proyectos (correspondientes a 5 tramos). A continuación, describimos los pasos más importantes que se han dado hasta ahora:

En el año 1999 el Ministerio de Fomento encarga el primer '[Estudio de demanda y rentabilidad del Corredor Navarro de Alta Velocidad](#)' ferroviaria. Sus resultados apenas han sido difundidos, y no son conocidos por la sociedad navarra. Poco después encarga la redacción de los primeros planes y en el año **2004 Fomento aprueba definitivamente** los [Estudios Informativos](#), junto con las [Declaraciones de Impacto Ambiental](#) (DIA), del **Corredor Navarro de Alta Velocidad** ferroviaria. Según podemos leer

⁶ Información detallada de gastos efectuados y previstos en el Anexo I.

⁷ Ver imagen 2 de anexo II.



textualmente, se proyecta “**la construcción de un nuevo trazado**”, diseñado para “**tráfico puro de viajeros**” (no mercancías) y “**velocidad máxima de circulación de 350 km/h.**” Estos condicionamientos técnicos provocan un trazado mucho más exigente (que si se optara por velocidades menores), con mayores impactos ambientales y territoriales.

En el año 2008 el Gobierno de Navarra encarga la realización de un “[Análisis del impacto económico, social y medioambiental del Tren de Alta Velocidad en Navarra](#)”. El estudio no fue [presentado públicamente en el Parlamento hasta diciembre de 2011](#), una vez ya iniciadas las obras de construcción del TAV en Navarra. En su presentación el Consejero de Fomento reconoce la **invalidez de este análisis para la puesta en marcha del TAV**, por el cambio de las condiciones económicas.

Pero lo más grave es que el estudio había sido encargado para recoger **solamente los beneficios positivos del TAV** (así lo reconoce una [Resolución del Defensor del Pueblo](#)). Además, el Gobierno ha vetado el acceso a dicho informe durante tanto tiempo que finalmente ha sido [recurrido a la sala del contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra](#) por incumplimiento de las normativas derivadas del [Convenio de Aarhus](#), relativas a los derechos de acceso a la información ambiental. La sentencia la hemos conocido en diciembre de 2013, y ha dado la razón a Sustrai Erakuntza, [condenando al Gobierno de Navarra por ocultar dicha información](#) y obligándole a **entregar toda la información medioambiental del TAV navarro**.

En 2011 se inician las primeras expropiaciones de terrenos y [comienzan las obras de construcción del TAV en Navarra](#) en Castejón, obras que todavía hoy siguen adelante. El inicio de obras se da con una Evaluación de Impacto Ambiental hecha casi diez años antes, como si las **condiciones ambientales y sociales no hubieran cambiado**. Esto ha provocado la solicitud de caducidad de las DIAs y un [recurso contencioso administrativo en la Audiencia Nacional](#). Recurso que se resolvió en verano de 2013, cuando se publica la [sentencia que declara caducadas y nulas las DIAs del TAV en Navarra](#). De esta manera, **el proyecto ha quedado completamente fuera de la legalidad**. Algo que ha [reconocido incluso el Gobierno de Navarra para el tramo de Pamplona](#); pero no para el tramo actualmente en construcción, para el que ha recurrido la sentencia.

Así, ante la ausencia de una justificación social y económica de este proyecto, [Sustrai Erakuntza presenta públicamente](#) los resultados de un estudio económico de “[Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra](#)” (archivo en formato PDF), realizado por los investigadores Roberto Bermejo, David Hoyos y Alejo Etchart (de la Universidad del País Vasco - EHU). El [resumen](#) de sus conclusiones es el siguiente:

1. **No se ha realizado ningún estudio** fiable e independiente sobre la rentabilidad socio-económica del TAV en Navarra. Su promoción **carece de transparencia y participación pública**. El proyecto responde principalmente a **motivaciones políticas y de prestigio**.
2. **Ausencia de rentabilidad económica**. El área económica de Pamplona puede ver empeorada su posición competitiva. Además generará todavía más deuda pública.
3. **No favorece la cohesión social ni territorial**. No cubre ninguna ausencia de conexión ni añade nuevas posibilidades de comunicación a las ya existentes.
4. **No contribuye a la sostenibilidad medioambiental**. Perduran grandes interrogantes respecto a si el TAV navarro transportaría niveles significativos de mercancía.

Mientras tanto, en octubre de 2011 [la Comisión Europea había decidido integrar a Navarra en el corredor Cantábrico-Mediterráneo](#), a solicitud del Ministerio de Fomento. Esto supone la implantación del estándar UIC, lo que se resolvería con la actualización del trazado actual y la instalación de un **tercer carril**. Esto quiere decir que se adecuaría la actual vía ferroviaria para disponer de ancho europeo, tal y como funciona en la actualidad en Huesca o Girona, útil para el transporte tanto de **mercancías** como de **viajeros**. Pero Fomento precisa que será un “trazado de conexión de Zaragoza y las ciudades de Santander, Bilbao y San Sebastián a través de Vitoria.”, lo que significa por la línea directa Zaragoza-Logroño-Miranda del Ebro (no por la línea Castejón-Pamplona- Alsasua, 108 km. más larga).

Pero, en abril de 2013, el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra anunciaban en una [nota de](#)



[prensa](#) la construcción del **nuevo trazado ferroviario en alta velocidad** entre las localidades navarras de Villafranca y Tafalla, dando continuidad a las obras del TAV ya iniciadas en 2011 entre Castejón y Villafranca. Decían textualmente: “Este nuevo trazado se conectará con el resto de la red [...] a través de la utilización al máximo de las **vías existentes, haciéndolas compatibles con la circulación de trenes en ancho internacional**. Ello permitirá que Navarra se integre en los ejes ferroviarios europeos **sin fractura de carga**”. Con esto nos vienen a decir que se pretende construir una nueva plataforma de 45 km. (para alta velocidad) con un trazado más o menos paralelo a las actuales vías ferroviarias convencionales. Y que estas nuevas vías se conectarán con las vías actuales adecuando éstas al ancho internacional (utilizando para ello la técnica de añadir un **tercer carril** entre los dos existentes), para permitir el tráfico continuo de mercancías entre el Mediterráneo y Europa a través del corredor navarro, tal y como decidió la Comisión Europea en 2011 en su Trans-European Transport Network (TEN-T) para [mercancías](#) y [pasajeros](#).

De este modo, [Sustrai Erakuntza](#) interpreta que **tanto el Ministerio de Fomento como el Gobierno de Navarra están renunciando de facto a continuar con su proyecto de construcción de nuevas vías ferroviarias**, más allá de Castejón por el Sur y de Campanas (Comarca de Pamplona) por el Norte... O sea, menos de 65 km. de ancho europeo para alta velocidad, ¡una isla absurda y sin sentido!

Así, nos preguntamos: ¿Para qué y para quién quieren construir una nueva plataforma ferroviaria entre Castejón y la Comarca de Pamplona paralela a la actual? ¿Por qué quieren hacerlo? ¿Por mantener y financiar el sobre-dimensionado sector de la construcción en Navarra y España? Quizás tenga algo que ver el que [la clase política dominante](#) ya haya podido [cobrar comisiones previas a la adjudicación de las obras de construcción...](#)

Enero de 2014



Anexo I: Información detallada de gastos efectuados y costes previstos:

Gastos ejecutados por el Gobierno de España en el TAV navarro hasta el 31 de diciembre de 2011:

La Ministra de Fomento, Ana Pastor, el 29 de mayo de 2013 desvelaba en el Congreso de los Diputados que el gasto ejecutado por el Ministerio de Fomento entre 2004 y 2011 para la construcción de alta velocidad en Navarra, era de **11,9 millones de euros** ([ver página 29 del Diario de Sesiones del Congreso de los Diputados de España](#), en formato PDF).

Gastos ejecutados por el Gobierno de Navarra en el TAV hasta noviembre de 2013:

42,75 millones de euros, según lo publicado en [esta noticia](#).

De este modo, el **total gastado hasta finales de 2013** para el TAV navarro ascendería a unos **55 millones de euros** aunque probablemente los datos no estén del todo completos...

Costes previstos:

Como se puede apreciar por lo dicho anteriormente, el proyecto ha cambiado mucho según ha transcurrido el tiempo, incluyendo tanto la variación en los tramos contabilizados, como en los presupuestos efectuados. Por este motivo es difícil realizar un recuento exhaustivo de los gastos previstos.

1. Costes previstos de la **conexión de Pamplona con la alta velocidad en Zaragoza:**

El tramo entre **Zaragoza y Pamplona** estaba [presupuestado en el año 2007 por el Gobierno de Navarra](#) (documento en formato Microsoft Word) en **1.030 millones de euros**, de los que 470 correspondían al tramo Zaragoza - Castejón, y 560 millones al tramo Castejón - Comarca de Pamplona.

Posteriormente, en **2009**, el tramo **Cortes - Tudela - Pamplona** (o sea, solamente en territorio navarro, desde Pamplona hasta la provincia de Zaragoza por el sur) [se presupuestó en 1.500 millones de euros](#). En este presupuesto faltaría el coste del tramo de Cortes a Plasencia de Jalón en Zaragoza (cerca de 73 km.).

El Tramo **Castejón - Comarca de Pamplona** (el que se está realizando en la actualidad, todo él en territorio navarro) se estimó en **387 millones de euros en 2010** (solo obras de plataforma) y así quedaron consignados en el [convenio suscrito el 9 de abril de 2010 entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno de España](#).

Pero nuevos cálculos elevan ese presupuesto hasta los **600 millones de euros**, según anunció la ministra de Fomento en el Parlamento en mayo de **2013** ([ver noticia en prensa](#)). A ello habría que sumar como mínimo otros **287 de millones de euros** de gasto de la superestructura (vías, electrificación, señalización, subestaciones, seguridad y telecomunicaciones), de manera que el tramo entre Castejón y Campanas tendría un nuevo presupuesto mínimo de **887 millones de euros**.

2. Costes previstos para **todo el Corredor Navarro** (entre la alta velocidad en Zaragoza y la Y vasca):

La Ministra de Fomento, Ana Pastor, el 29 de mayo de **2013** reconocía en el Congreso de los Diputados que el presupuesto previsto para la construcción de alta velocidad en Navarra, a partir de los estudios realizados en el año ¡2004!, era de **3.853 millones de euros** ([ver pág. 29 del Diario de Sesiones del Congreso](#) (en formato PDF) y [también esta noticia periodística](#)). Pero el propio Consejero de Fomento del Gobierno de Navarra elevaba esa cifra a los **4.000 millones de euros** [en su comparecencia parlamentaria de mayo de 2013](#).



Pero con los **nuevos planes** que se han detallado en **2013** (alta velocidad y tercer carril a medio plazo, y alta velocidad en exclusiva a largo plazo):

A medio plazo:

- Construcción de nueva plataforma para alta velocidad Castejón - Comarca de Pamplona (menos de 65 km.): 600 millones de euros para la construcción de la plataforma y 287 millones de euros para la superestructura (vías, electrificación...), **887 millones de euros** en total. [Ver fuente en información periodística](#).
- Implantación del tercer carril de Castejón hacia Zaragoza y de Pamplona hasta la Y vasca en vía única UIC hasta Alsasua y doble Alsasua a Vitoria (318 millones de euros).
- Total gasto previsto a medio plazo: **1.205 millones de euros**. Ver fuente en el [Diario de Sesiones del Parlamento de Navarra](#) (documento en formato PDF, ver página 66).

A largo plazo: construcción de nueva plataforma para alta velocidad en los tramos restantes (Castejón - Zaragoza y Pamplona - Y vasca):

- **4.470 millones de euros**, si la conexión con la Y vasca fuera en Ezkio-Itsaso (Guipúzcoa).
- **3.470 millones de euros**, si la conexión con la Y vasca fuera en Vitoria-Gasteiz (Alava).

[Ver fuente en información periodística](#) o en el [Diario de Sesiones del Parlamento de Navarra](#) (documento en formato PDF, ver página 66).

Anexo II: Mapas de situación

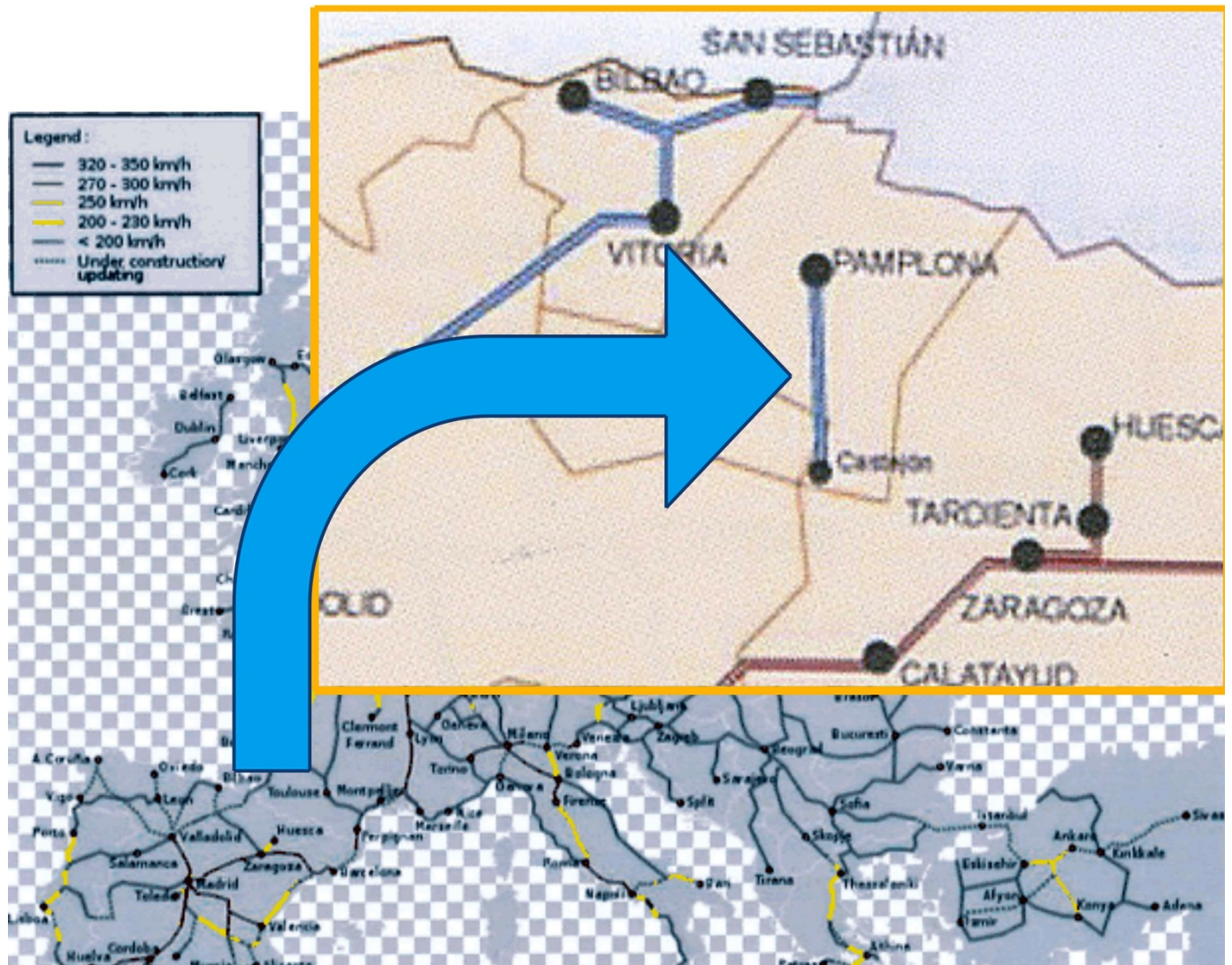


Imagen 1: Mapa del TAV navarro [realizado por el Gobierno de Navarra](#), colocado sobre un mapa de las Redes de Transporte Europeas.

4.7 Corredor Zaragoza (Plasencia de Jalón)-Castejón-Pamplona -Vitoria

Situación Planificada inicialmente



Nueva Propuesta

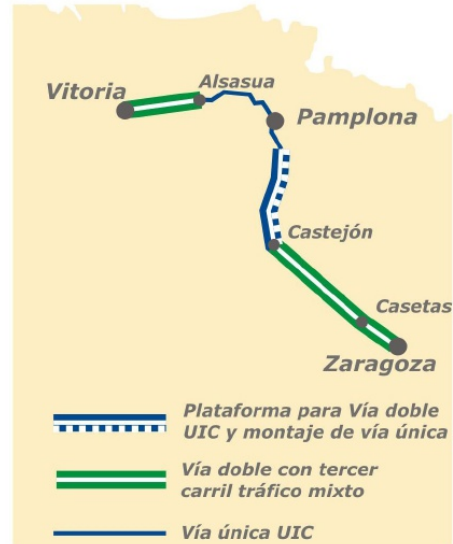


Imagen 2: Mapa de planes de línea ferroviaria de alta velocidad en Navarra
Fuente: Fomento y Adif, abril 2013, "[Nuevo Modelo de Desarrollo de los Corredores de Alta Velocidad](#)".

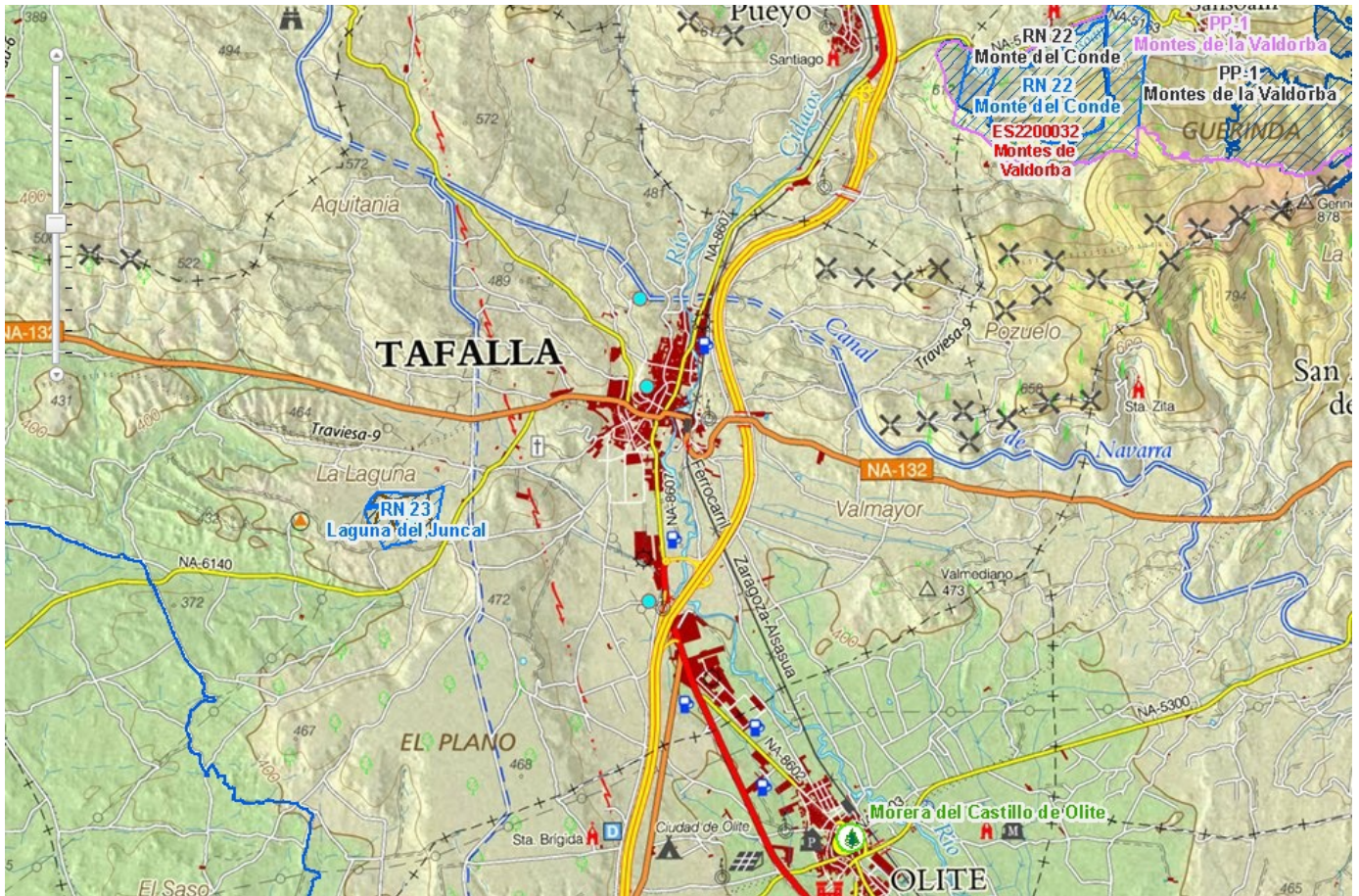


Imagen 3: Mapa de la Zona Media de Navarra, área de Tafalla, con indicación de las infraestructuras que acoge: autopista (doble línea amarilla), carreteras (líneas rojas, naranjas y amarillas), ferrocarril actual (línea negra), Canal de Navarra (doble línea azul), línea eléctrica de alta tensión (roja a trazos) y zonas de parques eólicos (aspas en X). Se indican también zonas protegidas como la Laguna del Juncal, o los montes de Valdorba. El trazado del TAV pasaría cercano a la Laguna del Juncal y por la zona de El Plano, zona también de alto valor natural.

Fuente: IDENA: Infraestructura de Datos Espaciales de Navarra (<http://idena.navarra.es/>).