

Informe de situación del proyecto del TAP navarro

Información actualizada de los planes, proyectos y obras de construcción de una nueva línea ferroviaria en Navarra. Esta nueva línea es diferente a la actual vía convencional entre Cortes-Castejón-Pamplona/Iruñea-Altsasu (incluida su posible plan de mejora e implementación del tercer hilo). A esta nueva línea o plataforma ferroviaria se la conoce también como:

- Conexión ferroviaria de Pamplona con Francia
- Corredor ferroviario Zaragoza-Pamplona-Francia de Altas Prestaciones
- Corredor ferroviario de altas prestaciones cantábrico-mediterráneo
- Corredor Cantábrico-Mediterráneo
- Corredor Navarro de Alta Velocidad
- TAP: Tren de Altas Prestaciones
- TAV: Tren de Alta Velocidad
- AHT: Abiadura Handiko Trena
- AVE, TGV, BBT, HST, Tren Bala...

El proyectado Corredor Navarro de Alta Velocidad entre Zaragoza (Plasencia de Jalón) y la "Y" Vasca, tiene una **longitud de 214 kms.** divididos en 4 tramos:

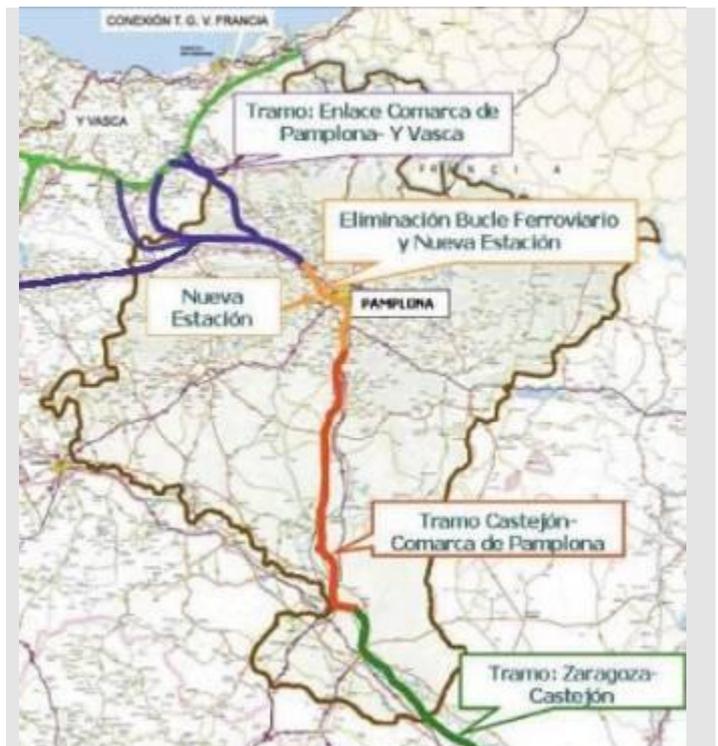
- [Plasencia de Jalón-Castejón](#): en espera de financiación.
- [Castejón-Comarca de Pamplona](#): **ejecutado parcialmente.**
- [Comarca de Pamplona](#): el proyecto, aprobado en 2004, se ha anulado por la caducidad de su Estudio de Impacto Ambiental, pero continúa **tramitándose la nueva estación para el TAV.**
- [Comarca de Pamplona-Y Vasca](#): **propuestas de trazado en exposición pública desde octubre de 2015.**

Hasta el momento **se han realizado obras en el 6,5% de todo el trazado previsto.**

En la actualidad no hay objetivos concretos en cuanto a **plazos**, pero se encuentra entre los proyectos y objetivos de interés político de los tres gobiernos implicados (Estado, Navarra y Comunidad Autónoma Vasca), así como en sus mayorías parlamentarias, de momento.

Actores implicados:

- Ministerio de Fomento y ADIF, como organismos competentes en materias ferroviarias.
- Gobierno de Navarra, como colaborador necesario para la ejecución de la obra.
- Gobierno Vasco, como colaborador necesario para la conexión Pamplona-Iruñea / Y vasca.
- Ayuntamientos de Pamplona-Iruñea y Tudela, en cuanto que les afecta en su municipio el trazado y/o las estaciones de parada.



El **gasto estimado** de construcción de esta nueva línea puede alcanzar los **4.470 millones de euros**, si la conexión con la Y Vasca se realiza en Ezkio-Itsaso, Gipuzkoa. (Ver la [pág. 66 de este enlace](#) o este [vídeo](#)). Ver el apartado de [Gastos previstos](#) de este informe.

El **gasto ejecutado** hasta la actualidad no llega al **2%** sobre el total previsto. Ver [Gastos ejecutados](#).



ÍNDICE DE CONTENIDOS

1. [Tramo Plasencia de Jalón \(Zaragoza\) – Castejón](#)
 - a. [Subtramo Tudela – Castejón](#)
2. [Tramo Castejón – Comarca de Pamplona](#)
 - a. [Viaducto del Ebro](#)
 - b. [Subtramo Castejón – Villafranca](#)
 - c. [Subtramo Villafranca – Olite](#)
 - d. [Subtramo Olite – Tafalla](#)
 - e. [Subtramo Tafalla – Campanas](#)
3. [Tramo Comarca de Pamplona](#)
 - a. [Subtramo Campanas - Esquíroz](#)
 - b. [PSIS Etxabakoitz: nueva estación -berria!](#)
4. [Tramo Pamplona – Y vasca -berria!](#)

ANEXOS

1. [Gastos previstos](#)
2. [Gastos ejecutados -berria!](#)
3. [Relaciones Navarra-Estado](#)
4. [Planes europeos y estatales](#)
5. [Estudios previos del Corredor Navarro de AV](#)
6. [Estudios de impacto y rentabilidad](#)
7. [Tramo Castejón – Logroño – Miranda de Ebro](#)
8. [Mejora del ferrocarril convencional: adaptación a ancho europeo mediante el tercer rail](#)
9. [Actas del Consejo de Dirección del Consorcio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona](#)
10. [Otros documentos y recursos de interés](#)



Tramo Plasencia de Jalón (Zaragoza) – Castejón (82,3 Kms., de ellos 45 kms. en Navarra)

- ❑ Municipios afectados: en Navarra son Cortes, Buñuel, Ribaforada, Fontellas y Tudela. Y en Zaragoza son Plasencia de Jalón, Bardallur, Pleitas, Bárboles, Grisén, Pedrola, Figueruelas, Alagón, Cabañas de Ebro, Luceni, Boquiñeni, Gallur, Magallón, Mallén, Novillas, Bisbimbre, Frescaño.

* **Afecciones del TAV en Cortes, Buñuel, Ribaforada y Fontellas:**

<http://www.fundacionsustrai.org/afecciones-generales-del-tav-poblaciones-navarras-del-tramo-plasencia-jalon-zaragoza-tudela-navarra>

- ❑ Estudio Informativo (aprobación inicial; expuesto a Información Pública y Oficial): 08/04/2003 ([BOE 101 de 28/4/2003](#))
- ❑ Declaración de Impacto Ambiental (Formulación): 10/05/2007 ([BOE 133 de 4/6/2007](#))
- ❑ Estudio Informativo (aprobación definitiva tramos comprendidos entre Plasencia de Jalón y Tudela): 28/11/2007 ([BOE 298 de 13/12/2007](#))

❑ **Nuevo Estudio Informativo y Declaración de Impacto Ambiental:**

Tras el estudio en detalle del trazado del Estudio Informativo aprobado en el año 2007, el Ministerio de Fomento consideró adecuado proponer una serie de modificaciones. Esto ha llevado al Ministerio de Agricultura, Alimentación y Medio Ambiente a iniciar en noviembre de 2011 el sometimiento a Evaluación de Impacto Ambiental del tramo Plasencia de Jalón (Zaragoza) – Tudela (Navarra). En concreto se trata de la primera fase prevista de este trámite: el periodo de Consultas Previas a distintos Organismos.

[Tienes más información y enlaces para la descarga de los documentos, en nuestra Web.](#)

❑ **Proyectos constructivos:**

El Ministerio de Fomento publicó en el BOE ([19 de febrero de 2008](#)) anuncio de un concurso para la redacción del proyecto constructivo.

El 26 de abril de 2008 se anunció la adjudicación del contrato de consultoría y coordinación de los proyectos de este tramo, a la empresa [Getinsa Ingeniería, Sociedad Limitada](#), por un importe de 685.285,78 euros.

El 28 de mayo de 2008 se publicó en el BOE la adjudicación para la redacción de los proyectos constructivos de la vía de alta velocidad de los siguientes subtramos que afectaban a Navarra:

- Subtramo: Gallur-Cortes. La longitud aproximada de la actuación es de 9,5 kms. El presupuesto de adjudicación es de 687.784,30 euros y el plazo de redacción es de 18 meses. La empresa adjudicataria es Técnica y Proyectos, S.A. (TYPESA).
- Subtramo: Cortes-Tudela (11,5 kms.). Otros municipios afectados: Buñuel, Ribaforada, Fontellas. La longitud aproximada de la actuación es de 11,5 kms. El presupuesto de adjudicación es de 679.680 euros y el plazo de redacción es de 18 meses. La empresa adjudicataria es [TRN Ingeniería, S.A.](#) El final de la actuación se sitúa en las proximidades del paraje conocido como “El Bocal”, en el término municipal de Fontellas.

- ❑ **Situación actual:** En mayo de 2013 el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento reconocieron públicamente la inviabilidad económica para continuar con el proyecto de todo este tramo (incluida una posible y nueva estación en Tudela). Renunciaron a su construcción a corto plazo (sin descartar retomarlo más tarde) y en su lugar plantearon mejorar las vías actuales adaptándolas al ancho europeo, mediante la implantación de un tercer raíl (que se colocaría entre los dos hilos actuales). Esto resolvería directamente los problemas de tráfico de mercancías entre las vías ferroviarias ibéricas y europeas.

Más información: <http://blogak.com/sakanakoahtrikez/tag/tercer> y el documento “[Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de Alta Velocidad](#)”, donde se renuncia a la construcción del TAV entre Zaragoza y Castejón a corto plazo (ver especialmente las págs. 53-55).



Subtramo Tudela - Castejón

- Municipios afectados: Tudela y Castejón.
 - * **Afecciones del TAV entre Tudela y Castejón:** <http://www.fundacionsustrai.org/informe-afecciones-previstas-tramo-tudela-castejon-del-tren-alta-velocidad-navarro>

- Estudio Informativo: en el [BOE nº 298 del 13/12/2007](#) se anunció la aprobación definitiva de los tramos comprendidos entre Plasencia de Jalón (Zaragoza) y Tudela, quedando **sin aprobar el tramo Tudela-Castejón**.

- Estudio informativo complementario:
 - Licitación: El Ministerio de Fomento licitó el 29 de enero de 2009 la [redacción del estudio informativo complementario de la vía de alta velocidad del Subtramo: Tudela-Castejón](#) (Variante Ferroviaria de Tudela). Dentro de los trabajos del contrato licitado se incluye el estudio y análisis de la estación de Castejón. Importe: 700.000 euros.
 - Adjudicación: El estudio se adjudicó a la empresa [PRORAIL INGENIEROS S.L.](#) el 13 de julio y fue anunciado en el [BOE nº 203 del 22 de agosto de 2009](#). En febrero de 2013 todavía no se había concluido este informe (según Diario de Noticias, ver noticias más abajo).
 - Consultas sobre la evaluación ambiental: El 5 de julio de 2011 el Ministerio de Medio Ambiente dio salida a las "Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto ... Tudela-Castejón", enviando el [documento inicial de este estudio informativo](#) (pdf 250 Mb) a las administraciones implicadas y/o afectadas (como los Ayuntamientos de Tudela y Castejón).
 - Una vez finalizado el plazo previsto para las consultas, y trasladadas a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, como promotor del proyecto, la indicación sobre la amplitud y el nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental a realizar, así como las contestaciones recibidas a las consultas efectuadas, se debería desarrollar el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental que se incluiría en el Estudio Informativo. Dicho Estudio debería tener en cuenta la información aportada en las consultas previas y evaluaría, desde el punto de vista ambiental, cada una de las alternativas de trazado consideradas, identificando y valorando los impactos previsibles, estableciendo las medidas protectoras y correctoras pertinentes.
 - A continuación, el Estudio Informativo y la Evaluación de Impacto Ambiental se someterían a exposición pública.

 - Algunas noticias sobre la posible estación de Tudela:
 - <http://www.noticiasdenavarra.com/2012/03/01/vecinos/tudela-y-ribera/el-area-logistica-de-tudela-se-aplaza-hasta-que-fomento-defina-el-trazado-del-tav>
 - <http://www.noticiasdenavarra.es/2012/03/17/vecinos/tudela-y-ribera/el-informe-sobre-la-futura-estacion-del-tav-de-tudela-aun-no-se-ha-realizado>
 - <http://www.noticiasdenavarra.com/2013/02/23/vecinos/tudela-y-ribera/la-estacion-fantasma>

- Después se aprobaría el Estudio Informativo, con su Declaración de Impacto Ambiental y el correspondiente proyecto constructivo.

Tramo Castejón – Comarca de Pamplona (65 kms.)

- ❑ Municipios afectados: Castejón, Valtierra, Cadreira, Villafranca, Marcilla, Peralta, Falces, Olite, Tafalla, Pueyo, Garínoain, Barásoain, Tirapu, Úcar, Biurrun-Olcoz y Tiebas-Muruarte de Reta (Campanas incluido). [Ver planos del trazado.](#)

* **Afecciones del TAV entre Castejón y Pamplona:**

<http://www.fundacionsustrai.org/afecciones-generales-del-tav-navarro-sobre-los-valores-ambientales-sociales-y-culturales>



- ❑ Estudio Informativo (aprobación inicial): 29/01/2003 ([BOE 42 de 18/02/2003](#))
- ❑ Declaración de Impacto Ambiental: 16/04/2004 ([BOE 117 de 14/5/2004](#))
- ❑ Estudio Informativo (aprobación definitiva): 21/07/2004 ([BOE 191 de 9/8/2004](#))
- ❑ Estudios geotécnicos: El Gobierno de Navarra publicó el [13 de octubre de 2009](#) la licitación de los contratos para la realización de estudios geotécnicos de los proyectos de infraestructura ferroviaria del corredor navarro de alta velocidad (por un valor estimado de 1.443.000 euros). Tramo: Castejón-Comarca de Pamplona (Esquíroz). Plazo de ejecución del estudio: 12 meses.
 - La apertura pública de proposiciones económicas se realizó el 21 de diciembre de 2009.
 - La adjudicación del contrato se realizó el 8 de enero de 2010, a la UTE Geotecnia Navarra Alta Velocidad.
 - La publicación de este contrato la realizó el Gobierno de Navarra 11 meses después, el 17 de noviembre de 2010, en el Portal de Contratación de Navarra: <http://hacienda.navarra.es/sicpportal/ctaDatosAdjudicacion.aspx?Cod=1008&Ticket=10111713281102502300>
- ❑ Proyectos constructivos: El Gobierno de Navarra adjudicó en octubre de 2009 las asistencias técnicas para la redacción de los proyectos constructivos del corredor navarro de alta velocidad en cinco subtramos entre Castejón y la Comarca de Pamplona.

Se adjudicó a la empresa [Getinsa S.L.](#) los trabajos de [consultoría y asistencia técnica](#) de los proyectos de construcción, por un importe de 774.000 euros, durante 24 meses.

❑ **Construcción:**

- Plataforma: Entre los años 2011 y 2015 se construyó el subtramo 1 (Castejón – Villafranca), apta para dos vías.
- Superestructura (colocación de una vía, electrificación, señalización, subestaciones, instalaciones de sistemas de seguridad y telecomunicaciones):
 - Según el Convenio de colaboración entre el Estado, Navarra y ADIF ([9 de abril de 2010](#)), lo tendría que haber ejecutado ADIF entre 2013 y 2015.
 - Pero [según previsiones hechas en junio de 2014 por el Consejero de Fomento \(ver punto 10\)](#) se realizaría entre 2019 y 2021, una vez terminada la construcción de toda la nueva plataforma entre Castejón y la entrada en la Comarca de Pamplona.



- Este cambio de calendario se debe probablemente también a que ADIF Alta Velocidad se encuentra en una situación económica complicada, puesto que tenía previsto aumentar su deuda de 13.000 a 16.000 millones de euros durante el año 2014... ([leer la noticia](#)) y los Presupuestos de 2016 estiman que **ADIF Alta Velocidad alcanzará los 19.914 millones de endeudamiento...** (leer la noticia). Mientras tanto, las constructoras han llegado a amenazar con paralizar las obras del TAV-AVE por los impagos... ([leer la noticia](#)). Además, destacamos que el Congreso de los Diputados solicita al Tribunal de Cuentas revisar los costes de de todas las obras de AVE realizadas desde 2002 (ver [noticia](#) e [informe](#)). -**berria!**-

- Situación actual: [El Gobierno de Navarra no avanzará las obras mientras el Estado tenga paralizada la conexión Castejón-Plasencia de Jalón \(Zaragoza\)](#). Así, [el anteproyecto de Presupuestos de Navarra para 2016 no prevé ningún gasto en este tramo](#). -**berria!**-

** A continuación se describe detalladamente la situación en la que se encuentra cada subtramo en la que se divide el proyecto y la construcción de esta nueva plataforma.*



'Viaducto Ebro' (4,5 km.)

- ❑ Municipios afectados: Tudela y Castejón

***Afecciones ambientales del TAV por el Viaducto del Ebro (Valtiera y Castejón): Soto Alto y Soto Girdelli:**
<http://www.fundacionsustrai.org/afecciones-del-tav-castejon-y-valtierra-soto-alto-y-soto-girdelli>

- ❑ Proyecto básico y proyecto constructivo:

- El BOE publica el [25 de julio de 2014](#) que 'ADIF Alta Velocidad' anuncia la **licitación** del contrato de "servicios para la **redacción del proyecto** de plataforma del Corredor Cantábrico - Mediterráneo de Alta Velocidad. Tramo: conexión de la Línea Convencional Zaragoza - Alsasua con la Línea de Alta Velocidad Castejón - Comarca de Pamplona". Según [nota de prensa del Gobierno de Navarra](#) "el contrato incluye la redacción del estudio previo de alternativas, así como la redacción del proyecto básico y del constructivo de la conexión entre ambas líneas. El proyecto definirá la plataforma necesaria para la citada conexión, incluyendo los estudios técnicos de detalle, las situaciones provisionales, viarias y ferroviarias, así como las actuaciones dentro de la línea actual que posibilitarán esta conexión según el escenario seleccionado: salto de carnero, implantación de cambiador de anchos, disposición de tercer carril, etc. También se plantearán diversas soluciones técnico-económicas para la construcción de un viaducto que salve el río Ebro. [Descargar pliego de prescripciones técnicas \(pdf 13 MB\)](#)."
- **Adjudicación:** los medios de comunicación publican a partir del 13 de noviembre de 2014 la noticia de la adjudicación ([Diario de Navarra](#), [Diario de Noticias](#), [Vía Libre](#)). La concesionaria ha sido la Unión Temporal de Empresas formada por las consultoras [Saitec](#) y [Pedelta](#) por un importe de 216.217,7 euros (IVA no incluido). La redacción del proyecto, deberá finalizarse en el plazo de 18 meses.

- ❑ Por qué este nuevo tramo y viaducto: tras los importantes ajustes realizados en el conjunto de todo el proyecto de corredor navarro de alta velocidad, anunciados en primavera de 2013 (consultar [enlace 1](#) y [enlace 2](#)), al Gobierno de Navarra le surgió la necesidad de efectuar esta obra. Básicamente las razones son las siguientes:

1. Tras la firma del [convenio entre Navarra y el Estado en 2010](#), el Gobierno de Navarra se comprometió a realizar la obra a partir de la orilla norte del Ebro ([ver siguiente tramo](#)), y el Ministerio de Fomento se encargaba de realizar la obra del viaducto y de todo el tramo entre Castejón y Plasencia de Jalón (Zaragoza).
2. El Ministerio de Fomento y ADIF carecen de presupuesto y de voluntad política para desarrollar su parte, aunque parece que tienen previsto adecuar las vías actuales al ancho europeo mediante la implantación del tercer raíl. Mientras tanto, el Gobierno de Navarra inicia las obras a partir de Castejón.
3. Por tanto, para dar continuidad a la vía en ancho europeo que el Gobierno pretende poner sobre la nueva plataforma, necesita conectar dicha vía con las actuales vías convencionales (que a futuro espera que estén adaptadas al ancho europeo) a la altura de Castejón, donde se hace necesaria la construcción de este tramo de 4,5 km. con viaducto incluido (unos 550 metros aproximadamente).

- ❑ Se desconoce quién ejecutará este tramo y cómo se financiará ([ver fuente](#)).



Subtramo Castejón – Villafranca (14,7 km.)

- Municipios afectados: Valtierra, Cadreita y Villafranca.
 - * Afecciones del TAV en [Castejón y Valtierra \(Soto Alto y Soto Giraldelli\)](#); en [Valtierra y Cadreita](#); y en [Villafranca \(Badina Escudera\)](#).
- [Plano del trazado](#) (pdf 11,65 Mb)
- Proyecto básico y proyecto constructivo:
 - La redacción del proyecto constructivo fue adjudicada a la empresa [Saitec S.A.](#) por un importe de 805.100 euros.
 - El 21 de diciembre de 2010 el Ministerio de Fomento anunciaba en una [nota de prensa](#) la aprobación (provisional) del proyecto básico de construcción de la plataforma del TAV en los municipios de Valtierra, Cadreita y Villafranca.
 - Aprobación definitiva del proyecto básico y del expediente de información pública (por parte de ADIF): 13 de abril de 2011
 - Aprobación definitiva del proyecto constructivo (ADIF):
 - Subtramo Castejón-Cadreita: previsto por el Gobierno de Navarra en mayo de 2011, finalmente aprobado por ADIF el 31 de diciembre de 2011. Mientras tanto, el 9 de noviembre de 2011 el Gobierno de Navarra autorizaba “al consejero de Fomento y Vivienda, Anai Astiz, la celebración del contrato, que es el paso previo para la licitación de las obras” ([ver nota emitida](#)).
 - Subtramo Cadreita-Villafranca: 19 de abril de 2011. Con un presupuesto base de licitación de 42.426.854,31 euros (IVA incluido) y un plazo de ejecución de 28 meses.
[El 26 de noviembre de 2013 el BOE publica una resolución del 8 de noviembre reconociendo la modificación del proyecto constructivo](#), con motivo de la puesta a información pública de un nuevo expediente de expropiación forzosa en Cadreita y Villafranca.
- Proceso expropiatorio:
 - El 29 de enero de 2011 en el [Boletín Oficial del Estado](#) y el 8 de febrero en el [Boletín Oficial de Navarra](#) ADIF anunciaba el inicio del periodo de información pública a efectos de **expropiaciones forzosas** y de las necesidades de **ocupación de terrenos particulares y comunales**, dando 15 días hábiles “a partir del día siguiente al de la publicación de este anuncio en el [Boletín Oficial del Estado](#)” (29-01-2011), para rectificar errores en la relación de bienes y derechos afectados u oponerse por razones de fondo o forma a la necesidad de ocupación. Subtramo: Castejón-Villafranca.
 - El 12 de julio de 2011 en el [Boletín Oficial del Estado](#) y el 29 de julio en el [Boletín Oficial de Navarra](#), se publicaba la resolución de la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias de fecha 1 de julio de 2011, por la que se abría **Información Pública** correspondiente al expediente de **Expropiación Forzosa** del subtramo **Cadreita-Villafranca**, durante 15 días hábiles, contados a partir de la última de las publicaciones, para que las personas o entidades interesadas, pudieran formular por escrito ante dicha Dirección, las alegaciones que consideraran oportunas.
 - Los días 31 de agosto, 1 y 2 de septiembre se convocó a los propietarios de los bienes y derechos afectados, al **levantamiento de las actas previas a la ocupación** de los terrenos. Los bienes de los propietarios quedaron expropiados desde ese mismo día.
 - El 23 de febrero de 2012 en el [Boletín Oficial del Estado](#), el 1 de marzo en el Diario de Noticias y el 13 de marzo en el [Boletín Oficial de Navarra](#) se publicaba la Resolución de la Dirección General de Ferrocarriles, de fecha 13 de febrero de 2012, por la que se abre **información pública**



correspondiente al expediente de **expropiación forzosa** que se tramita con motivo de las obras del TAV del Administrador de Infraestructuras Ferroviarias, en los términos municipales de Cadreita, Valtierra y Villafranca.

- Se abre un periodo de quince (15) días hábiles, contados en la forma dispuesta en el artículo 17 del Reglamento de 26 de abril de 1957 (contados a partir de la última de las publicaciones, es decir, el 13 de marzo), para que los titulares de los bienes y derechos afectados por la ejecución de las obras y todas las demás personas o entidades interesadas, puedan formular por escrito las alegaciones que consideren oportunas.
 - Del mismo modo se resuelve convocar a los propietarios de los bienes y derechos afectados, al **levantamiento de las actas previas a la ocupación** en Villafranca, Cadreita y Valtierra los días 17, 18 y 19 de abril de 2012.
- El 26 de diciembre de 2012 en el [Boletín Oficial del Estado](#) ADIF anunciaba someter a información pública a efectos de **expropiaciones** el "Proyecto modificado del Plan Navarra-2012: actuación prioritaria; Corredor Cantábrico – Mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Castejón – Comarca de Pamplona. Subtramo: **Cadreita - Villafranca**. Plataforma". El período de información pública fue de quince días hábiles.
 - [El 26 de noviembre de 2013 el BOE publica una resolución de la Dirección General de Ferrocarriles del 8 de noviembre](#), por la que se abre Información Pública correspondiente al expediente de Expropiación Forzosa que se tramita con motivo de las obras de ADIF en Cadreita y Villafranca. El período de información pública es de quince días hábiles y se convoca a los propietarios de los bienes y derechos afectados, al levantamiento de las actas previas a la ocupación de los terrenos, para los días 8 y 9 de enero de 2014, en Cadreita y Villafranca.

Frente a las expropiaciones forzosas de terrenos, desde la Fundación Sustrai Erakuntza recomendamos consultar la experiencia desarrollada entorno a la construcción de la Y vasca, en el siguiente enlace: <http://www.fundacionsustrai.org/?q=node/14#CAV>, así como la alegación propuesta a l@s propietari@s de terrenos afectados por las expropiaciones del TAV en la Zona Media de Navarra: <http://www.fundacionsustrai.org/alegacion-expropiaciones-del-tav-zona-media-para-propietaris-terrenos-afectados>

❑ Obras de construcción de la plataforma:

- Licitación de las obras:
 - Subtramo Castejón-Cadreita:
 - El 9 de noviembre de 2011 el Gobierno de Navarra autorizaba al consejero de Fomento y Vivienda, Anai Astiz, la celebración del contrato. [Ver nota del Gobierno](#).
 - El 22 de noviembre de 2011 el Gobierno de Navarra convocaba la licitación para la construcción del subtramo Castejón-Cadreita, (6.195 metros) con un presupuesto máximo de 40.659.170 euros (IVA incluido). Plazo presentación de solicitudes de participación u ofertas: Del 18/11/2011 al 16/01/2012. [Ver nota de prensa](#). Ver [Portal de Contratación](#)
 - Subtramo Cadreita-Villafranca: el 2 de mayo de 2011 [el Gobierno de Navarra autorizaba](#) un gasto de 42,4 millones de euros para la construcción del TAV en el subtramo Cadreita-Villafranca (8,5 km.). El expediente de contratación mediante Orden Foral de la consejera de Obras Públicas, Transportes y Comunicaciones fue enviado para su publicación en el Diario Oficial de la Unión Europea el 4 de mayo de 2011 y el 5 de mayo fue publicado en el [portal de](#)



- [contratación](#) del Gobierno de Navarra. Plazo presentación de solicitudes de participación u ofertas: Del 06/05/2011 al 20/06/2011.
- Por otra parte, [el 27 de junio de 2011 el Gobierno de Navarra](#) aprobaba un gasto de 922.297 euros para la contratación de la asistencia técnica a la dirección de las obras de construcción del subtramo Cadreita-Villafranca.
- Adjudicación:
- Subtramo Castejón-Cadreita:
 - La apertura de ofertas se realizó el 3 de abril de 2012.
 - La adjudicación se realizó el 27 de junio. [Ver nota de prensa](#).
 - El 6 de agosto se hizo un acto público de firma del contrato entre el Consejero de Fomento y la UTE formada por [Acciona Infraestructuras S.A.](#) y [Obras Especiales de Navarra S.A. \(Obenasa\)](#), por un importe de 24.119.846,84 euros IVA excluido y un plazo de ejecución de 28 meses. [Ver nota de prensa](#).
 - El 7 de agosto de 2012 se publicó en el [portal de contratación](#).
 - Subtramo Cadreita-Villafranca:
 - La apertura de las ofertas se realizó el 22 de agosto de 2011.
 - [Diario de Navarra](#) y [Diario de Noticias](#) filtraron que la unión temporal de las empresas [COMSA](#) y [Construcciones Mariezcurrena](#) serían las adjudicatarias, por una cantidad que ronda los 30 millones de euros.
 - El 16 de septiembre el consejero correspondiente firmó la Orden Foral de adjudicación.
 - El 7 de octubre se publicó en el [portal de contratación](#) la adjudicación a la “UTE Cadreita-Villafranca”, por un importe de 25.172.068,39 euros IVA excluido.
 - El 3 de noviembre de 2011 se firmó el acta de replanteo.
- Desarrollo de obras de plataforma:
- Subtramo Castejón-Cadreita (6,195 km.):
 - **Plataforma construida.** Obras iniciadas en [abril de 2013](#) y terminadas en [octubre de 2015](#). **-berria!**
 - Subtramo Cadreita-Villafranca (8,578 Km.):
 - **Plataforma construida.** Obras iniciadas en [noviembre de 2011](#) y terminadas en [julio de 2014](#).
 - [“Vía verde Cadreita – Villafranca inaugurada el 15 de junio de 2014”](#).



Subtramo Villafranca – Olite (15,291 km.)

- ❑ Municipios afectados: Villafranca, Marcilla, Peralta, Falces y Olite.
- * Afecciones del TAV en [Villafranca \(Badina Escudera\)](#); en [Marcilla \(tramos bajos del Arga y Aragón\)](#); en [Peralta y Falces](#); y en [Olite y Tafalla \(Monte Plano y Laguna del Juncal\)](#).
- ❑ [Plano del trazado](#) (pdf 4,43 Mb)
- ❑ Proyecto básico y proyecto constructivo:
 - La redacción del proyecto constructivo fue adjudicada a la empresa [Idom Servicios Profesionales Integrados S.A.](#), por 800.000 euros.
 - El Gobierno de Navarra envió la propuesta de proyecto básico a ADIF el 4 de febrero de 2011, para su aprobación provisional antes de iniciar el trámite de información pública. ([Ver la fuente de esta información](#)).
 - ADIF aprobó técnicamente el proyecto básico un año después, el 13 de febrero de 2012, según el Gobierno de Navarra ([ver la fuente de esta información](#) y [aquí también](#)), aunque en la propia [página Web del Gobierno](#) muestra que lo hizo el mismo febrero de 2011 (¿?).
 - Se prevé su división en dos subtramos cuyos proyectos constructivos están en redacción. ([Ver la fuente de esta información](#)).
 - El [8 de abril de 2013](#) anunciaban la próxima salida a exposición pública del proyecto. Durante este tiempo ha estado paralizado por exceso de presupuesto respecto a lo previsto en el Convenio Navarra-Estado.
 - Una vez que las alegaciones (a la información pública a efectos de expropiaciones) que se presentaron en abril de 2014 sean resueltas por el Estado (para lo que NO hay un plazo concreto), se darán los siguientes pasos ([ver fuente](#)):
 - aprobación definitiva del proyecto básico,
 - finalización de los proyectos constructivos y su aprobación, y
 - licitación y adjudicación de obras de construcción. ([Ver nota prensa](#)).
- ❑ Proceso expropiatorio:
 - El 12 de abril de 2014 en el [Boletín Oficial del Estado](#) ADIF anunció someter a información pública a efectos de **expropiaciones** el "Proyecto Básico del Plan Navarra-2012: actuación prioritaria; Corredor Cantábrico – Mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Castejón – Comarca de Pamplona. Subtramo: **Villafranca - Olite**. Plataforma". El período de información pública fue de quince días hábiles.

Frente a las expropiaciones forzosas de terrenos, desde la Fundación Sustrai Erakuntza recomendamos consultar la experiencia desarrollada entorno a la construcción de la Y vasca, en el siguiente enlace: <http://www.fundacionsustrai.org/?q=node/14#CAV>, así como la alegación propuesta a l@s propietari@s de terrenos afectados por las expropiaciones del TAV en la Zona Media de Navarra: <http://www.fundacionsustrai.org/alegacion-expropiaciones-del-tav-zona-media-para-propietaris-terrenos-afectados>

- ❑ Obras de construcción de la plataforma:
 - Licitación de las obras:
 - En junio de 2013 decían que estaba previsto para finales de 2013 ([entrevista al Consejero de Fomento](#)).
 - En marzo de 2014 la Presidenta del Gobierno de Navarra, Yolanda Barcina, afirmaba que saldría a exposición pública durante el año 2014 ([noticia publicada en Diario de Navarra –pág. 21- el 1 de abril de 2014](#)).
 - Desarrollo de obras de plataforma: estaba previsto ejecutarse entre 2015 y 2018, [según previsiones del Consejero de Fomento \(Zarraluqui, punto 10\)](#).



Subtramo Olite – Tafalla (14,676 km.)

Municipios afectados: Olite y Tafalla.

* Afecciones del TAV en [Olite y Tafalla \(Monte Plano y Laguna del Juncal\)](#); y en [Tafalla \(zona norte\) y Pueyo](#).

[Plano del trazado](#) (pdf 4,94 Mb)

Proyecto básico y proyecto constructivo:

- La redacción del proyecto constructivo fue adjudicada a la empresa [Idom Servicios Profesionales Integrados S.A.](#), por 720.000 euros.
- El Gobierno de Navarra envió la propuesta de proyecto básico a ADIF el 11 de marzo de 2011, para su aprobación provisional antes de iniciar el trámite de información pública. ([Ver la fuente de esta información](#)).
- La [página Web del Gobierno de Navarra](#) muestra que este subtramo cuenta con la aprobación técnica de ADIF (desde el 29 de noviembre de 2011), y que se ha dividido en dos proyectos de construcción (en redacción).
- El [8 de abril de 2013](#) anunciaban la próxima salida a exposición pública del proyecto. Durante este tiempo ha estado paralizado por exceso de presupuesto respecto a lo previsto en el Convenio Navarra-Estado.
 - [Descargar el Proyecto Básico \(separata de expropiaciones\) del subtramo 3: Olite-Tafalla \(pdf 48 Mb\)](#). Este documento ha sido puesto a disposición de Sustrai por el Departamento de Fomento, en cumplimiento de la [sentencia del TSJN que reconocía el derecho de acceso a la información del TAV en Navarra](#) (dic. 2013).
- Una vez que las alegaciones (a la información pública a efectos de expropiaciones) que se presentaron en abril de 2014 sean resueltas por el Estado (para lo que NO hay un plazo concreto), se darán los siguientes pasos ([ver fuente](#)):
 - aprobación definitiva del proyecto básico,
 - finalización de los proyectos constructivos y su aprobación, y
 - licitación y adjudicación de obras de construcción. ([Ver nota prensa](#)).

Proceso expropiatorio:

- El 12 de abril de 2014 en el [Boletín Oficial del Estado](#) ADIF anuncia someter a información pública a efectos de expropiaciones el "Proyecto Plan Navarra-2012: actuación prioritaria; Corredor Cantábrico – Mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Castejón – Comarca de Pamplona. Subtramo: Olite - Tafalla. Plataforma". El período de información pública es de quince días hábiles.
- El 29 de abril de 2014, [el Ayuntamiento de Tafalla acuerda solicitar](#) al Ministerio de Fomento y ADIF:
 - La ampliación del plazo de alegaciones.
 - La inmediata suspensión del citado proceso expropiatorio.
 - Que se deje de considerar de utilidad pública la Línea de Alta Velocidad Castejón – Comarca de Pamplona, dado que esta declaración [se refiere a la DIA] ha decaído por el pronunciamiento de los Tribunales.

(Ver impacto en prensa: [D. de Noticias](#) y [D. de Navarra](#))

Frente a las expropiaciones forzosas de terrenos, desde la Fundación Sustrai Erakuntza recomendamos consultar la experiencia desarrollada entorno a la construcción de la Y vasca, en el siguiente enlace: <http://www.fundacionsustrai.org/?q=node/14#CAV>, así como la alegación propuesta a l@s propietari@s de terrenos afectados por las expropiaciones del TAV en la Zona Media de Navarra: <http://www.fundacionsustrai.org/alegacion-expropiaciones-del-tav-zona-media-para-propietaris-terrenos-afectados>. ([Ver también esta noticia](#))

Obras de construcción de la plataforma:



- Licitación de las obras:
 - En junio de 2013 decían que estaba previsto para finales de 2013 ([entrevista al Consejero de Fomento](#)).
 - En marzo de 2014 la Presidenta del Gobierno de Navarra, Yolanda Barcina, afirmaba que saldría a exposición pública durante el año 2014 ([noticia publicada en Diario de Navarra –pág. 21- el 1 de abril de 2014](#)).
- Desarrollo de obras de plataforma: estaba previsto ejecutarse entre 2015 y 2018, [según previsiones del Consejero de Fomento \(Zarraluqui, punto 10\)](#).

* En la nota de prensa publicada tras la reunión mantenida el [8 de abril de 2013](#), la entonces Presidenta del Gobierno de Navarra, Yolanda Barcina, y la ministra de Fomento, Ana Pastor, afirmaban que ***“este nuevo trazado [Villafranca-Olite-Tafalla] 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 o UIC. Ello permitirá que Navarra se integre en los ejes ferroviarios europeos sin fractura de carga”***. Ver [nota de prensa publicada al respecto por Sustrai Erakuntza en abril](#), en la que apuntábamos la posibilidad de que los tramos competencia del Ministerio de Fomento (Castejón-Zaragoza y Pamplona-Y vasca) acabaran resueltos a través de un tercer rail, en lugar de la construcción de nuevas vías. Esta posibilidad ya fue apuntada en 2011 por los autores del [Informe de Rentabilidad Social del Proyecto de Conexión de Alta Velocidad Ferroviaria en Navarra](#).

Subtramo Tafalla - Campanas (15,103 km.)

- Municipios afectados: Tafalla, Pueyo, Garínoain, Barásoain, Tirapu, Biurrun-Olcoz y Tiebas-Muruarte de Reta (Campanas incluido).
- * Afecciones del TAV en [Tafalla \(zona norte\) y Pueyo](#); y en [el extremo Sur de la Comarca de Pamplona \(El Carrascal\)](#).
- [Plano del trazado](#) (pdf 1,6 Mb)
- Proyecto básico y proyecto constructivo:
 - La redacción del proyecto constructivo fue adjudicada a la empresa [Intecsa-Inersa](#) por un importe de 865.000 euros.
 - El 8 de febrero de 2011, la Consejera de Obras Públicas, anunciaba que [la previsión era enviar en dos meses \(en abril\) el proyecto básico al ADIF para su aprobación provisional](#). No obstante, en la nota de prensa publicada por el Gobierno de Navarra el 2 de mayo de 2011, se podía leer que todavía estaba “pendiente de aprobación de la propuesta de trazado por parte de ADIF desde el 4 de marzo”. ([Ver la fuente de esta información](#)).
 - El [3 de julio de 2012](#) el Gobierno de Navarra afirmaba que ADIF ya había dado el visto bueno al proyecto de trazado y que en esos momentos se estaba redactando el proyecto básico, que se entregaría a finales de julio de 2012. (El 28 de junio de 2012 Diario de Navarra afirmaba que el proyecto se había retrasado por una variación). Sin embargo, en la nota de prensa publicada por el Gobierno de Navarra el [8 de abril de 2013](#), reconocían que todavía se estaba redactando el proyecto básico. Lo vuelven a repetir un año después, el [14 de abril de 2014](#), añadiendo que están “a la espera de la aprobación del proyecto básico por parte de Adif para posteriormente someterlo a información pública.” Y lo vuelven a repetir el [21 de noviembre de 2014](#).

[Para conocer cómo se desarrollarían las siguientes fases, recomendamos ver el proceso del expediente en los subtramos anteriores.](#)



Tramo Comarca de Pamplona (24 km.)

- ❑ Municipios afectados: Beriain, Cendea de Galar (Salinas de Pamplona, Esquíroz), Pamplona, Cendea de Cizur (Cizur Menor), Zizur Mayor, Berriozar, Berrioplano, Cendea de Olza (Arazuri y Ororbía), Cendea de Iza (Iza, Zuasti, Aldaba y Ochovi-Otsobi). [Ver planos](#).
- ❑ PSIS reserva de terrenos: 7/01/1997 ([BON 10 22/01/1997](#))
- ❑ Convenio de colaboración entre el Ministerio de Fomento y la Comunidad Foral de Navarra para la elaboración del «Estudio informativo de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona: Eliminación del bucle ferroviario y nueva estación intermodal»: 2/07/1999 ([BON 179 28/07/1999](#))
- ❑ Estudio Informativo (aprobación inicial e información pública): 24/09/2001 ([BOE 250, de 18 de octubre de 2001](#) y [BON 134 de 5/11/2001](#))
- ❑ Declaración de Impacto Ambiental: 01/06/2004 ([BOE 157 de 30/6/2004](#))
 - [Solicitada su caducidad ante los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente en 2010](#)
 - [Recurrida ante la Audiencia Nacional en 2011, por Sustrai](#)
 - [Caducada y nula por Sentencia nº 464 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid \(18-06-2013\)](#)
 - [El 24 septiembre de 2013 el Gobierno de Navarra reconoce la ausencia de una Declaración de Impacto Ambiental válida en este tramo](#). Ver también [intervención del entonces Consejero de Fomento, Luis Zarraluqui, en el Parlamento de Navarra](#).
 - La Presidenta del Gobierno de Navarra, Yolanda Barcina, anuncia la realización de un nuevo estudio de impacto ambiental para el tramo de la comarca de Pamplona ([noticia publicada en Diario de Navarra –pág. 21- el 1 de abril de 2014](#)).
- ❑ Estudio Informativo (aprobación definitiva): 07/07/2004 ([BOE 191 de 9/8/2004](#))
 - Sin Declaración de Impacto Ambiental válida, tras la [Sentencia nº 464 del Tribunal Superior de Justicia de Madrid \(18-06-2013\)](#). Por tanto, este Estudio Informativo queda incompleto y en situación irregular
 - [Solicitada al Ministerio de Fomento la nulidad del Estudio Informativo por carecer de una Declaración de Impacto Ambiental válida](#) (30/09/2013)
- ❑ Proyecto constructivo (1):
 - Licitación: [BOE 25 de febrero de 2004](#)
 - Adjudicación: El Ministerio de Fomento publicó el 27 de mayo de 2004 (BOE 128) el anuncio de adjudicación del contrato de [consultoría y asistencia](#) para el control y vigilancia para la redacción del "Proyecto constructivo corredor noreste de alta velocidad. Nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona: Eliminación del bucle ferroviario. Plataforma". La adjudicación se había realizado el 14 de mayo a la empresa [Equipo de Técnicos en Transporte y Territorio, S.A.](#) por un importe de 666.000 euros, con un plazo de ejecución de 14 meses (según el anuncio de licitación publicado el 25 de febrero de 2004). El Concejo de Arazuri (y probablemente también el Ayuntamiento de Olza) disponen de un [documento \(de 30 páginas\) fechado en mayo de 2005 con este título, proporcionado por ETT Proyectos](#).
 - En 2007 el Ministerio de Fomento afirmaba que estaba elaborando el proyecto constructivo de "Nueva Red Ferroviaria en la Comarca de Pamplona: Eliminación del Bucle Ferroviario de Pamplona. Plataforma" que engloba las actuaciones necesarias para la construcción de la plataforma del nuevo (y antiguo) ferrocarril desde Esquíroz a Zuasti. Alternativa seleccionada: 4A.
 - En el [protocolo general firmado el 16 de mayo de 2009](#) entre el Ministerio de Fomento, el ADIF, la administración de la Comunidad Foral de Navarra y el consorcio "Alta Velocidad - Comarca de Pamplona" para la redacción de los proyectos, construcción y financiación de las obras de la nueva red ferroviaria en la comarca de Pamplona y la nueva estación de alta velocidad de Pamplona, se volvía a confirmar que todavía se estaba redactando el citado proyecto constructivo... aunque en



estos momentos desconocemos si se está haciendo por la misma empresa que lo inició en el año 2004.

Subtramo Campanas - Esquíroz (10,792 km.)

- ❑ Municipios afectados: Tiebas-Muruarte de Reta (Campanas incluido), Beriain, Cendea de Galar (Salinas de Pamplona, Esquíroz).

* **Afecciones del TAV en [el extremo Sur de la Comarca de Pamplona \(El Carrascal\)](#).**

- ❑ [Plano del trazado](#) (pdf 1,36 Mb)

- ❑ [Proyecto básico y proyecto constructivo \(2\)](#):

- El Gobierno de Navarra adjudicó el 20 de octubre de 2009 la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo del subtramo Comarca 1: Campanas-Esquíroz; la adjudicataria fue la UTE [Geocontrol S.A. - TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras S.A.](#), por 684.000 euros. Tenían 14 meses para ello. Fecha finalización prevista de este proyecto constructivo: *primavera 2011*...
- El 8 de febrero de 2011, la Consejera de Obras Públicas, anunciaba que [la previsión era enviar en dos meses \(en abril\) el proyecto básico al ADIF para su aprobación provisional](#). No obstante, en la nota de prensa publicada por el Gobierno de Navarra el 2 de mayo de 2011, se podía leer que todavía estaba "pendiente de aprobación de la propuesta de trazado por parte de ADIF desde el 24 de marzo". ([Ver la fuente de esta información](#)).
- El [3 de julio de 2012](#) el Gobierno de Navarra afirmaba que ADIF ya había dado el visto bueno al trazado en marzo (¿o abril?) y que en esos momentos se estaba redactando el proyecto básico.
- El [8 de abril de 2013](#) el Gobierno de Navarra confirmaba que todavía se estaba redactando el proyecto básico. Y lo vuelven a repetir un año después, [el 14 de abril de 2014](#) y [el 21 de noviembre de 2014](#).

* El 28 de agosto de 2011 el exconsejero de Fomento y Vivienda del Gobierno de Navarra, Anai Astiz, reconocía que este subtramo será "**apto exclusivamente para viajeros**". O sea, hay un reconocimiento explícito por parte del promotor, el Gobierno, de que el TAV **no llevará mercancías** en todo su trazado a lo largo de Navarra. Ver [resumen de las entrevistas](#) en [Diario de Noticias](#) y [Diario de Navarra](#).

- ❑ [El 24 septiembre de 2013 el Gobierno de Navarra reconoce la ausencia de una Declaración de Impacto Ambiental válida en este tramo.](#)



Nueva estación de FF.CC. y desarrollo urbanístico en Etxabakoitz (Pamplona-Iruña)

Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de desarrollo del área de la nueva estación del Tren de Altas Prestaciones (TAV) y del área de la antigua estación de tren de Pamplona (promovido por el Gobierno de Navarra).

Cuenta con una superficie total de 2,35 millones de metros cuadrados. Contiene dos ámbitos de actuación:

- Ámbito 1:** entre Pamplona, Zizur, Cendea de Cizur y Barañáin, espacio que queda delimitado por el límite municipal de Barañáin, el río Elorz, el Camino de Santiago y la A-15. Es el emplazamiento de la nueva estación; prevé también una importante zona residencial, terciaria y de actividad económica que implicaría el traslado de Inquinasa.
- Ámbito 2:** se ubica entre los barrios pamploneses de San Jorge y Buztintxuri y sería el resultante del desmantelamiento del bucle ferroviario que atraviesa la ciudad y del traslado de la actual estación de la capital. La superficie de este ámbito es de 292.374,44 metros cuadrados.

*[Informe completo de Sustrai sobre los impactos ambientales y aspectos no ajustados a derecho del PSIS de la estación del TAV de Pamplona](#) (archivo en formato PDF, 929 Kb).

La entidad de gestión de este PSIS es el "Consortio de Alta Velocidad-Comarca de Pamplona", formado por los Ayuntamientos de Pamplona, Zizur y Cendea de Zizur, así como por la Administración de la Comunidad Foral.

- Ver [Estatutos del "Consortio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona"](#).
- Ver anexo con las [actas de las reuniones del Consejo de Dirección del "Consortio Alta Velocidad Comarca de Pamplona"](#).

Estas son algunas de las **actuaciones** más importantes:

- Aprobación del PSIS: el 18 de enero de 2010 el Gobierno de Navarra lo aprueba en Sesión de Gobierno. [Publicado en el BON del 26 de febrero de 2010.](#)
 - o Declaración de Incidencia Ambiental (DIA) sobre el PSIS: [el 12 de febrero de 2010 se publica la Resolución por la que se formula la DIA.](#)
- Proyectos de urbanización y reparcelación (proceso abierto al menos desde el 23 de abril de 2010).
 - o [El Consorcio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona encarga la redacción de los proyectos de reparcelación y urbanización del PSIS de la nueva estación del TAP al Ayuntamiento de Pamplona](#) (24 de octubre de 2012).
 - o [El Ayuntamiento de Pamplona solicita documentación a todos los titulares de espacios incluidos en el PSIS con el fin de comenzar a redactar el Proyecto de Reparcelación](#) (22 de noviembre de 2013).
 - o [El Ayuntamiento de Pamplona inicia el expediente de redacción del Proyecto de Reparcelación](#) (4 de febrero de 2014). El trabajo referido ha sido encomendado al equipo Iruretagoiena-Labiano. [Está previsto finalizarlo y entregarlo para el 30 de junio, para su aprobación inicial.](#)
 - o [La ejecución del proyecto de reparcelación está prevista finalizarla en primavera de 2016. Después, se tardarán 20 meses más hasta edificar las primeras viviendas, en la zona más cercana a Barañáin](#) (9 de mayo de 2014).
 - o El Ayuntamiento de Pamplona abre una oficina para atender a los propietarios de las viviendas afectadas por el PSIS. Se ubica en la sede de su Gerencia de Urbanismo (Avda. del Ejército) y requiere de cita previa, llamando al teléfono 948 42 09 24. También es posible realizar consultas en este mismo teléfono. [\(D. de Navarra, 5 de junio de 2014\).](#)
 - o El Gobierno de Navarra aprueba una importante modificación del PSIS (SIN exposición pública): [BON nº 99, 25 de mayo de 2015. -berria!-](#)



- Aprobación previa y sometimiento a información pública de los Proyectos de [Urbanización, Reparcelación](#) y el [Estudio de Detalle](#): BON nº 112, 11 de junio de 2015. -berria!-
- Prórroga del periodo de información pública de los anteriores Proyectos y Estudios: [BON, nº 3, 7 de enero de 2016](#). Esta prórroga finalizará a mediados de marzo de 2016. -berria!-
- ❑ Proyecto de la nueva estación: [se contratará su redacción tras el proyecto de urbanización y reparcelación](#) (3 de junio de 2012).
- ❑ Obras realizadas de este PSIS:
 - Subestación eléctrica en Zizur, durante el primer semestre de 2010.
- ❑ Otras incidencias o noticias sobre la nueva estación del TAV en Etxabakoitz:
 - [PSIS recurrido ante el contencioso-administrativo del Tribunal Superior de Justicia de Navarra, por Sustrai Erakuntza](#) (archivo PDF, 88 Kb).
 - [PSIS recurrido en casación al Tribunal Supremo, por Sustrai Erakuntza](#)
 - ["El timo del TAV-TAP y de la estación de Etxabakoitz"](#): nota de prensa de Sustrai Erakuntza, ante la desestimación por parte del Tribunal Supremo de nuestro recurso de casación (25-07-2014).
 - [Presentada demanda ante el Tribunal Europeo de Derechos Humanos por el proyecto de urbanización y estación del TAV en Etxabakoitz](#) (30-7-2015). Demanda finalmente inadmitida. -berria!-
 - [El consejero de Fomento aboga por "revisar y adaptar" el proyecto de la estación del TAV](#) (29-02-2012)
 - [La Cámara de Comptos alerta al Ayuntamiento de Pamplona del peligro que para las cuentas tienen las 9.000 viviendas de la estación del TAV](#) (9-03-2012)
 - [Peligra el proyecto de la estación ferroviaria de Echavacoiz](#) (25-04-2012)
 - [Resumen de la situación del PSIS en mayo de 2012](#) (13-05-2012)
 - [Barcina anuncia que el desarrollo del PSIS se desarrollará por fases](#) (03-07-2012)
 - [UPN plantea dividir en fases la operación del TAP](#) (27-09-2012)
 - [El Consorcio del TAV quiere agilizar el proyecto de Echavacoiz](#) (25-01-2013)
 - [Adif destina un millón a mejorar el acceso a la estación de Pamplona](#) (08-02-2013)
 - [El Gobierno navarro deberá financiar cualquier desviación presupuestaria en el proyecto de la nueva estación del TAV, ya que lo acordó de este modo con Madrid](#) (23-05-2013)
 - [ADIF invierte un millón de euros para adecuar el actual edificio \[de la estación\] que, en teoría, debería ser demolido antes de 2019](#) (6-10-2013)
 - [Geltokietan ere, uhartedia \(AHT: hiriburuetakotak\) \(13-12-2014\)](#)
 - [Entrevista en Eguzki Irratia sobre la situación del PSIS en marzo de 2014](#) (5-3-2014)
 - [Asuntos tratados en la reunión del Consejo de Dirección del Consorcio Alta Velocidad](#) (D. de Navarra 8-4-2014)
 - [Sustrai Erakuntza presenta un Recurso de Reposición ante el acuerdo de Gobierno de Navarra de 13 de mayo de 2015 por la que se actualiza el PSIS de Etxabakoitz](#) (3-7-2015) -berria!-
 - [Entregan 1.292 alegaciones contra el PSIS del TAV de Etxabakoitz](#) (4-11-2015) -berria!-
 - [Ayerdi \(vicepresidente del Gobierno foral y consejero de Economía\) se decanta por ubicar la nueva estación en Etxabakoitz. Respuesta de Sustrai Erakuntza](#) (24-11-2015) -berria!-
- ❑ Estudios y otros informes que se pueden consultar sobre el PSIS de la nueva estación:
 - [Informe completo de Sustrai sobre los impactos ambientales y aspectos no ajustados a derecho del PSIS de la estación del TAV de Pamplona](#) (archivo en formato PDF, 929 Kb).
 - [Recurso presentado por Sustrai ante los tribunales](#) (archivo en formato Microsoft Word, 183 Kb).

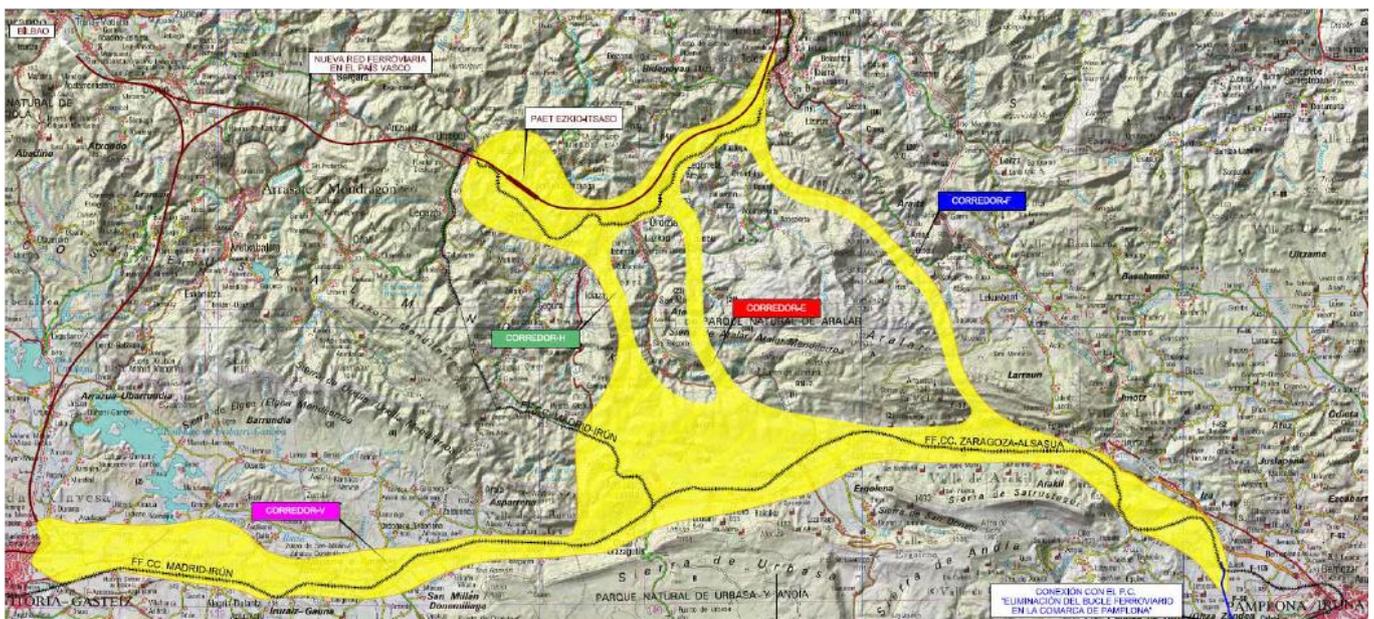


- [Conclusiones jurídicas del recurso presentado por Sustrai ante los tribunales](#) (archivo en formato Microsoft Word, 61 Kb).
- [Alegaciones presentadas por los constructores para aumentar la edificabilidad](#), que aparecen en el expediente del recurso (archivo en formato PDF, 77 Kb).
- [Informe incompleto sobre suelos contaminados en INQUINASA](#), presentado en el estudio de Impacto Ambiental (archivo en formato PDF, 755 Kb).
- [Informe final sobre ruido](#), presentado en el estudio de Impacto Ambiental (archivo en formato PDF, 1,0 Mb).
- [Adenda al Estudio de Incidencia Ambiental, nuevo Estudio de Ruido, nuevas valoraciones](#). Fechado en junio de 2009. (Archivo en formato PDF, 527 Kb).
- [Informe de la CHE donde se indica que falta concretar las necesidades hídricas y las fuentes de suministro](#). Fechado el 20 de noviembre de 2008 (archivo en formato PDF, 396 Kb).
- [Adenda al Estudio Hidrológico](#). Fechado en junio de 2009 (Archivo en formato PDF, 230 Kb).
- [Informe de la Mancomunidad de la Comarca de Pamplona](#). Fechado el 17 de julio de 2007. (Archivo en formato PDF, 2,7 Mb).
- [Informe de la Dirección General de Aviación Civil](#). Fechado el 25 de noviembre de 2009. (Archivo en formato PDF, 1,9 Mb).
- [Informe de AENA](#). Fechado el 29 de octubre de 2009. (Archivo en formato PDF, 366 Kb).
- [Informe del Director de Protección Civil](#). Fechado el 1 de febrero de 2008. (Archivo en formato PDF, 569 Kb).
- [Informe del Departamento de Educación](#). Fechado el 10 de diciembre de 2009. (Archivo en formato PDF, 183 Kb).
- [Informe de ADIF](#). Fechado el 14 de diciembre de 2009. (Archivo en formato PDF, 205 Kb).
- [Informe para la aprobación inicial del Proyecto de Urbanización](#), realizado por el Arquitecto de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Pamplona. Fechado el 14 de abril de 2015. -berria!-
- [Informe para la aprobación inicial del Proyecto de Reparcelación](#), realizado por el Arquitecto de la Gerencia de Urbanismo del Ayuntamiento de Pamplona. Fechado el 14 de abril de 2015. -berria!-
- [Informe para la aprobación inicial del Proyecto de Urbanización y Reparcelación](#), realizado por el Arquitecto del Ayuntamiento de Zizur Mayor. Fechado el 14 de abril de 2015. -berria!-

❑ Más información ¿?: <http://www.cfnavarra.es/obraspublicas/aerofer/TAVest.htm>

Tramo Pamplona – Y vasca (42 km. estimados, de ellos 32,0 km. en Navarra)

- Municipios afectados: al menos (y en todos los casos) Cendea de Iza (Concejos de Aldaba y Ochovi-Otobi) y Valle de Arakil (Concejos de Errotz, Izurdiaga, Etxarren, Egiarreta, Satrustegi, Hiriberri, Ihabar). A partir de aquí, depende de una de estas cuatro alternativas:
 1. Si la conexión con la Y vasca fuera en **Tolosa**, el TAV atravesaría la Sierra de Aralar ([descargar informe de impactos](#)). Los municipios afectados en Navarra serían Iza, Arakil, Larraun, Betelu y Araitz. Y en Gipuzkoa podrían ser Tolosa (Bedaio), Amezketza (Ugarte auzoa), Altzo, Alegia, Orendain, Ikaztegieta, Legorreta.
 2. Si la conexión fuera en **Ordizia**, el TAV atravesaría Lizarrusti y Ataun ([descargar informe de impactos](#)). Los municipios navarros afectados por el TAV serían Iza, Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu y Etxarri Aranatz y Ergoiena. Y en Gipuzkoa podrían ser Ataun, Enirio (Mancomunidad de Enirio-Aralar), Zaldibia, Gaintza, Arama, Olaberria, Itsasondo, Alzaga, Ordizia.
 3. Si la conexión con la Y vasca fuera en **Ezkio-Itsaso** a través de Etxegarate, los municipios afectados serían Iza, Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Etxarri Aranatz, Bakaiku, Iturmendi, Urdiain y Altsasu. En Gipuzkoa podrían ser Idiazabal, Gabiria, Ormaiztegi, Ezkio/Itsaso, Zumarraga, Lazkao, Beasain.
 4. Y si finalmente la conexión con la Y vasca fuera en **Vitoria-Gasteiz**, los municipios afectados serían Cendea de Iza, Valle de Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Etxarri Aranatz, Bakaiku, Iturmendi, Urdiain, Altsasu, Olazagutia-Olazi y Ziordia, en Navarra. Y en Álava-Araba Alegría-Dulantzi, Asparrena, Elburgo/Burgelu, Salvatierra/Agurain, Vitoria-Gasteiz, Arrazua-Ubarrundia, Barrundia, Iruraiz-Gauna, San Millán/Donemiliaga. **-berria!**
- Posibles trazados:
 - Ver páginas 23-25 del [documento inicial del Estudio Informativo](#) del proyecto “Corredor ferroviario de altas prestaciones cantábrico-mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y vasca” (Ministerio de Fomento, Gobierno de Navarra, Gobierno Vasco, 2015). **-berria!**





- Ver también: <http://blogak.com/sakanakoahtrikez/trazados-para-la-conexion-entre-el-corredor-navarro-y-la-y-vasca-del-tren-de-alta-velocidad>
- El 29 de mayo de 2013 la Ministra de Fomento, Ana Pastor, anunciaba en el Congreso de los Diputados, al hablar acerca de la conexión de la alta velocidad navarra con la Y vasca, *“que todos los informes técnicos dicen sobre por dónde debemos ir y es en la rama **por Vitoria**; eso dicen todos los expertos y todos los técnicos y ahora tenemos que tomar una decisión política”*. [Más información](#) y ver también [la página 33 de este enlace](#). Este es un acuerdo al que llegaron el Ministerio de Fomento y el Gobierno de Navarra en abril de 2013 y parece mantenerse en abril de 2014 ([ver noticia](#)) y en [julio de 2014](#).
- **Estudio informativo:** El Ministerio de Fomento anunció en el [BOE del 7 de octubre de 2010](#) la adjudicación a la empresa [Sener Ingeniería y Sistemas](#) la redacción del "Estudio informativo del proyecto del corredor ferroviario de altas prestaciones Cantábrico-Mediterráneo. Tramo: Pamplona-conexión Y vasca", por valor de 1.160.000,00 euros. El plazo de ejecución es de 24 meses (desde el 13 de septiembre de 2010). (Esta adjudicación [se licitó el 29 de diciembre de 2009](#)). Los trabajos se realizarán en tres fases: planteamiento y estudio de corredores (escala 1/25.000); análisis de alternativas (escala 1/5.000); y proceso de información pública y audiencia.
 - El 14 de febrero de 2011 quedaba [aprobado el protocolo de colaboración entre Navarra, la Comunidad Autónoma Vasca y el Ministerio de Fomento](#) para el estudio informativo del corredor navarro del TAV para su conexión con la "Y" Vasca.
 - Tras la segunda reunión mantenida por la comisión de seguimiento del Protocolo de Colaboración entre el Ministerio de Fomento, la CAV y la Comunidad Foral, para la codirección del estudio informativo del tramo de alta velocidad Pamplona - Y Vasca, celebrada el 9 de julio de 2014, se acordó iniciar la tramitación ambiental después de verano. ([Ver fuente](#)).
 - Al presentar el Proyecto de Ley de Presupuestos Generales del Estado para 2016, se afirmaba que en 2016 “continúa la redacción del Estudio Informativo de la Línea de Alta Velocidad Pamplona-Conexión Y Vasca” ([ver fuente](#)).
 - El estudio informativo concluye con la obtención de la [Declaración de Impacto Ambiental](#): Normativa aplicable: se aplican varias normas como las [leyes de evaluación ambiental](#). ([Ver también los diferentes estados en la evaluación medioambiental](#)). Por su importancia, destacamos aquí esta otra ley: [LEY 27/2006, de 18 de julio, por la que se regulan los derechos de acceso a la información, de participación pública y de acceso a la justicia en materia de medio ambiente](#).
- **Evaluación ambiental:** **-berria!**
 - El 21 de octubre de 2015 el Ministerio de Medio Ambiente dio salida a las "Consultas en la evaluación de impacto ambiental del proyecto “Corredor ferroviario de altas prestaciones cantábrico-mediterráneo. Tramo Pamplona - Conexión Y vasca”, enviando el [documento inicial de este estudio informativo](#) a las administraciones implicadas y/o afectadas (como los ayuntamientos de la Comarca de Pamplona, Sakana, Goierri o la Llanada Alavesa), poniendo a su disposición el documento inicial (que incluye los logotipos del Gobierno de Navarra, del Gobierno Vasco y del citado Ministerio) y los planos de esta nueva línea ferroviaria en la página Web de dicho Ministerio. De esta forma estos ayuntamientos entran en un periodo de consultas previas para que opinen sobre la construcción (o no) de la nueva plataforma ferroviaria que uniría Pamplona con la Y vasca, ignorando la vía existente (aunque iría paralelo a ella).



- Una vez finalizado el plazo previsto para las consultas, y trasladadas a la Dirección General de Infraestructuras Ferroviarias, como promotor del proyecto, la indicación sobre la amplitud y el nivel de detalle del Estudio de Impacto Ambiental a realizar, así como las contestaciones recibidas a las consultas efectuadas, se debería desarrollar el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental que se incluiría en el Estudio Informativo. Dicho Estudio debería tener en cuenta la información aportada en las consultas previas y evaluaría, desde el punto de vista ambiental, cada una de las alternativas de trazado consideradas, identificando y valorando los impactos previsibles, estableciendo las medidas protectoras y correctoras pertinentes.
- Algunas noticias sobre la tramitación de esta evaluación ambiental:
 - [Sustrai Erakuntza ante el anuncio de un nuevo proyecto de Tren de Altas Prestaciones \(TAV\) entre Pamplona y la Y Vasca](#) (Sustrai Erakuntza).
 - [Otro Tren](#) (Artículo de opinión de Pili Yoldi).
 - [Madrid recupera viejos planes del TAV para unir Nafarroa con la «Y vasca»](#) (Gara).
 - [Iruñea eta 'Euskal Y'-a lotzeko prozesua abiatu du Espainiak](#) (Berria).
 - [Iruñea eta Euskal Y-ren arteko prestazio handiko trenerako kontsulta epea ireki dute](#) (Argia).
 - [AHTren ingurumen inpaktu txostena egiteko kontsulta epea zabalik](#) (Guaixe).
 - Sorprende (o no...) que Diario de Navarra y Diario de Noticias todavía no hayan informado de esta fase de la tramitación.
- A continuación, el Estudio Informativo y la Evaluación de Impacto Ambiental se someterían a exposición pública.



2. Anexos

Gastos previstos (ATENCIÓN: información no completa)

- ❑ Tramo Zaragoza-Pamplona (previsto en el año 2007): **1.030 millones de euros**, de los que 470 corresponden al tramo Zaragoza-Castejón y 560 millones al tramo Castejón-Comarca de Pamplona. [Ver nota del Gobierno de Navarra](#).
- ❑ Tramo Cortes-Tudela-Pamplona: **1.500 millones de euros**, [anunciado el 16-05-2009](#) con la firma del [Protocolo general de colaboración entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra](#), repartidos de esta manera:
 - 1.000 millones de euros: construcción del corredor Cortes-Tudela-Pamplona
 - 400 millones de euros: urbanización bucle ferroviario Pamplona
 - 100 millones de euros: construcción de la nueva estación de alta velocidadEn este presupuesto faltaba el coste de la conexión de Pamplona con la Y vasca y el tramo de Cortes a Plasencia de Jalón en Zaragoza.
- ❑ Tramo Castejón-Pamplona: estimado 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 Estado](#). Nuevos cálculos elevan ese presupuesto hasta los **600 millones** según anunció la ministra de Fomento en el Parlamento en mayo de 2013 ([ver noticia](#)). 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**.
- ❑ Todo el corredor navarro (Zaragoza – Y vasca):
 - En 1989 se presupuestó en 130.000 millones de pesetas (**781.315.735 de euros**), aprovechando el actual trazado entre Castejón e Irurtzun. A partir de ahí, se construiría nueva plataforma con enlace en Irún. (Martina Ruiz, Juan José (1998): *Navarra y el tren*. Colección Panorama nº 25. Pamplona: Institución Príncipe de Viana. Pág. 37).
 - Según la [página Web del Gobierno de Navarra](#) (consultado el 4 de enero de 2016, pero con información no actualizada desde 2010), el Corredor Navarro de Alta Velocidad entre Zaragoza (Plasencia de Jalón) y la "Y" Vasca, tiene una longitud de 213,9 kms. divididos en 4 tramos, con una inversión total esperada de **1.842,5 millones de euros**.
 - En noviembre de 2011 el presupuesto estimado ya subía a **1.957 millones de euros**. [Ver nota de prensa del Gobierno de Navarra](#).
 - 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 hasta el año ¡2004!, era de **3.853 millones de euros** ([ver pág. 29 del Diario de Sesiones del Congreso](#) y [también este otro enlace](#)).
 - Pero ya en octubre de 2011 el [Presidente de RENFE y la exdelegada del Gobierno en Navarra](#), elevaban la cifra a **4.000 millones de euros...** y así lo vuelve a confirmar el [Consejero de Fomento en mayo de 2013](#).
 - En primavera de 2013 se hacen nuevas previsiones:
 - A medio plazo, para la construcción de una nueva plataforma Castejón-Pamplona (65 km.) e implantación del tercer rail (y/o ancho UIC) de Castejón hacia Zaragoza y de Pamplona a Vitoria: **1.359 millones de euros**. [Ver pág. 56 de este pdf](#).



- A largo plazo, para la construcción de una nueva plataforma en los tramos restantes (Castejón-Zaragoza y Pamplona-Y vasca): [Ver fuente de esta información1](#), [fuente2](#) y [pág. 66 de este enlace](#) (o en este [vídeo](#)):
 - **3.470 millones de euros**, si la conexión con la Y vasca fuera en Vitoria-Gasteiz.
 - **4.470 millones de euros**, si la conexión con la Y vasca fuera en Ezkio-Itsaso (Gipuzkoa).

Gastos ejecutados (ATENCIÓN: información no completa)
--

Gastos ejecutados por el Gobierno del Estado en el TAV 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 pág. 29 de este enlace](#)).

Gastos ejecutados por el Gobierno de Navarra en el TAV:

- [Hasta el 31 de diciembre de 2014](#) -berria!-

	PROYECTOS, SUPERVISIÓN, DIRECCIÓN DE OBRA	EXPROPIACIONES	EJECUCIÓN DE OBRAS	TOTAL
2009	228.100,00 €	0,00 €	0,00 €	228.100,00 €
2010	5.050.528,53 €	0,00 €	0,00 €	5.050.528,53 €
2011	757.467,71 €	436.836,70 €	161.234,30 €	1.355.538,71 €
2012	1.061.831,17 €	4.336.906,20 €	11.887.882,61 €	17.286.619,98 €
2013	883.020,00 €	3.098.573,03 €	25.342.449,60 €	29.324.042,63 €
2014	665.294,00 €	222.012,00 €	18.333.406,00 €	19.220.712,00 €
TOTAL	8.646.241,41 €	8.094.327,93 €	55.724.972,51 €	72.465.541,85 €

Fuente: Cámara de Comptos de Navarra: [Informe de Fiscalización sobre las Cuentas Generales de Navarra, 2014](#), 5 de noviembre de 2015.

- “Informe Mecsa”: [análisis sobre los supuestos impactos \(únicamente positivos\) de la implantación de la Red de Alta Velocidad en Navarra: 151.724,14 euros](#).

Gastos financieros (intereses) en la construcción del TAV

- Según la Cámara de Comptos en su [Informe General 2013/25 Cuentas Generales de Navarra, 2012, de 13/11/2013 \(pág. 133\)](#), el gasto financiero incurrido por las obras ejecutadas por el Gob. de N. hasta septiembre de 2013 ascendería a **1,7 millones de euros**.
- Según una respuesta parlamentaria del Departamento de Fomento del Gobierno de Navarra, los intereses de la demora de 10 millones de euros, que el ministerio debía pagar en 2013 y ejecutará en 2014 suponen un gasto de **400.000 euros**. (Fuente: [Pamplona Actual, 18 de agosto de 2014](#) y [respuesta del Consejero de Fomento en el Parlamento de Navarra](#)).

Suma de gastos totales (hasta el 31 de diciembre de 2014): **83.327.473 euros** -berria!-

Suma de los siguientes conceptos: Gastos financieros, ejecutado por Gobierno del Estado, ejecutado por Gobierno de Navarra (informe mecsa + tabla 2009-2014).



Relaciones Navarra-Estado

- ❑ Protocolo general de colaboración entre la Administración General del Estado y la Administración de la Comunidad Foral de Navarra para la construcción de la Línea de Alta Velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra (16 de mayo de 2009)
<http://www.cfnavarra.es/webgn/sou/instituc/da/aerofer/pdf/PROTOCOLO%20FINANCIACI%C3%93N%20TAV.pdf>
- ❑ Convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias (ADIF) para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra (9 de abril de 2010)
http://www.navarra.es/home_es/Actualidad/BON/Boletines/2010/56/Anuncio-16/
- ❑ El Gobierno de Navarra negocia un nuevo convenio con el Estado desde octubre de 2012 – [Ver fuente](#). En mayo de 2013 repiten lo mismo ([ver supuesta novedad informativa](#)) y según el Consejero de Fomento, [se firmará a principios de otoño de 2013](#). Sin embargo, [en primavera de 2014 el convenio sigue 'negociándose'](#). En junio hay quien afirma que ["El Estado descontará a Navarra del Convenio \[Económico entre Navarra y el Estado\] las obras del TAV"](#) (supuéstamente como la CAPV). (Ver también los siguientes enlaces).
- ❑ Noticias de los impagos del Gobierno del Estado a Navarra por las obras del TAV, y de los gastos financieros que Navarra incurre para financiarlas:
 - [Navarra se endeuda en 356 millones para la construcción del TAV](#) (Pamplona Actual, 28 de enero de 2014)
 - [Navarra paga las obras del TAV y el Estado no le devuelve el dinero](#) (<http://blogak.com/sakanakoahtrikez/>, 8 y 9 de mayo de 2014)
 - [UPNk onartu du aldatu behar dela AHTa pagatzeko modua](#) (Berria, 2014-06-05)
 - [Barcina admite que Madrid no paga el TAV y dice que renegociará el convenio](#) (Gara, 5 de junio de 2014)
 - [El Estado debe a Navarra 35,6 millones por los adelantos del TAV](#) (D. de Noticias, 5 de junio de 2014)
 - [Barcina aspira a modificar la fórmula de devolución de los adelantos de las obras del TAV por otra "más inmediata"](#) (D. de Navarra, 5 de junio de 2014)
 - [El retraso del Estado en el pago de las obras del TAV a Navarra costará 400.000 euros a las arcas forales](#) (Pamplona Actual, 18 de agosto de 2014)
 - [Adif abona a Navarra 23,5 millones en 2014 por el TAV y, de momento, no pagará más](#) (El Diario, 25 de septiembre de 2014)
 - [Zarraluqui: "El Estado nos debe 40.000 euros sobre 26 millones"](#) (D. de Noticias, 9 de octubre de 2014)
 - [Navarra exige al Estado que le pague los 30 millones que le adeuda por el TAV](#) (D. de Noticias, 12 de enero de 2016). Mientras, [el Estado quiere que el Gobierno navarro se comprometa con el TAV](#); a lo que el representante del Gobierno de Navarra, ["Ayerdi, no puso en duda ante la ministra la continuidad de la obra"](#) (D. de Navarra, 12 de enero de 2016). [Ver las Resoluciones de Obras Públicas de Navarra](#) en las que se basan estas noticias. **-berria!-**



Planes europeos y estatales

- ❑ Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) de la Unión Europea: [la Comisión Europea integra a Navarra en el corredor Cantábrico-Mediterráneo](#) (2011).
 - Entre otras consecuencias, esto puede suponer la instalación de un **tercer carril** en el trazado ferroviario actual, con estándares UIC (ancho europeo) para **mercancías** (y que es válido también para viajeros). Es decir, se adecua la actual vía ferroviaria para disponer del ancho europeo, tal y como funciona en la actualidad en Huesca o Girona, o tal y como se proyecta adaptar las conexiones San Sebastián-Irún o todo el corredor mediterráneo (Almería-Tarragona). Lo que la Unión Europea financia son sólo los corredores de mercancías.
- ❑ “Plan de Transporte Ferroviario (PTF) 1987”. Más información: [enlace1](#), [enlace2](#)
- ❑ “Plan Director de Infraestructuras (PDI) 1993-2007”. (Plan superado por el PIT). Más información: [enlace1](#), [enlace2](#)
- ❑ “Plan de Infraestructuras de Transporte (PIT) 2000-2007” del Ministerio de Fomento. (Plan superado por el PEIT). Más información: [enlace1](#), [enlace2](#)
- ❑ “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020” por el Ministerio de Fomento: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/. (Plan superado por el PITVI).
- ❑ “Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024” (mayo 2015) del Ministerio de Fomento: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/PLANES/PITVI/ -**berria!**-
 - Ver también: <http://www.geotren.es/blog/el-ferrocarril-en-el-nuevo-plan-de-infraestructuras-pitvi/>
- ❑ “[Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de Alta Velocidad](#)”, del Ministerio de Fomento y ADIF (2013)
- ❑ “Estudio Funcional del Corredor de Altas Prestaciones Cantábrico-Mediterráneo” por el Ministerio de Fomento (2009):
 - [Presentación pública](#)
 - [Estudio en PPT](#) (5 MB)

Estudios previos del Corredor Navarro de Alta Velocidad

- ❑ 1985: “Estudio de alternativas del acceso Irurtzun-Irún”, por el Gobierno de Navarra y RENFE.
- ❑ 1991: “Estudio previo de nueva malla ferroviaria en Navarra”, por la comisión Gobierno de Navarra-MOPT ([descargar Documento nº 5, Estudio Medioambiental](#), PDF 57 Mb, ofrecido por ‘Sakanako AHT Gelditu Elkarlana’).
- ❑ 1997: “Estudio de alternativas de trazado del corredor navarro de alta velocidad” por el Ministerio de Fomento (Dirección General de Ferrocarriles y Transportes por Carretera). En este Estudio, se presentan un total de 6 alternativas, 2 de las cuales se conectan directamente con la denominada "Y" Vasca.
- ❑ 2000: “Estudio de demanda y rentabilidad del Corredor Navarro de Alta Velocidad” por el Ministerio de Fomento. [Licitación](#) (1998). [Adjudicación](#) (1999). ([Citado en el siguiente estudio](#)).



- ❑ 2004: "Reanálisis de alternativas de conexión del corredor navarro de alta velocidad con la nueva red ferroviaria del País Vasco". Departamento de Transportes y Obras Públicas del Gobierno Vasco.
- ❑ 2008: "Alternativas para la conexión del corredor navarro en Ezkio/Itsaso, en el marco de los estudios complementarios de la nueva red ferroviaria en el País Vasco". Dirección general de Infraestructuras Ferroviarias. Ministerio de Fomento.
- ❑ 2011: "Análisis del impacto [únicamente positivo] de la implantación de la Red de Alta Velocidad en Navarra" por el Gobierno de Navarra.
 - [Informe completo](#)

Estudios de impacto y rentabilidad

- ❑ **Rentabilidad social del proyecto de conexión de alta velocidad ferroviaria en Navarra** (octubre 2011): http://www.fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/InformeRentabilidad/RentabilidadTAVnavarro_Sustrai_informe.pdf (pdf, 1.7 Mb)
- ❑ **Informe sobre el corredor navarro de Alta Velocidad: Descripción e impactos** (diciembre 2010): <http://www.divshare.com/i/13606316-7f6> (pdf, 994 Kb)
- ❑ **Informe para denunciar los impactos del Tren de Alta Velocidad, sobre los ríos y el agua** (octubre 2010): <https://www.box.com/shared/ca3qyoyqrb>
- ❑ **"La construcción del TAV en Navarra: otro escándalo y estafa económica fuera de la legalidad"** (Informe Sustrai 2014): <http://www.fundacionsustrai.org/construccion-del-tav-navarra-otro-escandalo-y-estafa-economica-fuera-legalidad>



Tramo Castejón - Lodosa - Logroño (70 km.)

- “Un informe de ADIF excluye a La Rioja de la Alta Velocidad”: <http://www.psoelarioja.es/n-1360-informe-ADIF-excluye-Rioja-Alta-Velocidad> (20-06-2013).
- Estudio Informativo: [BOE 308 de 25/12/2002](#)
- Declaración de Impacto Ambiental: [BOE 62 de 14/3/2006](#)
- Estudio Informativo (aprobación definitiva) : [BOE 205 de 25/08/2009](#)
- Proyectos constructivos:** el Ministerio de Fomento anunció en el BOE del [24](#) y [25](#) de septiembre de 2010 la adjudicación de la redacción de los proyectos constructivos:
 - Subtramo **Castejón-Aldeanueva de Ebro**, adjudicado a la empresa [Saitec, S.A.](#) por un importe de 1.026.240 euros.
 - Subtramo **Aldeanueva de Ebro-Lodosa**, adjudicado a la empresa [Getinsa Ingeniería, S.L.](#) por un importe de 1.032.125 euros.
 - Subtramo **Lodosa-Agoncillo**, adjudicado a la empresa [Ingeniería de Trazados y Estructuras, S.A.](#) por un importe de 1.037.992 euros.
 - Subtramo **Agoncillo-Logroño**, adjudicado a la empresa [Aepo, S.A.](#) por un importe de 1.020.000 euros.Fecha finalización prevista de los proyectos constructivos adjudicados: en principio eran 18 meses desde la adjudicación (*invierno-primavera 2012*). Pero [se retrasarán hasta 2014](#).
- El "Apoyo a la dirección y coordinación de los proyectos del corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad. Tramo: Castejón (Navarra)-Logroño (La Rioja)" fue adjudicado ([por acuerdo provisional del 18 de agosto de 2010](#)) a la empresa [Prointec, S.A.](#) por importe de 924.000,00 (IVA excluido) y un plazo de 24 meses. La licitación había sido anunciada en el [BOE de 24 de abril de 2010](#).

Tramo Logroño – Miranda de Ebro (70 km.)

- Estudio infomativo:** El Ministerio de Fomento anunció en el [BOE del 24 de septiembre de 2010](#) la adjudicación a la empresa [Técnica y Proyectos, S.A. \(TYPSA\)](#) la redacción del "Estudio informativo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo de alta velocidad: Tramo: Logroño-Miranda de Ebro", por valor de 1.105.458,83 euros. [Finalización del estudio prevista para 2014](#).

Mejora del ferrocarril convencional Zaragoza-Vitoria/Gasteiz

En mayo de 2013 el [Gobierno de Navarra](#) y el Ministerio de Fomento reconocen públicamente sus gravísimas dificultades económicas para continuar con el proyecto del TAV/TAP en Navarra. Renuncian a los plazos previstos inicialmente y en su lugar plantean a corto plazo **mejorar las vías ferroviarias actuales** adaptándolas al ancho europeo, mediante la implantación de un **tercer hilo o raíl** (que se colocaría entre los dos hilos actuales). Esto resolvería directamente los problemas de tráfico de mercancías entre las vías ferroviarias ibéricas y europeas. La ejecución de estas obras de mejora está prevista terminarlas para 2021 según [previsiones del Consejero de Fomento del momento, \(ver punto 10 o leer esta noticia\)](#).

Más información: <http://blogak.com/sakanakoahtrikez/tag/tercer> y este informe de abril de 2013 del Ministerio de Fomento y ADIF: "[Nuevo modelo de desarrollo de los corredores de Alta Velocidad](#)" (ver especialmente las págs. 53-55), donde se renuncia a la construcción del TAV entre Zaragoza y Castejón a corto plazo.

¿De qué se trata la implantación de un tercer raíl?

- Ver lo que dicen [Wikipedia](#) y [Ferropedia](#).
- Aspectos positivos y negativos: "[El tercer raíl es diez veces más barato que un corredor nuevo](#)". "[Los horrores del tercer carril](#)".
- [Noticias sobre la implantación del tercer rail en Navarra](#). Ver también este [blog](#).



Actuaciones previstas (provisionales, hasta la construcción del TAV entre Zaragoza y la Y vasca)

Zaragoza (Plasencia de Jalón) - Castejón:

- Acondicionamiento e instalación de tercer carril en las vías actuales.

Castejón – Comarca de Pamplona:

- No se prevé ninguna mejora en la actual vía, sólo TAV.

Comarca de Pamplona:

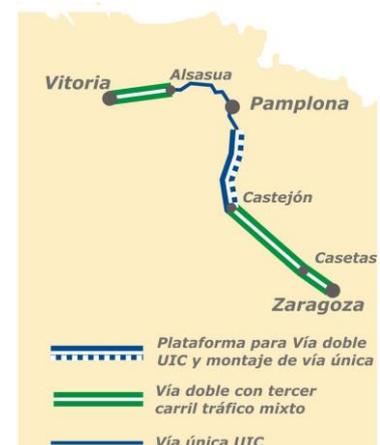
- Campanas – Esquíroz: adecuación a ancho estándar UIC, mediante cambio de ancho ibérico a ancho UIC, o intalación de tercer rail.
- Eliminación del bucle ferroviario, mediante variante ferroviaria de la línea actual, con plataforma en vía única.
- Conexión con la factoría de Volkswagen.
- Nueva estación.

Pamplona/Iruña y Altsasu:

- Adecuación a ancho estándar UIC, mediante cambio de ancho ibérico a ancho UIC, o intalación de tercer rail.

Altsasu y Vitoria/Gasteiz:

- Instalación de tercer carril en las vías actuales.



Estas actuaciones facilitarían la circulación de trenes tanto con ancho europeo como con ancho peninsular/convencional, sin fractura de carga y sin interrupciones, tal y como se está [proyectando entre Donostia e Irún](#). Así, resolvería directamente los problemas de tráfico de mercancías entre las vías ferroviarias ibéricas y europeas. Pero son mejoras sobre el actual FF.CC. (1-2 mill. € por Km.) independientes del objetivo final de construir un nueva plataforma ferroviaria (20 mill. € por Km.) a medio o largo plazo. Así lo confirmaba, por ejemplo, la propia Ministra de Fomento, Ana Pastor, a finales de mayo de 2013, al anunciar que a largo plazo (2024/2030) tenían intención de construir una **nueva plataforma** de alta velocidad desde Pamplona hacia Vitoria-



Gasteiz, aunque en un primer momento la conexión se realizaría con la colocación de un tercer hilo en la línea actual entre Pamplona y Vitoria-Gasteiz. [Más información.](#)

Actas del Consejo de Dirección del Consorcio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona

Acta reunión Nº1 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N1-18-9-2007.pdf>

Acta reunión Nº2 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N2-5-11-2008.pdf>

Acta reunión Nº3 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N3-16-12-2008.pdf>

Acta reunión Nº4 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N4-23-4-2012.pdf>

Acta reunión Nº5 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N5-25-6-2010.pdf>

Acta reunión Nº6 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N6-21-3-2011.pdf>

Acta reunión Nº7 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N7-17-5-2011.pdf>

Acta reunión Nº8 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N8-7-6-2011.pdf>

Acta reunión Nº9 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N9-27-4-2012.pdf>

Acta reunión Nº10 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N10-24-10-2012.pdf>

Acta reunión Nº11 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N11-22-01-2013.pdf>

Acta reunión Nº12 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsorcio/N12-26-02-2013.pdf>



Acta reunión N°18 consorcio TAV Pamplona:

<http://fundacionsustrai.org/sites/fundacionsustrai.org/files/documentos/PSISEtxabakoitz/ActasConsortio/N18-24-09-2015.pdf> -berria!-

*Nota: no disponemos de acceso a las actas de las reuniones nº 13, 14, 15, 16 y 17, como la del [7 de abril de 2014](#).

Otros documentos y recursos de interés

- Trazado del corredor navarro de alta velocidad y la Y vasca: <http://www.ahtgelditu.org/ibilbidea/index.php>
- Otros enlaces de interés
 - Sakanako AHT Gelditu! Elkarlana: <http://www.blogak.com/sakanakoahtrikez/>
 - Iruñerriako AHT Gelditu! Elkarlana: <http://noaltavahtgelditu.blogspot.com.es/>
 - AHT Gelditu! Elkarlana: <http://www.ahtgelditu.org/>
 - M!M Mugitu AHT gelditzeko: <http://mugitu.blogspot.com.es/>
 - <http://sindominio.net/ahtez/>
 - [Debate del Foro para la Sostenibilidad de Navarra: El futuro del tren en Navarra \(18-06-2013\)](#)