

## GOBIERNO DE NAVARRA

ECONOMÍA, HACIENDA, INDUSTRIA Y EMPLEO

CULTURA, TURISMO Y RELACIONES INSTITUCIONALES

PRESIDENCIA, JUSTICIA E INTERIOR

EDUCACION

DESARROLLO RURAL, MEDIO AMBIENTE, Y ADMINISTRACIÓN LOCAL

SALUD

POLÍTICAS SOCIALES

FOMENTO

SEGURIDAD Y EMERGENCIAS

## El Gobierno de Navarra insta al PSN a unir fuerzas para dar continuidad al proyecto del TAP en la Comunidad foral

*La presidenta Barcina destaca que busca mantener y mejorar lo firmado hasta hoy con el Estado, y conseguir la conexión de Navarra con el corredor europeo*

Martes, 28 de mayo de 2013

La presidenta del Gobierno de Navarra, Yolanda Barcina, ha instado hoy al Partido Socialista de Navarra (PSN) a unir fuerzas en la negociación con el Estado para [dar continuidad al proyecto](#) de Tren de Altas Prestaciones (TAP) en la Comunidad foral. La presidenta Barcina ha realizado este llamamiento en la reunión mantenida este mediodía en el Palacio de Navarra con el secretario general del PSN, Roberto Jiménez, a quien ha transmitido la “responsabilidad de hacer frente común” a quienes quieren privar a Navarra de contar con este importante desarrollo para el presente y el futuro de la economía navarra.



La Presidenta, con los consejeros Sánchez de Muniáin y Zarraluqui y el director general de Obras Públicas, Nacho Nagore, con la delegación de PSN.

En la reunión han participado además, por parte del Gobierno de Navarra, el vicepresidente Juan Luis Sánchez de Muniáin; el consejero de Fomento, Luis Zarraluqui; el director de Obras Públicas, Nacho Nagore; y el secretario general técnico del departamento, Martín Orradre. Por parte del PSN, han acompañado a su secretario general Maite Esporrín y Jesús María Rodríguez.

Tal y como han detallado en rueda de prensa los consejeros Sánchez de Muniáin y Zarraluqui, el planteamiento del TAP en Navarra tiene dos pilares fundamentales. El primero, mantener y mejorar lo ya suscrito con el Estado en el año 2010: la construcción del tramo Castejón-Esquíroz, cuyas obras suponen un desembolso del Gobierno de España en Navarra de 675 millones de euros. La mejora provendría de tratar de que el adelanto de las obras a las que se comprometió Navarra se descontase anualmente y de forma automática del Convenio Económico, evitando así contraer intereses por el adelanto de la financiación por parte de Navarra y asegurar el cobro de los importes que ahora con el

convenio vigente dependen de ADIF.

El segundo pilar del TAP es garantizar mediante convenio la conexión del TAP navarro con el corredor mediterráneo y con la Y vasca, dos conexiones que hasta ahora únicamente están recogidas en protocolos de intenciones, sin dotación económica, plazos ni garantías de ejecución. En este punto, el Gobierno de Navarra defiende, ante la falta de compromiso en el corto y medio plazo por parte del Estado de una conexión de alta velocidad, promover una solución posibilista y provisional mediante la construcción de un tercer hilo en los actuales trazados, que asegure la integración de Navarra en el corredor europeo de alta velocidad, frente a otras posibles alternativas que discurrirían por otras CCAA, pero manteniendo los proyectos en alta velocidad para su ejecución en el futuro.

### **Actuaciones hasta la fecha**

La apuesta de Navarra y del Estado por el TAP se ha ido recogiendo en seis planes de infraestructuras de transporte en España, y en distintos documentos suscritos por los Gobiernos central y navarro. La intención del Ejecutivo foral es refundir todos los convenios y protocolos en un único documento que permita clarificar y comprometer tanto obras como financiación, y así como establecer unos plazos de ejecución frente a los retrasos producidos hasta el momento.

En la actualidad, está vigente el convenio suscrito por los Gobiernos de Navarra y del Estado y ADIF el 9 de abril de 2010. Este convenio se limita al tramo Castejón-Esquíroz y es el único convenio firmado con compromisos de plazos y costes, con una inversión total de 675 millones de euros. En concreto, el convenio divide las obras en 5 subtramos: Castejón-Villafranca, Villafranca-Olite, Olite-Tafalla, Tafalla-Campanas, y Campanas-Esquíroz. Al Gobierno de Navarra le corresponde realizar la redacción de los proyectos, colaborar en la gestión administrativa de los expedientes expropiatorios, contratar la ejecución de las obras y realizar su dirección facultativa. Por su parte, al Gobierno de España y a ADIF les corresponde completar las obras de superestructura sobre esta plataforma (las vías en ancho europeo con la electrificación y todas las instalaciones necesarias).

En desarrollo de este convenio, el Gobierno de Navarra ha iniciado las obras del tramo 1 Castejón-Villafranca (subtramo 1.2. Cadreita-Villafranca (8,578 km.) y subtramo 1.1. Castejón-Cadreita (6,195 km.). Los tramos 2 Villafranca-Olite (15,291 km.) y 3 Olite-Tafalla (14,676 km.) se encuentran en fase de redacción del proyecto de construcción; está previsto someter el proyecto a información pública en breve, tras la aprobación de los correspondientes proyectos básicos en febrero de 2012 y en noviembre de 2011, respectivamente, por ADIF y tras estar paralizado desde entonces por exceso de presupuesto respecto a lo previsto en el convenio. El tramo 4 Tafalla Campanas (15,103 km.) está en redacción, a la espera de la aprobación del proyecto básico por parte de ADIF para posteriormente someterlo a información pública. Y el tramo 5 Campanas –Esquíroz (10,792 km.) está siendo redactado en la actualidad por el Gobierno de Navarra.

### **Un convenio de convenios**

Ante los retrasos en la ejecución de las obras y en la tramitación por parte de ADIF, así como la falta de garantía de continuidad del trazado ni por el sur (Zaragoza y Plasencia de Jalón) ni por el norte (conexión con la Y vasca), el Gobierno de Navarra ha venido planteando durante los últimos meses al Ministerio de Fomento actualizar y refundir en un solo documento todos los protocolos y convenios firmados anteriormente que permita desbloquear la actual situación.

En este nuevo convenio se articularía el trazado de alta velocidad Castejón-Esquíroz, y sus conexiones, para asegurar que el corredor Cantábrico-Mediterráneo discurrirá por Navarra. Las conexiones se realizarían inicialmente mediante un tercer hilo en la red actual. Esto supondrá la redacción y ejecución de un nuevo “tramo 0”, un puente sobre el río Ebro que permita la conexión con la red actual (Zaragoza-Altsasu/Alsasua), que el Ministerio deberá adecuar con un tercer hilo para transporte de mercancías en ancho europeo.

Asimismo, el convenio integraría el proyecto de eliminación del actual bucle ferroviario y nueva

estación de Pamplona. Esta actuación únicamente está recogida en la actualidad en un protocolo suscrito el 16 de mayo de 2009 por el Ministerio de Fomento, ADIF, el Gobierno de Navarra y el Consorcio “Alta velocidad-Comarca de Pamplona”, que a su vez desarrollaba un protocolo anterior de 2004. El documento vigente no recoge compromisos de fechas ni calendarios para la eliminación del bucle interior de Pamplona.