



CORREDOR NAVARRO DE ALTA VELOCIDAD

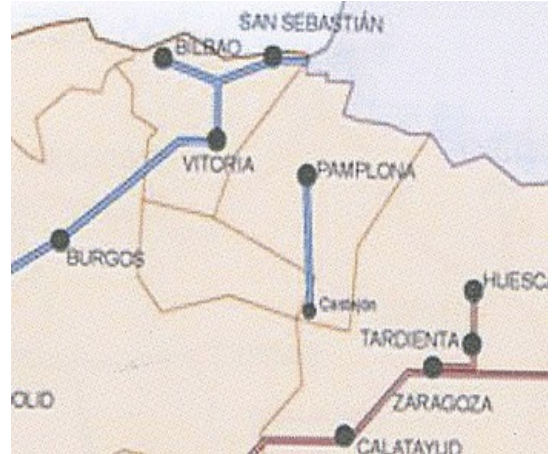
Información actualizada de los estudios, proyectos y obras de construcción

El Corredor Navarro de Alta Velocidad entre Zaragoza (Plasencia de Jalón) y la "Y" Vasca, tenía en su proyecto original una longitud de **213,9 kms.** divididos en 4 tramos, con un gasto total inicialmente previsto de 1.842,5 millones de euros. 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 confirma el [Consejero de Fomento en mayo de 2013](#). **-berria!-**

Pero en mayo de 2013 [el Consejero de Fomento del Gobierno de Navarra admite \(en el Parlamento\) que solamente se ejecutará un solo tramo, Castejón-Comarca de Pamplona](#), pudiendo quedar el proyecto inicial reducido a menos de **60 kms.** sin conexión ni por el norte ni por el sur (más información en: [Berria](#), [Gara \(Naiz\)](#), [Diario de Noticias](#), [Diario de Navarra](#) o [Diario Vasco](#)).

Así mismo, para conectar ese tramo de TAV plantean **mejorar las vías actuales** en los tramos Castejón - Zaragoza y Pamplona - Gasteiz, adaptándolas al ancho europeo, mediante la implantación de un **tercer raíl**. En la Comarca de Pamplona aun hay tramos que no queda claro su configuración final. No descartan realizar todo el Corredor Navarro en Alta Velocidad a **largo plazo**.

En cuanto a los costes de la plataforma entre Castejón y la Comarca de Pamplona, los 387 millones de euros estimados en 2010, ascienden ahora a **600 millones** ([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). **-berria!-**



[Plano mostrado por el Consejero de Fomento el 10 de mayo de 2013 en el Parlamento de Navarra, correspondiente al TAV navarro \(Comarca de Pamplona - Castejón\)](#)

- [Tramo Plasencia de Jalón \(Zaragoza\) – Castejón](#)
- [Tramo Castejón – Comarca de Pamplona](#)
 - [Subtramo Castejón – Villafranca](#) **-berria!-**
 - [Subtramo Villafranca – Olite](#) **-berria!-**
 - [Subtramo Olite – Tafalla](#) **-berria!-**
 - [Subtramo Tafalla - Campanas](#)
 - [Subtramo Campanas - Esquíroz](#)
- [Tramo Comarca de Pamplona y nueva estación](#)
- [Tramo Pamplona – Y vasca](#)

En suspenso **-berria!-**

Plataforma en construcción

Proyecto en elaboración

Proyecto en elaboración

Proyecto en elaboración

No lo sabe ni el Gobierno **-berria!-**

Proyectos en elaboración

En suspenso **-berria!-**

- [Tramo Castejón - Lodosa – Logroño – Miranda de Ebro](#)

- [Documentación de interés](#): planes, estudios previos, estudios de impactos, estudios de rentabilidad, trazados, relaciones Navarra-Estado, Y vasca...

- [Gastos ejecutados por el Gobierno de Navarra en el TAV hasta el 31 de diciembre de 2012](#)



Tramo Plasencia de Jalón (Zaragoza) – Castejón (82,3 Kms., de ellos 45 km 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.
- Estudio Informativo (aprobación inicial; expuesto a Información Pública y Oficial): 08/04/2003 ([BOE 101 de 28/4/2003](#))
- Declaración de Impacto Ambiental: 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 (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:

Subtramo: Gallur-Cortes. La longitud aproximada de la actuación es de 9,5km. 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 11,5km. 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.

* **Afecciones del TAV entre Cortes y Fontellas:**

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

- En mayo de 2013 el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento reconocen públicamente sus gravísimas dificultades económicas para continuar con el proyecto de todo este tramo (incluida una posible y nueva estación en Tudela). Renuncian a él (a medio plazo al menos) y en su lugar plantean 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-berrial->



Subtramo Tudela - Castejón

- Municipios afectados: Tudela y Castejón.
- 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: 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. 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).
 - 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 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 deberá desarrollar el correspondiente Estudio de Impacto Ambiental que se incluirá en el Estudio Informativo. Dicho Estudio deberá tener en cuenta la información aportada en las consultas previas y evaluará, 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 someterán a exposición pública. ([Información complementaria](#)).
 - 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.
- **Afecciones del TAV entre Tudela y Castejón**
<http://www.fundacionsustrai.org/informe-afecciones-previstas-tramo-tudela-castejon-del-tren-alta-velocidad-navarro>



Tramo Castejón – Comarca de Pamplona (65 km.)

- Municipios afectados: Castejón, Valtierra, Cadreita, Villafranca, Marcilla, Peralta, Falces, Olite, Tafalla, Pueyo, Garínoain, Barásoain, Tirapu, Biurrun-Olcoz y Tiebas-Muruarte de Reta (Campanas incluido). [Ver planos del trazado](#).
- 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](#))
 - [Solicitada su caducidad ante los Ministerios de Fomento y Medio Ambiente en abril de 2010](#)
 - [Recurrida ante la Audiencia Nacional en 2011, por Sustrai](#).
- 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 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.
- **Afecciones del TAV entre Castejón y Pamplona:**
<http://www.fundacionsustrai.org/afecciones-generales-del-tav-navarro-sobre-los-valores-ambientales-sociales-y-culturales>

Subtramo Castejón – Villafranca (14,7 km.)

- Municipios afectados: Valtierra, Cadreita y Villafranca.
- [Plano del trazado](#) (pdf 11,65 Mb) **-berria!**
- 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.
- 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.



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>

- 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.
 - 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. [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 (6,2 km.):
 - Iniciadas el 2 de abril de 2013 (inicialmente previstas para [agosto](#) de 2012). El Departamento de Fomento señala que no ha habido retraso y que en estos meses se ha "acometido lo que podríamos llamar obras menores", ejecutándose ya un 3,73% de la obra. (Leer la noticia en [Diario de Noticias](#) o [Diario de Navarra](#)).
 - Fecha prevista de finalización: enero 2015
 - Subtramo Cadreita-Villafranca (8,58 Km.):
 - Iniciadas el viernes 4 de noviembre de 2011: [ver nota del Gobierno de Navarra](#)
 - Seguimiento de las obras: ver noticias del Diario de Navarra ([11 de noviembre](#), [12 de noviembre](#), [23 de noviembre](#)), [fotos tomadas el 28 de febrero de 2012](#), [nota emitida en abril de 2012](#).
 - En [abril de 2013](#), el presupuesto total ejecutado es del 51%.
 - En [mayo de 2013 la acción popular paraliza por primera vez y de forma temporal las obras del TAV en Navarra](#). **-berria!-**
 - Fecha aproximada de finalización: marzo 2014.

Subtramo Villafranca – Olite (15 km.)

- Municipios afectados: Villafranca, Marcilla, Peralta, Falces y Olite.
- [Plano del trazado](#) (pdf 4,43 Mb) **-berria!-**
- 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](#)), 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.
- Proceso expropiatorio: es probable que empiecen a anunciarlo en breve **-berria!-**
- Obras de construcción de la plataforma:
 - Licitación de las obras: previsto para finales de 2013 ([entrevista con Zarraluqui](#)) **-berria!-**

Para conocer cómo se desarrollarán las siguientes fases, recomendamos ver el proceso del expediente en el primer subtramo, Castejón – Villafranca.

Subtramo Olite – Tafalla (15 km.)

- Municipios afectados: Olite y Tafalla.



- [Plano del trazado](#) (pdf 4,94 Mb) **-berrial-**
- 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 noviembre de 2011), y que se ha dividido en dos proyectos de construcción.
 - El [8 de abril de 2013](#) anunciaban la próxima salida a exposición pública del proyecto.
 - Proceso expropiatorio: es probable que empiecen a anunciarlo en breve **-berrial-**
- Obras de construcción de la plataforma:
 - Licitación de las obras: previsto para finales de 2013 ([entrevista con Zarraluqui](#)) **-berrial-**

En la nota de prensa publicada tras la reunión mantenida el [8 de abril de 2013](#), la 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](#).

Para conocer cómo se desarrollarán las siguientes fases, recomendamos ver el proceso del expediente en el primer subtramo, Castejón – Villafranca.

Subtramo Tafalla - Campanas (15,19 km.)

- Municipios afectados: Tafalla, Pueyo, Garínoain, Barásoain, Tirapu, Biurrun-Olcoz y Tiebas-Muruarte de Reta (Campanas incluido).
- [Plano del trazado](#) (pdf 1,6 Mb) **-berrial-**
- 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. 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.



Para conocer cómo se desarrollarán las siguientes fases, recomendamos ver el proceso del expediente en el primer subtramo, Castejón – Villafranca.

- Obras de construcción de la nueva plataforma: en noviembre de 2011, en el nº 55 de la revista 'Empresa y Sociedad' (editada por la Asociación de Empresarios de la Ribera), la Presidenta del Gobierno de Navarra, Yolanda Barcina, afirmaba que la intención del Gobierno era tener adjudicadas en 2012 las obras del primer, segundo y tercer tramo (hasta Tafalla). Por tanto, a estas alturas no parece probable que se inicien obras entre Tafalla y Pamplona durante 2013.



Subtramo Campanas - Esquíroz (10,20 km.)

- Municipios afectados: Tiebas-Muruarte de Reta (Campanas incluido), Cendea de Galar, Beriain, Esquíroz.
- [Plano del trazado](#) (pdf 1,36 Mb) **-berria!**
- Proyecto básico y proyecto constructivo:
 - La redacción del proyecto constructivo fue adjudicada a la UTE [Geocontrol S.A. - TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras S.A.](#), por 684.000 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 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 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.

El exconsejero de Fomento y Vivienda del Gobierno de Navarra, Anai Astiz, reconocía que este subtramo será **“apto exclusivamente para viajeros”**. O sea, el TAV no llevará mercancías en todo su trazado. Ver [Diario de Noticias](#) y [Diario de Navarra](#) del 28 de agosto de 2011.

- En mayo de 2013 el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento reconocen públicamente sus gravísimas dificultades económicas para continuar con el proyecto de construcción de nuevas vías ferroviarias para la alta velocidad en Navarra. Renuncian a parte de él (a medio plazo al menos) y en su lugar plantean 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. En lo que se refiere a este tramo concreto la cuestión no queda clara todavía. Más información: <http://blogak.com/sakanakoahtrikez/tag/tercer> **-berria!**



Tramo Comarca de Pamplona (24 km., de ellos 12,5 km. coinciden con la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona y nueva estación)

- Municipios afectados: Cendea de Galar, Beriain, Esquíroz, Pamplona, Cendea de Zizur, Zizur Mayor, Berriozar, Berrioplano, Cendea de Olza, Cendea de Iza. [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 (información pública): 24/09/2001 ([BON 134 de 5/11/2001](#))
- Estudio Informativo (aprobación inicial): 29/01/2003
- 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](#)
- Estudio Informativo (aprobación definitiva): 07/07/2004 ([BOE 191 de 9/8/2004](#))
- Proyecto constructivo (1): 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 realizó 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.
- Proyecto constructivo (2): El Gobierno de Navarra adjudicó en octubre de 2009 la asistencia técnica para la redacción del proyecto constructivo del subtramo Comarca 1: Campanas-Esqíroz; la adjudicataria ha sido la UTE Geocontrol S.A.-TRN Ingeniería y Planificación de Infraestructuras S.A., por 684.000 euros. Fecha finalización prevista de este proyecto constructivo: *primavera 2011*
- En mayo de 2013 el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento reconocen públicamente sus gravísimas dificultades económicas para continuar con el proyecto de construcción de nuevas vías ferroviarias para la alta velocidad en Navarra. Renuncian a parte de él (a medio plazo al menos) y en su lugar plantean mejorar las vías actuales adaptándolas al ancho europeo, mediante la implantación de un tercer rail. Esto resolvería directamente los problemas de tráfico de mercancías entre las vías ferroviarias ibéricas y europeas. En lo que se refiere a este tramo



concreto la cuestión no queda clara todavía.

Más información: <http://blogak.com/sakanakoahtrikez/tag/tercer-berria/>

Nueva estación para el Tren de Alta Velocidad

Plan Sectorial de Incidencia Supramunicipal (PSIS) de desarrollo del área de la nueva estación del Tren de Alta Velocidad 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 es 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.

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"](#). -berria!
- 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](#).
 - Declaración de Incidencia Ambiental sobre el PSIS: [el 12 de febrero de 2010 se publica la Resolución por la que se formula la DIA](#).
 - [Inicio de la redacción de los proyectos de urbanización y reparcelación](#) (23 de abril de 2010).
 - [El Consortio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona encarga la redacción de los proyectos de reparcelación y urbanización del PSIS de la nueva estación del TAP](#) (24 de octubre de 2012).
 - Posteriormente, se contratará el proyecto de la nueva estación ([ver la fuente de esta información](#)).
 - Más información: <http://www.cfnavarra.es/obraspublicas/aerofer/TAVest.htm>
- 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](#) (archivo PDF, 88 Kb).
 - [PSIS recurrido al Tribunal Supremo](#)
 - [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)
-berria!-
- Estudios y otros informes que se pueden consultar:
 - [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).
 - [Respuesta del Gobierno de Navarra](#) a la demanda interpuesta por Sustrai (archivo en formato PDF, 693 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).
 - [Informe de la CHE donde se indica que falta concretar las necesidades hidricas y las fuentes de suministro](#), que aparece en el expediente del recurso (archivo en formato PDF, 396 Kb).



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

- Municipios afectados: al menos Cendea de Iza y Valle de Arakil (Concejos de Errotz, Izurdiaga, Etxarren, Egiarreta, Satrustegi, Hiriberri, Ihabar). A partir de aquí, depende de las alternativas:
 - 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), Alegia, Orendain, Ikaztegieta, Aldaba (Tolosa), Legorreta.
 - Si la conexión fuera en Ordizia a través de 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 en Gipuzkoa podrían ser Ataun, Enirio (Mancomunidad de Enirio-Aralar), Zaldibia, Gaintza, Arama, Itsasondo, Ordizia.
 - 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. Y en Gipuzkoa, según el trazado, podrían ser Idiazabal, Segura, Mutiloa, Gabiria, Ormaiztegi, Ezkio/Itxaso, Beasain.
 - Si finalmente la conexión con la Y vasca fuera en Vitoria/Gasteiz, los municipios navarros afectados serían Iza, Arakil, Irañeta, Uharte-Arakil, Arruazu, Lakuntza, Arbizu, Etxarri Aranatz, Bakaiku, Iturmendi, Urdiain, Altsasu, Olazti y Ziordia. **-berria!**
- Ver posibles trazados aquí:
<http://blogak.com/sakanakoahtrikez/trazados-para-la-conexion-entre-el-corredor-navarro-y-la-y-vasca-del-tren-de-alta-velocidad>
- **Estudio infomativo:** 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. Sin embargo, el [23 de abril de 2013](#) reconocían su inoperatividad, pues los gobiernos vasco y navarro solicitaban su reactivación.
- Esta fase concluiría con la obtención de la Declaración de Impacto Ambiental. Normativa aplicable: [Real Decreto Legislativo 1/2008, de 11 de enero, por el que se aprueba el texto refundido de la Ley de Evaluación de Impacto Ambiental](#) y [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](#).
- En mayo de 2013 el Gobierno de Navarra y el Ministerio de Fomento reconocen públicamente sus gravísimas dificultades económicas para continuar con el proyecto de este tramo. Renuncian a él (a medio plazo al menos) y en su lugar plantean mejorar la vía actual (entre Iruñea y Gasteiz) adaptándola 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> -berria!-

- Pero en una comparecencia de la ministra de Fomento en el Congreso pocos días después, la ministra desvela que «todos los informes técnicos» que manejan señalan que la conexión de Navarra con la Y-vasca debe hacerse por Vitoria, con lo que se descartaría definitivamente que se realizara a través de Ezkio-Itsaso. Esta conexión se prevé a largo plazo en forma de nueva plataforma de alta velocidad, si bien en un primer momento se realizaría por tercer hilo en la actual línea Pamplona - Vitoria.

Más información:

<http://blogak.com/sakanakoahtrikez/la-union-ferroviaria-entre-navarra-y-la-cav-por-gasteiz-servira-tambien-para-el-tav-segun-fomento> -berria!-



Tramo Castejón - Lodosa - Logroño (70 km.)

- 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.
- Fecha prevista de inicio de obras: muy incierta

Tramo Logroño – Miranda del 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. \(TYPASA\)](#) 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](#).



Documentación de interés sobre el TAV en Navarra

Planes y estudios previos

- 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 del corredor navarro de alta velocidad” por el Ministerio de Fomento. En este Estudio, se presentan un total de 6 alternativas, 2 de las cuales se conectan directamente con la denominada “Y” Vasca.
- 1999: “Estudio de demanda y rentabilidad del Corredor Navarro de Alta Velocidad” por el Ministerio de Fomento.
 - [Licitación](#)
 - [Adjudicación](#)
- 2005: “Plan Estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT) 2005-2020” por el Ministerio de Fomento: http://www.fomento.gob.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PEIT/
- 2009: “Estudio Funcional del Corredor de Altas Prestaciones Cantábrico-Mediterráneo” por el Ministerio de Fomento.
 - [Presentación pública](#)
 - [Estudio en PPT](#) (5 MB)
- 2011: “Análisis del impacto [únicamente positivo] de la implantación de la Red de Alta Velocidad en Navarra” por el Gobierno de Navarra.
 - [Informe completo](#)
- 2011: Red Transeuropea de Transportes (RTE-T) de la Unión Europea: [la Comisión Europea integra a Navarra en el corredor Cantábrico-Mediterráneo](#).
 - 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.
- 2012: “Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda (PITVI) 2012-2024” por el Ministerio de Fomento: http://www.fomento.es/MFOM/LANG_CASTELLANO/_ESPECIALES/PITVI/

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>

Trazado del corredor navarro de alta velocidad y la Y vasca:

- <http://www.ahtgelditu.org/ibilbidea/index.php>

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%20FINANCIACION%20C3%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](#). **-berria!-**

Y vasca

- Estado de ejecución de la Y vasca (octubre 2012):
<http://www.geotren.es/blog/estado-de-ejecucion-de-la-y-vasca-octubre-2012/>
- ¿Está en cuestión la Y vasca?:
<http://sindominio.net/ahtezar/ComoVaEITAV/LaYvascaCuestionada.pdf>
- Comienza la adaptación de la vía entre Donostia e Irún para que circule el TAV. ADIF invierte 40 millones para facilitar la instalación del tercer hilo. La actuación permitirá que por el trazado circulen trenes de ancho convencional y de ancho internacional:
<http://www.diariovasco.com/v/20121002/al-dia-local/comienza-adaptacion-entre-donostia-20121002.html>

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/>
- MIM Mugitu AHT gelditzeko: <http://mugitu.blogspot.com.es/>
- <http://sindominio.net/ahtez/>



Gastos ejecutados por el Gobierno de Navarra para el TAV hasta el 31 de diciembre de 2012

	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	1.061.830,71 €	4.336.906,20 €	11.887.882,61 €	17.286.619,52 €
TOTAL	7.097.926,95 €	4.773.742,90 €	12.049.116,91 €	23.920.786,76 €

Tabla recogida de la respuesta que dio el Consejero de Fomento Luis Zarraluqui al parlamentario foral Maiorga Ramírez a la pregunta sobre las partidas presupuestarias del año 2012 vinculadas a la construcción del corredor navarro del TAP, respondida el 2 de abril de 2013. [La respuesta completa está aquí](#) (archivo en formato PDF, 522 Kb).

Los costes de las obras de **plataforma** del TAV entre Castejón y la Comarca de Pamplona estaban estimados en 387 millones de euros en 2010 y así quedaron consignados en el convenio suscrito el 9 de abril de 2010 entre el Gobierno de Navarra y el Estado. Pues bien, 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 deberá tener **un nuevo presupuesto mínimo de 887 millones de euros**. **-berria!**



Anexo 1: Actas del Consejo de Dirección del Consorcio Alta Velocidad-Comarca de Pamplona -berrial-

Acta reunión N°1 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°2 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°3 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°4 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°5 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°6 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°7 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°8 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°9 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°10 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°11 consorcio TAV Pamplona:

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

Acta reunión N°12 consorcio TAV Pamplona:

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