

Impulso a las obras y estudios del corredor navarro de Alta Velocidad

Un trazado bien encarrilado

Plataforma en construcción del tramo Villafranca Peralta, con el viaducto de Aragón en primer plano

● Texto: Javier R. Ventosa
● Fotos: Adif AV

El corredor navarro de Alta Velocidad, eslabón occidental del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, se dibuja cada vez con mayor nitidez en el territorio de la Comunidad Foral. El impulso dado en los últimos años por Mitma al proyecto ha acelerado el ritmo de ejecución del trazado entre Castejón y Pamplona, considerado como la espina dorsal del corredor en Navarra. De forma paralela avanza la tramitación de estudios para conectar este tramo central con las redes ferroviarias de Aragón y el País Vasco.

El Ministerio

de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma) continúa impulsando el desarrollo del Corredor Cantábrico-Mediterráneo, eje ferroviario que conectará los dos grandes corredores españoles integrados en la Red Básica de la Red Transeuropea del Transporte (Atlántico y Mediterráneo), comunicando las ciudades y los puertos de las dos fachadas marítimas de la península Ibérica. La configuración de este corredor transversal de altas prestaciones y carácter estratégico, que será apto para tráfico mixto, comprende tanto la modernización de la infraestructura existente entre Sagunto y Zaragoza como la creación de una nueva infraestructura entre Zaragoza y el País Vasco. Ambos ejes están en desarrollo.

En este segundo tramo se llevan a cabo los trabajos del corredor navarro de Alta Velocidad, futura infraestructura de unos 234 kilómetros de longitud (incluida la Y Vasca) que discurrirá mayoritariamente por la Comunidad Foral de Navarra, atravesándola de sur a noroeste. Su objetivo es establecer una nueva conexión de doble vía con ancho estándar entre Aragón (LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona)

y el País Vasco (Y Vasca, Vitoria-Bilbao-San Sebastián-Irún) que, además de enlazar con estas comunidades vecinas, modernizará el transporte ferroviario de personas y mercancías en Navarra, mejorándolo en capacidad, seguridad, fiabilidad y rapidez respecto a la oferta actual. Este transporte es canalizado hoy a través de la línea convencional de vía única Zaragoza-Pamplona-Alsasua, inaugurada en 1865, y la única que actualmente presta servicio comercial en esta comunidad.

El corredor navarro está incluido desde finales del pasado siglo en los sucesivos planes de infraestructuras elaborados por el Ministerio como uno de los proyectos ferroviarios de interés general a desarrollar para completar la red de Alta Velocidad. Los estudios iniciales del mismo datan de la primera década de este siglo. Su construcción se enmarca en la colaboración institucional establecida entre la Administración General del Estado, Adif Alta Velocidad (Adif AV) y la Comunidad Foral de Navarra, primero a través de un convenio para delimitar inversiones y responsabilidades y, a partir de 2018, mediante un comité de seguimiento entre las tres partes que analiza trimestralmente las actuaciones. Ese año, con el fin de

agilizar las obras, Adif AV asumió la gestión integral del proyecto, que para su ejecución se divide en tres tramos: Zaragoza-Castejón, Castejón-Comarca de Pamplona y Comarca de Pamplona-Y Vasca. El tramo intermedio es el único que está actualmente en ejecución.

2023, un año crucial

La construcción del corredor arrancó a principios de la pasada década con la adjudicación de dos obras de plataforma al sur del tramo Castejón-Comarca de Pamplona, pero el proyecto se ralentizó por la crisis económica. En los últimos años, Mitma y Adif AV han reafirmado su compromiso con este corredor de Alta Velocidad mediante nuevas inversiones y licitaciones que han dado un impulso general a las actuaciones. De hecho, dos tercios de la inversión total destinada al proyecto desde su inicio se han realizado en la actual legislatura. Además, 2022 ha sido el año de mayor inversión ejecutada en esta infraestructura estratégica para Navarra, con 69 millones de euros.

El año 2023, según anunció la titular de Mitma en diciembre, va a ser "crucial" para el avance de la Alta Velocidad en Navarra. Y es que, a lo largo del mismo, estarán en marcha o ya finalizados cinco de los siete subtramos del trayecto Castejón-Comarca de Pamplona, que con sus 87 kilómetros será la espina dorsal del corredor en Navarra. A esta situación se llegará en los próximos meses con el inicio previsto de las obras en dos subtramos: Viaducto sobre el río Ebro (tramo I del subtramo 0), pendiente de adjudicación, y Tafalla-Campanas, cuya obra se licitará a mediados de año. La inversión en ambos tramos se acerca a los 310 millones de euros, con financiación europea de los fondos



Con 854 metros divididos en 18 vanos, el viaducto de Marcilla es el de mayor longitud del tramo entre Castejón y Pamplona.

NextGeneration a través del Plan de Recuperación, Transformación y Resiliencia. La llegada del trazado a Campanas, prevista con horizonte 2026-2027, será un hito en el tramo en ejecución, ya que, una vez en servicio, permitirá viajar desde Castejón por la nueva línea y conectar en aquella localidad, cercana a Pamplona, con la línea existente para llegar a la capital.

En paralelo a las obras entre Castejón y Pamplona, Mitma y Adif AV impulsan también la tramitación de los tramos restantes del corredor, cuyo proceso administrativo registrará este año notables avances. Así, en el mes de marzo se ha sometido a información pública el nuevo estudio informativo del tramo Zaragoza-Castejón (87 kilómetros, la mitad de ellos en Navarra), que completará el trazado de la futura LAV Zaragoza-Pamplona, cuyo origen se situará en la conexión con la LAV Madrid-Zaragoza-Barcelona en Plasencia de Jalón. También, han sido sometidos a

este trámite en marzo los estudios de los dos últimos subtramos del tramo central: Campanas-Esquíroz y Eliminación del bucle ferroviario de Pamplona. Este último definirá la solución para la supresión del trazado de la línea Castejón-Alsasua en la capital, totalmente rodeado por la trama urbana, y su sustitución por una variante al sur de la ciudad que incluirá una nueva estación intermodal en el barrio de Echavacoiz. Asimismo, Mitma avanza en la tramitación del estudio informativo de la conexión con la línea Casetas-Bilbao en Castejón (tramo II del subtramo 0), ya remitido al Ministerio de Transición Ecológica para el trámite ambiental.

Al norte del corredor, Mitma, Adif AV y el Gobierno autonómico progresan igualmente en la conexión del corredor navarro con la futura red de Alta Velocidad del País Vasco (Y vasca) tras aprobar en septiembre la adaptación del estudio informativo del tramo entre Zuasti (Pamplona) y Alsa-

sua, de unos 30 kilómetros, para proceder a su exposición pública. Esta decisión permitirá la puesta en servicio provisional de la Alta Velocidad entre Castejón y Alsasua (es decir, prácticamente todo el trazado en territorio navarro) con independencia de la solución final elegida para la conexión definitiva con la Y Vasca, dado que el mencionado tramo es común a las dos alternativas que actualmente se están evaluando para realizar esa conexión (Vitoria y Ezkio).

Progreso de las obras

La obra de plataforma del tramo Castejón-Comarca de Pamplona se inició en su extremo sur y progresa ahora en dirección norte. De los siete subtramos que integran el tramo central del corredor, uno ya ha sido entregado a Adif AV (Castejón-Villafraña), otro terminará las obras este año (Villafraña-Olite, ya concluido entre Peralta y Olite) y un tercero está en plena ejecución (Olite-Tafalla). Es decir, 45 de los 87 kilómetros

CORREDOR CANTÁBRICO MEDITERRÁNEO

LÍNEA DE ALTA VELOCIDAD ZARAGOZA - PAMPLONA

Tramo Castejón - Pamplona



del tramo central están hoy en la fase de obras o han finalizado. Con el inicio este año de las obras en los dos subtramos ya mencionados, que aportarán otros 20 kilómetros, quedarán solo dos subtramos por iniciar la fase de plataforma.

El trazado que actualmente se construye es el proyectado en el estudio informativo del tramo Castejón-Comarca de Pamplona aprobado en 2003. Tiene su origen en las cercanías de Castejón, en el límite con La Rioja, y se desarrolla en dirección sur-norte sensible-

mente en paralelo a la autopista de Navarra (AP-15), inicialmente por el oeste y a partir de Marcilla por el este, y alejado de la línea Zaragoza-Pamplona (a la cual cruza en Marcilla y Campanas), hasta alcanzar la capital navarra. La plataforma ferroviaria que se ejecuta, de 14 metros de anchura, apta para vía doble y dotada de parámetros de Alta Velocidad, permitirá una velocidad de diseño de 330 km/h.

A su paso por las comarcas de la Ribera Alta y la Zona Media, donde se sitúan los subtramos en

marcha o ya finalizados, el trazado discurre por terrenos de llanura que no exigen grandes movimientos de tierras, siendo los principales obstáculos para su avance las carreteras, caminos, vías férreas y cauces fluviales presentes en su zona de influencia. En los cinco primeros subtramos, hasta Campanas, se ha dispuesto un conjunto de soluciones de ingeniería para salvar estos obstáculos, que incluye cinco viaductos, cinco túneles, dos túneles artificiales, una pérgola, más de una veintena de pasos superiores, ocho pasos inferiores y tres Puestos de Adelantamiento y Estacionamiento de Trenes (PAET).

El mayor número de estructuras, y algunas de las más relevantes, se construye en el subtramo Villafranca-Peralta. Aquí se ejecutan dos viaductos notables: el viaducto de Marcilla, de 854 metros de longitud divididos en 18 vanos, que resuelve el cruce con la línea Castejón-Alsasua y con las carreteras forales NA-228 y NA-660, cuyo tablero lo forman vigas de hormigón prefabricadas; y el viaducto sobre el río Aragón, de 546 metros, que salva el cauce fluvial y el soto de ribera mediante un vano principal de 110 metros y dos únicos apoyos en el agua que minimizan el impacto en las especies de la zona, como el visón europeo; la sección del tablero es un cajón continuo de hormigón postesado. La preocupación por la integración en el entorno también ha presidido la obra del túnel de El Montico, inicialmente un desmonte de 40 metros de altura y, tras la modificación del proyecto, un falso túnel de 392 metros de longitud y 15,7 metros de anchura que evita la eliminación de una vía pedestre de gran valor local. Otra estructura notable es la pérgola sobre la autopista AP-15, de 139 metros de

Tramo Castejón-Comarca de Pamplona. Obra de plataforma

Subtramo	Longitud (km)	Presupuesto (M€)	Situación
Viaducto sobre el Ebro	0,7	68,3	En licitación
Conexión Zaragoza-Logroño	4,1	40,0	Estudio informativo
Castejón-Villafranca	14,7	64,2	Finalizado
Villafranca-Peralta	5,0	75,7	En obras
Peralta-Olite	10,3	29,1	Finalizado
Olite-Tafalla	14,7	111,2	En obras
Tafalla-Campanas	15,1	240,0	Próxima licitación
Campanas-Esquíroz	10,8	-	Estudio informativo
Bucle de Pamplona	12,0	-	Estudio informativo

longitud y dos vanos, construida mediante vigas prefabricadas.

El subtramo Tafalla-Campanas, segundo en longitud y el de mayor presupuesto del tramo central, también concentrará varias estructuras de ingeniería de entidad. Aquí está prevista la ejecución en mina de tres túneles (La Catedral, de

475 metros; Artzaretta, de 660 metros, y Murugain, 508 metros), un viaducto (Arroyo de la Majada, de 540 metros), un PAET (Garioain, de 2400 metros), 10 pasos superiores y un paso inferior, así como el encauzamiento de la regata de Errekaldea y las estructuras sobre la misma. También se ha proyec-

tado la reposición de un tramo de 3,5 kilómetros de la línea Castejón-Alsasua cerca de Campanas.

El resto del trazado en construcción incluye otras estructuras singulares. Una de las más emblemáticas, dado que conformará una parte del subtramo 0, será el viaducto que cruzará el río Ebro

Pérgola y paso superior sobre la autopista AP-15, a la altura de Marcilla.





Plataforma terminada del tramo Castejón-Cadreíta.

cerca de Castejón. El proyecto de esta estructura, de 700 metros de longitud divididos en once vanos, recoge consideraciones de diseño y minimización de la afección a la vegetación de ribera –que han definido tanto la sección circular de las pilas como su posición–, así como las especiales condiciones ambientales de una zona incluida en la Red Natura. El viaducto, en fase de adjudicación, se construirá junto al puente de Sancho el Mayor de la autopista AP-15.

En el capítulo de obra subterránea son destacables el túnel de Monte Pleno (1560 metros de longitud –el más largo del tramo– y 95 m² de sección, en el subtramo Olite-Tafalla Sur) y el túnel que cruzará bajo el Canal de Navarra (583 metros de longitud y sección libre de 85 m², en el subtramo Tafalla Sur-Tafalla), ambos en ejecución. En este último subtramo, Adif AV ha planteado sustituir una trinchera por un túnel artificial para evitar la afección al yacimiento de La Gariposa, donde los arqueólogos estudian un recinto amurallado de origen romano datado entre los siglos II y I a.C. ■

Nueva variante de mercancías

Mitma y el Gobierno foral están impulsando la construcción de una variante de mercancías en sustitución del trazado urbano de la línea Zaragoza-Alsasua que, como parte del bucle ferroviario de Pamplona, atraviesa el polígono industrial de Landaben y actúa como una barrera para su crecimiento. La variante, de vía única y 4 kilómetros de longitud, rodeará y comunicará los polígonos de Landaben y Arazuri-Orcoien, y eliminará el paso actual de la línea por la planta de Volkswagen, empresa estratégica para la economía navarra, que podrá ampliar sus instalaciones. La nueva infraestructura, que se integrará en la Red Ferroviaria de Interés General, dará acceso a nuevos servicios logísticos de transporte ferroviario a las empresas allí instaladas.

El proyecto quedó plasmado en un protocolo suscrito el pasado 29 de diciembre por responsables de Mitma, Adif y el Gobierno foral. Según el protocolo, el Ejecutivo autónomo asumirá la financiación (40 millones de euros) y la realización de las obras (infraestructura, superestructura, puente sobre el río Arga y plataforma logística), cuyo proyecto constructivo ya licitó en enero. Adif, por su parte, prestará apoyo técnico al Gobierno navarro durante todas las fases del proyecto, incluyendo cometidos como la revisión del proyecto básico, el desmantelamiento del antiguo trazado y la desafección de los terrenos ferroviarios.

La titular de Mitma ha subrayado la importancia del acuerdo “para el desarrollo industrial de Navarra y para el impulso del transporte ferroviario de mercancías, estratégico por su influencia en la necesaria transición ecológica de nuestro modelo productivo”.

Falso túnel de El Montico, en el tramo Villafranca-Peralta.

