

## **Jornadas informativas sobre el corredor ferroviario navarro. Pamplona. Debate.**

---

**Pregunta 1.-** ¿Pueden saltarse Navarra dejándola a la derecha para hacer el corredor entre el Atlántico y Mediterráneo utilizando el corredor del Ebro, el Castejón-Miranda?

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Lo que diría es que siempre hay que ser absolutamente cauto y cuidadoso. La ventaja que tenemos nosotros respecto al corredor del Ebro, en este caso al Miranda-Logroño-Castejón, es que nosotros sí somos red básica europea y ellos no. En la planificación europea nosotros tenemos reconocida una categoría superior y eso tiene la lógica de que en esta parte nuestra hay más volumen de PIB, más actividad económica, más personas y más movimiento. Por eso antes decía qué importante es estar en la red básica y cómo, desde mi punto de vista, ese es un elemento que hay que defender porque es referente. También decía que creo que es responsabilidad del Gobierno de Navarra, y en general de todos, no dar mensajes equivocados, no dar mensajes inadecuados al Gobierno del Estado, no vaya a ser que quieran usar como excusa cualquier mensaje para buscar ese tipo de opciones.

Yo creo que no hay un riesgo real, no hay más que ver las portadas de los periódicos de La Rioja; cuando hay noticias ellos están preocupados, lógicamente, ellos tienen también el interés y aquí todo el mundo pelea y todo el mundo se mueve, como es lógico y es legítimo. Creo que el hecho de que nosotros seamos red básica y ellos no es una diferencia relevante e, insisto, además esa calificación no es un capricho, está soportada en la mayor actividad económica que tenemos, pero lo que diría es que tenemos que ser cautos y prudentes, no juguemos con fuego, no vayamos a dar razones o argumentos a nadie en esa dirección

**Pregunta 2 (Juan Carlos Berasategui).-** Quería hacer dos preguntas. Una, ¿si es cierto que la competencia de la red ferroviaria es del Estado? Pero se ha oído por ahí que a la hora de licitar Navarra, a partir del convenio de 2010, tiene la iniciativa y de alguna manera tiene atado al Estado a la hora de hacer posibles licitaciones de nuevas fases del proyecto. ¿Esto hasta qué punto es cierto? ¿El Estado puede denunciar el convenio y ese protagonismo de licitación de Navarra decae? ¿Cómo está el asunto?

Por otra parte, quería conocer si el TAV y el corredor navarro tienen la misma velocidad porque es sabido, y lo pregunto porque en la velocidad de un ferrocarril a partir de 150 o 180 es exponencial el incremento de gasto energético y a la hora de pensar en temas de cambio climático y lo que se decía de sostenibilidad, me imagino que es un elemento o un criterio que quizás sea tenido en cuenta a la hora de decantarse por una de las dos opciones.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Respecto a la primera pregunta, decir que, efectivamente, en virtud del convenio actualmente existente de 2010, convenio que está superado por la realidad -lo hemos dicho las dos partes- pero que está vigente jurídicamente, el Estado, que es el competente, cedió a Navarra, encomendó a Navarra, -no sé cuál es el vocablo jurídico, espero no equivocarme-, la competencia de licitar

las obras de ejecución en el tramo Castejón-Campanas. Es decir, en este momento, como ese convenio está vigente, la competencia de licitar las obras es del Gobierno de Navarra.

El debate que se está produciendo estos días es un debate que en su elemento jurídico, cuando uno lee alguno de los comunicados del Ministerio parece que lo que están diciendo es, pero no lo dicen si uno lee despacio, doy por finalizado el convenio. No lo dicen, dicen lo voy a hacer yo y tal... Jurídicamente la realidad es que el convenio está vigente y jurídicamente el propio convenio establece unas causas de extinción. Y yo creo que esa es la cuestión. Dentro de esas causas de extinción, que son tres, una es el cumplimiento del objetivo del convenio que, evidentemente, no se da porque el objetivo del convenio teóricamente tenía que haber estado terminado en el 2014-2015 y se ha ejecutado el 10 o el 12%.

La otra es el mutuo acuerdo, que las dos partes nos pongamos de acuerdo en declarar extinto el convenio, cosa que Navarra, evidentemente, ya hemos trasladado formalmente que no vamos a hacer porque entendemos que tener un convenio, eso sí un buen convenio, es bueno para Navarra en la medida en que nos permite influir y presionar y entonces estamos en esa fase de decir 'yo no voy a extinguir nada, pero estamos dispuestos a negociar uno nuevo', con lo cual esa segunda causa, la del mutuo acuerdo, no se da.

Y hay una tercera causa, que es la del incumplimiento grave por parte de una de las partes. Ese es el elemento, en torno a ese elemento es donde yo creo que los dos gobiernos, seguro que el Gobierno del Estado, está haciendo sus reflexiones. Nosotros hemos trasladado al Gobierno del Estado, se lo hemos dicho claramente a la vista de sus comunicados, que no se ha producido ningún incumplimiento grave del convenio; con lo cual la visión jurídica del Gobierno de Navarra es que el convenio está vigente, no se ha producido ninguna de las causas de extinción y, por lo tanto, la competencia es del Gobierno de Navarra.

Respecto a la segunda pregunta, a la de las velocidades, en este caso estamos hablando de una línea de altas prestaciones, de alta velocidad, llamémosle como queramos, mixta, de pasajeros y de mercancías. Hay un anexo sobre la convivencia del uso de mercancías y pasajeros en las líneas mixtas con referencias de dónde se está haciendo, de cómo son los nuevos proyectos, etcétera. Ahí hay documento interesante que os recomiendo que lo veáis, pero digamos que el primer mensaje es que, en general, en las líneas mixtas las velocidades máximas tienden a ser menores porque es fundamental que la diferencia entre las velocidades de las mercancías y de los pasajeros no sean muy grandes porque eso dificulta la gestión mixta de la línea. También es importante decir que hay tres velocidades: la velocidad máxima con la que tú diseñas la infraestructura, es decir, que esa infraestructura debería ser capaz de aguantar un tren pasando a esa velocidad sin que pasara nada, esa es la velocidad máxima de diseño; luego la velocidad máxima comercial, que es la velocidad máxima a la que se le va a permitir a un tren circular por ahí, más baja lógicamente, y luego hay otra que es la velocidad media, que es otra cosa. Aquí seguramente irá por tramos. En el caso de Euskadi la velocidad comercial máxima, no la de diseño, en la Y vasca son 250 y la de mercancías no sé si serán 100-120. Son elementos que se han tenido en cuenta desde la óptica de la gestión, del encaje de los dos usos mixtos, aparte de la capacidad que liberamos también en el resto. En nuestro caso en la línea que tenemos actualmente liberaríamos capacidad.

En cuanto a consumos y no consumos, ahí está el equilibrio, sobre todo en el caso de pasajeros, entre la fórmula que garantice una competitividad razonable del servicio y que garantice también unos datos medioambientales sanos y favorables. Hay estudios sobre elementos medioambientales del tren cuando los comparan con el automóvil o el avión en los que el tren sale claramente mucho mejor, lo cual también es importante. ¿Por qué, por ejemplo, hemos conseguido sacar tantas personas de la carretera o del avión para ir a Madrid? Pues se ha conseguido porque somos capaces de llegar en tres horas; esto creo que lo entendemos absolutamente todos y está claro. Ahí hay un punto en el que tienes que buscar el tiempo en el que vas a hacer los desplazamientos, las velocidades, las mercancías y la gestión. Ya os digo que hay un dossier interesante en ese sentido sobre el uso mixto en las vías de alta velocidad o de altas prestaciones.

**Pregunta 2 (Juan Carlos Berasategui).**- Por eso preguntaba, porque había quien no hace muchos años quería llegar en dos horas y cuarto a Madrid, en vez de en tres horas, y habría que valorarlo.

**Pregunta 3 (Mikel Sorauren).**- A mí me parece que se está soslayando el problema fundamental, que es el problema verdaderamente político. Navarra, que en otras épocas tuvo las mejores infraestructuras de comunicaciones, hoy en día ha quedado..., y desde hace más de cien años, y no porque como había dicho el ponente el actual tren tenga un diseño de 1860 o anterior, sino porque hay un interés clarísimo por parte del Estado en marginar a este territorio. Es impresionante, por ejemplo, si ahora bajásemos a la estación de RENFE y la veríamos llena totalmente, hasta rebosar, de vagones de transporte de Volkswagen. Parece mentira que durante tantos años haya marginado el Estado una necesidad tan obvia en una zona industrial como es Navarra, y sobre todo la zona de Pamplona. La cuestión la tenemos ahí y verdaderamente no sé si el actual gobierno simplemente con esa actitud de condescendencia, vamos a decir, de reclamar lo legal va a resolver la cuestión. Para nosotros que la comunicación con Europa es fundamental, más importante que Madrid, necesitamos que verdaderamente se resuelva esa cuestión y lo que no podemos limitarnos es a echar el balón hacia el Estado diciendo que es responsabilidad suya. Ya sabemos lo que va a pasar en ese terreno y lo que está sucediendo, incluso estos días. No deja de ser sino una nueva manifestación de lo que viene siendo ya históricamente la actitud del Estado español frente Navarra en ese terreno y en otros.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.**- A eso señalar que nosotros, en el caso por ejemplo de la comunicación con Europa, que coincido contigo en que es absolutamente crucial y fundamental, justo hemos movido ficha con el Gobierno Vasco de la mano para apretar a Madrid y decir 'esto hay que solucionarlo ya'. Sí que hablé con el ministro y le dije 'ministro, mira el mapa, mira dónde está Pamplona y mira dónde está Europa, ministro'. ¿Qué hemos hecho? No nos hemos olvidado, hemos forzado a que haya un acuerdo con Euskadi y con el Estado. ¿Cumplirá el Estado y en diciembre de este año tendremos el estudio informativo y por lo tanto habrá una de las opciones claras? ¿Cumplirá y en diciembre del año que viene estará la declaración de impacto ambiental hecha? ¿Después vendrán los proyectos constructivos y se hará? Solo el tiempo nos lo dirá. Pero necesariamente el Gobierno de Navarra lo que tiene que hacer es dar pasos porque, y estoy de acuerdo contigo, la conexión con Europa es fundamental. Tenemos que forzar a que se den pasos.

Tú hablabas de cien años de marginación. Pues este Gobierno ahora tiene una legislatura, los ciudadanos dirán si tenemos otra, o el que venga, y estos proyectos de tramitación de infraestructuras son largos en el tiempo. Parece que solo luce cuando se inaugura algo, pero es que hay mucho tiempo y muchas tramitaciones detrás que tienes que empujar. En esa fase lo que digo es que gobiernos anteriores no priorizaron la importancia de ese trayecto, priorizaron otros. Yo no digo que el Castejón-Pamplona no tenga importancia porque es verdad que hay problemas de saturación, es donde más problemas hay de capacidad ahora mismo, pero es obvio que la conexión con Europa tiene una importancia... No hay más que hablar con el mundo empresarial para que nos lo digan unos y otros, otros y unos... ¿Nosotros ahí qué hacemos? Mover ficha. Ya sabemos que lo que nos va a tocar hacer en esta legislatura: el estudio informativo y declaración de impacto ambiental, que no va a lucir mucho, pero es que hay que hacerlo, que no estaba hecho y tenemos que conseguir que se haga.

¿Qué otro elemento creo que nos da fuerza? La Unión Europea. Por eso digo que para mí es un elemento a mimar, es decir, que Navarra esté en el corredor de la red básica europea y no esté el valle del Ebro creo que es un valor que hay que cuidar, es un valor que hay que mimar. Y se ha visto porque a veces el Estado recibe tirones de orejas de Europa. Que Europa esté en posición de tirar, ¿es válido o no es válido? ¿Funciona o no funciona? Si hablamos en el terreno de la voluntad y miramos los últimos veinte o veinticinco años, qué se ha hecho del corredor, pues muy poco. Y a veces suelo pensar si eso nos tiene que llevar a no intentarlo, creo que no, tenemos que intentarlo, tenemos que achuchar, tenemos que pelear. Por eso, yo reivindico la importancia de que el convenio que firmemos, que ojalá lo firmemos, sea un convenio no solo de un tramo, no solo del Castejón-Campanas, si no que sea de todo el corredor. A mí eso me parece importantísimo y absolutamente fundamental. Sabiendo y asumiendo que luego el Gobierno del Estado, este o los que vengan en el Estado, lo cumplirán o lo incumplirán en el tiempo o dónde han dicho que son ocho años, o cinco o seis, serán catorce, trece, once o nueve, o veinte, pero creo que es obligación de cualquier Gobierno de Navarra en ese sentido pelear y empujar...

**Pregunta 3 (Mikel Sorauren).**- Pero estamos al socaire de lo que nos está imponiendo un Gobierno que no es de aquí, que no tiene intereses aquí, sino más bien todo lo contrario y al final vamos a quedar otra vez... Esa es la cuestión, que tiene que tener nuestra sociedad conciencia verdaderamente de lo que implica todo esto.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.**- Yo creo que en este caso los intereses coinciden en una parte importante, es decir, a Navarra le interesa que el corredor ferroviario se desarrolle y una cosas, pero yo creo que al Estado le interesa también. Es verdad que el Estado a veces tiene que abandonar esa tesis excesivamente centralista por la cual todo tiene que pasar por Madrid, pero al Estado le interesa unir el corredor atlántico con el mediterráneo, hay mucha actividad económica, hay mucho empleo, hay muchas personas, hay muchas cosas que mejorar ahí y le interesa vertebrar eso dentro del Estado y le interesa vertebrar con Europa.

Ahora, si me dices que la prueba del algodón son los años anteriores, pues es verdad, se ha invertido mucho dinero en obras de la red ferroviaria en sitios que no estaban en la red básica europea. Esto es así y no está justificada esa

inversión, no ha respondido a criterios de planificación, sino que ha respondido a otros intereses cortoplacistas. Todos lo sabemos. Ahora, ¿estando en el Gobierno tenemos que dejar de intentarlo? Esta es la pregunta.

**Pregunta 3 (Mikel Sorauren).**- Simplemente digo que nos acordemos de una vez por todas del ladrillo de oro con el que dicen que Felipe II culminó El Escorial cuando decían que estaba arruinado. Seamos conscientes de esto.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.**- Por eso, descontarlo de la aportación económica es lo razonable.

**Pregunta 4 (Luis Iriarte).**- Buenas noches. Me llama la atención este curioso proceso de participación y debate una vez que ya está tomada la decisión. Es verdad que siempre nos podemos quedar con la idea de que es Madrid quien decide, no ha sido Madrid por lo menos quién ha decidido en quince leyes que están recurridas, Madrid sigue decidiendo, pero aquí se toman algún otro tipo de iniciativas, o por lo menos se intenta. Curioso proceso de debate.

Quiero recordar algunas cosas que no han salido aquí: todas las afecciones en el territorio. De los 180, más o menos, kilómetros que puede tener el corredor navarro estaríamos hablando de una ocupación de tierras de más de 1.000 hectáreas. Recordemos que el ancho que ocupa la alta velocidad puede llegar a los 45 metros en muchos de los casos con la vía, las zonas de al lado y luego las zonas de servidumbre que están fuera del vallado, que es terreno que queda inutilizado. Es un gran impacto medioambiental, un efecto barrera, etcétera.

Más asuntos que podríamos poner en el otro lado de la balanza. Si se construye la nueva plataforma se mantendría la línea convencional y lo que va demostrando la experiencia es que la política de Adif para subir el número de viajeros y que sean rentable, aunque nunca jamás son rentables este tipo de líneas. Recordemos que no se hace rentable con la construcción ninguna línea en el Estado español, solamente cuatro mantienen algún tipo de cubrir gastos de lo que sería mantenimiento, etcétera; y los flujos de pasajeros que habría en Navarra no llegan para cubrir ni siquiera el mantenimiento de la vía, luego necesitaría, aparte del dinero, subsidios continuados de dinero para mantener esta vía como ocurre en el resto de las vías del Estado español, lo que supondría más dinero.

Es verdad que la excusa de que lo paga Madrid puede calar, pero a mí me parece que la situación en el Estado español en muchos casos es muy dramática y porque lo paga Madrid que todo este dinero se destine a este tipo de obras cuando hay, quizás, necesidades mucho más urgentes también es bastante discutible.

¿Qué ocurriría con las zonas que quedan entre medio, que pierden los servicios de larga distancia? Usted es perfectamente consciente de la protesta que tienen en Tafalla, etcétera. Altsasu y toda esta zona también, que no tendría parada, etcétera.

Y la cuestión de las mercancías. Hay estudios de todo tipo, que llevaría mercancía. Hay otros estudios, también bastante serios, que hablan de la dificultad de llevar mercancías y alta velocidad, incluso aunque que sea a 250

kilómetros por hora. Digamos que las mercancías no tienen prisa, necesitan sobre todo fiabilidad, necesitan que sea comercialmente competitivo con la carretera. Recordemos que se liberaliza el servicio ferroviario, lo cual hace bastante complicado que las mercancías vayan y un detalle: en el Estado español no existe todavía una línea de alta velocidad, -se afirma que sería la Y vasca-, que lleve mercancías. Existe ese trozo de Figueras a la frontera, donde las empresas que han invertido ahí casi se han declarado en ruina porque no les resulta rentable y porque también tiene grandes dificultades. Es curioso que se apueste todo el rato por las mercancías porque es una evidencia que con los pasajeros estas líneas no cubren costes. Quizá la empresa más grande, aparecían en la foto que hemos visto unos coches en vagones, y usted sabrá perfectamente que en un plano que hay de la nueva vía no tiene conexión con la Volkswagen y las dos conexiones que aparecen son solamente de tren convencional.

Se habla de movimiento de mercancías. Supongamos que el Estado, que no es el Estado, suelen ser las decisiones de políticos de determinados partidos políticos, hasta ahora una auténtica mafia, que es lo hemos visto, un auténtico robo continuado en las líneas de alta velocidad con mucha evidencia, pero no quiero entrar con quienes están ahora mismo en Fomento. Recordemos que habría que tener mucha confianza en toda esta enorme presión, habría que pensar que se va a hacer un tercer hilo o una nueva plataforma hasta Zaragoza y nos preguntamos de Zaragoza a dónde van a ir las mercancías. La línea actual que hay hasta el Mediterráneo es una línea completamente muchísimo más obsoleta, una sola vía. Luego habría que hacer otra inversión para llegar hasta el Mediterráneo. A Barcelona no habría porque ya hay una línea de alta velocidad y las dos que existen son de convencional.

Luego estamos hablando de un proyecto, no ya lo que sería el corredor navarro, que las estimaciones creo que son más altas de las que han salido aquí, de 3.000 millones. Estaríamos hablando de, para que este corredor del que tanto se está hablando fuera efectivo, inversiones mil millonarias... No quiero dar una cifra pero sería hacer ese nuevo corredor o un tercer raíl en la línea de Zaragoza a Sagunto o a Valencia para que tuviese sentido en el aspecto en el que se está hablando.

Se ha hablado de voluntad política y es cierto, pero recordemos que Fomento está con una deuda de más de 14.000 millones de euros, ha tenido ya avisos de que está entrando en terrenos pantanosos de una comisión estatal. Recordemos que Fomento tiene una deuda de 40.000 millones de euros, recordemos que la mayoría de las líneas de alta velocidad no son rentables, no se saca dinero, recordemos que los pasajeros suelen ser de clases medias, clases medias-altas, no las clases populares, que no son las que viajan habitualmente a Barcelona o a Madrid. Se mantienen con subsidios y ya ha habido un rifirrafe con la Unión Europea para que no se pueda subsidiar este tipo de líneas.

Por último, y aquí ya entro en un lenguaje que estaría fuera de lo que es convencionalmente político. Se sigue pensando con el imaginario de los tipos de desarrollo que han existido a lo largo del siglo XX y creo que nos enfrentamos ahora a retos que requieren otra manera de mirar la economía. Se están manteniendo los niveles de crecimiento, se piensa que van a seguir los movimientos de globalización, que creo que es una etapa aparcada y se sigue apostando por esta movilidad continua de mercancías y pasajeros de un lado a otro del mundo.

Recordemos que nos estamos encontrando en un pico del petróleo, pico del petróleo que puede tener consecuencias incalculables, a pesar de que los precios están muy baratos ahora. Hay estudios muy serios de todas las consecuencias económicas que puede tener este pico del petróleo, que puede ser en un momento de finanzas absolutamente desmandadas donde hay varios billones más de economía real que se mueve a unos plazos especulativos terribles y en gran parte incontrolables. A lo mejor también necesitamos mirar el futuro de una manera mucho más cauta.

Se dice que este proyecto es a cien años vista y viendo la situación en la que estamos actualmente, no con el pico del petróleo, pero estamos entrando en otro tipo de picos, del gas, del carbón, de diferentes materiales. En esta saturación de la explotación de la Tierra estamos entrando en una nueva fase y creo que no se está mirando en ese sentido. Se sigue con la vieja idea de mantener todos estos movimientos que, recordémoslo, suponen impactos en el territorio terribles y suponen también, sean en tren, aunque menores, o sean en carreteras, autovías o puertos, etcétera, un requerimiento energético que no va a haber en las próximas décadas. Se me puede decir que puede haber fuentes renovables, etcétera, pero también hay estudios muy serios que dicen que con los actuales gastos energéticos no hay posibilidad de hacerlo con las fuentes renovables, lo cual supondría lo que viene en el plan energético, que es llenar gran parte de las montañas de Navarra, muchísimo más de lo que ya están, de centrales eólicas. Muchas gracias.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.**- Muy bien, has dicho muchas cosas y, como todo se va a anotar, fenomenal. A bote pronto, hoy mismo vengo de inaugurar una instalación en Barasoain que me parece una de esas instalaciones novedosas que abre puertas a un cambio en este modelo que tú decías que no sabemos nadie muy bien adónde nos va a llevar. Es la primera instalación piloto en el Estado de almacenamiento con baterías conectada a una instalación eólica. Vengo de estar con Acciona Energía en la inauguración de una planta experimental que permite almacenamiento de energía, tanto en potencia como en duración, para poder contribuir al rol de las energías renovables en la regulación del mercado eléctrico, en los picos de demanda y demás.

El propio CEO, el consejero delegado de Acciona Energía que estaba conmigo en la inauguración, decía que el almacenamiento de energía renovable es una realidad, está aquí ya y además en pocos años va a pegar un cambio descomunal y brutal. El mundo de la energía, coincido contigo, es un mundo absolutamente clave y determinante, va a modificar el mundo, nadie sabemos muy bien del todo cómo, no sabemos el rol que va a jugar, por ejemplo, el almacenamiento y la capacidad de las renovables de almacenar. Hoy por hoy hay momentos en los que, como no hay capacidad evacuación, tú lo sabes bien, pues hasta se deja de producir energía renovable. Si el mundo del almacenamiento cambia, esto abre posibilidades absolutamente diferentes. Nosotros en el Plan Energético hemos planteado, además de lo que os decía de las reducciones de emisiones de gases de efecto invernadero y además también del cambio en el mix energético, ese 50% de energía renovable por el 24% que tenemos ahora, hemos planteado también objetivos de reducción de consumo energético. La eficiencia energética está llamada a jugar cosas y es un mundo apasionante, no soy tan experto como tú pero me interesa y veo que hay cosas porque no sabemos muy bien todavía lo que puede pasar en el mundo energético. Yo sí soy más optimista que tú con las energías renovables y el papel que pueden jugar de verdad de sustituir al combustible fósil, pero ya lo veremos, es una realidad que está ahí y ya la veremos. Creo que nos va a

dar sorpresas de todo tipo y que veremos cosas impresionantes en los próximos diez años en materia de energía.

Lo que señalabas de que en el fondo da igual quién paga o quién no paga, pues yo creo que no es lo mismo y si tengo que decir que Navarra en estos últimos veinte o veinticinco años, con el mecanismo de la aportación de Navarra al Estado, hemos venido pagando el 1,6% de todo lo que se ha hecho en el Estado...

**Pregunta 4 (Luis Iriarte).**- No quiero decir que da igual...

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.**- Cierto, con ese matiz, tienes razón. En cualquier caso, nosotros en el acuerdo programático y también en los documentos estratégicos hemos dicho que tenemos un problema en la red ferroviaria y lo tenemos que solucionar; tenemos un corredor ferroviario y queremos un corredor con capacidad y con estándares que hoy no hay capacidad suficiente y estándares y hay que solucionarlo y además hemos dicho que queremos solucionarlo porque lo consideramos importante para Navarra. Entonces hay que hacerlo. Es como cuando dices que hay una necesidad educativa clara y hay que solucionarla, pues aquí es igual. Hay un problema, porque tenemos un problema de capacidad y estándares, lo tenemos que solucionar; es estratégico para Navarra, hay que solucionarlo.

Cuando dices que nada es viable, a veces suelo poner el ejemplo de que nosotros todos los años financiamos con bastante dinero, y esto sí que es en Navarra, el transporte público comarcal de pasajeros en la comarca de Pamplona. No es viable y no es rentable y lo subvencionamos porque nos parece importante y porque nos parece que es un servicio público fundamental. La red de carreteras que está a mis espaldas nos cuesta dinero todos los años, un montón de dinero, y es más, como decía antes un ponente, se está deteriorando porque ni siquiera invertimos lo que deberíamos para mantenerla en condiciones. No es viable, no se financia por sí sola.

Estamos hablando, por lo tanto, de cuestiones claves de conectividad y comunicación, en este caso el corredor ferroviario, que resuelven necesidades que tiene este territorio. Creo que eso hay que ponerlo en valor y son cuestiones relevantes desde mi punto de vista. ¿Que hay que hacerlo considerando los aspectos medioambientales? Sin ninguna duda, pero, en general, en todos los estudios de impacto medioambiental el tren sale muy bien en la foto comparado con otros medios de transporte. ¿Qué pasará en torno a si, efectivamente, dentro de 80 años las personas no viajaremos? No lo sé. En esta estrategia, por ejemplo, estamos defendiendo el valor del turismo como un sector estratégico para Navarra y estamos viendo el aporte que tiene en el turismo en términos de desarrollo del territorio y de cohesión territorial porque es una actividad que no se desarrolla solo en la comarca de Pamplona sino en todo el territorio. Queremos que vengan turistas a vernos, a visitarnos y a conocernos y creo que la ciudadanía quiere viajar, conocer, todos somos turistas. Queremos que vengan y a todos nos gusta ser turistas. ¿Eso se va a romper? En mi visión no veo que esa cadena se vaya a romper. ¿Qué pasará en 80 años? No lo vamos a ver desafortunadamente ni tú ni yo. En 50 años sí, espero que lo veamos, pero es difícil de saber.

En cuanto a las mercancías, un ejemplo que a mí me impacta mucho: Ahora mismo que una mercancía vaya a Bilbao por carretera al puerto de Bilbao son 172 kilómetros desde Pamplona y en tren son 244; se trata de aquella red que va por Vitoria, luego hace no sé qué vuelta endiablada por allá y vuelve. Hay elementos en los que es estratégico, y lo hemos dicho todos, que tenemos que mejorar y que solucionar problemas que tenemos en la red, lo cual es relevante. ¿Que luego habrá que hacerlo buscando los mejores equilibrios? Sí, pero creo que hay que resolver los problemas y que es la posición necesaria. Es un punto de vista.

**Pregunta 5.-** Una pregunta sobre un tema que no se ha tocado, que es la estación de Pamplona. ¿Cuál es la previsión? ¿Va sí o sí a Echavacoiz? Luego están los costes asociados, si son parte de las competencias del Estado o al entrar en término municipal cambia y ahí hay implicación para las Administraciones públicas locales en Navarra.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Eso está en la fase de planteamiento, no es una cuestión que esté cerrada. Siempre suelo decir que en la primera comparecencia parlamentaria, o la segunda, no sé, al inicio de la legislatura, sobre esta cuestión del bucle de la estación de Pamplona señalé que creía que había dos principios en los que todos estábamos de acuerdo y, efectivamente, todos los portavoces de todos los grupos lo ratificaron. Primero, era que todos estábamos de acuerdo en que había que eliminar la cicatriz que supone el bucle que hace y el corte que hace la vía ferroviaria actual en Pamplona dividiendo la ciudad. En esto todos los grupos estaban de acuerdo, con lo cual si todos estamos de acuerdo en que hay que eliminar esa cicatriz, todos estamos de acuerdo en que hay que sustituir la estación. En eso había unanimidad y así se ha mantenido. El segundo elemento es que si estamos de acuerdo en que hay que sustituir la estación y eliminar el bucle parece también que todos estamos de acuerdo en que el sitio natural para esa nueva estación debe ser Echavacoiz. También en aquel momento todos los grupos políticos también trasladaron que lo veían. Desde el principio de la legislatura constaté esa unanimidad, que a veces en política tiene su dificultad esto de la unanimidad, pero en esos dos elementos se trasladó por parte de los portavoces.

A partir de ahí, ¿cómo está la situación? Pues la situación ha estado estos años muy parada, no se ha movido. Se hizo el procedimiento de declaración de impacto ambiental en 2004; en 2006 se hizo un proyecto por parte de Adif, lo hizo el Ministerio, en el que lo único que hacía era presupuestar la construcción de la nueva plataforma para alta velocidad desde el final del tramo Castejón-Esquiroz hasta la estación de Echavacoiz. Hasta ahí solo la plataforma, no la superestructura, que cuando hablamos en los trenes de la superestructura son las vías, las luces, la electrificación y todo eso, solo la plataforma y de Echavacoiz hasta Zuasti nada, no se presupuestaba nada, ni plataforma ni superestructura, eso no estaba. Y sí se presupuestaba, como había que eliminar la vía actual de ancho ibérico, plataforma nueva y vía nueva de ancho ibérico. Como estamos diciendo que la vía actual sigue en funcionamiento lógicamente tiene que seguir porque llega hasta ahí, irá la plataforma, pero tiene que seguir la vía de ancho ibérico. Se presupuestaba la vía de ancho ibérico, pero no la nueva plataforma. Se firmó un protocolo en el año 2010 en el que se puso una cifra, 110 millones de euros, y se decía, o por lo menos la idea que se trasladaba era que todo esto vale 110 millones de euros, incluida la nueva estación, y para financiar estos 110 millones vamos a aprovechar los derechos urbanísticos del PSIS de Echavacoiz. Además se decía: y si no llega, Navarra pagará todo. Además, como los derechos urbanísticos son algo que

obtienes después porque primero tienes que hacer la actuación, eso significaba en aquel protocolo que Navarra adelantaba todo y luego recuperaba lo que recuperaba de los derechos urbanísticos.

Yo decía “¿dónde está aquí la nueva plataforma, dónde está el corredor?” Si no está. Ese es el estudio que hemos hecho y de eso es lo que le hemos informado al Ministerio, de que aquí no está el corredor, y por eso os decía antes que hemos estimado en 230 millones más IVA lo que sería la actuación completa. Y, además, lo que le hemos planteado al Ministerio es el mismo pacto que has pactado en Vitoria, en Donosti y en Bilbao, que lo que es corredor lo haces tú y lo que es eliminar el bucle y tal lo hacemos a medias. Este es el planteamiento que hace Navarra y estamos en la fase de verlo. En cualquier caso, decirte que de estos doscientos y pico millones el valor económico en sí de la estación es muy chiquito. Aquí lo que de verdad vale dinero es la nueva plataforma y la nueva de ancho ibérico. El dinero no está en la estación, nadie está pensando en una estación megalómana, el dinero está en las vías.

**Pregunta 5.-** Tengo entendido que en el País Vasco la llegada a las tres capitales vascas supone el soterramiento de vías y alcanzar núcleos bastante centrales dentro de las poblaciones. La pregunta que me hago es si en algún momento en Navarra se ha planteado esa reflexión sobre salir de Echavacoiz y plantear una llegada, a través del soterramiento, más central para aprovechar funcionalidades de intermodalidad, como puede ser la estación de autobuses. Yo entiendo que es una solución necesariamente más cara pero posiblemente mucho más funcional en la vertebración del territorio y es que al final tienes una alcanzabilidad de la estación vía autobús y una toma de tren como sucede en tantos otros lugares donde hay un diseño moderno.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Ese es un tema que está en fase de aportaciones o en el futuro lo veremos. En cualquier caso, partimos de un punto de partida, en el cual esta reflexión, que no es la primera vez que la escucho, no ha estado encima de la mesa y de las posiciones que se han mantenido por parte de los grupos políticos. Seguramente lo que ha pasado en Donosti, en Bilbao y en Vitoria es que la vía antigua ya estaba en el casco urbano, ya entraba dentro, ya estaba allí. Esta es la enorme diferencia, sin perjuicio de que soterrar es un obrón, pero había una enorme diferencia y es que estaba allí la línea, de hecho yo creo que en Vitoria la solución es un soterramiento y debajo, donde estaba la estación de la calle Dato, se pone abajo la de ancho ibérico porque siguen estando las dos vías de ancho ibérico y se mete la doble vía de la plataforma de alta velocidad. Se aprovecha ya el espacio, lo que es una diferencia grande. También es verdad que si hubiera un planteamiento de esa otra naturaleza te referías a las administraciones locales y ahí no lo sé, ni creo, ni debo y ni me toca meterme en ese ámbito. Yo respeto enormemente el ámbito de las administraciones locales, estoy hablando de Pamplona o de otras de la comarca, y lo que puedan sugerir o plantear. Ahí, faltaría más, ni se me ocurre meterme. Otra cosa es, y te referías a la funcionalidad de la multimodalidad, podría arbitrarse de otra manera. Si lo tienes todo en el mismo sitio es más fácil, si hay una distancia qué mecanismos se pueden arbitrar de comunicabilidad... Ahí estamos también pensándolo con el aeropuerto, con la nueva línea de Lufthansa. Son cuestiones que ahí están.

**Pregunta 6 (Ramón).-** Muchas gracias, Consejero, por toda la información que nos está dando hoy. Se ha hablado de temas muy interesantes de los que se

podría hablar horas y horas. Varios ponentes han dicho cosas que nos llevarían horas, días y semanas y a mí me gustaría mucho participar en esos supuestos escenarios que haya, pero somos muchos y quiero ser breve. Tres cuestiones, de las que se habla poco, afectan a las características del tren de alta velocidad y no se suele hablar habitualmente de ellas, aunque usted las ha tocado de paso. Una es el paso por Tudela, o por el trazado actual o la variante sudeste que en su día se propuso; es clave para las características del paso. En segundo lugar, la conexión desde Zaragoza hasta Fontellas, hasta la entrada en Tudela, que hay mucho que hablar porque hay muchos planeamientos urbanísticos; pasa por Fustiñana, pasa por otros sitios y hay determinadas dificultades según las características que se planteen. En tercer lugar, la doble Y de ancho RENFE en Castejón para subir el tronco norte a Pamplona y hacia el oeste a Logroño, cómo se encaja y qué dibujos se han podido hacer con la doble Y de TAV para venir en tren de alta velocidad a Logroño y a Pamplona, porque La Rioja también quiere su asunto y tiene sus dificultades por Alfaró. Estos tres aspectos van a condicionar mucho las características del tronco principal, del que se habla habitualmente. Muchas gracias.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.**- Son preguntas muy finas técnicamente y voy a ver si soy capaz. En el caso de Castejón-Zaragoza os cuento un poco la visión trasladada por el Ministerio y cómo ha ido evolucionando. Al principio de este año, el Ministerio nos trasladó que ellos querían analizar la inversión que supondría. Ahí hay una diferencia grande: de Castejón a Zaragoza hay dos vías, con lo cual ahí no hay un problema de capacidad como lo hay en donde tenemos solo una vía y querían analizar qué monto de inversión podría significar actuar en esas dos vías para cumplir con los estándares de la red básica y demás. Primero se cuestionaban no hacer la nueva plataforma sino actuar en las dos vías actuales. Ya en verano, y ha sido público, comunicaron su decisión de que iban a analizar temporalmente cuánto tiempo más costaría construir una nueva plataforma y no tocar las dos vías existentes, el elemento temporal. Y ya finalmente decidieron, y es la comunicación que se nos ha trasladado a nosotros, que el Ministerio valora también hacer una plataforma nueva. El primer elemento es que hay una decisión última de hacer, por lo menos hoy, una plataforma nueva desde Castejón a Zaragoza. El entronque en Castejón es un puente nuevo, algo que también es otra de las anécdotas del convenio vigente. El convenio vigente, cuando hablamos de Castejón a Campanas, empieza al norte del río Ebro; todos lo hemos visto, no aborda el paso del río, con lo cual era empezar al norte del río. El Ministerio ya ha asumido que tiene que hacer un proyecto de puente ahí, con lo cual el entronque que ellos están pensando para la nueva plataforma es pasar el río ahí y entroncar un poquito más adelante de lo que estaría la estación de Castejón, pasarías el puente, seguirías hacia Tudela y la estación quedaría aquí. Habría que hacer, no sé cuál es el vocablo técnico que usan los ferroviarios, una entrada así.

Pero en lo que se refiere a Castejón-Zaragoza, el compromiso del Ministerio es licitar este año un nuevo estudio informativo porque, aunque se hicieron en tiempos dos, los que señalas, creo, ellos quieren hacer un estudio informativo nuevo aprovechando toda la documentación que tienen de aquellos, pero quieren licitar uno nuevo y ellos lo que están planteando es licitar este año el estudio informativo y estiman que pueda estar hecho en año y medio. Creo que ellos están pensando tener en la primera parte del año 2019 el estudio informativo hecho, luego vendría la declaración de impacto ambiental y tal. Cuando hablamos de que todo el corredor esté terminado en la misma fecha, empiezas a decir que tiene sus complicaciones, como es evidente. Por eso nosotros en la cláusula que hemos planteado en nuestra propuesta hablamos

de que esté razonablemente terminado a la vez porque a la vez es absolutamente imposible. Lo que te puedo decir es que su vocación, y su compromiso, es licitar el estudio informativo y tenerlo en año y medio.

En cuanto a Tudela, creo recordar que había en aquel tiempo una preferencia de que la estación de pasajeros estuviera en un determinado sitio, pero creo que eso en el estudio informativo se someterá también a su debate y a su revisión. Si aquella preferencia técnica que había, se mantendrá o no se mantendrá o saldrá la mejor valorada en ese análisis multicriterio el tiempo lo dirá. Nosotros lo que queremos es que también la opinión de la ciudad y del entorno, de la propia Tudela, sea tenida en cuenta. Sí parece en cualquier caso que en la estación actual de Tudela hay una dificultad de sitio, tampoco está en el centro de la ciudad y hay una dificultad grande porque el río está allí, es decir, hay elementos técnicos que condicionan.

**Pregunta 7.-** Muchas gracias por las presentaciones pero a mí me gustaría saber sobre tres puntos, que quizá no sean importantes, pero sobre si se están valorando. Uno de ellos es que todo el tema del corredor ferroviario va a permitir, según he leído en algunos sitios, que el tráfico por carretera se reduce, entonces de alguna manera está cuantificado el número de muertos por 1.000 Km. que se producen actualmente con los medios de transporte que tenemos comparativamente con lo que se pretende, que va a ser un beneficio. Por otra parte, también hay otro tema que también creo que podría ser importante y es que con todas estas cosas que se quieren hacer la demanda va creciendo en el propio ferrocarril porque, por ejemplo, el poder ir a Zaragoza a estudiar y venir todos los días e ir, como se hace desde Barcelona con Gerona o con Lérida, va a ser otro fenómeno social que en estos momentos tampoco conocemos si también se ha tenido en cuenta en los estudios de capacidad. El tercero, que también es de capacidad, por ejemplo los trenes largos de un kilómetro, cómo se hacen en Europa o trenes más frecuentes para los viajeros etcétera, si de alguna manera se justifica con lo que tenemos o hay que hacer también inversiones para que la electricidad que hace falta para mover todo esto de lo que estamos hablando, que es mucha, va a ser también deficitaria y también hay que hacer inversiones en las líneas eléctricas para traer la electricidad de Francia o de donde haga falta.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** En relación con los estudios de factores positivos de la infraestructura, no hemos hecho ningún estudio específico. Entendemos que es evidente que hay factores positivos. Tú citabas el elemento de seguridad, sin ninguna duda fundamental. Hablábamos de los elementos medioambientales, también; sin ninguna duda, todos positivos. Podemos hablar de elementos de la valoración de los ahorros de tiempo que puede significar: ¿qué valor económico tiene? Podemos hablar del incremento inducido en el Producto Interior Bruto por distintas cuestiones... Hay muchos elementos que se podrían valorar pero el Gobierno de Navarra no ha considerado que nos correspondía a nosotros entrar en esa valoración a no ser nosotros los pagadores de la infraestructura. Sí nos parece que tenemos problemas serios en la infraestructura que tenemos que resolver sí o sí, que todos hemos visto que es bueno resolverlos, que es fundamental resolverlos y que, evidentemente, hay aspectos positivos que vendrán de la mano, los que tú citas y otros.

En cuanto al elemento capacidad, lo que os decía es que en tema de mercancías se está elaborando un informe de demanda potencial de mercancías, crecimientos estimados de mercancías que pueda haber, de ese

crecimiento de mercancías qué porcentaje puede ser ferrocarrilizable o no ferrocarrilizable; realmente cuánto puede captar el ferrocarril porque hay distintos escenarios. Cuando este estudio esté terminado lo vais a ver y ahí sí que hemos querido implicar también al tejido empresarial, ver qué necesidad, cómo lo veis, cuánto puede crecer, qué demanda puede haber, qué cantidad de mercancías se pueden mover. Sobre todo también con ese objetivo que nos poníamos en la Estrategia de Especialización, pasar del 0,7 al 2,40 del total de mercancías, entendiendo que las mercancías van a crecer también. Ahí sí que estamos terminando un estudio porque nos interesaba también desde la actividad económica.

En lo que se refiere a viajeros no hemos hecho estudios, pero todos intuimos que va a haber crecimientos relevantes. Lo que pasa es que todos vemos también que la capacidad nueva que da la nueva plataforma es absolutamente enorme, es una capacidad muy fuerte, es una capacidad que multiplica del orden de por 5 la que tenemos ahora.

Hablabas de Zaragoza. ¿Qué volumen de pasajeros inducidos podemos tener por el hecho de que a Zaragoza vayamos en una hora desde Pamplona, ya no digo de Tudela? Ahí hay un elemento difícil de responder, no es fácil de cuantificar tampoco. O conexiones con Burdeos. Yo siempre recuerdo, en el último plenario de la Eurorregión, cuando el presidente de Nueva Aquitania decía que ahora mismo ir en tren desde Burdeos a Bilbao cuesta ocho horas y cuando esto esté terminado no sé si dijo dos horas... ¿Qué puede significar que de Burdeos a Bilbao se vaya en tren en dos horas en lugar de ocho? ¿Quién sabe cuantificar eso y ver qué impacto? pero todos vemos que ese tipo de comunicaciones pueden tener fuerza. Pamplona con Burdeos también en función de las relaciones que todos vayamos teniendo con Nueva Aquitania ¿qué puede suceder ahí? Si en el marco de la Eurorregión también se dinamiza una actividad de relación con Aquitania y empieza a haber cuestiones de colaboración ¿quién te dice qué puede inducir también hacia el norte? Todos vemos que claramente que eso va a ser fundamental para Navarra, pero digamos que vemos que la reserva de capacidad de la nueva plataforma es alta y desde esa perspectiva nos da confort en esa mirada de plazo.

En el tema de la electricidad estamos haciendo una propuesta de Plan Energético ambiciosa porque habla de reducción de consumo, ambiciosa porque habla de cambiar el mix energético, mucha más energía de fuentes renovables que de fósil y, al final, habla también de mucha más producción de energías renovables. Nosotros apostamos por producir más energías renovables en Navarra porque entendemos, como tú bien señalas, que el consumo de energía renovable tiene que crecer necesario por mil cosas. Hoy por hoy el transporte representa el 40% de todo lo que se consume de energía en Navarra; toda es fósil, el 95%, porque hay un 4,81% que viene de fuentes renovables. Ahí tiene que haber un movimiento, es decir, está claro que tiene que haber un desplazamiento en el consumo energético derivado del transporte de fuentes fósiles a fuentes renovables si queremos cumplir con ese mix energético al que nos estamos refiriendo. Luego viene el debate sobre las infraestructuras de transporte y distribución eléctrica que tú señalabas y todo eso tiene también su marco de debate seguramente.

**Pregunta 8.-** Gracias por la presentación. No puedo decir que haya sido muy buena, creo que se ve solo un lado de la moneda, falta el otro y convendría incluir aquello que conlleva el tren de alta velocidad. Nadie cuestiona que tengamos que mejorar un tren de 1870. Creo que, en general, todo el mundo

podrá opinar a favor de un nuevo modelo o una mejora en el tren actual, pero en mi caso al menos cuestiono el modelo que quieren implantar. Hablan de que son todo ventajas y cuando alguien te presenta todo ventajas dices que será bueno, no le ves el lado malo, pero me pregunto si lo tiene y creo que os falta trabajar esa parte.

Tomando datos de la presentación, decíais que en Alemania el 24% de las mercancías se transportan por ferrocarril y en España el 4% nada más; sin embargo, tomando datos de Wikipedia, Alemania tiene la mitad de kilómetros que España en alta velocidad. Es curioso que sean capaces de transportar seis veces más con la mitad de alta velocidad y ya no sólo eso, es que, además, los kilómetros previstos de alta velocidad en Alemania van a ser cuatro veces menos en los años que viene frente a España. En España se quieren hacer, entre otros los de Navarra, 1.800 kilómetros frente a 400 de ese otro modelo que hay en Alemania, que vemos que funciona y donde la prioridad no es la alta velocidad. Creemos que se debe cuestionar el modelo que se plantea. Sin embargo, a mí me sorprende que el Gobierno de Navarra, -y lo cierto es que muy personificado en su persona, entiendo que está al cargo del departamento y eso conlleva entre otras cosas esto- lo rápido que aceptamos ese modelo que nos viene de fuera, que está clarísimo, porque ya está contrastado y son hechos que están sobre la mesa, que no funciona en España, es deficitario, no cubre siquiera los gastos de mantenimiento o los gastos operativos del tren con los ingresos. Creo recordar que tan solo la línea Madrid-Barcelona los cubre, pero esa línea tampoco cubre los gastos de inversión o la amortización de esa inversión; por tanto, ninguna de ellas se puede decir que es rentable.

Cuestionamos el modelo y creemos que hay un modelo diferente y posible que nos lleve hacia lo que oyes sobre ese sistema que tienen en Alemania frente a este otro modelo caduco que no nos lleva a ninguna parte, y peor que a ninguna parte; y aquí viene el otro argumento acerca de quién paga esto, porque esto alguien lo tiene que pagar e insistes mucho en que lo va a pagar el Estado. Sin embargo, también tomando palabras tuyas, has dicho que nosotros hoy, vía Convenio, estamos pagando parte del tren de alta velocidad, por lo que en el momento que tengamos ese servicio vamos a pagar la parte que nos corresponde de ese servicio y si ese servicio es costoso y no es rentable como es hoy, y se prevé que sea así a futuro, porque yo también miro al futuro y no a mi futuro si no al futuro de mi hija y quién venga detrás de ella y ya habrá tiempo de hacer modelos donde a la línea actual de tren le añadamos una nueva línea. Yo soy de un pueblito de la Sakana, allí tenemos autovía, tenemos tren, tenemos dos líneas de alta tensión y su propuesta es meter una nueva línea de tren que probablemente conlleve nuevas líneas de alta tensión y yo particularmente no encuentro los beneficios de este modelo que nos quieren imponer.

Por último, quería decir que, aprovechando que vais a estar en Alsasua, llevéis más documentación de lo que es el impacto en la zona. Al igual que aquí en Pamplona han salido preguntas acerca del impacto en la comarca, lo que es lógico porque la gente tienes interés, y que a esta presentación se le añada más información, la otra cara de la moneda e información más en particular de la zona. Gracias.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.**- Agradecer la intervención y las aportaciones. Yo solo quiero señalar respecto a lo que dices que el Gobierno de Navarra simplemente lo que plantea es que hay que resolver los retos de la red ferroviaria que son retos de

capacidad y son retos de estándares de red básica europea y dice que hay dos planteamientos; dice también que el Ministerio, que es el que tiene la competencia, nos plantea una de las dos fórmulas y, además, hemos chequeado que la otra económicamente no está muy lejos en cuanto a coste de inversión. En cuanto a la rentabilidad o no rentabilidad, lo que os decía antes, si uno analiza los modos de transporte que tenemos hoy, esa autovía que tú señalabas, o el tren actual o el transporte interurbano de pasajeros, en términos estrictos, ninguna es viable en sí misma...

**Pregunta 8.-** Disculpa por cortarte en este punto. El modelo que tenemos aquí no parece que sea viable y mirando al norte de Europa...

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Pero tampoco esos modelos...

**Pregunta 8.-** Pero si una infraestructura como la que tienen en Alemania les permite transportar el 24%, o el 23% más exactamente, de sus mercancías, esa línea muy probablemente sea rentable. Pero es ese tipo de línea, ese modelo. Entonces el Gobierno de Navarra debería tomarse el tiempo, porque lo merece, porque esta es una de las obras que se hacen una vez y hay que hacerla bien, para mirar otros modelos. Entiendo que la competencia sea el Estado, pero el Estado también firmó un convenio hace siete años y ya vemos lo que ha cumplido, es decir, podemos presentarnos en cinco años con un estudio bien trabajado para esa discusión que hoy está sobre la mesa y que parece que va a estar en los años que viene y plantear otras alternativas.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Lo que digo es que el modelo del resto del Estado no es el modelo que se plantea aquí, el modelo del resto del Estado es un modelo solo de pasajeros, no es de pasajeros y mercancías, con lo cual las conclusiones que indicas para el resto del Estado creo que no son válidas para lo que estamos planteando aquí. En segundo lugar, si aquí tuviéramos toda la red ferroviaria que tiene Alemania y otros países tampoco estaríamos hablando de esto porque tendríamos capacidad suficiente y tendríamos estándares internacionales cumplidos; no habría problema ferroviario, no tendríamos que resolver un problema, con lo cual la situación es enormemente diferencial, nosotros tenemos que resolver un problema que otros países no tienen. Estamos hablando de inversiones que hicieron hace muchos años en unas líneas que aseguren unas velocidades determinadas para pasajeros y otras para mercancías. En el planteamiento que estamos haciendo, que también es mixto, también planteamos unas velocidades determinadas para pasajeros y otras para mercancías. Creo que no tiene mucho sentido comparar países que tienen históricamente unas redes ya hechas con unas orografías determinadas. La orografía de Alemania todos sabemos cuál es, quitando la de Baviera abajo, los Alpes al sur, ya sabemos todos lo que es Alemania y otros países europeos. Estamos hablando de un territorio como el nuestro que tiene una problemática que hay que resolver y hay que resolver la capacidad y hay que resolver los estándares, las dos cosas hay que resolver. Creo que eso es lo que lo que hay que atacar. El Gobierno lo que dice es que queremos una fórmula que solucione esos problemas que tenemos. Chequeamos el coste de la otra y tampoco es especialmente mucho más bajo; la orografía navarra también tiene sus complicaciones según las zonas, como bien es conocido.

A partir de ahí, dices que no vemos los inconvenientes, pero es que la otra alternativa también tendría inconvenientes. Cuando yo leía los matices de la

otra alternativa: duplicar la vía y corregir el trazado, lo primero que decía el informe es que tienes que ver el terreno a ver si tienes realmente la posibilidad de duplicar, qué elementos orográficos tienes, etcétera; y si tienes que cambiar el trazado lo mismo, es decir, cualquiera de las dos alternativas que aborde nuestro problema tiene también impactos en el territorio, esto es así, y tiene un coste de inversión elevado. No planteemos esto en términos de que una alternativa es enormemente agresiva con todo y la otra no tiene ninguno porque no se ajusta a la realidad, o una es carísima y la otra es baratísima porque tampoco se ajusta a la realidad.

**Pregunta 8.-** Velo por el interés de nuestra Comunidad, no velo por el mío particular y el interés de nuestra Comunidad a veces pasa por encima de algunos particulares.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Lo que digo es que cuando dices que está por ver, en general está por ver todo. Cuando uno hace una gran infraestructura o cualquier proyecto se apoya en determinadas hipótesis y luego la realidad a veces en el medio o largo plazo te pone o te quita de tu sitio, esto es inevitable. Siempre el tiempo te dirá si has acertado más o has acertado menos; el tiempo te dirá si se producen cambios en el modelo productivo, en el modelo energético, en el modelo de consumo, en el modelo de vida que te dan más razón o menos de lo que pensaste en su momento; me refiero a esto.

En cuanto al uso mixto de pasajeros y mercancías era un elemento que nos preocupaba, hemos pedido información y ahí están las valoraciones. Os las hemos puesto con la documentación para que se lea y se analice y, efectivamente, en el informe técnico se dice que el uso mixto de pasajeros y mercancías precisa de unos criterios de gestión adecuados; ahí se señalan y somos conscientes.

Efectivamente, todo eso está por ver y lo que diría es que las certezas que tenemos son que tenemos un problema gravísimo en la red, esto está claro, y que tenemos que corregirlo. Lo hacemos nosotros desde la confianza en que la solución que se plantea aborda necesidades que tenemos de pasajeros tanto de medio y largo recorrido como de cercanías y también de mercancías y lo hacemos también con esa convicción. El tiempo lo dirá, pero, en general, también en cualquier gran infraestructura que se haya hecho en el pasado el debate puede estar encima de la mesa, cualquier autovía... Tú decías que en la Sakana tenemos autovía, pues alguien se podía plantear el debate de si la autovía de la Sakana ha sido rentable o no ha sido rentable, ¿acertó bien, dimensionó adecuadamente, responde a las necesidades, alguien se plantearía no tenerla, nos equivocamos...? Cualquier proyecto, y no solo infraestructuras, parece que las infraestructuras son las que dan más pie a este tipo de debates, pero en el fondo cualquier tipo de gasto público puede dar pie a ese debate. Cuando has decidido invertir mucho dinero en un centro educativo, ¿has acertado, mirándolo quince años después? ¿Te ha dado la rentabilidad que esperabas? ¿Estás cumpliendo la función que pretendías? ¿Acertaste bien con lo que decidiste hacer?... Son preguntas que, a veces, solo el tiempo te pone en tu sitio, es así. Esa parte de incertidumbre la acepto.

**Moderador.-** Son las 10 y ya tendremos que empezar a cerrar el debate.

**Pregunta 9.-** Más que una pregunta es una opinión, nada más. Pienso que el tren de alta velocidad es fundamental para Navarra y que, por lo tanto, no se puede perder. Sobre los criterios de rentabilidad tampoco se puede medir solamente con los billetes que se venden porque, por ejemplo, de los cuatro aeropuertos que tenemos en el País Vasco, solo quedaría Loiu, que es el único rentable, los demás habría que cerrarlos. Otro sería el transporte, que es lo que ha dicho Ayerdi, por lo tanto esos criterios son insuficientes para valorar las cosas. Lo único que le pediría al Gobierno de Navarra es que defienda los intereses frente al Estado y que salga el mejor proyecto posible.

**Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.-** Muchas gracias y eso es lo que mejor intentaremos hacer o estamos tratando de hacer.

**Moderador.-** Finalizamos el acto. Eskerrik asko, muchísimas gracias.