

TRANSCRIPCIÓN SESIONES INFORMATIVAS CORREDOR Y VASCA-ZARAGOZA PASANDO POR PAMPLONA.

Jornadas informativas sobre el corredor ferroviario navarro. Pamplona. Presentación.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esta reunión forma parte del proceso de información y debate social que hemos puesto en marcha la semana pasada. Hemos puesto a disposición de la ciudadanía desde el día 11 un resumen ejecutivo y un montón de información, no toda la que tenemos, pero sí la que nos ha parecido más relevante, porque toda creo que aburriríamos a cualquiera.

El objetivo es que, y además con la con la actualidad rabiosa que tiene el asunto, -pase lo que pase al Gobierno de Navarra este proyecto le parece estratégico-, nos parece que un canal de comunicación permanente con la ciudadanía va a ser absolutamente estratégico, importante y necesario. Además, en la medida en que es un proyecto que tenemos años por delante, creo que ese canal bidireccional de información a la ciudadanía desde nuestro punto de vista es imprescindible; donde Gobierno vaya actualizando y facilitando la información más relevante y donde haya siempre una ventana para que la ciudadanía pueda preguntar, aportar, escuchar o trasladar sus opiniones.

Yendo un poco al tema, un proceso abierto y permanente, a largo plazo crear un canal informativo y directo con la ciudadanía, realizar aportaciones, responder a las mismas... En definitiva, un espacio de diálogo constructivo y argumentado entre la ciudadanía y el Gobierno.

¿Por qué? Esta es una cuestión que suscita gran interés en la sociedad, se ve que hay un fuerte debate y desde luego el Gobierno creo que debe de trasladar toda la información objetiva y técnica sobre el proyecto. ¿Cuáles son los límites de este proceso de información y debate social? Aquí hay que ser claro con la ciudadanía y trasladar dos elementos claves: uno, que la competencia ferroviaria del Estado, esto es un dato objetivo que nos podrá gustar más o menos, nos parecerá más razonable o menos razonable, pero es así. Desde ese punto de vista el proceso de información y debate social que abrimos ahora es eso, de información y debate social, no es por lo tanto un proceso vinculante, no puede serlo, no tenemos la competencia en la materia. Es más yo suelo decir que en aquellas cuestiones en las que el Gobierno sí tiene competencia y abrimos procesos de participación tampoco están siendo vinculantes, pero en este mucho menos.

Lo que sí es importante es una idea que repetiré para situar la posición del Gobierno. En la medida en que no es la competencia nuestra la capacidad de influir en esta infraestructura es limitada, pero como Gobierno de Navarra vamos a defender todo resquicio y toda posibilidad para influir lo más posible.

Nos parece importante desde el Gobierno Navarra que aquellas posibilidades que tengamos para influir tratemos de usarlas al máximo porque todo aquello en lo que podamos influir, este Gobierno, el siguiente Gobierno de Navarra o el siguiente Gobierno de Navarra, todas aquellas posibilidades de influir estamos seguros que permitirán un mejor cuidado, una mayor atención a los detalles, un mejor cuidado del territorio y, seguramente, en la medida de lo posible, que se tenga más en cuenta si cabe las necesidades del territorio. Es importante este enfoque y estos son los límites del proceso que abrimos. Justamente, la tensión mediática entre los dos Gobiernos de estos días lo que demuestra es esto, dónde está la competencia, demuestra también el interés del Gobierno de Navarra de influir, de estar presente y sí que identifica claramente que la competencia está en Madrid.

Por entrar en lo que es el proyecto y en lo que es el proceso que abrimos hoy, trasladar la visión estratégica de la infraestructura y luego, a partir de ahí, una vez situada la visión estratégica, plantearemos cuál es el diagnóstico de la red ferroviaria de Navarra, qué problemas y qué retos tiene, qué alternativas vemos que hay y ante esa foto de diagnóstico, de problemas y retos cuáles son las alternativas posibles para abordar esos problemas. Ante esas alternativas cuál es la posición del Gobierno del Estado, que tiene la competencia, cuál es nuestra posición también y cuál es, fruto de esa posición, la posición que estamos manteniendo de cara a tratar de negociar el mejor convenio posible con el Estado. Este va a ser fundamentalmente el esquema de mi intervención.

Un primer flash de la red Navarra actual. La red Navarra actual data de 1870, creo que hasta alguno me ha corregido diciendo que es un poquito más antigua, está diseñada en el siglo XIX con una sola vía entre Castejón y Alsasua, un elemento muy relevante, y no cumple con los estándares internacionales por lo que no tenemos capacidad.

En cuanto a la visión estratégica, si habéis tenido ocasión de ver, no todos los documentos que hemos presentado, pero sí por lo menos el resumen ejecutivo, veréis que hemos identificado cinco documentos en los que situar la visión que el Gobierno tiene sobre esta infraestructura. El primero es el acuerdo programático del Gobierno de Navarra que en la materia ferroviaria pues tiene exactamente está apuesta que veis ahí, declarar “nuestra apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales y capacidad suficiente que responda adecuadamente a las necesidades del transporte de mercancías y de personas tanto de cercanías como de media y larga distancia y trabajar también para que Navarra no quede fuera del corredor atlántico-mediterráneo”. Este es un primer dato que desde el Gobierno tenemos muy presente porque es el acuerdo programático en el que se sustenta nuestra acción de Gobierno. Un segundo documento de referencia importante también es la S3 o Estrategia de Especialización Inteligente, que no es una estrategia sólo del Gobierno, si no que es una estrategia acordada entre Gobierno, las tres Universidades de Navarra, toda la red de centros tecnológicos de Navarra, empresas, las asociaciones de empresas, empresas tanto grandes como medianas, organizaciones sindicales... Es una estrategia acordada por todos en la cual lo que hemos hecho es plantearnos cuál es la Navarra que queremos para 2030 o la que creemos que debe ser la Navarra de 2030. En el fin, en la meta, todos estamos de acuerdo y lo que hemos hecho también es definir que para llegar a esa Navarra que sea próspera económicamente, que tenga calidad de vida para sus ciudadanos, que no haya grandes diferencias entre sus ciudadanos, que haya cohesión social y territorial y que haya respeto al medio ambiente. Lo que esa estrategia ha definido es cuáles son las seis áreas económicas prioritarias de actividad, las más importantes, donde hay que

apostar y también ha definido cuáles son los cinco factores transversales de competitividad del territorio en los que hay que incidir más. Son el desarrollo empresarial, la I+D+i, las infraestructuras, la propia Administración Pública y la fiscalidad y la educación y la formación de las personas. De estas cinco cuestiones, dentro de las infraestructuras, uno de los elementos claves que hemos acordado es que es fundamental el transporte de personas y de mercancías y dentro de esa estrategia también se refuerza la apuesta por el corredor ferroviario Zaragoza-Pamplona-Y vasca, con lo cual es otro soporte también para la acción de este Gobierno.

En la misma Estrategia de Especialización Inteligente también hemos acordado un objetivo importante y es que el porcentaje de mercancías transportadas por ferrocarril tiene que subir. El último dato conocido en el momento que aprobamos esto era el 0,71%, es decir, de todas las mercancías que se transportan en Navarra, en origen y destino, salida y entrada, solo el 0,71% se transportan por ferrocarril, es decir, casi nada. Esto cuando lo comparamos con el Estado, que tiene una media en torno al 3-4% frente a nuestro 0,71%, y ya si lo comparamos con aquellos países europeos de referencia con los que nos queremos parecer, donde la media está en el 13-14% y otros datos absolutamente diferentes, pues lógicamente nos marca un reto muy importante. Aquí el reto que nos hemos marcado para el 2030 es ir del 0,71% al 1,10% en el año 2020 y creo que es 1,60-2,40% en el 2030, que es más que triplicar el porcentaje de mercancías que hoy van en tren y que todavía está muy por debajo de la media europea.

Otro elemento crucial es la mirada europea, es decir, cuando hablamos de trenes no estamos hablando de algo que lo podamos mirar solo desde la perspectiva de Navarra, estamos hablando de comunicar territorios, de comunicar ejes europeos, del norte y del sur de Europa; estamos hablando también de vertebrar el Estado. En este caso el corredor Y vasca-Zaragoza es un corredor que en Europa está definido como de la red básica europea, aunque no cumplamos con los estándares de la red básica europea, como luego vamos a ver. Yo creo que para Navarra eso es un elemento que tenemos que mimar y cuidar, es decir, el que Europa tenga situado el eje Y vasca-Pamplona-Zaragoza-Mediterráneo como un corredor de red básica es estratégico, es importante, es un valor que tenemos que cuidar. Tiene una lógica porque estás uniendo dos corredores, el Atlántico y el Mediterráneo, que son dos de los nueve corredores estratégicos en Europa. Cuando Europa define sus corredores más importantes define nueve y de esos nueve, dos los tenemos en el Estado, el Atlántico y el Mediterráneo. Pues el corredor que une ambos, el que une el Atlántico con el Mediterráneo pasa por Navarra. Esto es un valor que tenemos que cuidar, es decir, tenemos que preservar y hacer las actuaciones necesarias para estar a la altura en estándares, etcétera. Para nosotros eso es un elemento sin ninguna duda muy relevante.

Otro elemento que nosotros tenemos muy en consideración es el borrador de plan energético, que hemos presentado ya públicamente, que ya está en fase final, se han hecho todos los procesos de aportaciones y en breve, si no lo hemos hecho ya, se publicarán nuestras respuestas y será aprobado. En ese plan energético nos estamos marcando un objetivo para el año 2030 muy importante y es que el 50% de nuestro consumo energético provenga de fuentes renovables cuando el último dato que tenemos es el 24%. Este también es un reto totalmente alineado con la hoja de ruta europea. Además de esto, dentro de esos indicadores, lo que estamos diciendo es que en el consumo final de energía renovable en el transporte, queremos subir de ese 4,81% que tenemos ahora, al 10-12-15%. En este camino la apuesta por sustituir o sacar

vehículos, turismos, autobuses y camiones de la carretera y pasarlos al tren, mercancías y personas, pues es una vía clarísima, al margen de otras como puede ser la movilidad eléctrica, etcétera. Hay muchas vías que van a apuntar en esa dirección como el coche eléctrico, fomento de la movilidad pública, hay muchas, desde luego el sacar mercancías y personas de la carretera y pasarlo al tren es otra vía clarísima.

El quinto documento que estamos teniendo en cuenta es la Hoja de Ruta para el Cambio Climático de Navarra, que yo creo que ya se ha probado y se ha presentado, y que mira también un poquito más allá. Hila mucho con el plan energético que hemos citado antes porque aquí entran en juego las emisiones de gases efecto invernadero, tenemos aquí unos objetivos ambiciosos en términos de reducción de emisiones de gases de efecto invernadero, el 35% de reducción en 2020 respecto a los datos de 2005; 45% de reducción en 2030 respecto a los datos de 2005 y también aquí, lógicamente, el transporte tiene mucho que decir porque aproximadamente el 25% de las emisiones de gases efecto invernadero proviene del transporte. Si queremos reducir emisiones de gases de efecto invernadero las de transporte son unas, hay otras como las de la industria, etcétera. Ahí tenemos que actuar y por lo tanto también ahí nos parece que esa idea de sacar mercancías y personas de la carretera y pasarlas al tren también contribuye.

Esta es la mirada estratégica, cuando el Gobierno piensa en fijar su posición se apoya en estos cinco elementos: acuerdo programático, estrategia especialización, planificación Europea, que es muy importante, plan energético y hoja de ruta contra el cambio climático.

A partir de ahí, el diagnóstico de la infraestructura actual, cómo vemos la infraestructura actual. Vamos con el primer elemento que os decía antes, la capacidad. Tenemos claramente un nivel de saturación o presaturación en algunos tramos horarios en algunos tramos de nuestra red. Hoy, con las pocas mercancías que van por tren y con el volumen de personas que van por tren, con los datos actuales, ya en determinados tramos horarios ya tenemos problemas de saturación y presaturación. Hoy por hoy tenemos una capacidad máxima para 68 trenes en ambos sentidos, hoy en día hay 45 trenes en ambos sentidos pero lógicamente esos 45 no se distribuyen por igual en todo el día y hay tramos horarios dónde hay dificultades. Hay niveles de saturación media de 66%, según los datos de Adif, y con los datos actuales hay momentos, el tramo de Castejón a Pamplona, donde hay problemas de saturación claros. Ahí hay una dificultad absolutamente objetiva.

Si uno empieza a reflexionar y a plantearse qué volúmenes de mercancías vamos a poder sacar de la carretera y llevar al tren y empezamos a hacer escenarios y proyecciones, rápidamente uno saca la conclusión de que si ya hoy tengo problemas de presaturación, si lo que pretendo es meter claramente más mercancías en la vía no me van a entrar, no voy a tener capacidad de tener los trenes necesarios para poner esas mercancías. Por lo tanto, tengo un problema de capacidad.

En torno al incremento o no incremento de viajeros se pueden hacer escenarios futuros y seguramente podríamos discutirlo. Si nos preguntáramos cuántos viajeros va a ver a futuro, pues recuerdo que en los últimos diez años el número de pasajeros que viajan a Madrid ha pasado de 80.000 a 400.000 al año, por poner un dato. Si estamos planteando de conexiones que nos unan con las tres capitales vascas, con Europa, etcétera, qué podrá pasar, pues el

tiempo lo dirá. Ahí hay mucho que decir y seguramente cada una podría hacer una estimación distinta. Nosotros sí que estamos ahora con una licitación en curso que adjudicamos hace unos meses, ya voy teniendo unos primeros datos, cuando tengamos el informe lo colgaremos añadiremos, en los que estamos haciendo escenarios que estén soportados de cuántas mercancías realmente pensamos que de verdad pueden ir más al tren de lo que hay ahora. Hay un trabajo que se está haciendo, hay unos escenarios que se están trabajando, y todos los informes refuerzan la tesis de que sí hoy ya tengo problemas de saturación a futuro voy a tener más y por lo tanto hay un problema de capacidad claro. Ese sería el primer dato de nuestra red actual.

El segundo es el nivel de cumplimiento de estándares de la red básica. Lo habéis visto en el acuerdo programático: capacidad suficiente y cumplimiento de estándares. Hoy por hoy la red actual que tenemos en Navarra, de los estándares que Europa establece para su red básica, y nosotros somos red básica, deciros que actualmente sí cumplimos el estándar de la electrificación total pero no cumplimos el ancho, el ancho en la península ibérica es uno y el ancho en Europa es otro, lo que es un problema enorme, pero además de eso no tenemos implantado el sistema integral, el ERTMS de control ferroviario, y no cumplimos otros estándares que son muy importantes, el tamaño de los trenes que pueden entrar en nuestra vida no lo cumplimos. Europa tiene definido un estándar en red básica para que puedan entrar a trenes de 740 metros de longitud, que es el tren que se está estandarizando en Europa. Ahora mismo en el Castejón-Pamplona los trenes que pueden entrar como máximo son de 500-550 metros, en el Pamplona-Alsasua también y en el Zaragoza-Castejón un poquito más, entre 500 y 575 metros. Ese estándar no lo cumplimos en absoluto y el de los 100 kilómetros/hora de velocidad de línea tampoco. Tenemos una velocidad máxima de 140 km/h, pero hay tramos en los que no alcanzamos esa velocidad comercial ni queriendo. Es un dato objetivo que los estándares de red básica no se cumplen, con lo cual nuestro diagnóstico de la red Navarra es que se trata de una red con capacidad insuficiente y una red que no cumple estándares e insisto en que la red tiene una sola vía entre Castejón y Alsasua. Dejadme deciros que hay otras cosas que influyen en la capacidad como el sistema de gestión de los tráfico, el número de aparcamientos que tengas, pero el principal determinante de la capacidad es el número de vías. El número de vías es el que te da básicamente el número de trenes que pueden pasar por ahí al cabo del día.

Como resumen, tenemos problema de capacidad y problema de estándares. Ante estos dos problemas y en ese marco estratégico que os decía, la pregunta que nos hemos hecho en el Gobierno es qué alternativas tenemos para resolver los problemas y además cumplir con el acuerdo programático, etcétera. Lo que hemos visto es que fundamentalmente existen dos alternativas: una es coger el trazado actual, hacer plataforma y poner otra vía al lado y además modificar allí donde sea necesario el trazado para que cumpla con los estándares de red básica, para que entren trenes de 740 metros y con las velocidades que Europa nos marca. La otra posibilidad es la de dejar la vía actual en funcionamiento para cercanías y también para determinados tipos de mercancías y construir una plataforma nueva con dos vías nuevas que desde su diseño estén pensadas para que puedan ir personas y mercancías y cumplan con todos los estándares europeos desde el minuto uno.

Esas son básicamente las dos alternativas cuando uno se enfrenta a cumplir con el acuerdo programático, a ser coherente con la Estrategia de Especialización y a resolver los problemas que tenemos de verdad. Ante esta realidad el planteamiento que hace el Gobierno de Madrid, que es quien tiene

la competencia ferroviaria, es que de las dos opciones defiende la de mantener la vía actual para uso de cercanías y para uso determinadas mercancías y, además, propongo crear una plataforma al lado para dos vías nuevas que esté diseñada desde el principio de acuerdo con los estándares internacionales.

Ante esa reflexión, qué posición tiene el Gobierno de Navarra, una vez que están identificados los problemas, las soluciones e insistiendo mucho y muchas veces que es el Ministerio el que tiene la competencia y es el que paga la infraestructura. Primera cuestión, ¿la propuesta que nos hace el Ministerio resuelve los problemas que tenemos de capacidad y de estándares? Sí porque desde su propio diseño está pensada para resolverlos; si desde el primer momento lo que se plantea ahora es construir una plataforma nueva que desde su diseño es para pasajeros y mercancías, porque antes no lo era pero ahora sí, y desde su diseño cumple con los estándares de red básica pues resuelve nuestros problemas porque, además, todo el mundo entiende que si yo la vía que tengo la mantengo y meto dos nuevas estoy incrementando la capacidad de una forma muy importante. Segunda pregunta que se hace el Gobierno, ¿cumple la propuesta que nos hace ahora el Ministerio el acuerdo programático del Gobierno? El Gobierno analiza el párrafo que os he leído antes del acuerdo programático y sí, es para pasajeros y mercancías; capacidad suficiente decía también el acuerdo programático, también; estándares internacionales, los cumple desde su diseño y el otro elemento clave del acuerdo programático es elemento de corredor. Nosotros en el Gobierno hemos defendido mucho que aquí la clave es que esto sea un corredor, que no sea una cuestión que se quede entre Castejón y Campanas, que esto una Zaragoza, Pamplona, Y vasca con el Mediterráneo, es decir, que una los dos corredores. Este es un elemento absolutamente crucial que en todas las conversaciones que el Gobierno de Navarra está teniendo con Gobierno del Estado sale desde el minuto uno y sale siempre, es el elemento de corredor. No nos encelemos solo en un tramo, si no que vamos a hablar de todo el corredor desde el minuto uno.

¿Cumple la propuesta de Madrid este concepto de corredor? En principio, de acuerdo a las declaraciones que ha hecho el Ministerio, después de estar un año en funciones, desde que el Gobierno del Partido Popular está en la nueva legislatura a pleno rendimiento, la verdad es que en esta materia reconozco que el ministro De la Serna, con el que a veces peleo como bien veis, desde el principio él públicamente ha dicho que sí, que para ellos también la visión de corredor es decisiva. Las declaraciones son una cosa y nosotros estamos trabajando también porque esto quede perfectamente redactado, luego hablaremos del convenio, y este es un elemento también para nosotros crucial por el que estamos trabajando.

La posición del Gobierno es que la propuesta que nos hace el Gobierno ahora en la medida que es mixta, que nos da capacidad, que resuelve estándares y que parece que lo del corredor es así, la reflexión del Gobierno Navarra es que en la medida en que el Estado me plantea una propuesta que es buena mi reflexión es que el que tiene la competencia me está planteando una propuesta que, de las dos posibles, resuelve mis problemas, cumple con el acuerdo programático. ¿Y la otra? La que me plantea el Ministerio respecto a la otra tiene una ventaja evidente y es que mirando muy a largo plazo, porque si la infraestructura ferroviaria actual es de 1860, con lo cual lo que hagamos ahora va a durar mucho, la propuesta que nos hace el Ministerio nos da una mayor reserva de capacidad que la otra. La otra sería coger la vía que tengo y poner otra al lado, serían dos vías, y en esta sería mantener la vía que tengo funcionamiento y hacer una plataforma nueva con dos vías, con lo cual estaríamos yendo a un planteamiento de tres vías. Con lo cual, desde la

posición del Gobierno Navarra lo que decimos es que hay una mayor reserva de capacidad claramente. Alguien podrá decir si llegará el momento en que necesitemos toda esa reserva de capacidad, pues puede ser un debate, pero desde la perspectiva del Gobierno es que la propuesta que nos hace el Ministerio nos da una mayor reserva de capacidad.

Por otra parte, el que tiene la competencia, que es el que paga, nos la pone encima de la mesa. También hemos hecho algún chequeo desde el punto de vista del coste, que también es un argumento que tiene su interés aunque no paguemos nosotros. Hemos incluido dos o tres informes de la ingeniería SENER, que es una ingeniería de prestigio en el mundo ferroviario a nivel internacional, y nos da dos datos que pueden servir en cierta manera de contraste, en el Castejón-Campanas le hemos pedido que nos trate de evaluar el coste de las dos soluciones y SENER lo que nos dice es que el coste de la nueva plataforma vendría a ser de 765 millones más IVA y SENER nos dice que la otra solución, pero no totalmente porque tiene un asterisco que ahora os explico, el añadir una vía a la vía actualmente existente sin cumplir estándares, sin corregir el trazado allí donde sea necesario para que entren trenes de 740 metros, nos estima que esa alternativa costaría 620 millones. Setecientos sesenta y cinco la nueva plataforma, 620 la duplicación de vías sin cumplir estándares. Además SENER nos hace dos matizaciones importantes en el informe que os leo: “en esta opción, al no realizarse mejoras en el trazado, realmente solo se duplica la plataforma, no es de esperar reducciones en los tiempos de recorrido apreciables si siguiéramos esta opción, -la de los 619 millones-, adicionalmente, se requerirá de un análisis detallado sobre la posibilidad de duplicar la plataforma en cuanto a disponibilidad de espacio físico a lo largo del trazado, aspecto este de gran importancia para garantizar la viabilidad técnica de la actuación y que únicamente puede ser realizado con un estudio a la escala de trabajo adecuada”. SENER nos está diciendo que ha hecho una estimación, pero luego ensanchar, ganarle plataforma, puede ser fácil o difícil según la topografía o la orografía que tengamos. Incluso SENER va más allá y lo que nos dice es: “se podría analizar también qué otras actuaciones deberían hacerse para mejorar la geometría de la línea actual para cumplir con los estándares europeos de interoperabilidad, pero este análisis solo puede hacerse con una información mucho más detallada de la línea tanto en lo que se refiere a la geometría de la misma como en cuanto a la cartografía ya que sería necesario corroborar todos los condicionantes de la orografía”. Si uno mira el trazado ferroviario entre Tafalla y Pamplona verá que hace unas curvas impresionantes y esas curvas son las que impiden que entren trenes de 750 metros, entonces corregir ese trazado tiene lo suyo y por eso SENER nos dice “no parece descabellado señalar que exigiría una inversión adicional importante”. SENER nos está diciendo que de las dos opciones, la nueva plataforma son 765 millones + IVA y la otra, la duplicación de vía sin cambios de trazado, 619 millones y si quisieras cambiar de trazado habría que estimarlo, pero tiene toda la pinta de que puede ser mucho dinero.

También tenemos otro dato en el Pamplona-Y vasca, en otro estudio de SENER que nos entregó formalmente al Gobierno vasco y que lo había encargado para conocer todas las opciones con la conexión con Pamplona. Ahí comparan la nueva plataforma hasta Vitoria y evalúan la inversión desde Zuasti hasta Vitoria aproximadamente en mil millones de euros, 998 millones de euros aproximadamente hasta Vitoria, y la inversión que en lugar de nueva plataforma, sería desde Zuasti hasta Irurtzun prácticamente hacer nueva plataforma porque ese es uno de los sitios peores de todo el trazado, todos os acordáis del punto de Izurdiaga que requiere una actuación muy importante, luego es verdad que de Irurtzun a Alsasua el terreno es más sencillo, además hay una parte importante en que la plataforma es ancha y entraría más

fácilmente una segunda vía con poca actuación y luego de Alsasua a Vitoria sucede que ya hay dos vías y no habría que duplicar, pero habría que corregir y meter los estándares europeos. En esta opción, frente a los mil millones, el mismo informe de SENER cuantifica esa actuación de llegar de Zuasti a Vitoria duplicando vía hasta Alsasua, corrigiendo estándares en todo el trayecto, la cuantifica en 780 millones.

Lo que el Gobierno de Navarra al final ve es que la opción que nos pone el Ministerio encima de la mesa soluciona nuestros problemas, cumple con el acuerdo programático, nos da una mayor reserva de capacidad que la otra porque son tres vías frente a dos, en la medida en que la vía actual sigue perfectamente en funcionamiento para cercanías y otras mercancías y además desde un punto de vista de costes la verdad es que vemos que no hay una diferencia sustancial en el coste de las dos opciones. Es verdad que alguien me puede preguntar y si la conexión con la Y griega vasca en lugar de ser Vitoria es Ezkio, sí, ahí la inversión sería claramente más importante. En ese informe SENER valoran aproximadamente en mil novecientos y pico millones el volumen de inversión para hacer la conexión desde Zuasti hasta Ezkio, mil millones hasta Vitoria, mil novecientos y pico hasta Ezkio. Ante eso, el Gobierno de Navarra lo que dice es que nos parece adecuada la propuesta del Gobierno central una vez hecha toda esta reflexión.

Una vez llegado que hemos llegado hasta aquí viene la siguiente pregunta. Respecto al convenio, ¿queremos convenir o no queremos convenir? Llegamos a la conclusión de que el Gobierno de Navarra, consciente de que la competencia es del Estado, es influir lo más posible en la infraestructura y nos parece que teniendo ya un convenio que está vigente, pero que está obsoleto, porque el convenio de 2010 está superado por los plazos, con unas cifras que solo eran para pasajeros, no para mercancías, un convenio sólo de Castejón a Campanas... Y teniendo un convenio que está vigente, aún estando obsoleto, y teniendo la posibilidad de negociar uno nuevo, al Gobierno le parece interesante tratar de conseguir el mejor convenio para Navarra porque nos parece la mejor manera de poder influir en una infraestructura que el Estado hará antes o después y la hará en el marco de sus competencias. Si tenemos capacidad de firmar un convenio no parece que vamos a poder influir y nos parece que vamos a poder presionar y tener un arma política. Aunque las armas políticas valen lo que valen porque la historia nos demuestra que había un convenio firmado en 2010 y que en 2017 solo se ha cumplido el 10-11%, es decir, que por el hecho de tener un convenio firmado que la ciudadanía piense que ya tenemos al Estado acorralado porque si el Estado decide en un momento no cumplir un convenio no lo cumple, que es lo que ha pasado estos últimos años. Pero entendemos que si tienes un convenio firmado y el convenio es bueno te da un arma política que te permite presionar, urgir y evita que el Gobierno central se plantee otras prioridades u otras opciones. Creo que eso es defender también los intereses de Navarra y por eso queremos un buen convenio.

En cuanto a qué convenio queremos. Anteayer entregamos nuestra propuesta de convenio al Ministerio y hemos incluido cuatro elementos muy relevantes. Uno es el elemento de que la cuantificación económica que aparezca sean para pasajeros y mercancías. Segundo elemento, para nosotros el más estratégico, que no sea un convenio Castejón-Campanas, entendiendo que cada tramo dentro del corredor tiene una realidad administrativa absolutamente distinta, pero el convenio tiene que hablar de todo el corredor. El tercer elemento, también muy importante para nosotros, que la financiación esté clara, es decir, que si Navarra va a hacer anticipos para hacer cosas la forma

en la que Navarra recupera ese dinero esté clara. Os acordáis lo que nos ha costado conseguir que el Ministerio nos pague los 45 millones que nos debía del año 2014 y del año 2015, que lo hemos conseguido hace relativamente poco. Y desde el año 2016 el planteamiento del Gobierno fue, y todo el arco parlamentario estaba de acuerdo, que ese dinero el Estado se lo tiene que pagar a Navarra y hasta el año 2017 no hemos cobrado. De esa experiencia hemos aprendido que la fórmula que pongamos ahí tiene que ser clara y no tiene que depender después de interpretaciones jurídicas o de matices. Hemos propuesto una fórmula que es muy clara, que el dinero que adelantemos lo vamos a cobrar restándolo de la aportación que Navarra hace todos los años en virtud del Convenio Económico. Además decimos cuándo y cómo se resta. Es una fórmula que el Estado ya ha pactado con Euskadi en Gipuzkoa, que son los dos únicos lugares en los que hay convenios, en Gipuzkoa y en Navarra.

Otro elemento importante es clarificar y definir compromisos, porque además de que hemos metido cláusulas en el Zuasti- Y vasca, en Castejón-Zaragoza, un par de cláusulas para las áreas logísticas, en el bucle de Pamplona, en el que nos hemos detenido especialmente porque desde Esquíroz hasta Zuasti ese tramo estaba olvidado de la mano de Dios, es decir, en estos años no se había hecho absolutamente nada. Se había puesto en marcha el famoso PSIS de Echavacoiz y en la tramitación urbanística se había avanzado mucho y, sin embargo, en el tema ferroviario estaba muerto. Se hizo un proyecto constructivo allí por el año 2006, porque ese tramo tiene una Declaración de Impacto Ambiental de 2004, pero que no recogía toda la actuación necesaria, solo recogía la inversión para sustituir la vía ferroviaria, es decir, para construir otra vía de ancho ibérico, pero no incluía la construcción del corredor propiamente, de la nueva plataforma. También hemos incluido en la documentación otro informe de SENER que estima que la actuación necesaria para que todo eso esté hecho es de 230 millones sin IVA y en eso le hemos querido hacer al Estado un planteamiento claro, en lo que es el bucle hay dos actuaciones, una es el corredor, que es tu competencia y es clave porque si no haces estos once kilómetros no se conecta y hay que conectar Zaragoza con Euskadi y la segunda cuestión, que es eliminar el bucle y hacer otra vía de ancho ibérico, lo que te propongo es que en lugar de lo que está recogido en aquel protocolo del año 2010 por el cual Navarra y solo Navarra pagaría el déficit que pudiera haber entre el coste de sustituir la vía de ancho ibérico y los derechos urbanísticos que se generaran en Echavacoiz y en la estación actual, en lugar de que Navarra pague el déficit y financie todo, vamos a financiarlo a medias porque esto mismo es lo que acabas de pactar con Euskadi para Donosti, Bilbao y Vitoria.

Estos son los cambios fundamentales en la propuesta de convenio y ahora estamos en su debate. Ni yo mismo sé lo que va a pasar en este debate que tenemos con el Ministerio y el tiempo lo dirá. Lo que siempre he dicho es que la obra para nosotros es estratégica, queremos influir, queremos tener un buen convenio, hemos presentado una propuesta de convenio con los elementos que os hemos dicho y además de eso hemos presentado una propuesta transitoria que busca conciliar intereses, dificultades y requerimientos pensando en las dos partes. Además hemos trasladado un mensaje que parece que ha generado cierto malestar en Madrid, pero que lo vais a entender bien, al ministro le señalé el pasado 12 de septiembre y se lo escribí por carta antes de tener la comisión coordinadora de seguimiento, que estábamos encantados de comenzar las conversaciones sobre nuestra propuesta de convenio, de negociar y ver si éramos capaces de acordar, pero que no íbamos a firmar ningún convenio nuevo sobre el tren si antes no firmábamos el acuerdo del Convenio Económico.

La posición del ministro es que esto es un elemento nuevo en la negociación. La posición nuestra es que para estas alturas el Convenio Económico ya tendría que haber estado acordado hace tiempo. Navarra todos los años aporta un dinero al Estado para el sostenimiento de los servicios teóricamente prestados por el Estado y de los cuales nosotros nos beneficiamos. Ahora mismo el dinero que pagamos todos los años en ese concepto está por encima de los 600 millones de euros y esto es así porque mientras no haya acuerdo, y tenemos que pactar del año 2015 en adelante, es decir, el 15, el 16, 17, 18 y 19, se aplica una fórmula transitoria que calcula nuestra aportación en función de la aportación existente en el periodo 2010-2014. Mientras no haya acuerdo entre las dos partes tenemos que ir pagando una cifra que supera los 600 millones de euros. El propio Javier Esparza hace poco decía, y lo cito porque se ve que tenemos reflexiones en la misma línea, que consideraba que la aportación de Navarra al Estado debía estar en torno a los 450 millones de euros. La cuestión es que si nosotros firmamos un convenio sobre el tren que dice que lo que yo adelante luego lo voy a descontar de esa aportación que hago al año, si la aportación que hago al año no está cerrada y estoy pagando una aportación que consideramos muy elevada, inadecuada e injusta, cualquier ciudadano me dirá que hemos hecho una tontería, firmar un acuerdo para el tren que lo descuentas de lo que tú pagas al año sin solucionar lo que pagamos al año y de facto lo que está pasando es que el tren lo pagas tú. Si tienes que aportar 600 porque no eres capaz de cerrar el Convenio Económico con el Estado y descontamos de ahí lo que adelantamos para el tren, imaginad que hay que descontar cien millones de euros, seiscientos y pico menos cien, quinientos y pico, pues cualquier ciudadano me diría que estamos pagando el tren de facto.

Euskadi ha estado más de siete años sin cerrar un acuerdo en el Concierto Económico. Nosotros llevamos dos años y pico sin acuerdo en el Convenio Económico y entonces la lógica de nuestra petición cualquier ciudadano la entiende. O sea, podemos negociar el mejor convenio sobre el tren, pero si no está solucionado el Convenio Económico no puedo firmar. Por eso hemos buscado una solución que trate de avanzar en esta dirección. Esta es la situación, no sabemos lo que va a pasar, pero la posición del Gobierno es que el corredor ferroviario es un proyecto estratégico y la decisión es que el canal de comunicación que hemos abierto tiene que ser permanente. Pase lo que pase es obligación de este Gobierno mantener informada a la ciudadanía de la información que vayamos teniendo, tener una puerta para que recojamos las aportaciones, vuestras opiniones, y que esto sea así siempre.

En los próximos años me imagino que habrá momentos más intensos. En la conexión con Euskadi el pacto que alcanzamos Gobierno del Estado, Gobierno de la Comunidad Autónoma Vasca y nosotros es que antes de 2017 el Ministerio de Fomento va a terminar el estudio informativo, que es un documento en el que va a analizar las opciones de Vitoria y de Ezkio y va a analizar con un análisis multicriterio de distintos elementos técnicos las dos opciones y de ese análisis saldrá una opción preferida. Y en diciembre de 2018 se ha acordado entre los tres Gobiernos que estará terminada la declaración de impacto ambiental de esa opción escogida. Todas esas tramitaciones de estudios informativos, de declaraciones de impacto ambiental tienen también sus tramitaciones, momentos de exposición de pública, momentos en los cuales la ciudadanía puede presentar alegaciones y lo que el Gobierno quiere también a través de este canal es ser muy dinámicos y que la ciudadanía esté bien informada de lo que esté pasando, que pueda haber aportaciones, opiniones, etcétera. Lo mismo cuando lleguen momentos con el bucle. Que cuando a lo largo de los próximos años se planteen situaciones importantes

dinamicemos mucho la información, la comunicación y se puedan recoger aportaciones.

Esta es la situación y como reflexión decir que el corredor ferroviario lo consideramos estratégico y fundamental, este canal de comunicación va a ser permanente y aspiramos como Gobierno de tener la mayor capacidad de influir en esta infraestructura.

No hago un resumen largo en euskera por no pasarme del tiempo, pero que si me queréis preguntar cualquier cosa en euskera responderé en euskera.

(Video)