

Jornadas informativas sobre el corredor ferroviario navarro. Alsasua/Altsasu. Presentación.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- *[Presentación en euskera]* Buenas tardes. Esta reunión forma parte del proceso de información y participación que hemos puesto en marcha la semana pasada. Después de una exposición, en la que intentaré ser lo más breve posible, pero a veces es difícil, tendréis la palabra para preguntar, expresar vuestra opinión...

He pensado hacer la intervención básicamente en castellano por aquello de no alargar más, sin perjuicio de que al final haré un pequeño resumen en euskera y luego en las preguntas, por supuesto, al que quiera preguntar en euskera yo responderé en euskera pero me ha parecido para atender a todos y no alargarnos no hacerlo en las dos lenguas sino hacerlo en castellano. Si os parece bien...

El proceso de información y debate social es un proceso abierto y permanente a largo plazo. Ahora empezamos pero esto yo creo que gobierne quien gobierne es una obligación que teníamos con la sociedad y no tiene que terminarse. Yo creo que el proyecto de corredor desde Zaragoza hasta la Y vasca va a durar muchos años y cualquier Gobierno de Navarra tiene la obligación de poner encima de la mesa y de su ciudadanía toda la información importante que tenga y creo que también tiene la obligación de ofrecer la posibilidad de recoger opiniones y aportaciones. La idea es que haya un espacio de diálogo constructivo y argumentado entre la ciudadanía y el Gobierno. ¿Por qué este proceso? Es una infraestructura que genera un gran interés en la sociedad, hay debate, y la vocación es trasladar toda la información objetiva y técnica, la que entendemos que es relevante, y toda aquella que se nos solicite. El corredor ferroviario es un proyecto estratégico para el futuro de Navarra y nos parece que es absolutamente imprescindible.

¿Qué límites tiene este proceso o la situación en general? Yo creo que el límite por excelencia viene derivado de que estamos hablando de una competencia, la competencia ferroviaria que es del Estado. Este es un elemento absolutamente nuclear. Lógicamente por eso a este proceso se le añade una característica, que no es vinculante y no puede serlo en la medida es que no es una competencia nuestra pero sí es un proceso de información y de debate. Incluso en aquellas materias que sí son competencia del Gobierno de Navarra los procesos participativos que se abren tampoco son vinculantes. Yo no he visto ningún proceso que haya abierto yo mismo o ningún consejero de este Gobierno que sea vinculante en el sentido de que ninguno de ellos termina ni con una votación, ni con un referéndum ni con una decisión por parte de la ciudadanía sino que son procesos, incluso en aquellas materias que son competencia del Gobierno, en los que se reciben aportaciones de la ciudadanía y el Gobierno de esas aportaciones coge aquellas que le parece que tienen fundamento, incluye esas y las que les parece que no las deja aparte. Eso en

las materias que son de nuestra competencia, que son de competencia del Gobierno. Pero en esta además se produce la circunstancia que no es de nuestra competencia. Por eso hemos venido defendiendo siempre que, no siendo de nuestra competencia, sí que queremos tener la máxima influencia posible, queremos estar lo más cerca posible de esta infraestructura, de cómo se hace, y por eso hemos defendido que si tenemos una posibilidad de firmar un buen convenio con el Estado por eso hemos defendido que queremos hacerlo porque queremos poder influir lo más posible en algo que no es nuestra competencia.

Situando un poco el marco en el que estamos os cuento cómo vemos la situación del corredor ferroviario desde la Y vasca a Zaragoza. Cuando repetimos tantas veces que es un proyecto estratégico para Navarra quiero explicaros por qué el Gobierno lo dice. En primer lugar, porque ya en el acuerdo programático que hemos firmado las cuatro fuerzas que sustentan al Gobierno ya hay una apuesta estratégica muy importante: “Declarar nuestra apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales y capacidad suficiente que responda adecuadamente a las necesidades de transporte de mercancías y de personas viajeras tanto de cercanías como de media y larga distancia y trabajar para que Navarra no quede fuera del corredor Atlántico-Mediterráneo”. Es decir, ya hay un primer documento muy importante para este Gobierno, que es el firmado por los cuatro partidos que sustentan al Gobierno, en el que es evidente que hay una apuesta clara por el corredor Atlántico-Mediterráneo, pasando por Navarra, y además hay una apuesta por una solución ferroviaria mixta personas y pasajeros –hablando de pasajeros, tanto de cercanías como de media-larga distancia- y que cumpla estándares internacionales y que tenga capacidad suficiente. Ese sería, por lo tanto, un primer elemento o documento muy importante para el Gobierno.

El segundo documento importante es la Estrategia de Especialización Inteligente de Navarra, la S3. La Estrategia de Especialización Inteligente trata de responder a la pregunta ¿qué Navarra queremos para 2030? En esa Estrategia lo que hemos hecho es definir, por un lado, seis sectores estratégicos pero hemos definido también cinco elementos fundamentales en los que tenemos que dar el do de pecho. Uno de ellos son las infraestructuras y dentro de las infraestructuras desde luego está el transporte de personas y mercancías, el corredor ferroviario. Este también es otro elemento importante. Dentro de la misma Estrategia de Especialización Inteligente también nos hemos puesto un objetivo para 2020, 2025 y 2030 en lo que se refiere al porcentaje de mercancías que son transportadas en Navarra por ferrocarril y partiendo de un dato inicial del 0,71% de todas las mercancías, es decir de las mercancías que se transportan en Navarra solo el 0,71 se transporta por tren, y nos hemos puesto un objetivo de ir subiendo al 1,10, al 1,60, al 2,40 en el año 2030. Este objetivo tiene sus implicaciones. Alguien me podrá preguntar, y luego lo comentaremos, por qué nos hemos puesto ese objetivo. Este objetivo tiene sus razones bien definidas.

El tercer elemento importante que el Gobierno mira cuando reflexiona sobre esta cuestión, además del acuerdo programático, además de la Estrategia de Especialización Inteligente, es la propia red básica europea. Cuando miramos la planificación europea, la conexión entre el corredor Atlántico y el corredor Mediterráneo, que estos dos corredores forman parte de los nueve corredores más importantes que hay en Europa, pero además Europa cuando dibuja sus redes dibuja la conexión entre los dos, entre el Atlántico y el Mediterráneo, la dibuja pasando por Pamplona y la define como red básica europea. Eso yo creo que para Navarra es muy importante, es una posición que tenemos que cuidar absolutamente, tenemos que mimar y potenciar al máximo. Lógicamente el que Europa haya definido esto así y no lo haya hecho desde Miranda hasta Logroño y hasta Castejón, que podría ser otra opción, y haya dicho Y vasca-Pamplona-Castejón-Zaragoza responde lógicamente a que en Navarra hay una mayor concentración tanto de personas como de actividad económica. Esto es así. El hecho de que lo tengamos, de que hoy por hoy seamos red básica europea a nosotros nos parece que es un valor que tenemos que cuidar al máximo porque ya no se trata solo del Gobierno del Estado sino que se trata también de cómo Europa entiende sus comunicaciones de norte a sur dentro de la propia Unión Europea y a nosotros nos parece muy relevante que estemos dentro de este corredor de red básica y tenemos que desarrollarlo y cuidarlo.

El cuarto elemento estratégico importante que tenemos en cuenta también es el Plan Energético. En el Plan Energético que hemos planteado y que próximamente confío yo que el Gobierno lo apruebe, porque aquí sí que hemos hecho un proceso de participación en el que se han recogido aportaciones y ahora hemos decidido de esas aportaciones cuáles vamos a tener en cuenta, cuáles no y en breve lo vamos a aprobar... Este Plan Energético tiene dos objetivos que son importantes de señalar. El primero es que queremos ir a una Navarra en la que el consumo energético cada vez más provenga más de fuentes renovables. Hoy por hoy el último dato que tenemos es el 24%, de toda la energía que consumimos el 24% proviene de fuentes renovables y queremos caminar en el 2030 a un 50%. Eso significa muchas cosas, hay que hacer mucho para conseguir rebajar esa dependencia de los combustibles fósiles y conseguir llegar a ese 50 pero hay una cosa que parece evidente, y es que hoy por hoy el 40% de todo nuestro consumo energético está asociado al transporte, el transporte es el 40% de nuestro consumo energético, y todo ese consumo es fósil, todo, es gasolina, es diesel... No voy a decir el 100% pero el 99%. En el mismo Plan Energético hemos puesto un segundo objetivo, que es que en la cuota de energías renovables en el consumo final de transporte suba bastante, del 4,81%, que tenemos en el 2015, vaya subiendo poco a poco al 10-12-15%. Está claro que sacar mercancías y personas de la carretera y llevarlos al tren beneficia claramente este objetivo.

El quinto elemento, también ligado a este, el quinto documento estratégico sería la Hoja de Ruta para el Cambio Climático. Nos hemos marcado, en coherencia con los objetivos europeos, unos objetivos de reducción de emisiones de gases efecto invernadero bastante importante, unas reducciones

del 35% en 2020 respecto al 2005 y un 45% en el 2030 también respecto a 2005. También el transporte juega su papel en las emisiones de gases de efecto invernadero. Aproximadamente una cuarta parte de las emisiones de gases efecto invernadero proviene del transporte. Nos parece que en esto tenemos que trabajar.

Estas son las cinco referencias que el Gobierno de Navarra cuando aborda este tema: acuerdo programático, Estrategia de Especialización Inteligente, la planificación europea que nos dibuja como red básica, la Hoja de Ruta para el Cambio Climático y el Plan Energético. A partir de ahí el Gobierno hace un diagnóstico de la infraestructura actual, cómo está hoy por hoy la red ferroviaria en Navarra. La red ferroviaria data aproximadamente de 1870, un poco antes. Entre Castejón y Alsasua, que es la inmensa mayoría del territorio navarro, hay una sola vía. Y, esto es objetivo, no es discutible, la vía no cumple con los estándares internacionales de la red básica y tampoco tenemos capacidad suficiente. Es decir, el diagnóstico que el Gobierno hace de la red ferroviaria es que tenemos dos severos problemas: ni cumplimos estándares ni tenemos capacidad. ¿Por qué no cumplimos estándares? Ahí tenéis una tabla con los estándares de la red básica europea. Agrupados de esa manera, sí que cumplimos el de la electrificación total, es decir, la vía única que tenemos está electrificada, es verdad, pero no cumplimos los otros tres, es decir, no cumplimos el del ancho de vía europea –esto todo el mundo lo sabe, que en toda la Península el ancho es uno y en Europa es otro-, tenemos una vía unos veintitantos centímetros más ancha que la europea. Aquí tenemos 1,67 metros y el ancho europeo es 1,43. Tampoco tenemos implantado el sistema de ERTMS de control de vías, control del sistema. Además del ancho y del ERTMS hay otros estándares muy importantes que no cumplimos. No cumplimos el estándar que dice que en la red básica deben entrar trenes de 740 metros, y no entran. En el tramo entre Castejón y Alsasua los trenes que entran es entre 500 y 550 metros, no entran trenes más largos, y entre Castejón y Zaragoza entran trenes entre 500 y 575, un poco más, pero estamos muy lejos de los 740 metros de estándar de la red básica europea. Y luego también los 100 kilómetros/hora de velocidad de línea en términos de velocidad comercial tampoco los cumplimos; no conseguimos cumplir la velocidad media. En resumen, ni ancho, ni tamaño de trenes ni otros elementos se cumplen. Con lo cual no cumplimos estándares. Este es un dato objetivo.

En cuanto a la capacidad, que es el otro elemento que os decía, en este momento la realidad es que tenemos capacidad para que entren 68 trenes en ambos sentidos. Hoy en día hay 45. Pero esa capacidad no tiene sentido y todos lo vais a entender. No tiene sentido medirla en términos de día si no en tramos horarios y hay tramos horarios dentro del día que ya estamos en rojo, es decir, hay tramos horarios, en concreto a la tarde, entre las 3 y las 6 de la tarde o entre las 6 y las 9 de la noche, en los que estamos en rojo, estamos ya saturados, ya no entran todos los trenes, hoy. Hay algunos tramos horarios en color amarillo y hay algún color verde, como veis en la transparencia. Pero, en definitiva, hoy ya la vía ofrece problemas de saturación. Si hoy ya ofrece problemas de saturación y hemos dicho que hablando de mercancías

queremos incrementar de forma importante el número de mercancías que viajan por tren, eso lógicamente significa aumentar el número de trenes y si hoy ya tenemos problemas de capacidad no entran trenes, evidentemente si queremos conseguir el objetivo de que más mercancías vayan por el tren, si hoy ya tenemos problemas de capacidad, con más mercancías qué os voy a contar... Estamos terminando –estará en noviembre- un estudio que nos está haciendo una consultora sobre esto, en el que está analizando qué estimación de mercancías vamos a tener a futuro, cuáles de ellas son ferrocarrizables, porque no todas las mercancías pueden ir al ferrocarril. Hay mercancías que van a seguir yendo por carretera, no pueden ir al tren, pero hay algunas que sí. Estamos haciendo un estudio sobre eso, qué demanda de mercancías hay, cuántas son ferrocarrizables... Pero la conclusión es evidente porque ya tenemos hoy un problema de capacidad. Si a esto además le añadimos el elemento de los viajeros, aquí ya os dejo que cada uno hagáis las hipótesis que consideréis. Es evidente que en los últimos años, por ejemplo, el número de viajeros que van de Pamplona a Madrid en tren se ha incrementado muchísimo, se ha multiplicado por cinco. Y esto fundamentalmente se debe al tiempo que dura el viaje. ¿Qué pasaría si, por ejemplo, ir de Pamplona a Zaragoza en lugar de dos horas nos costaría una hora? ¿O qué pasará en el futuro si ir de Pamplona a Bilbao nos cuesta una hora o qué pasa si de Pamplona a Donosti nos cuesta menos, o de Pamplona a Burdeos mucho menos? ¿Qué flujos de viajeros se van a producir ahí? Sobre esto podemos estar discutiendo eternamente y alguno pensará que más, alguno pensará que menos... Es un tema muy abierto pero es evidente y es razonable pensar que se producirá un incremento en el flujo de pasajeros. Esto es razonable.

Si hoy ya tenemos un problema de saturación y todos queremos que en el caso de mercancías vayan más mercancías al tren y en el caso de pasajeros también nos gustaría por las razones que hemos comentado de Plan Energético, de Hoja de Ruta de Cambio Climático, etcétera, que más personas vayan al tren, el problema de capacidad nosotros lo vemos claro. Diagnóstico: no cumplimos estándares, tenemos problema de capacidad.

A partir de ahí, el Gobierno se pregunta qué alternativas tiene para solucionar los problemas que tenemos, los dos problemas que tenemos de capacidad y de estándares, y de esa manera poder cumplir tanto con el Acuerdo Programático como con la Estrategia de Especialización Inteligente, Plan Energético, etcétera, y defender ese concepto de red básica europea que nos parece importante. Nosotros vemos dos alternativas, fundamentalmente. Una de ellas sería modificar el trazado actual, es decir la vía actual que tenemos entre Castejón y Alsasua, modificarla, ¿cómo? Añadiendo más plataforma y poniendo otra vía más pero además de eso modificando el trazado allí donde fuera necesario para que en todo el trazado se cumplieran los estándares europeos. Si yo cojo la vía actual, ensancho la plataforma para poner otra vía y además cambio el trazado donde sea necesario para cumplir estándares de manera que puedan entrar trenes de 740 metros, que puedan desplegar la velocidad necesaria, etcétera, con eso solucionaríamos estándares y aumentaríamos capacidad. El principal elemento determinante de la capacidad,

no el único, pero el más importante es el número de vías. Si yo tengo más vías tengo capacidad para que me entren más trenes. Creo que esto se entiende, es muy intuitivo. Si tú tienes una vía, te entran los trenes que te entran; si tienes dos, te entran más y si tienes tres, te entran más. Esto se ve claro. Hay otros elementos como si tienes zonas de aparcamiento, cómo gestionas, el sistema de ERTMS, el tipo de tráfico, etcétera, pero el número de vías es el más importante. Una primera opción sería esa.

Y la otra opción sería hacer una plataforma nueva con dos vías que desde su diseño esa plataforma ya cumpliera todos los estándares de la red básica europea, desde el minuto uno estuviera diseñada así, y además la vía que tenemos ahora la mantuviéramos en absoluto funcionamiento. Esta sería la otra opción.

O modifico la vía que tengo añadiendo otra y cambiando el trazado para cumplir estándares –sería una- o mantengo la vía que tengo en funcionamiento para cercanías y algunas mercancías y hago una plataforma nueva que desde el momento uno está diseñada para cumplir estándares, que evidentemente eso nos aportaría capacidad también. Esas son las dos opciones.

¿Cuál es la propuesta del Ministerio? La propuesta del Ministerio es la segunda. El Ministerio lo que dice es: “Yo lo que quiero es hacer una nueva plataforma mixta para pasajeros y mercancías, diseñarla así desde el minuto uno”. Nos lo dice ahora, porque antes no era así porque en el tramo Castejón-Campanas solo estaba valorada para pasajeros. Si uno hace una plataforma nueva para pasajeros y mercancías le cuesta más dinero. Antes era solo para pasajeros. Pero ahora la propuesta es “hacemos una plataforma nueva, que está diseñada para pasajeros y mercancías, con lo cual es mixta, desde su diseño es pasajeros y mercancías”. Cumple estándares internacionales –dice el Ministerio- porque la diseñamos así, para que los cumpla y además lógicamente también el Ministerio dice “mantenemos la vía actual en funcionamiento, para cercanías y algunas mercancías”. Esta es la propuesta del Ministerio. El Ministerio dice: “Esto es lo que yo quiero hacer”. Y dice también, a diferencia de situaciones anteriores, que también para él es importante unir Zaragoza con la Y vasca. Esto es lo que dice el Ministerio. No digo que lo haya escrito, pero sí digo que lo dice. Esto es lo que nos ha dicho en las reuniones y lo que ha expresado.

El Gobierno de Navarra ante eso ¿qué dice? Tenemos unos documentos estratégicos que cumplir, tenemos un diagnóstico donde hay dos problemas clarísimos. Tenemos dos alternativas y tenemos que el que tiene la competencia, que es el que va a pagar la infraestructura, de esas dos escoge una, la segunda. La reflexión que hace el Gobierno de Navarra es la siguiente: ¿la propuesta que nos hace el Ministerio resuelve los dos problemas que tenemos de capacidad y de estándares? La respuesta es clara, sí, resuelve los dos problemas que tenemos. ¿Cumple con el Acuerdo Programático y con nuestros documentos estratégicos? Sí, lo hace, claramente. En términos de capacidad, y ya pensando en el muy largo plazo y recordando que la vía que tenemos ahora es de 1860, ¿la solución que nos propone el Ministerio nos da

más o menos capacidad que la otra? El Gobierno dice que nos da más capacidad porque mantiene la vía que tenemos en funcionamiento y nos da una plataforma con dos vías, entonces tenemos tres vías. Y la otra alternativa posible, sin embargo, son dos, es añadir una vía a la que tenemos. Desde un punto de vista de capacidad el Gobierno de Navarra piensa que nos da una mayor reserva de capacidad. Podemos entrar en el debate de si será o no necesaria, ¿la usaremos alguna vez, dentro de 20, 30, 40, 50 años, la tercera vía, llegará a ser necesaria? Ese puede ser un debate y ahí podemos estar debatiendo con las proyecciones que hagamos o no hagamos. Yo solo recuerdo que cuando nos hemos puesto un objetivo de que en el 2030 el 2,40% de las mercancías vayan por tren, la media europea es del 12-13% de las mercancías que van por tren. Si quisiéramos acercarnos a países europeos... ni os cuento el volumen de mercancías que tendríamos que mover por tren, pero eso tiene su dificultad también.

El Gobierno de Navarra además hace una segunda comprobación, y dice “aunque no la voy a pagar yo, porque la infraestructura la paga Madrid, si comparáramos los costes de las dos alternativas, el coste de la inversión, más o menos cómo andamos”. Ante eso, lo que hemos hecho es en la documentación que hemos colgado en la página web hemos incorporado algunos informes que hemos solicitado en este verano para tratar de tener información sobre esto, que no es fácil. Hemos contratado un informe a una ingeniería contrastada, con mucha experiencia ferroviaria, y lo que nos dice es que, por ejemplo, hablando del Castejón-Campanas la nueva plataforma podría costar del orden de 765 millones más IVA, y nos dice también SENER, que es la ingeniería, que si en lugar de hacer la nueva plataforma cogemos la vía actual y duplicamos, ponemos otra al lado, hacemos plataforma nueva al lado, ensanchamos, ponemos otra vía, y ponemos el tercer hilo a la vía que tenemos, eso vale 620 millones más IVA, con un matiz que es importante, que en estos 620 millones SENER no está valorando en el estudio porque no es capaz, nos dice que necesitaría tener muchos más datos de la orografía, de cómo es el sitio, no está valorando los cambios de trazado que habría que hacer para cumplir estándares, es decir, serían 620 millones solo, entre comillas, para meter otra vía y el meter el tercer hilo a la vía que tenemos pero no sin incluir los cambios que habría que hacer en el trazado para cumplir con los estándares de red básica, es decir, para que entren trenes de 740 metros. Lo que sí nos apunta es que seguramente eso, el hacer las modificaciones necesarias, además de poner otra vía, para que el trazado permita trenes de 740 metros significará una inversión importante. Con lo cual la percepción que tiene el Gobierno es que no hay mucha diferencia de coste entre las dos soluciones, entre la que nos propone el Ministerio y la otra.

Eso mismo cuando lo analizamos aquí entre Zuasti y la Y vasca también hay otro informe en la documentación, que nos señala que desde Zuasti hasta Vitoria una nueva plataforma costaría aproximadamente 1.000 millones de euros, y si, en lugar de una plataforma, lo que hacemos es una solución que sería parecida a la otra, que sería desde Zuasti hasta Irurtzun, prácticamente hacer una nueva plataforma porque es el tramo más difícil, está Izurdiaga, el

estrecho de Izurdiaga..., es un tramo nefasto, si ahí ponemos un tramo de nueva plataforma; luego entre Irurtzun y Alsasua lo que hacemos es duplicar vía allí donde se puede porque prácticamente hay bastante ancho de plataforma hecho, la plataforma es bastante ancha, en muchos sitios podría entrar una segunda vía; hacemos eso, cumplimos estándares, y luego de Alsasua a Vitoria, que ya hay dos vías, lo que hacemos es meter tercer hilo y hacer actuaciones para que cumpla estándares, eso SENER lo valora en 770 millones, es decir, casi 1.000 millones de la plataforma nueva contra 770 de hacer esta otra alternativa que os señalaba. Es verdad que si en lugar de a Vitoria la plataforma fuera Ezkio estaríamos hablando de una inversión mayor, serían 1.597 más IVA, según siempre las valoraciones de SENER. Es decir, el Gobierno lo que dice es "la otra alternativa no hay mucha diferencia en coste, en resumen". Y a partir de ahí la conclusión del Gobierno es que de las dos opciones posibles que resuelven nuestros problemas, que cumplen con el Acuerdo Programático, que cumplen con nuestros documentos, la que nos propone el Ministerio, por lo menos si es de verdad lo que dice, si lo que propone luego se materializa, es razonable. Esa es la valoración que hace el Gobierno. Es razonable porque, insisto, soluciona nuestros problemas, cumple con el Acuerdo Programático y nos da una mayor reserva de capacidad a largo plazo, y además desde un punto de vista de inversión no hay una gran diferencia. Esta es la valoración del Gobierno.

A partir de ahí, el Gobierno dice que como esto lo tengo claro, hay una segunda pregunta, ¿quiero o no firmar un convenio con Madrid? Una vez que he llegado hasta aquí la siguiente pregunta es ¿quiero o no firmar un convenio con Madrid? Ahora me podréis hacer la pregunta: ¿qué va a pasar? Esa es otra. Pero la posición del Gobierno es como esta infraestructura es estratégica, nos parece fundamental, aunque sea competencia del Estado a nosotros nos parece importante poder influir lo más posible. Nos parece que si firmamos un convenio vamos a tener más capacidad de presión política ante el Gobierno de Madrid, gobierne quien gobierne, gobierne el PP, gobierne el PSOE, gobierne quien gobierne, vamos a tener más capacidad de influencia o de presión que si nos apartamos y no firmamos nada. Esta es la posición del Gobierno: yo quiero defender el interés de la ciudadanía y para eso quiero tener la mayor capacidad de influencia; quiero tener capacidad de presionar. Esto solo es un argumento político porque luego es verdad que como el que tiene la competencia es Madrid hará o no hará, como se ha demostrado con el convenio que tenemos ahora. Se ha demostrado que el convenio que tenemos ahora estaba firmado pero no se ha ejecutado, es decir que el Gobierno de Madrid, el que sea, el del PP o del PSOE, podrá cumplir o no cumplir, pero si yo tengo un convenio firmado, una región chiquitita como Navarra, por lo menos tendremos una capacidad política de exigir y de influir. Y ya está, yo tampoco quiero vender una moto de que si tengo un convenio firmado se va a hacer en el minuto uno, porque tampoco resultaría creíble pero sí tendremos una capacidad de influir y tendremos una capacidad para que cuando a lo largo del proyecto hay que tomar decisiones pequeñas o no tan pequeñas, en momentos concretos, en tal tramo, en tal otro tramo, etcétera, estaremos tan legitimados o tendremos mayor capacidad de decirle al Estado "oye, hazme caso en esto, que aquí

tenemos un problema y hay que arreglarlo bien”, que si no firmamos nada. Por esas razones nosotros estamos defendiendo un convenio y además con otro matiz, que en este caso hay un convenio ya firmado, con lo cual no se trata de firmar un convenio donde no lo había, se trata de mantener un convenio, y esto también tiene su importancia, porque si ahora el Gobierno de Navarra lo que traslada es un mensaje al Gobierno del Estado que es “yo no quiero un convenio” le estamos también dando una baza política al Gobierno del Estado para decir “a Navarra no le interesa el tren” y eso nos parece que es un elemento que no podemos asumir porque en la red básica europea está el Y vasca-Pamplona-Castejón-Zaragoza, pero también es verdad que hay otra alternativa, que es Miranda-Logroño-Castejón. Yo no quiero dar ninguna opción al Gobierno del Estado para que el Gobierno del Estado en un momento dado diga “estos de Navarra no quieren nada, me voy por otro lado”. Yo creo que es una posibilidad remota, también os lo digo, es una posibilidad difícil porque en la planificación europea está lo que está, pero yo creo que como Gobierno de Navarra no es responsable darle opciones al Gobierno del Estado en ese sentido.

Por estas razones, la posición del Gobierno de Navarra es favorable a firmar un convenio, un buen convenio, no cualquier convenio. ¿Qué convenio? Por no aburrir con los detalles más pequeños. ¿Qué características fundamentales tiene que tener ese convenio? Hemos destacado en los discursos políticos tres elementos. Uno, el más importante para mí –aunque los otros también lo son– sería que fuera un convenio de verdad que analizara desde Zaragoza hasta la Y vasca; a nosotros eso nos parece especialmente clave. Hoy por hoy, el que tenemos, que está vigente desde 2010 solo es Castejón-Campanas. Nosotros eso queremos superarlo sí o sí. Reconociendo luego que en cada tramo la realidad administrativa es distinta, es la que es, no estamos en la misma situación administrativa en entre Zuasti y la Y vasca, que en el bucle de Pamplona entre Zuasti-Esquíroz o entre Esquíroz y Castejón o entre Castejón y Zaragoza. La situación es diferente pero, partiendo de que la situación es diferente, que el convenio recoja y hable de todo el corredor. Ese es un primer elemento que nosotros hemos defendido y vamos a defender a capa y espada.

Otro segundo elemento que nos parece relevante es la financiación. Si Navarra adelanta dinero ¿cómo se lo paga el Estado? Yo he dicho varias veces que es el Estado el que paga la obra pero en el convenio el mecanismo es que Navarra adelanta un dinero y el Estado se lo devuelve después. Lo que sí que queremos introducir es un mecanismo muy claro, es decir, en estos dos años de gobierno hemos vivido una situación peculiar, y es que Navarra había adelantado 45 millones de euros, el Estado se los debía y el Estado decía “sí, sí, ya sé que te los debe pero todavía no te los voy a pagar porque yo interpreto, según no sé qué informe jurídico, que todavía no te los tengo que pagar”. Nosotros no queremos estar en esa situación. No queremos un convenio en el cual Navarra pueda adelantar y luego el momento en el que yo lo cobro es un momento que no está claro. Eso también lo hemos propuesto, y la fórmula para hacer eso es sencilla, es compensar ese dinero de otra cuenta que es la cuenta de la aportación que todos los años, todos los trimestres,

Navarra tiene que pagar al Estado en virtud del Convenio Económico. Lo que nosotros decimos es “si yo te adelanto dinero, lo que quiero es poder descontármelo de esta otra cuenta que yo todos los trimestres te tengo que pagar, lo descuento de aquí y así punto, ya lo cobro, ya está, cobrado”. Ese es otro mecanismo, otro cambio importante.

Y el tercer cambio más importante es clarificar mucho mejor el bucle de Pamplona. Hoy por hoy la situación del Esquíroz-Zuasti, que son 11 kilómetros, pero importantes porque si no hay Esquíroz-Zuasti no hay corredor, no se conecta, es una situación para nosotros que ha estado en estos últimos años muy olvidada, no se ha trabajado, y además es una situación también en la cual el planteamiento de financiación a nosotros nos parece que debe mejorarse, porque es un planteamiento en el cual el Ministerio lo que viene a decir es “del corredor, de lo que sería la nueva plataforma ya me encargo yo, que es mi competencia, pero de la famosa eliminación del bucle –todos recordáis la curva que hace el tren en Pamplona cuando entra dividiendo San Jorge, Buztintxuri, toda esa parte y entra a la estación y luego vuelve a salir, que hace una curva partiendo a Pamplona en dos-... Lo que dice el Ministerio es “la nueva plataforma ya te la hago yo, ya la pago yo pero si tú quieres eliminar el bucle, de forma que la vía de ancho ibérico no pase por Pamplona, no divida Pamplona por la mitad, sino que quieres hacer una vía nueva de ancho ibérico, además de la plataforma del tren de altas prestaciones, si quieres hacer una vía de ancho ibérico por fuera que evite el bucle y que evite esa cicatriz en la ciudad, y quieres poner la estación en Echavacoiz, ahí yo no quiero poner ni un duro”. Eso es lo que hasta ahora dice el Ministerio. Es lo que está firmado en un documento desde el año 2010 o 2011. Nosotros decimos que no estamos de acuerdo con eso porque hace muy poco has negociado cómo vas a entrar en Vitoria, cómo vas a entrar en Bilbao, cómo vas a entrar en Donosti, y has alcanzado un acuerdo distinto, más favorable para el territorio. Yo como Navarra quiero el mismo trato, este es el planteamiento que estamos defendiendo. De manera que el Estado además de financiar el 100% de la plataforma nueva en lo que es la eliminación del bucle también se moje. Ese sería el tercer cambio que estamos queriendo defender.

A partir de ahí, en cuanto al convenio estamos en esta situación peculiar ahora mismo que todos veis por los medios de comunicación, una situación en la cual hay un convenio del año 2010 que está legalmente vigente, es verdad que está desbordado por la realidad, pero está vigente. No se ha producido por parte de Navarra ningún incumplimiento, y, sin embargo, el Estado nos está diciendo que lo quiere eliminar. Nosotros como Navarra, como Gobierno, hemos hecho hace unos días un planteamiento de lo que sería nuestra propuesta de nuevo convenio, hemos hecho una propuesta al Ministerio, y le hemos hecho también una propuesta transitoria. El Ministerio todavía no nos ha respondido formalmente, oficialmente, y lo que sí vemos por los medios de comunicación es que lo que nos dice es que quiere romper el convenio aunque reconoce que está en vigor. Hoy mismo el ministro De la Serna, que ha hablado en Madrid, en el Congreso de Diputados, ha dicho que lo quiere eliminar y dice que en el futuro iniciará un procedimiento para revocar el convenio, es decir, diciendo

lógicamente que está en vigor, o sea el que tenemos está en vigor. ¿Qué va a pasar? El tiempo nos lo va a decir. Yo me imagino que si el Ministerio inicia ese procedimiento ese procedimiento contemplará una comunicación formal al Gobierno de Navarra y el Gobierno de Navarra hará lo que crea que tiene que hacer. Hoy en este momento la fotografía es que el convenio está vigente y que desde la perspectiva del Gobierno de Navarra no hay ningún incumplimiento que justifique una decisión de Madrid de romperlo. Esta es la posición jurídica y legal clara en la que estamos. Esto en cuanto al convenio.

Lo que diría como resumen es que nosotros sí queremos un buen convenio pero sobre todo lo queremos porque la infraestructura la consideramos estratégica y sobre todo porque queremos influir lo más posible en algo que no es competencia nuestra pero queremos influir, lo más que se pueda. Esta es la razón.

A partir de ahí, contaros cómo están los tramos porque cada uno está en una realidad distinta. Ahí veis todo el corredor. En cuanto al tramo Castejón-Zaragoza, por empezar el más al sur, deciros que en este momento la posición que nos ha trasladado el Ministerio, y que la ha hecho pública también, con lo cual nos lo ha dicho en privado y lo ha dicho también en público, es que apuestan por construir también en ese tramo, el Castejón-Zaragoza, una nueva plataforma para dos vías, mixto, por supuesto, cumpliendo estándares europeos. Esto es lo que nos ha dicho el Ministerio. En cualquier caso, ellos tienen partida presupuestaria para licitar este año el estudio informativo, que es un requisito legal, es un paso que hay que hacer antes de hacer la declaración de impacto ambiental, ellos tienen partida para el estudio informativo, hubo estudios informativos en el pasado pero caducaron, hay que hacer uno nuevo, ellos tienen partida y están estimando que ese estudio informativo pueda tardar un año y medio aproximadamente. Luego vendría la declaración de impacto ambiental, los proyectos y la ejecución. Esta sería la situación del Castejón-Zaragoza. En ese tramo por supuesto está Tudela y, por tanto, está el análisis de la situación de la estación de Tudela, etcétera.

En cuanto al Castejón-Esquíroz, el planteamiento es distinto. También la solución técnica es la misma, ya os lo he dicho antes, también es nueva plataforma con dos vías, uso mixto pasajeros y mercancías y cumpliendo desde el diseño estándares internacionales. Aquí inicialmente los trámites anteriores, los trámites de estudio informativo, declaraciones de impacto ambiental, todo eso está desde hace muchos años avanzado, y ahora estamos ya en una fase de proyectos constructivos, finalización de proyectos constructivos y posible licitación de obras. Y en este caso, por lo menos hasta hace poco, el concepto o la idea que teníamos es que aquí hubiera un convenio en el cual el Gobierno adelantara el dinero ejecutando obras que luego ese dinero se lo pagaba el Ministerio. Esa era la situación.

En el Esquíroz-Zuasti también aquí el planteamiento es claro. La solución técnica no varía en todo el corredor, desde Zaragoza hasta la Y vasca es la misma: nueva plataforma mixta con dos vías y estándares internacionales, siempre manteniendo la vía actual en funcionamiento –esto es clarísimo-. Y

aquí estamos en una situación un poco peculiar. En su momento hubo todo un procedimiento –estudio informativo, declaración de impacto ambiental- pero también tiene muchos años. Recientemente, los tribunales han declarado que la declaración de impacto ambiental de hace muchos años está vigente pero en cualquier caso el Ministerio está haciendo una consulta interna para verificar que jurídicamente está todo impecable y en función de ese estudio se volverá a repetir algunos de los trámites o no. En cualquier caso, aquí nosotros hemos trabajado mucho como Gobierno de Navarra porque era un tramo que estaba olvidado de la mano de Dios desde hace años, había un despiste muy grande, solo había un protocolo firmado, no para el corredor, no para la nueva plataforma, sino solo para la eliminación del bucle que hablaba de 110 millones de euros y decía que si faltaba dinero con el famoso proyecto urbanístico de Echavacoiz, todo el dinero que faltara lo podría Navarra, y punto. Nosotros hemos estudiado eso y hemos visto que en ningún sitio estaba valorado lo que es el corredor. En la documentación que os hemos puesto ya habéis visto que la estimación que nosotros tenemos es que todo ese tramo, tanto el nuevo corredor, como la eliminación del bucle, etcétera, pueden ser 230 millones más IVA, y ahí estamos hablando de crear un grupo técnico y habría que modificar ese protocolo de los 110 millones que dice que solo Navarra paga en caso de que haya necesidad, y eso seguramente conllevaría algún nuevo convenio.

Y luego en el tramo Zuasti-Y vasca, que es el tramo que le afecta más directamente a Altsasu, la zona en la que estamos, lo que hay es un protocolo Gobierno de Navarra-Gobierno Vasco y Ministerio, pero es un protocolo limitado, es un protocolo simplemente para la elaboración del estudio informativo, que es el trámite que os decía que en el Castejón-Zaragoza se va a licitar y va a tardar un año y medio. El 12 de julio tuvimos una reunión los tres gobiernos, el Gobierno Vasco, el Gobierno de Navarra y el Ministerio, y lo que acordamos es que para final de este año 2017 el Ministerio tendría terminado el estudio informativo porque ya había un trabajo más avanzado. En ese estudio informativo se van a evaluar dos opciones, que en los dos casos la solución técnica es la misma, también nueva plataforma con dos vías, uso mixto, estándares. Las dos opciones son o conexión en Vitoria o conexión en Ezkio-Itsaso. A finales de este año el Ministerio se ha comprometido a tener terminado el estudio informativo y en ese estudio informativo lo lógico es que en función de distintos criterios técnicos se evalúen las dos opciones y aparezca una mejor valorada que la otra. Eso sería lo razonable o lo esperable, eso es lo que todos esperamos. Y el segundo compromiso de fecha que acordamos es que, una vez que en diciembre de este año tengamos el estudio informativo con las dos opciones evaluadas, en el año 2018 se haga todo el procedimiento de evaluación de impacto ambiental y declaración de impacto ambiental, de manera que para finales del 18 esté la declaración de impacto ambiental de la opción escogida. Ese es el calendario que tenemos en el tramo entre Zuasti y la Y vasca. Una vez que tuviéramos la declaración de impacto ambiental lo siguiente sería la elaboración de proyectos, proyecto básico, proyecto constructivo, licitación de obras, etcétera.

Os he puesto algún mapa con las opciones. La opción que más se está contemplando es la opción de pasar por el parque de Aralar, ahí está más o menos el puerto de Lizarrusti. Y hay una opción que prácticamente saldría a Ezkio ahí arriba, y casi no tocaría o toca un poco el parque de Aralar. Esa es una de las opciones. En lo que se refiere a vuestra zona esto es Altsasu, aquí a la izquierda, con lo cual la entrada se produciría un poco antes. No sé si en Bakaiku o por esa altura, la vía iría para Ezkio-Itsaso, se produciría ahí el giro.

La otra opción, la de Vitoria... También la podemos poner. Ahí la veis y luego podemos verla en los dos tramos. Este sería el tramo alavés, desde Altsasu, desde la muga con Navarra; iría en el lado sur de lo que es, y en el tramo navarro ahí tenéis por donde iría. Esos dos son los trazados que ahora el Ministerio está evaluando en el marco del estudio informativo, en el marco de sus compromisos. Insisto, para diciembre de este año tenemos el compromiso de que estén evaluados. Esas son las dos opciones y ese es el calendario que tenemos.

Poco más que contaros. En resumen, por concluir, el Gobierno considera que el proyecto es estratégico, el Gobierno considera que tiene que estar lo más cerca posible de la infraestructura, el Gobierno considera clave el concepto de corredor, que haya avances en todos los tramos; como la realidad administrativa de cada tramo es distinta, los avances serán distintos, lógicamente, en distintos momentos, pero que haya avances en todos. En eso es en lo que estamos trabajando. Es una competencia del Estado pero nosotros queremos estar lo más cerca posible. Entendemos que la solución que se propone es una de las dos posibles y entendemos a su vez que es la que da una mayor reserva de capacidad frente a la otra. Yo diría que en ese punto es en el que estamos. Luego ya la actualidad rabiosa del día gira más sobre si el convenio, dice el ministro, digo yo... Pero la apuesta es esta.

Deciros también que un elemento importante es que ese corredor avance de manera que razonablemente –ya sabemos que va a ser imposible que todo termine a la vez porque ya veis que la situación administrativa es muy distinta en cada tramo-... pero hay un objetivo, que podemos todos tener nuestras dudas, que es que el corredor más o menos termine en un plazo cercano, no voy a decir el mismo año todo porque eso no se lo cree nadie, tampoco me lo voy a creer yo, pero sí que razonablemente termine más o menos en la misma fecha. En las reuniones que hemos tenido con el Ministerio y públicamente habla de 2023 que esté todo terminado, yo soy consciente de que es muy complicado, nosotros, el Gobierno de Navarra estamos barajando que será algo más tarde, e, insisto, con el afán de que termine razonablemente en una fecha. Eso es lo que pensamos. Luego, efectivamente, el Ministerio y el Gobierno de turno, sea del PP, sea del PSOE, sea de quien sea, hará lo que crea que tenga que hacer, el dinero que tenga dependerá de mil líos pero, hoy por hoy, digamos, ese es el tema, y como para Navarra es una infraestructura estratégica nosotros queremos estar lo más cerca posible.

Creo que este es el enfoque, esta es la situación y de aquí en adelante quedo a la espera de vuestras preguntas. Antes os ponemos el video. *[Emisión del video de presentación]*