

Asistente 1.- Lo primero muchas gracias por haber venido a explicarnos el proyecto del Gobierno. Creemos que es muy importante que se explique porque sabemos que hay mucha confusión en este aspecto. Quisiera comentarte dos cosas que creo que faltan en toda esta exposición que has hecho, muy interesante. Una son los aspectos medioambientales. En ningún momento has dado pie a decir si esto es mejor o peor, si esto afecta o cómo puede afectar al medio ambiente. Lo que está claro es que en Sakana ahora mismo tenemos una autovía, una carretera convencional en dos sitios, un tren convencional en todo el recorrido, líneas de alta tensión y ahora, al parecer y según la propuesta que hace el Gobierno, habría una nueva línea de tren, de tren de alta velocidad o de tren de altas prestaciones, como quieras. Evidentemente eso es un impacto grande para nuestro territorio. Esto es así. Pero además hay que tener en cuenta que hay varios informes por ahí, sobre todo uno realizado recientemente por investigadores de la UPV (Universidad del País Vasco), en el cual se afirma que la Y vasca en vez de favorecer el quitar emisiones de CO² lo que haría es no aumentar sino que no serían nunca reducibles. Harían faltan 100 años que pasase esa infraestructura en funcionamiento para que se redujeran, para que se empezaran a reducir las emisiones de CO². ¿Por qué? Porque fabricar, construir una nueva infraestructura de este tamaño suponen unas emisiones muy importantes. Si eso es en la Y vasca, en el corredor navarro no va a ser igual pero se puede acercar. Por tanto, eso tiene sus problemas. Es un aspecto.

Pero el otro aspecto que también quiero comentar es el tema de los costes y de cómo enfocamos el tema de la movilidad en Navarra. Nos comentas que el Gobierno quiere hacer una plataforma nueva con dos vías de tren de altas prestaciones y mantener el corredor que tenemos, la vía convencional. Vale. No hay más que ver, tanto en el Estado español como en Nafarroa, cómo están las vías actuales. Las vías actuales se están cayendo, se están dejando perder, se están olvidando. Los apeaderos están cerrados. Muchas estaciones están cerradas. En Sakana había un montón de estaciones que se han cerrado y que ya no se utilizan. Recientemente en Lakuntza se pidió utilizar el apeadero para un concierto y no se permitió desde Adif porque decía que ya no existía el apeadero. Lo hemos estado viendo.

Por lo tanto, si hacemos unas nuevas plataformas, unas nuevas vías, mucho me temo, hay que ser realista, que lo que hay se deje de la mano de Dios, mucho más que hasta ahora, y eso es lo que está pasando realmente en el Estado español. Se están construyendo miles de kilómetros de alta velocidad y se está olvidando y dejando perder miles de kilómetros de tren convencional que son los que realmente nos permiten ir de Altsasu a Iruña, por ejemplo. Si se hace la alta velocidad, si se quita el tren convencional porque al final se deja

de mantener nos quedamos sin estación. Pasa lo mismo que en Tafalla. En Tafalla hay un movimiento social muy importante reivindicando que no se cierre la estación de Tafalla. Pues aquí, por mucho que digamos, se va a cerrar la estación de Alsasua y el apeadero. Y eso nos parece muy importante. Por tanto, quisiera que nos aclararas eso.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí. Empezando por el segundo punto. Para mí lo que dices, digamos, es una hipótesis que yo, desde luego, con la información que tengo no se sostiene en absoluto. Si está habiendo un problema con la movilidad de los pasajeros actualmente en la red actual no será un problema porque tengamos un tren de altas prestaciones. Es decir, si en Navarra está habiendo un decrecimiento de viajeros en nuestros trenes eso no tiene que ver con el tren de altas prestaciones, que no está todavía. O sea, no tiene que ver con ello. Es importante. Si aquí tenemos una realidad, y esa realidad se identifica como pérdida de algunos apeaderos, no tiene nada que ver con el tren de altas prestaciones; tendrá otras causas, tendrá otras razones, tendrá que ver con que las personas de esas localidades o son menos o usan otros métodos de transporte, etcétera. No tiene que ver con el tren de altas prestaciones. Es decir, hoy por hoy, si uno compara datos del pasado y datos actuales y en algunos apeaderos ha habido dificultades, la evolución nada tiene que ver con el tren de altas prestaciones. Es otra cosa, tendrá otros determinantes pero, en mi opinión, no el tren porque el tren no ha influido. Esto es otra realidad. Eso en primer lugar. Esto nos tiene que hacer reflexionar sobre cómo se mueven en cercanías nuestras personas, cómo facilitamos el movimiento pero yo no creo que el tren de altas prestaciones vaya a ir contra eso, en absoluto.

Nosotros en la propuesta de protocolo, de convenio, que hemos planteado hemos hecho una referencia especial al cuidado de la Zona Media y en las conversaciones que estamos teniendo con el Ministerio hay un compromiso claro de mantener estas líneas, y lo vamos a exigir. Es más, estamos dispuestos también a convenir si es necesario para que esto sea así.

Pero yo lo que diría es, primero, la realidad que nos ha traído aquí, buena, mala o regular, en cuanto a lo que es el uso de los habitantes de Navarra del tren para sus desplazamientos nada tiene que ver con el tren de altas prestaciones; tiene que ver con otras cosas. Nada tiene que ver porque tiene que ver con un cambio en Navarra, en una Navarra en la que no había tren de altas prestaciones. Tendrá que ver con las autopistas, tendrá que ver con el coche, tendrá que ver con los autobuses, tendrá que ver con otras cosas, tendrá que ver con el número de personas..., con otras cosas...

Por ese lado, yo no comparto ese criterio. Es más, a mí me parece que si sacamos trenes que hoy por hoy son de medio-largo recorrido de la vía actual y

los ponemos en la nueva plataforma vamos a tener más capacidad disponible en la vía actual. Ahí el reto es: ¿va a haber personas en esas localidades, en esos pueblos, que cojan ese tren, va a haber personas o no va a haber personas? Justo con la nueva plataforma lo que va a haber es más capacidad. No va a haber un problema de capacidad. Es decir, vas a tener la vía actual con una capacidad totalmente disponible precisamente para poner más trenes, con lo cual no tienes un problema de capacidad para favorecer eso que te interesa a ti y que nos interesa a todos. No hay un problema de capacidad. La pregunta que nos tendremos que hacer es si habrá personas y qué tendremos que hacer para que las personas usen ese elemento de movilidad frente a otros. Eso es lo que nos tendremos que plantear. Pero eso nos lo tenemos que plantear con tren de altas prestaciones o sin tren de altas prestaciones. Ese es un debate aparte. Nos lo tenemos que plantear igual. Igual que cuando analizamos –y a mí me toca- el transporte intercomarcal de autobuses, por ejemplo, por comarcas, lo analizamos y le damos vueltas. Tenemos líneas que son mucho más deficitarias que otras. Sabes que las concesiones están vuelta al aire. Le estamos dando vueltas a ver si hacemos concesiones comarcales, y en esas concesiones comarcales conseguimos favorecer las comunicaciones de los autobuses de los pueblos pequeños con la cabeza de la comarca y luego con Pamplona. Pero ese es otro debate. Yo creo que es el debate de la movilidad dentro de Navarra, y es un debate muy importante.

Pero el tren de altas prestaciones no dificulta esa realidad, no la dificulta. El problema es si vamos a tener personas que usen ese medio de transporte. Ese es el tema. Hoy por hoy tener una red de transporte comarcal en Pamplona de autobuses al Gobierno de Navarra le cuesta todos los años nueve millones de euros. Los ayuntamientos ponen otros tres o cuatro millones. Trece o catorce millones de euros todos los años el tener lo que todos conocéis como los autobuses de la comarca de Pamplona. Se presta un servicio público y todos los años cuesta. Ahí hay un coste de un servicio público para favorecer una movilidad. Las líneas de autobuses dentro de las comarcas en Navarra... Yo a veces suelo decir que a mí me parece que destinamos demasiado dinero a la comarca de Pamplona y poco a las otras comarcas. Yo soy de esa opinión. Pero ese es otro debate. Yo no veo que el problema esté en el tren de altas prestaciones. El problema está en si vamos a tener personas en esas localidades pequeñas en las que, como tú decías, se han cerrado apeaderos. Si se abrieran ¿habría personas que cogieran el tren? ¿habría suficientes personas?

Asistente 1.- Pero habría posibilidad de utilizarlo.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- ¿Pero habría suficientes personas?

Asistente 1.- Pero ha habido ocasiones en las que se ha pedido que se utilicen y no se pueden utilizar.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Pero, como te digo, es un análisis distinto al tren de altas prestaciones. Habrá que hacerlo pero no depende de...

Asistente 1.- Yo creo que están relacionados.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Yo, sin embargo, no.

Asistente 1.- En todo el Estado español se ha invertido mucho dinero en tren de alta velocidad, y eso ha revertido en que se deje de menos las mercancías, los cercanías, que haya menos trabajadores en RENFE. Ahora están en huelga.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Primero, decir que el tren de alta velocidad en el resto del Estado, salvo la Y vasca, no es mixto, lo sabes bien, es solo de pasajeros. Aquí estamos hablando de una infraestructura diferente, es mixta, con lo cual eso nos da un elemento sabiendo que la gestión mixta de una infraestructura de altas prestaciones tiene sus matices. Hay un documento bastante interesante en el documento que hemos añadido.

Pero yo, de verdad, creo que ese es otro debate diferente. Por ejemplo, recientemente el Ayuntamiento de Calahorra ha llegado a un acuerdo con RENFE para ampliar el horario de apertura de la estación de Calahorra. ¿Por qué nosotros no podemos hacer ese tipo de gestiones? Y eso no tiene que ver con el tren de altas prestaciones; tiene que ver con nuestro análisis del territorio, con nuestro análisis de la población, de cómo se mueve y si el Gobierno también o los ayuntamientos están dispuestos a conveniar o a facilitar determinadas cuestiones: extensiones de servicios, etcétera. Porque al final ¿qué coste operativo puede suponer al año tener abierto un apeadero? ¿qué costaría? Ese es un tema que nos podemos plantear. Pero, insisto, a mí me parece que es otro debate distinto a la solución del corredor ferroviario porque lo que es evidente es que la nueva plataforma libera capacidad en la vía actual y si tienes más capacidad tienes posibilidad de hacer cosas. Ese es el enfoque tal y como lo veo.

En el tema medioambiental yo creo que es evidente y tienes razón. Cualquier infraestructura nueva que hagas tiene un impacto ambiental. Negar esto aquí no tiene ningún sentido, ni aquí ni en ninguna parte. La construcción de una infraestructura nueva tiene un impacto ambiental: es fragmentación del territorio, desde los elementos visuales, ocupación de suelo... Los elementos medioambientales ahí están.

Yo lo que creo es que tenemos los mecanismos legales necesarios a través de toda la tramitación medioambiental de una infraestructura nueva para tratar de ponerlos en valor, minimizarlos lo más posible o prevenir en algún caso o corregir en otro. Esta es la lógica de la normativa medioambiental.

Aquí la cuestión es que tenemos dos problemas y tenemos que resolverlos. Tenemos un problema clarísimo de capacidad y un problema clarísimo de estándares. Los tenemos que solucionar. Las dos opciones tienen impactos medioambientales. Tanto hacer una nueva plataforma como la de coger la vía actual, hacer una plataforma nueva, ensanchar, desmontar donde haya que desmontar para corregir el trazado... Es decir, todo eso, las dos tienen sus impactos medioambientales.

Asistente 1.- Pero la segunda que acabas de citar tiene menos.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Las dos tienen impactos.

Asistente 1.- Gran parte de la plataforma actual ya está ensanchada y ya está preparada...

Manu Ayerdi.- No, no. Si tú ves, por ejemplo, el mapa desde Tafalla hasta Campanas te tiemblan las piernas de las curvas que hay. Ahí para corregir el trazado habría que hacer grandes cosas. Pongo un ejemplo.

En fin, yo no voy a negar que las infraestructuras tienen un impacto ambiental. Esto está claro. Lo que sí digo es que hay un procedimiento legal para tratar de prevenir algunas y corregir otras. Se evalúan, se previenen, se tratan de corregir. Pero si la infraestructura es necesaria, y hemos dicho que es necesaria –en el acuerdo programático decimos que es necesaria, en los documentos de Estrategia decimos que es necesaria, Europa nos dice que es necesaria-..., si es necesario hay que hacerla, buscando que los impactos medioambientales sean lo menores posibles pero hay que hacerla. Esta es la posición. Insisto, todos decimos que hay que hacerla, todos decimos que hay

esos dos problemas. Entonces tenemos que resolverlos. Yo creo que es así, hay que resolver los problemas y manejar la situación medioambiental de la mejor manera posible.

Asistente 2.- Arratsalde on. Yo voy a hacer reflexiones-preguntas. Cuando conocí esto, se anunciaba, en un principio, como un proceso participativo para la población navarra y luego se cambió la palabra “participación” por “información”. En la explicación que has dado has venido repitiendo de forma continua que es un proyecto del Gobierno de Navarra, que el Gobierno de Navarra considera que es importante... ¿Debemos entender que lo que has planteado es un consenso del Gobierno de Navarra o qué estableces por Gobierno de Navarra?

Sé que este planteamiento no ha sido acordado con el resto de formaciones políticas, con lo cual se están utilizando una serie de recursos personales y económicos del Gobierno de Navarra, de todos los navarros y navarras, en un proceso de información, que me parece muy bien, pero a mí, por ejemplo, me hubiera gustado mucho más que se hubieran ofertado todas las alternativas posibles. A mi entender, un proceso informativo se constituye de todos los modelos existentes posibles puestos en la misma posición, con los mismos recursos económicos y personales.

Y, por último, cuando has hablado de que al Gobierno de Navarra le interesa decir al Gobierno estatal que sí que queremos un convenio no vaya a ser que el Gobierno del Estado piense que no nos interesa: A mí me gustaría que el Gobierno de Navarra fundamentalmente pudiese decir al Gobierno estatal qué tipo de tren queremos los navarros y navarras. Creo que es una infraestructura de semejante calado, de semejante importancia, por todo lo que has expuesto, que se deberían de estudiar otros tipos de modelos y darnos toda la información de todos los modelos, sus pros, sus contras, sus directes, sus dimes, para que podamos ser informados e informadas, de forma adecuada y plena, y pudiésemos tomar la decisión. Eso es lo que me gustaría, que el Gobierno de Navarra dijera en Madrid: los navarros y navarras quieren este modelo de tren.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Efectivamente, al principio hablamos de proceso participativo. Luego quisimos ser más finos después de analizar el tema con los diferentes expertos en la materia. Usamos la palabra “información y debate social” en la definición. Los expertos nos dicen que la información y el debate también es participación, es así. Es decir, que los procesos participativos tienen distintas fases o distintos niveles pero es verdad que hemos querido centrar, siendo participación lo que estamos haciendo hoy, porque es participación –no hay

ninguna duda- pero hemos querido afinarlo más para situar bien dónde estamos.

En cuanto a si hay consenso o no hay consenso, yo creo que es evidente que es un tema que está generando dificultades, seguramente porque la interpretación que hacen algunos de los socios que sustentan al Gobierno de lo que está escrito en el Acuerdo Programático, que yo os he leído, es una interpretación diferente. Es evidente que hay una dificultad. A partir de ahí, yo creo también que lo que está pasando estas semanas con el Gobierno de Madrid evidencia muy bien dónde está la competencia y evidencia muy bien también qué tipo de planteamiento es realista y qué tipo de planteamiento no es realista. Yo creo que eso también lo evidencia muy bien, desde mi punto de vista.

El planteamiento que tú señalas, un planteamiento de abrir un proceso mucho más largo en el tiempo, más profundo, de elaboración de más informes, de trabajar más, etcétera, es un proceso que, desde mi punto de vista, es poco realista a la vista efectivamente de quién tiene la competencia de la velocidad de crucero que le quiere meter y de como efectivamente tiene un análisis claro y un planteamiento claro realizado. Eso es lo que vemos.

En segundo lugar, en algún otro tema al Gobierno le está pasando también. Estos días lo estamos viendo con la ley de Policías, por ejemplo. Es un elemento en el que se está viendo que hay diferencias de opinión dentro de los socios que sustentan al Gobierno.

En estas situaciones el Gobierno como institución, que es para todos los navarros y para todas las navarras, en aquellas situaciones en las que se produce esta situación difícil en la que igual no hay consenso de las cuatro fuerzas que lo sustentan, lo que está tratando es de priorizar lo que el Gobierno entiende que es el interés general de la ciudadanía, que es muy opinable –yo lo entiendo-, que es opinable, es discutible y podríamos debatir mucho sobre esto. En cualquier caso, el Gobierno lo que hace es un posicionamiento diciendo ‘la competencia está en Madrid, Madrid va a hacer lo que considere que va a hacer’. Podemos entrar en el análisis de por qué lo hace, el pacto que tiene con UPN, los intereses de unos y de otros, este es un elemento, pero la realidad es que Madrid tiene la competencia y está dispuesto –lo estáis viendo estos días- a actuar y a avanzar y el Gobierno desde esa perspectiva lo que dice es ‘como yo quiero estar cerca de esta infraestructura y quiero influir lo más posible, pensando también en que esta es una infraestructura de muy largo recorrido, trato de tener una posición que se centre en el interés general’; siendo muy opinable, que lo es. Yo ya entiendo que es muy opinable pero es lo que te puedo decir sobre lo que has señalado.

En cuanto a las alternativas posibles, creo que en toda la documentación nosotros exponemos las dos que hay, no vemos más alternativas posibles que cumplan –insisto- desde nuestro punto de vista con el Acuerdo Programático y que resuelvan de verdad los problemas que tenemos, que yo creo que son bastante objetivos. Es decir, la falta de cumplimiento de estándares es objetiva, es medible: coges una regla y dices “no cumple los estándares”. Y la cuestión de la capacidad también es técnicamente objetiva, es decir, tenemos un problema de capacidad. Partiendo de ese diagnóstico, que en esto sí que creo que hay acuerdo en el cuatripartito, el cuatripartito sí que creo que comparte el diagnóstico en cuanto a que esos dos son los problemas –yo creo que esto sí que es compartido-, yo sinceramente sí que creo que esas son las dos soluciones. Yo creo que nosotros hemos procurado analizar las dos y poner los pros y contras.

El hecho cierto de que quien tiene la competencia plantea una de las dos es un dato relevante también, es un dato que si uno es realista tiene que tenerlo en cuenta, es un dato evidente, evidentemente importante. Esa es la valoración que hace el Gobierno. Terreno muy opinable, ya lo entiendo, es un terreno opinable, eso lo entiendo.

Asistente 3.- Estoy de acuerdo con lo que ha dicho la compañera. Quería comentar sobre tres cosas: estrategia, convenio y la ciudadanía. Has comentado que el asunto del tren comenzó hacia 1870, unos 150 años... Creo que conviene -hagamos lo que hagamos, con tranquilidad, si hemos tardado tantos años en ver de qué manera queremos seguir con esto de los trenes porque es estratégico- hacerlo más despacio. Si tenemos que tardar en hacer el diagnóstico y luego vemos las soluciones, a mí eso no me importaría porque estamos hablando de que hemos estado así 150 años...

Por otra parte, estamos hablando de un convenio que seguramente lo firmaron UPN con el PSOE o con el PP de Madrid. Ahora estamos hablando de lo vuestro, que es, por lo que yo estoy viendo en la prensa, Geroa Bai y PP, aquí, y en la Comunidad Vasca PNV y PP. Si es tan importante esto, debemos dar opción a los que estamos ahí ya que al final vamos a sufrirlo o vamos a usarlo pero lo vamos a pagar todos nosotros.

Imagina que tienes una plaza en el pueblo y no le preguntas a la gente qué quieren hacer en esa plaza si quieren hacer una plaza nueva. Vamos a preguntarle a la gente qué quiere hacer. Lo mismo en esto. Luego, particularmente, obras hacemos todos. Si estamos en un edificio y tenemos que arreglar algo del acceso, tenemos que preguntar a todos los vecinos.

Mejor que vayamos más despacio y luego dependiendo de qué se opine y qué se acuerde le daremos luego esta opinión a Madrid. A mí no me importa que esté uno u otro. Has dicho que puede que cambie el Gobierno. Puede que cambie también aquí. Lo que me importa es el convenio. Antes de llegar al convenio, vamos a hablarlo entre todos los que estamos interesados porque al fin y al cabo somos nosotros los que lo vamos a sufrir y los que lo vamos a pagar. Eso es lo que me preocupa. Creo que es importante tomarse el tiempo necesario. A mí... 2018, 2025... Eso no importa, estamos viendo lo que nos viene de atrás, lo que nos viene para adelante y lo que vamos a dejar a las siguientes generaciones. Me daría pena que lo hiciésemos mal.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- En primer lugar, los tiempos no es algo que podamos controlar desde el Gobierno de Navarra. Yo insisto mucho en esto. La inversión, al final, quien la hace es Madrid y es Madrid quien va a decidir los tiempos. Esto es así, van a ser ellos quienes decidan los tiempos. Pero pasa con esto como puede pasar con una infraestructura de un puerto, una infraestructura de telecomunicaciones, una infraestructura eléctrica..., es decir, no pasa solo con los trenes. Esta es una realidad que pasa con muchas cosas importantes y que influyen en la ciudadanía.

Lo hace Madrid, Madrid lo paga; tira, por lo tanto, de los Presupuestos de los bolsillos de todos los españoles para pagar también este corredor, igual que ha tirado también de todos, también de los nuestros, para pagar lo que se ha hecho en Extremadura, en Galicia o lo que se ha hecho en todas partes.

No es evidente eso que tú dices en el sentido de que vamos a tomárnoslo con calma y luego vamos a Madrid. Yo creo que eso, en primer lugar, no es evidente porque nosotros no le vamos a marcar los tiempos a Madrid, en ningún caso, gobierne quien gobierne en Madrid, gobierne quien gobierne en Navarra. Eso en primer lugar.

En segundo lugar, cuando hablamos de ferrocarriles, no es como si hablaras de un hospital, que el hospital está en Navarra y es solo para Navarra. Cuando hablas de un corredor ferroviario, hablas de una infraestructura que tiene una dimensión no solo estatal, hasta europea. No es, por lo tanto, una infraestructura de los navarros y para los navarros. Esta es una infraestructura que conecta norte y sur de Europa y en el Estado conecta Cataluña, Valencia, Aragón, Navarra, Rioja, País Vasco... Es una infraestructura que no es para nosotros y solo para nosotros. Es una infraestructura global. Esa es una reflexión muy importante. La mirada de esta infraestructura no es una mirada 'el tren de los navarros'. Esto es un corredor ferroviario, un corredor ferroviario europeo. Y eso nos tiene que hacer ser conscientes a los navarros y a las navarras. Levantarnos un poco del suelo y decir "Ojo, que no estamos

hablando de nuestro tren”. No estamos hablando del debate al que me he referido antes del tren de cercanías, cómo nos movemos los ciudadanos navarros en tren o no nos movemos...; ese debate sí es más nuestro. Pero el de la media-larga distancia de pasajeros y de mercancías es un debate que trasciende a los navarros y a las navarras porque es unir Europa norte-Europa sur, dentro del Estado comunidades muy diversas, mercancías para aquí y para allá... Los intereses que están en juego detrás de esto no son solo de los navarros. De hecho, esa es la razón por la que no la pagan los navarros. Es una infraestructura de ámbito mucho más general. Hay que ser muy consciente de eso. Esto es relevante.

A partir de ahí, en Navarra yo creo que todos estamos de acuerdo en que el corredor, y también en el cuatripartito, es importante, que la conexión con Euskadi es importante, todos estamos de acuerdo con eso, que es clave. Todos estamos de acuerdo en que conectar con Zaragoza es relevante, no hay debate en eso tampoco. Hay muchas cosas que nos unen. Lo nuclear está muy claro. Que esto es un corredor europeo lo tenemos todos claro, ahí no hay debate. En que tenemos problemas de capacidad y de estándares tampoco hay debate, estamos de acuerdo. Estamos mucho más de acuerdo en cosas que en desacuerdo. En las cosas más relevantes estamos de acuerdo, en el cuatripartito y fuera del cuatripartito, en toda la sociedad navarra estamos de acuerdo. Yo creo que eso lo tenemos que ver, tenemos que levantarnos del suelo y ser conscientes de eso. Insisto, esto no es el tren de los navarros, esto es un corredor. Cuando se habla de la Y vasca, no es el tren de Euskadi, es el tren que une Holanda con Lisboa. ¡Fíjate de qué estamos hablando! Cuando hablas del corredor mediterráneo no es el tren de los catalanes, viene desde donde viene y va hasta donde va, es un proyecto de interés mucho más global. Esto hay que entenderlo también.

Dices que nos tomemos más tiempo. Pero creo que los grandes acuerdos están claros. Es mi punto de vista. El que tiene la competencia, a quien a su vez Europa le aprieta y le dice “esto es red básica, este corredor es importante, avanza”... Yo muchas veces lo que he criticado claramente es el criterio que ha tenido el Estado para hacer inversiones. ¿Por qué ha hecho antes inversiones en Castilla León o en Albacete, sin faltar a nadie, antes que hacer este corredor? Si este corredor es mucho más importante, Europa se lo dice al Estado: “Oye, Estado español, que es mucho más importante este corredor que otras cosas que has hecho estos años”. Y ahí Europa le coge al Estado y le dice “Oye, que no te puedes mover por intereses electorales y hacer antes lo que te interesa porque ahí tienes más votos, haz lo que tienes que hacer”. Y el corredor Cantábrico-Mediterráneo forma parte de lo importante. Creo que esa perspectiva tampoco la podemos perder. No podemos ser tan locales en esta reflexión. En las cercanías sí, pero en lo que es las mercancías y en la media-larga distancia tenemos que tener otra visión más global.

Asistente 3.- Para mí dejarle este tema a Madrid o a Europa me parece importante pero es pasar la patata caliente a otro, no intentar cogerla desde aquí algo más de lo que se está cogiendo. Esa es mi sensación. Otro ejemplo. Tenemos un problema en la salud, un cáncer que es a nivel mundial. ¿A qué tenemos que esperar, a que en todo el mundo se haga algo para que luego nosotros hagamos eso? No, igual empezamos desde aquí también, igual luego se puede vender o se puede exportar lo que se ha sacado aquí o lo que se haya inventado, las soluciones. Estamos de acuerdo en la diagnosis, yo también estoy de acuerdo. Pero vamos a la terapia. ¿Qué terapia le ponemos, cómo lo hacemos, qué hacemos? Ahí está la cuestión.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- El que tiene la competencia para fijar la terapia ya te dice. Yo la pregunta que hago es ¿con esa terapia soluciono esos problemas que tenemos?

Asistente 3.- Por lo menos, estaremos de acuerdo los que vamos a sufrirla y los que vamos a financiarla.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí pero si estás de acuerdo en el diagnóstico con esa terapia que es la nueva plataforma ¿solucionamos los problemas? Yo te digo que sí, damos más capacidad y cumplimos estándares. Es que es así.

Asistente 3.- Hasta ahora tenemos la vía que ocupa más o menos 20 metros, 15 metros. La nueva ocuparía por lo menos 120-150 casi, porque serían dos vías. Desde que se pone una valla hasta que se pone la otra valla ya estamos hablando de dos vías, estamos hablando de casi 100 metros, según lo que he leído hasta ahora: de una valla a otra valla, no te digo las vías. Eso va a ser todavía más de 100 metros, si son dos: una más las dos nuevas. Vamos a hablar de eso también, si quieres.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sobre los temas medioambientales ya lo decía antes, yo no voy a negar que hay un impacto. Cualquier nueva infraestructura que hagamos. Cuando corriges una carretera... Me llama la atención porque muchas veces en estos dos años de consejero me han venido de muchas localidades de Navarra (norte, sur, este, oeste) diciendo que hay que hacer una nueva carretera..., todas ellas tienen impactos medioambientales también, pero hay que hacerlas, te dicen que hay que hacerlas. Es así, cualquier infraestructura que plantees va a tener un impacto. Eso lo entiendo pero entiendo que los impactos ambientales son gestionables. A veces si son brutales pueden llevar a

la conclusión de que no se haga una infraestructura pero si hemos dicho todos que la infraestructura es relevante... Es opinable, lo entiendo.

Asistente 4.- ¿Qué os hace pensar al Gobierno de Navarra que por esa vía de altas prestaciones van a circular las mercancías? porque va a ser ancho UIC –creo-.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí, porque está diseñada para que circulen...

Asistente 4.- Yo soy ferroviario y hablo por otro tema. A día de hoy, el parque ferroviario de mercancías no tiene ningún vagón adaptado para ancho UIC. La inversión va a ser brutal. Nos están vendiendo –creo- el chocolate del loro diciendo “es que va a ser para mercancías”. El que conoce el ferrocarril sabe que de mercancías nada. Va a ser para viajeros. Puede ser bueno, puede ser malo, ahí no entro. En el tema de mercancías conviene no engañar a la gente.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Nosotros no engañamos.

Asistente 4.- No digo eso. En el tema de las prestaciones de mercancías, el que conoce un poco el ferrocarril, sabe que la mercancía por esa vía no va a ir.

Manu Ayerdi.- Esa es una opinión. Yo no la comparto. En España, en el Estado creo que hay una vía de uso mixto, hay un tramo en el eje Mediterráneo de uso mixto, no sé si es entre Castellón y [1:38:26 *palabra inaudible*] ahí hay una. Y luego en Europa hay experiencias de líneas de alta velocidad que son mixtas y que están funcionando con mercancías. Hay modelos diferentes. La gestión de una línea de alta velocidad o de cualquier línea para usos mixtos tiene su complicación, también la línea actual su complicación. En la medida en que a una vía le metes trenes que circulan a distintas velocidades la gestión tiene una complicación, y tú lo sabes bien. Por eso lo digo, que sabes más que yo.

Por lo tanto, en las líneas de alta velocidad mixtas efectivamente la gestión mixta tiene su complicación. Os invito a leer un documento bastante interesante sobre esto, sobre modelos en Alemania que ya se están gestionando así, líneas mixtas de alta velocidad, mixtas mercancías y pasajeros. Parece que las nuevas vías de alta velocidad que se están empezando a diseñar también cada vez más se están empezando a proyectar y a diseñar mixtas, también en Europa. ¿Por qué? Porque el poder diseñar mixtas va a permitir optimizar

también mejor las capacidades, el combinar la capacidad para mercancías y para pasajeros y se está desarrollando toda una metodología para gestionar más eficazmente.

Una de las recomendaciones es que la diferencia de velocidad entre los pasajeros y las mercancías se acorten, es decir, que en esas que sean mixtas los pasajeros no vayan a 300 sino que vayan a 250-240-230, y las mercancías si en lugar de ir a 80 pueden ir a 120, mejor. Si la diferencia entre unas y otras la acortas, favoreces la gestión. Hay algunos que están planteando la gestión de mercancías a la noche y de personas durante el día. Hay otros que están buscando franjas horarias... Hay un poco de todo. En la documentación que os hemos pasado hay un informe de nuevas líneas en el que se comenta que se está considerando cada vez más esta opción, también para optimizar las capacidades ferroviarias que al final es el gran problema en muchos sitios. Pero incluso aunque no sean de alta velocidad siempre la gestión de los usos mixtos tiene su dificultad. Por eso también hay problemas en la vía actual, por esto también los trenes de mercancías tienen que parar para que pasen los pasajeros, etcétera. Esto ya lo sabemos, hoy por hoy. La gestión siempre tiene su aquel.

En resumen, seguro que van a estar diseñadas para que puedan ir mercancías. ¿Que hay mercancías que no serán nunca o casi nunca ferrocarrizables? También porque hay mercancías que no tiene sentido subirlas nunca a un tren porque no están pensadas para ir en tren. Otras igual sí. Todo eso nos tiene que llevar a que las mercancías que vayan en tren cada vez sean más y yo estoy convencido de que van a poder ir por esa vía también. El hecho de que en el Estado casi no haya referencias no quiere decir que aquí se estén haciendo las cosas igual.

Asistente 4.- A día de hoy como parque ferroviario que hay no.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Pero fíjate tú en el parque ferroviario de ahora el efecto frontera de llegar a la muga y el problema del ancho. Es que eso, el cambio de estándares, el que tengamos los mismos estándares va a cambiar tanto las cosas... Eso va a abrir un mundo. El que tengamos una red que sea de estándares básicos europeos, eso va a cambiar totalmente la partida. Ahora vivimos en un mundo cerrado, vivimos en el mundo de nuestro ancho, nuestra historia, nuestras cosas... Eso va a cambiar.

Asistente 5.- Para mí el mayor error que yo creo que podríamos cometer todos los navarros es no entrar en el debate y dejar que lo haga el Gobierno del Estado español. A mí me encanta escuchar el debate – y yo era uno de los que

estaba en contra del tren de alta velocidad-, me encanta escuchar el debate sobre que ahora es un tren de altas prestaciones y estar hablando de un tren más social yo creo que es una cultura que es la que tiene que seguir defendiendo Navarra. Yo soy partidario de firmar un convenio porque no podemos dejar al Gobierno del Estado que haga... Si el Gobierno de Navarra tiene que estar ahí para aquello que en la medida el Gobierno de Navarra tenga capacidad de mejorarlo lo haga, aunque haya que tragar en algunos momentos muchas cosas pero siempre será mejor un acuerdo en el que el Gobierno de Navarra esté tratando de que el proyecto del Gobierno sea lo más social, lo menos costoso, donde se procure que no haya despilfarro económico, pero dejar todo en manos del Gobierno del Estado español a mí me parecería... Ni Podemos, ni Izquierda Unida ni Geroa Bai... Yo creo que hay que hacer ese convenio y luego el cuatripartito tendrá que ver cómo conseguimos hacer ese tren más social, que es algo –en lo que yo también estoy de acuerdo- que no depende de Navarra sino que depende del Estado. Pero lo vamos a conseguir y vamos a hacer un tren mucho más social si estamos ahí en ese convenio, y a mí me parece que ese es el tema clave.

Luego a partir de ahí cada uno puede tener su opinión. Yo siempre he tenido una duda, he pensado ¡qué locura, por qué hacer trenes de miles de kilómetros por hora...! No. En ese sentido, yo siempre he estado en contra del tren de alta velocidad porque me parecía que había a nivel de la sociedad mayores necesidades que cubrir que el hecho de que un tren vaya a 500 por hora, que yendo a 250 ya está bien de velocidad.

Ahora me parece que desde el Gobierno de Navarra se está intentando cambiar esa filosofía del tren de alta velocidad y estoy de acuerdo en que hay que estar ahí y que hay que intentar que el tren sea lo que mejor que quieran los navarros. Decir que vamos a darnos un plazo de cinco años... Eso es como decir “Yo quiero que desaparezca el paro”. Hay una realidad. El Gobierno lo va a hacer.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Quizá lo que más me llama la atención de todo es ver a UPN que casi está deseando que el Gobierno rompa el convenio y que Navarra se quede sin un convenio. No sé. Podrán estar en la oposición pero deberían tener una visión de territorio y deberían tratar de defender la conveniencia de que tengamos el mejor convenio posible. A mí eso me llama particularmente la atención.

También es verdad que al final este proyecto va a ser de muchos años. En muchos años va a haber que tomar decisiones distintas en un momento dado, en otro: el bucle de Pamplona, llegar aquí las dos opciones, Ezkio, Vitoria, también... Habrá que ver qué es lo que se plantea, cómo se plantea...

Tudela... Nosotros, por ejemplo, estamos poniendo en nuestra propuesta de convenio el compromiso de que haya también un trabajo común por las áreas logísticas, porque al final puedes tener el corredor ferroviario pero luego tienes que tener las áreas logísticas. Por ejemplo, en Imarcoain hay que hacer actuaciones porque si tienes un corredor que te permite trenes de 750 metros pero luego en Imarcoain no pueden entrar o no pueden aparcar porque no tienes una salida o una vía de 750 metros, estoy haciendo aquí la torta un pan. O si en la Ribera queremos potenciar una zona... Todas esas cosas nosotros queremos ponerlas en el convenio y retratar al Ministerio sabiendo que al final luego el Ministerio será un Gobierno en el que una región pequeña como Navarra tendrá siempre muchas dificultades pero yo creo que tenemos que tratar de estar lo más cerca posible. Yo también soy de esa opinión.

En cualquier caso, deciros que más allá de que yo haya venido hoy, la información va a ir fluyendo y la vais a tener, toda la que vayamos teniendo, los informes que vayamos teniendo, lo importante, por lo menos, lo iremos teniendo siempre. Eskerrik asko.