

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

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Voy a tratar de no alargarme mucho y sobre todo que haya tiempo para las preguntas y las aportaciones que creo que es valioso. Como bien nos ha dicho Peio, el objetivo de este proceso de información y de debate que hemos abierto es, por un lado, el dar origen a un proceso que sea abierto y permanente. No se trata de algo que va a terminar en dos, tres o cuatro semanas y ya está sino que al Gobierno le parece que el corredor ferroviario es una cuestión tan importante, tan estratégica y que va a durar tanto tiempo que este proceso que empezamos ahora de poner en manos de la ciudadanía toda la información que a nosotros nos parece relevante es algo que no debe durar cinco semanas sino que ya, una vez que empezamos, tiene que ser estable, para siempre, de manera que aunque ahora es verdad que en el Portal del Gobierno Abierto yo creo que hemos puesto documentación bastante interesante y amplia, en la medida en que vayamos teniendo más iremos poniendo más información, con lo cual eso también es muestra de un compromiso de que este va a ser un canal permanente en el tiempo, acompañando a un proyecto que es estratégico y largo.

En segundo lugar, ese proceso, además de facilitar información desde el Gobierno a la ciudadanía, también va a tener siempre una ventana abierta para recoger las opiniones, aportaciones y sugerencias que puedan realizarse desde la sociedad hasta el Gobierno y el Gobierno lo que buscará es tener la forma de ir las respondiendo, ir las valorando, generando un espacio de diálogo constructivo. ¿Por qué? La cuestión suscita un gran interés en la sociedad, hay debate y nosotros nos parece relevante trasladar la información técnica más relevante que nosotros mismos hemos ido construyendo, pidiendo y elaborando en estos últimos meses.

¿Cuáles son los límites de este proceso? Hay límites marcados por la propia realidad de las cosas. El primero y más relevante es que la competencia ferroviaria es competencia del Estado, es decir, estamos hablando de una cuestión, la ferroviaria, que no es competencia del Gobierno de Navarra. Este es un dato que es referente. Incluso yo diría más. En mi experiencia en estos dos años y pico de gobierno, en todas aquellas cuestiones que hemos sometido a procesos de participación que sí son competencia del Gobierno de Navarra, incluso en esas cuestiones, tampoco esos procesos nunca han sido vinculantes, en el sentido de que nunca el Gobierno ha dejado en manos de la sociedad la decisión sobre algo. Lo que ha hecho son procesos de participación en los cuales siempre se han recogido aportaciones de la ciudadanía pero luego al final el Gobierno lo que ha hecho es de esas aportaciones decir estas me convencer, las incorporo, estas me convencer a medias, incorporo la mitad, estas no me convencer, no las incorporo. Este es el mecanismo que el Gobierno ha tenido en los procesos de participación de aquello que es su competencia pero incluso en este caso, que no lo es, todavía

mucho menos puede ser vinculante. Yo creo que ese es un elemento que no podemos perder de vista.

Dicho esto, y ya por centrar en lo que es el corredor ferroviario, lo primero que os quiero comentar es que cuando el Gobierno se aproxima a esta materia, lo que hace es tomar en consideración cinco documentos o cinco referencias estratégicas importantes. La primera, como es lógico, es el Acuerdo Programático que han firmado las cuatro fuerzas que sustentan a este Gobierno, y en ese sentido ahí tenéis el párrafo que está firmado por las cuatro formaciones que sustentan al Gobierno en relación con esta cuestión del corredor ferroviario, y dice así: “Declarar nuestra apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con 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. Trabajar para que Navarra no quede fuera del corredor Atlántico-Mediterráneo”. Esto, que es un documento firmado por las cuatro formaciones, para el Gobierno es importante y el Gobierno lo toma muy en consideración. En esas cinco líneas hay algunos elementos que son claves, que sea mixto para personas y mercancías la solución sobre el corredor ferroviario, que cumpla estándares internacionales, que tenga capacidad suficiente y, desde luego, que sea corredor, que sea algo que una cosas, en este caso el Atlántico con el Mediterráneo. Esos elementos y para el Gobierno son importantes.

Segunda referencia relevante: la Estrategia de Especialización Inteligente. La Estrategia de Especialización Inteligente, que dicho en palabras sencillas es la reflexión que hemos hecho entre el Gobierno, las tres universidades de Navarra, los empresarios de Navarra, tanto la Confederación de Empresarios como empresas grandes, medianas y pequeñas, dos sindicatos, la UGT y Comisiones Obreras, la Asociación de Economía Social..., es decir agentes relevantes de Navarra, la reflexión que hemos hecho sobre cuál es la Navarra que vemos en el 2030, la Navarra que nos gustaría tener en el 2030, ahí en esa visión lo que hemos dicho, entre otras cosas, además de decir que hay seis sectores estratégicos clave, hay cinco elementos que son fundamentales en los que tenemos que hacer énfasis, y uno de ellos son las infraestructuras y dentro de las infraestructuras hemos señalado que en concreto lo que afecta al transporte de mercancías y personas es fundamental el corredor ferroviario. No solo eso, sino que incluso nos hemos puesto un objetivo que es importante y que afecta de lleno al transporte ferroviario de mercancías, que es que más que tripliquemos el porcentaje de las mercancías que actualmente se transportan por tren. Hoy por hoy el último dato que tenemos es que solo el 0,71% de las mercancías que se transportan en Navarra se transportan por tren y lo que nos hemos puesto como objetivo para los años 2020, 2025 y 2030 es pasar al 2,40%, es decir, más que triplicar el volumen de mercancías que hoy por hoy se transporta por tren. Luego hablaremos de este porcentaje y qué significa porque alguno me puede decir ¿esto es mucho, poco, cuánto es? Todo el mundo ve que pasar del 0,71 al 2,40 supuesto que las mercancías transportadas sean las mismas, supuesto eso, que lo lógico es pensar que van

a crecer, significa más que triplicar el número de mercancías que queremos que vayan por tren. Esta es otra referencia que tomamos en cuenta.

La tercera referencia estratégica, para nosotros también muy importante, es la propia planificación europea. Europa ha planificado, y además con el acuerdo de todos los países, su propia red de corredores y en Europa se ha dicho que hay nueve corredores absolutamente estratégicos, absolutamente fundamentales, que son los de la Champion. De ellos hay dos que pasan por el Estado, el Atlántico, que viene desde Holanda, pasa por Francia, Y vasca, termina en Portugal, y el Mediterráneo, que coge todo el Mediterráneo en la Península y también Francia, Alemania, etcétera. Esos dos corredores son dos de los nueve de la Champion. Pero después de esos nueve hay una primera división, la siguiente división más importante es lo que Europa llama la red básica europea, y dentro de esa red básica europea está incluida precisamente la conexión entre los dos corredores, entre el Atlántico y el Mediterráneo, y, como veis en el mapa y es muy importante, esa conexión pasa por Navarra de lleno y además pasa por Pamplona, Castejón, Tudela, Zaragoza, Mediterráneo. Es decir, no viene desde Y vasca, Miranda de Ebro, Logroño, Castejón sino que viene Y vasca, Pamplona, Castejón, Tudela, Zaragoza, Mediterráneo. Eso que ahora mismo está reconocido en la planificación europea como red básica, y, por lo tanto, como segunda división después de la Champion, para nosotros es muy importante. Para nosotros es muy importante que Europa considere este corredor, el corredor Cantábrico-Mediterráneo, como un corredor de red básica, y esto es un elemento para nosotros estratégico que queremos proteger a toda costa. Tiene una lógica, el hecho de que Europa lo haya metido tiene un sentido, tiene el sentido de que estás uniendo dentro de la Península regiones económicamente muy importantes, como son Cataluña, Valencia, Aragón, Navarra, País Vasco, pero no solo eso, estás uniendo el mar Mediterráneo con el mar Atlántico, con lo que eso significa de todo lo que pueda venir de Asia, etcétera, hacia el Mediterráneo, y en el fondo también estás uniendo el sur de Europa con el norte de Europa. El que estemos en un corredor de esa importancia para el Gobierno de Navarra es muy relevante y nosotros lo queremos proteger. Es más, a nosotros lo que nos interesaría incluso es si en la medida de lo posible –y estamos trabajando para ello- hasta pudiéramos – y esto es una ventana que se va a abrir dentro de dos o tres años- que nuestro ramal pudiera ser corredor Atlántico nosotros lo preferiríamos porque ya sería hasta estar en Champion. Nosotros vamos a pelear hasta por estar en Champion pero estando en la segunda división también es un estar muy importante y nosotros lo queremos defender a toda costa.

El cuarto elemento estratégico de referencia es el Plan Energético Horizonte 2030, que está a punto de ser aprobado, ya es un plan que ha pasado todo el proceso de participación, ha recibido muchas aportaciones, se han respondido y confío en que este año lo vamos a aprobar. En este Plan nos hemos puesto un objetivo muy ambicioso. El objetivo es que en el 2030 consigamos que el 50% de toda la energía que se consume en Navarra venga de fuentes renovables. Ahora mismo el último dato que tenemos del año 2015 es que

estamos en el entorno del 24-25%, que no está mal comparado con el Estado, es bastante más que en el Estado pero fijaros qué lejos estamos del 50% que nos hemos puesto como objetivo. Y dentro de este objetivo principal también en el Plan Energético nos hemos puesto un segundo sub-objetivo que afecta al transporte, y es que en lo que es consumo de transporte proveniente de energías renovables, pasemos de ese 4,81 al 10,12, 15% respectivamente. Hoy por hoy el consumo de energía del transporte significa el 40% de toda la energía que consume Navarra y de ese 40% solo el 4,81 proviene de fuentes renovables. También queremos que en esta parte haya un incremento claro. Esto implica claramente que tenemos que trabajar por sacar personas y mercancías de la carretera y meterlas en el tren.

El quinto y último documento estratégico que tomamos también muy en consideración es la Hoja de Ruta para el Cambio Climático de Navarra. Igual que antes hablábamos de consumo de energía y origen de esa energía, fuentes renovables, aquí estamos hablando de las emisiones de gases de efecto invernadero. En este caso también los objetivos que nos hemos puesto son ambiciosos. Queremos que en el 2020 tengamos una reducción del 35% de gases de efecto invernadero frente al 2005 y en el 2030 un 45%. El transporte es responsable de la cuarta parte aproximadamente de las emisiones de gases efecto invernadero. También lo que hagamos en el transporte, por lo tanto, va a redundar en este sentido y también eso nos impulsa en la misma dirección.

Estas son las cinco referencias estratégicas que el Gobierno contempla cuando reflexiona sobre el tren. En este marco estratégico lo siguiente que hace el Gobierno es preguntarse cómo está mi infraestructura ferroviaria actualmente, qué infraestructura ferroviaria tengo, que es la pregunta. La infraestructura ferroviaria actual de Navarra en esa transparencia que veis ahí se resume. Primero, que es muy vieja, data de 1870 o incluso un poco antes. La infraestructura ferroviaria tiene 150 años, ni más ni menos. Y luego además tiene una característica muy importante, y es que en la mayor parte del recorrido por Navarra, no afecta a Tudela, pero en la mayor parte sí, que es Alsasua-Castejón, fijaros que prácticamente coge toda la geografía navarra, tenemos una sola vía, y luego es verdad que desde Alsasua hacia Vitoria, hacia San Sebastián hay dos, y de Castejón hacia Zaragoza también hay dos vías. ¿Qué dos características fundamentales tiene? Tiene dos características objetivas, poco opinables. Una, que no cumple con los estándares internacionales. La vía actual, como es tan vieja, no cumple con los estándares internacionales. Primera característica. Y segunda, que no tenemos capacidad suficiente entendiendo como capacidad, hablando en plata, cuántos trenes pueden pasar por ahí al cabo del día, eso es la capacidad de una infraestructura ferroviaria, cuántos trenes podemos meter, ese es el tema.

Si vamos a los estándares, y nos comparamos con los estándares de esa red básica europea, que hemos dicho que es tan importante para nosotros, cumplimos el primero de ellos, es verdad, la línea ferroviaria en Navarra está totalmente electrificada, este estándar sí lo cumplimos pero en los otros claramente incumplimos. El siguiente que es la suma de varias cosas lo

incumplimos. Actualmente en la línea ferroviaria navarra no entran trenes de 740 metros de largo, lo más que entran son trenes de 550-575, según el tramo, eso es lo más, no entran trenes más largos. La velocidad media de circulación no conseguimos que sea 100 kilómetros/hora, no es porque el trazado es de mil ochocientos y pico, se hizo el trazado cuando no había coches, por entendernos. Tampoco tenemos implantado el sistema ERTMS que es un sistema de control de tráfico ferroviario más moderno y por supuesto no tenemos el ancho de vía europeo. Ya sabéis que en toda la Península el ancho de vía es 1,67 metros y en Europa es 1,44, tenemos 25 centímetros más de ancho en las vías aquí que en Europa. La foto de los estándares es poco discutible. No se cumplen los estándares de la red básica europea claramente.

El siguiente elemento, el de la capacidad. Hoy por hoy, hablando sobre todo del Castejón-Alsasua que es donde tenemos una sola vía porque al final el principal determinante de la capacidad de un sistema ferroviario es el número de vías –hay otras cosas, influye si tenemos aparcaderos, si hay un sistema ERTMS o no, influye el tipo de tráfico que tengo, si la velocidad es parecida, es distinta, influyen cosas- pero lo más importante es cuantas vías tengo. Todo el mundo lo entiende. Si la pregunta es cuántos trenes entran por ahí, todo el mundo entiende que el número de vías juega un papel clave. Ahora mismo entre Castejón y Alsasua pueden entrar al día 68 trenes en ambos sentidos, sumando los dos sentidos, y hoy en día circulan 45 de esos 68. Cualquiera podría decir “ya tengo capacidad, tengo margen todavía”. El problema es que no tiene sentido analizar la capacidad en el día, tienes que analizarla por tramos horarios dentro del día y si hacemos este análisis –y se ve en es transparencia de aquí- se ve claro que tenemos tramos horarios en sentido tanto Castejón como en sentido Pamplona en los que hoy ya tenemos saturación. E insisto en lo de hoy porque me quiero referir a que hoy con las mercancías que se transportan hoy por la vía y con las personas que viajan hoy por la vía ya tenemos problemas de saturación. Si estamos diciendo que queremos en mercancías pasar del 0,71 al 2,40, más que triplicar las mercancías, si ya tenemos problemas con las mercancías que van como para meterle a la vía actual más de tres veces las mercancías que actualmente van. Ahí es evidente que hay un problema. Ahora en el Gobierno estamos terminando -lo licitamos hace unos meses, será uno de esos documentos que cuando lo tengamos lo incorporemos a la página web- un análisis más detallado de la capacidad ferroviaria del corredor hablando de mercancías y también no solo de la capacidad sino también de la estimación de las mercancías que va a haber en el futuro, de la estimación de demanda de mercancías, con un análisis de una estimación de cuáles de esas mercancías tiene sentido pensar que van a ir en tren o no, porque no todas las mercancías van a ir en tren. De hecho ya lo veis, solo el 0,71. Pero es verdad que hay mercancías que tiene más lógica que puedan ir en tren y otras tienen menos lógica, al menos en la realidad actual. En cualquier caso, ese informe cuando esté detallado lo colgaremos. Pero hay una primera realidad evidente: si yo quiero pasar del 0,71 al 2,40 y ya con el 0,71 tengo problemas, con el 2,40 voy a tener muchos más.

Si hablamos de viajeros, de personas, la realidad es que si miras los últimos diez años el número de personas que antes por ejemplo cogían la conexión a Madrid frente a los que lo cogen ahora ha crecido enormemente, se ha multiplicado por tres o por cuatro. Nos podemos preguntar a futuro si mejora sustancialmente la conexión con Zaragoza, la de Tudela con Pamplona, en tiempos, la de Tudela o la de Pamplona con Bilbao, con San Sebastián, con Vitoria, con Burdeos, con París ¿cuántos pasajeros más se pueden montar en el tren? Esta es una pregunta que todos nos podemos hacer y que alguno puede decir que mucho o poco. Pero tenemos el ejemplo de lo que ha pasado con la línea de Pamplona a Madrid. Cuando la puedes hacer en tres horas, el resultado ha sido que va muchísima más gente. Ahora, por ejemplo, en Francia se está observando que desde julio que se abrió el tramo de alta velocidad entre Burdeos y Tours y por fin desde Hendaia hasta París se puede hacer viaje en cinco horas, la subida de viajeros está siendo muy importante. Vemos claramente que el acortar los tiempos de desplazamiento significa un incremento del número de viajeros.

La conclusión me parece clara. Si ya en la situación actual tengo problemas de saturación en la vía, si estoy apostando porque vayan más mercancías y parece razonable pensar que puedan ir más viajeros, el problema de saturación será insoportable, si ya lo es, será absolutamente imposible. En una de las transparencias he puesto los datos medios de mercancías en Europa. El 0,71 navarro, el dato español, el dato francés, el dato de la Unión Europea y nosotros hablamos del 2,40. Imaginaros las referencias que tenemos ahí.

El resumen es claro. Nuestro sistema ferroviario tiene dos grandísimos problemas. No cumple los estándares de la red básica europea, no cumple los estándares internacionales y no tenemos capacidad suficiente. A partir de aquí, el siguiente paso que da el Gobierno es reconocer que tengo estos problemas, tengo estas referencias estratégicas ¿qué alternativas tengo, qué alternativas hay para abordar este problema, qué podemos hacer? Y nosotros como Gobierno vemos que hay dos posibles alternativas, fundamentalmente, para atacar esos dos problemas y cumplir con el Acuerdo Programático y con lo demás.

Una sería coger el trazado actual, estoy pensando en el Castejón-Alsasua, me fijo mucho ahí porque ahí tenemos una sola vía, coger el trazado actual y ensanchar la plataforma, meter otra vía y además de meter otra vía hacer actuaciones en el trazado –cuando digo actuaciones en el trazado, cambiar el trazado donde sea necesario- para que en todo el trazado se cumplan los estándares europeos de la red básica, que en todo el trazado entren trenes de 740 metros, que se pueda desplegar una velocidad media de 100 por hora, etcétera. Esa sería una opción. Con esa opción mejoraría capacidad y cumpliría estándares internacionales.

La otra opción es mantener las vías actuales en funcionamiento, destinarlas a cercanías, incluso con más capacidad disponible, tener más sitio incluso para cercanías, y hacer al lado una plataforma nueva con dos vías que estén diseñadas desde el principio para cumplir todos los estándares de la red básica

y además que estén diseñadas para ser mixtas, para pasajeros y para mercancías.

Nosotros como Gobierno son las dos opciones teóricas que vemos para atacar los problemas que tenemos. Ante estas dos opciones, hemos constatado que el Ministerio, que es quien tiene la competencia y es el que paga la infraestructura, lo que nos dice es que de esas dos opciones la posición que defiende es la segunda, te defiende la opción en la cual mantenemos la vía actual en uso, por supuesto, pero construimos una plataforma nueva al lado que desde su momento cero está diseñada para personas y para pasajeros y cumplir estándares internacionales. Esta es la posición del Ministerio. Además es una posición que incluso tuvo sus dudas y matices. Estoy pensando en vuestro tramo, en el Castejón-Zaragoza, al principio el Ministerio para este tramo, como ya había dos vías, defendía inicialmente corregir las dos vías y hacer las inversiones necesarias para que las dos vías cumplieran los estándares pero la última posición que tenemos del Ministerio también para el tramo Castejón-Zaragoza es que defiende la construcción de una nueva plataforma, de manera que sería nueva plataforma en todo el recorrido, desde Zaragoza hasta la Y vasca. Esta es hoy por hoy la posición técnica del Ministerio para todo el corredor, desde Zaragoza hasta la Y vasca. Esa es la posición.

Ante esa posición del Ministerio ¿cuál es la posición del Gobierno de Navarra? ¿Qué dice el Gobierno de Navarra ante una postura del que tiene la competencia y del que va a pagar la obra? Lo que el Gobierno dice es que la posición que nos presenta el Ministerio, primera pregunta, ¿cumple con el Acuerdo Programático? Dice el Gobierno desde nuestro punto de vista sí. Esto a veces dentro del cuatripartito genera sus dificultades, como todos veis, pero nosotros defendemos que sí, defendemos que sí porque es mixta, pasajeros y mercancías: defendemos que sí porque nos da capacidad suficiente; defendemos que sí porque cumple estándares internacionales.

En cuanto al elemento de corredor, eso habrá que verlo y por eso nosotros estamos peleando mucho en que no sea solo Castejón-Campanas sino que sea Zaragoza-Y vasca, y eso es absolutamente clave. Es verdad que el Ministerio en sus declaraciones privadas y públicas dice que sí, que ellos también apuestan por todo el corredor y que son conscientes de la importancia de no hacer un tramo de ningún sitio a ninguna parte. Pero nosotros lo que le estamos pidiendo es que eso quede claro por escrito. Primera pregunta, primera reflexión del Gobierno de Navarra: la propuesta que nos ofrece el Ministerio cumple con los requisitos del Acuerdo Programático.

Segundo: ¿soluciona los dos problemas que hemos dicho que tiene nuestra red ferroviaria, estándares y capacidad? Sí, por definición porque está diseñado para que los cumpla. Dos vías nuevas te dan una enorme capacidad y está diseñado desde el principio para que cumpla los estándares y para que sea mixto, con lo cual soluciona nuestros dos problemas.

Siguiente reflexión que hace el Gobierno: y si comparamos esta opción, que es una de las dos posibles con la otra posible ¿qué vemos como Gobierno? Vemos que pensando ya a muy largo plazo nos ofrece una mayor reserva de capacidad porque la otra alternativa que yo os decía, que es a la vía que yo tengo, ensanchar la plataforma y ponerle otra al lado, nos da una opción de dos vías, la que tengo y otra más, y, sin embargo, esta fórmula que nos plantea el Ministerio lo que nos dice es “mantengamos lo que tenemos en funcionamiento y pongamos una plataforma con dos vías más”, con lo cual nos iríamos a una capacidad disponible de tres vías, no de dos, sino de tres. Con lo cual la reserva de capacidad muy a largo plazo es mayor. Alguien me puede decir: “¿Navarra necesitará alguna vez tres vías?” Ese es un debate: ¿necesitaremos alguna vez tres vías, llegaremos a necesitar? ¿con dos vías no tendremos bastante? Podría ser un debate pero objetivamente es verdad que esa solución te da una mayor reserva de capacidad.

Siguiente reflexión que hace el Gobierno de Navarra: aunque la competencia es de Madrid y aunque yo no voy a pagar la infraestructura porque la paga Madrid, vamos a tratar de hacer un ejercicio y un estudio de qué puede costar una alternativa y la otra para poder tener una razonable confortabilidad. Parte de los estudios que hemos colgado en la página web, algunos de los estudios de la ingeniería SENER que hemos encargado analizan esto. En ese sentido, ahí os pongo unos datos que sirven como referencia. Estos datos que os voy a dar son datos de un estudio que el Gobierno ha encargado a la ingeniería SENER, que es súper reconocida en el mundo ferroviario, es una ingeniería de prestigio. Lo que nos dice SENER es que hacer una plataforma nueva entre Castejón y Campanas puede costar unos 765 millones sin IVA, por un lado, y SENER también nos dice que si lo que querríamos hacer es a la vía que tenemos ahora entre Castejón y Campanas ensanchar la plataforma y añadirle otra vía, esto nos costaría 620 pero SENER nos dice una cosa, que ensanchar la plataforma y poner otra vía, pero lo que nos dice es que en estos 620 no te he valorado lo que costaría modificar el trazado en aquellos sitios en los que hay que modificarlo para que te puedan entrar trenes de 740 metros. Y nos dice SENER que no lo he hecho porque, primero, en lo que me pagas para hacer este informe no me llega para hacer ese trabajo y, segundo, no tengo la información suficiente para hacerlo porque hacer eso tendría que tener una información topográfica, orográfica y poner medir bien en qué sitios tengo que corregir trazados, qué desmontes tengo que hacer, qué obras tengo que hacer. Lo que sí nos dice es incluir eso en los 620, añadir eso, seguro que puede ser una inversión importante para corregir el trazado. Con lo cual en el Castejón-Campanas, la primera conclusión que sacamos de este informe de SENER es que no hay mucha diferencia de coste de inversión entre hacer una nueva plataforma o la otra alternativa, que es ensanchar la que tengo, poner otra vía... Este mismo ejercicio lo hemos hecho también en el tramo entre Zuasti y Vitoria, la conexión con la Y vasca. En este caso también es un informe de SENER pero es un informe de SENER del Gobierno Vasco que el Gobierno Vasco nos lo facilitó oficialmente y por eso podemos hacer uso de él y por eso está colgado también en nuestra página del Gobierno Abierto, y en este caso se ha hecho un poco la misma comparación. ¿Cuánto costaría desde Zuasti

hasta Vitoria cogiendo la vía actual, desde Zuasti hasta Irurtzun, que es una zona horrible, es un desfiladero malísimo, habría que hacer una actuación importante? Luego desde Irurtzun hasta Alsasua, que es una zona llana y cómoda, además la plataforma es bastante ancha, no habría que ensanchar en todo el camino, y luego no olvidéis que desde Alsasua hasta Vitoria ya hay dos vías, con lo cual sería no poner una vía nueva sino corregir cambios en trazado para cumplir estándares en todo el recorrido, SENER estima que eso puede significar unos 773 millones de euros, esa opción. Y la construcción de una plataforma nueva desde Zuasti hasta Vitoria 998. En el caso de la conexión a la Y vasca, si en lugar de ir por Vitoria fuéramos por Ezkio-Itsaso, que es la otra opción, ahí sí que el coste sería mayor, mil quinientos y pico millones de euros. Pero la conexión por la Sakana y por el mismo recorrido estaríamos hablando de 773 frente a 998. Es decir, que después de hacer estos tanteos y estas valoraciones la conclusión que saca el Gobierno de Navarra es, aunque no lo vamos a pagar nosotros, que lo paga el Estado, no hay una diferencia relevante, entre comillas, entre una y otra infraestructura. Con esta reflexión, en la medida en que nosotros verificamos que la opción que nos dice el Ministerio cumple con el Acuerdo Programático, resuelve nuestros problemas, nos da una mayor reserva de capacidad y además económicamente no se va mucho de la otra, a nosotros el planteamiento que nos hace el Ministerio, siempre que esté dispuesto a firmar un buen convenio y a que se comprometa de verdad con el corredor, a nosotros nos parece correcta. Esa es la posición del Gobierno de Navarra.

A partir de ahí, una vez dicho esto, ya está el debate y la salsa política con el convenio, el no convenio, etcétera. ¿Cuál es la visión estratégica que tiene el Gobierno? La visión es que el corredor ferroviario es estratégico, nos interesa, la solución técnica que nos pone el Ministerio, por lo menos que nos dice, nos parece correcta. A partir de ahí ¿a nosotros cuál nos parece que es el interés general de Navarra? Lo que nos parece que es el interés general de Navarra es que el corredor ferroviario avance lo antes posible con estas características. Nos parece que ese es el interés general. ¿Qué nos parece también que es el interés general? Nos parece también que el interés general es, aun siendo competencia del Estado, nosotros como Gobierno de Navarra procuremos estar lo más cerca posible de la infraestructura, de cómo se hace la infraestructura y estemos lo más cerca posible del Gobierno del Estado para influir en aquello que podamos, en aquello que nos deje lo que tiene la competencia. Pero lo que sí vemos es que si optamos por separarnos, vamos a tener menos capacidad de influencia que si optamos por tratar de estar lo más cerca posible. Nos parece que es de interés tratar de estar lo más cerca posible, lo más cerca posible en todo, como hemos estado promoviendo una reunión con el Gobierno Vasco a tres bandas y consiguiendo que haya un compromiso de calendario de fechas para la conexión con Euskadi, por lo menos en las dos primeras fechas, en la fecha de estudio informativo y de declaración de impacto ambiental. O estando lo más cerca posible en el bucle de Pamplona, viendo qué problemas hay ahí y exigiendo mejores condiciones que las que hay hasta ahora. Pero también en el famoso convenio que parece que es el elemento político absolutamente de referencia.

Con el convenio la situación en la que estamos es la siguiente. El Ministerio nos hizo una propuesta de convenio en 2017. Nosotros recientemente, el 18 de septiembre, hace dos semanas, le hemos hecho una contrapropuesta de convenio nueva y además de hacer una contrapropuesta de convenio nueva le hemos hecho también una propuesta de una solución transitoria que busca un espacio de comodidad para las dos administraciones. En lo que es la propuesta de convenio que hemos hecho, hemos incorporado fundamentalmente cinco elementos nuevos respecto a la propuesta que nos hizo el Gobierno en mayo. El primero es que sea un convenio que hable de todo el corredor. Es verdad que el ministro habla de todo el corredor, etcétera, pero el convenio que nos dio a primeros de mayo solo habla de Castejón-Campanas, y eso a nosotros no nos sirve, nos parece que tiene que hablar de todo el corredor, sin perjuicio de que es verdad de que la situación administrativa no es la misma en todo el trayecto, no es la misma entre Castejón y Campanas, que entre Campanas y Zuasti, que entre Zuasti y la Y vasca o entre Castejón y Zaragoza, pero aunque no sea la misma nos parece que el convenio tiene que hablar de todo el corredor y tiene que explicitarse en el convenio que hay una vocación de que todo el corredor avance y de que más o menos la fecha de finalización sea más o menos cercana. Cuando el otro día el ministro sigue insistiendo en que todo el corredor va a estar terminado en el año 2023, a mí me cuesta mucho pensar en el 2023. Pero sí que como Gobierno de Navarra me parece importante defender la tesis de que todo el corredor tiene que avanzar y de que todo el corredor tiene que terminarse más o menos en una fecha aproximada, que no será a la vez, pero más o menos en una fecha aproximada. Desde luego lo que nadie quiere es que avancemos a toda pastilla en un tramo y en todo lo demás no haya nada. Esto es lo que no puede ser. Ese es un primer elemento muy importante que nosotros hemos incluido en nuestra propuesta.

El segundo es la financiación. Ya sabéis que en el marco del convenio Navarra adelanta dinero y el Estado se lo devuelve, este es el concepto. La cuestión es cómo se lo devuelve. Nosotros hemos hecho un nuevo planteamiento para esa devolución de dinero. Lo hemos hecho porque el sistema que hay hasta ahora mismo vigente está demostrado que crea problemas. Nos ha costado dos años cobrar 45 millones de euros que nos debían, ya los hemos cobrado hace un mes o dos meses, pero teníamos que haberlos cobrado hace dos años. No queremos un sistema en el cual sí nos dicen que nos van a pagar pero no sepamos cuándo, queremos un sistema clarito. Si nosotros adelantamos dinero, tengamos claro cuándo lo recuperamos. Eso es importante.

La tercera cuestión que hemos incorporado en la propuesta de convenio es que en lo que se refiere a la eliminación del bucle de Pamplona la petición de que el tratamiento que reciba Navarra sea mejor que el que tiene hasta ahora, un tratamiento que sea siguiendo el modelo o la filosofía que muy recientemente ha pactado el Ministerio de Fomento con el Gobierno Vasco para las entradas en San Sebastián, en Bilbao y en Vitoria.

El cuarto elemento, que en lo que se refiere a las cuantías, a las cantidades que aparecen en el convenio para las obras del Castejón-Campanas de verdad el importe asegure que es una infraestructura mixta para pasajeros y

mercancías en todo el trayecto. Eso queremos absolutamente asegurarlo y con la cifra que nos puso en mayo esto no era así en un subtramo, y eso lo queremos corregir.

También hemos incorporado algunas referencias, en concreto a lo que se refiere a la Ribera. Una referencia, por supuesto, a la estación de viajeros de Tudela y también referencias a que en la Ribera de Navarra debemos trabajar y proponemos al Ministerio que firmemos un protocolo parecido al que hay firmado –aunque es verdad que está dormido y también pedimos que se revitalice- para el impulso del nudo de Noáin-Imarcoáin para mercancías. Lo que pedimos es revitalizar el de Noáin-Imarcoáin, que está dormido, y firmar uno nuevo para que se desarrolle un área logística también intermodal en la Ribera de Navarra. Decimos en nuestra propuesta que en lo que se refiere a mercancías, lo que nos parecía es que lo suyo sería analizar en primer lugar las posibilidades de Castejón en la medida en que en Castejón Adif tiene unas infraestructuras muy importantes.

Yo creo que esas son las novedades más relevantes que hemos incorporado: propuesta de convenio con esas novedades y propuesta transitoria. Aquí es ahora donde está toda la salsa política, toda la movida política la tenemos aquí en el debate sobre el convenio, el no convenio, etcétera. Ni yo mismo sé en este momento qué va a pasar, os lo digo con toda sinceridad. Nosotros hicimos esta propuesta el día 18, tanto la de convenio completo como la de solución transitoria, el Ministerio no nos ha respondido oficialmente, formalmente, no ha habido comunicación entre gobiernos. Lo que sí ha habido son declaraciones públicas del Ministerio y nuestras. Pero yo lo que sí veo, y en eso estamos de acuerdo los dos gobiernos, no hay más que escucharle al ministro, es que el convenio que existía, firmado en el año 2010, el convenio viejo es un convenio que está superado por la realidad pero jurídicamente está vigente y precisamente el nuevo convenio lo que tiene que hacer es sustituir a este, al que está vigente. La cuestión es que en este convenio que está vigente nosotros como Gobierno de Navarra no hemos incumplido absolutamente nada y ese convenio dice muy claramente cuáles son las causas de extinción, las causas que permitirían su terminación. No se dan, desde nuestra opinión, ninguna de las razones, de las tres razones que permitirían la finalización de ese convenio. El ministro en sus declaraciones cuando dice que no queremos seguir firmando un convenio con Navarra pero dice “iniciaremos la revocación del convenio actual”, de facto lo que está diciendo es que está vigente. Los dos gobiernos vemos claro que está vigente y por eso os digo que no sé muy bien lo que va a pasar en este debate.

¿Qué elementos están interviniendo aquí en esta salsa política? Yo creo que están interviniendo fundamentalmente tres cosas. Una cuestión que está interviniendo mucho es que allí por marzo-abril de este año el Gobierno del Partido Popular y Unión del Pueblo Navarro firmaron un acuerdo por el cual Unión del Pueblo Navarro le daba apoyo presupuestario al Gobierno del PP en Madrid y en ese acuerdo se establecía que el Gobierno de Madrid asumía el compromiso de licitar obra sí o sí este año 2017. Eso está influyendo mucho y está presionando mucho porque ese acuerdo lo firmó el Gobierno del Partido

Popular yo creo que sin darse mucha cuenta que de acuerdo con el convenio vigente nos había cedido a nosotros, al Gobierno de Navarra, la competencia de licitar las obras, con lo cual se comprometió con UPN a hacer algo que en virtud de ese convenio vigente, aunque viejo, está en nuestras manos. Con lo cual este es un elemento que genera tensión y dificultad. Ese es uno, el interés del PP en cumplir como sea con Unión del Pueblo Navarro.

Luego hay otro segundo elemento que está ahí, yo tampoco lo voy a negar, que son las diferencias de interpretación o de visión dentro del cuatripartito, que hace que nosotros busquemos por el interés general del proyecto avanzar el corredor porque nos parece de interés general pero también buscamos una situación que dé una cierta confortabilidad a los cuatro socios del Gobierno.

Y luego hay un tercer elemento que está en el debate político, que es un elemento que saqué yo personalmente, con lo cual ese sí que lo puedo explicar de primera mano. Este me compete a mí. El 12 de septiembre, también luego el 13, cuando hablé con el ministro, tanto el 12 como el 13 de septiembre, y luego el día 18 le escribí una carta en la que se lo señalaba por escrito también, hasta ese momento nunca jamás en las conversaciones sobre el tren habíamos comentado nada del Convenio Económico y, por supuesto, en las conversaciones del Convenio Económico que llevan desde el principio de la legislatura nunca jamás han hablado del tren, eso os lo digo con toda seguridad, pero sí que yo el 12 de septiembre, el 13 de septiembre y luego por escrito el 18 de septiembre sí le dije al ministro una cosa que a mí me parece evidente, que lo vais a entender: “ministro, teníamos que haber firmado ya el Convenio Económico...”, porque se lleva trabajando muchísimo y estaba a punto de firmarse, estaba todo el trabajo hecho, está en ese punto que le falta ese último pasito de voluntad política, le dije “ministro, esto debería estar firmado pero no sé por qué no se firma”, y le dije “ministro, tú comprenderás que si de cara al convenio del tren lo que te estoy planteando es que el dinero que Navarra adelante te lo voy a restar de lo que yo te tengo que pagar al año en el Convenio Económico como aportación de Navarra al Estado, tú comprenderás que si eso es así, mientras no cerremos y no acordemos cuál es la aportación que tengo que hacer al año, haría el ridículo más espantoso, y casi no podría salir a la calle en Navarra, si firmara el convenio del tren diciendo que me voy a restar de lo que te pago a ti todos los años cuando no está fijada esa cantidad; máxime además cuando la discusión que tenemos en esa cantidad supera los 100 millones al año”. Creo que todos le habréis visto al señor Esparza hace poco decir que él opina que la aportación que tiene que hacer Navarra al Estado cada año debería estar en torno a los 450 millones de euros. Ahora estamos pagando del entorno de los 600 millones. Es verdad que yo le dije al ministro “oye, ministro, que tenemos que ordenar la casa, que para Navarra el Convenio Económico es la vida y quiero recordar que tenemos pendientes de cerrar el año 2015, el año 2016 y el año 2017 del Convenio Económico”.

Esa situación también está ahí y precisamente por eso, teniendo en cuenta todos estos elementos salseros, además de hacerle la propuesta de convenio que os he explicado, también le planteé una solución transitoria al ministro que

desde mi punto de vista solucionaba también los intereses de las dos partes. Ahí estamos. No ha habido respuesta formal todavía y veremos cuál es el desenlace.

Por no alargarme mucho más, en cuanto a los tramos concretos, ahí tenéis la imagen de todo el corredor desde Zaragoza hasta arriba. ¿Cómo estamos en cada tramo? En el Zaragoza-Castejón lo que os he dicho. Las soluciones teóricas eran dos. Era nueva plataforma o era inversiones en las dos vías que ya existen para corregir estándares. Esas eran las dos opciones. El Ministerio a lo largo de este año 2017 ha ido evolucionando su posición. A principios de año parecía que defendía más la posición de hacer inversiones en las dos vías para corregir estándares, etcétera, incluso con alguna duda pero esa parecía la posición más clara. Luego a mitad de año nos dijo que ya iba a valorar o esa solución o la de la nueva plataforma y que en función de cuánto tiempo más costaría hacer la nueva plataforma frente a la otra opción decidiría si nueva plataforma o la primera de las opciones, y ya después, hace un par de meses, ya ha dicho tanto en privado como públicamente que apuestan por la nueva plataforma, que quieren hacer nueva plataforma desde Castejón hasta Zaragoza, manteniendo las vías en uso. Esta es la posición. En este caso la ejecución la haría directamente el Ministerio, Adif. Ahí no habría una implicación del Gobierno de Navarra licitando obras, etcétera. Sería ejecución directa por parte del Ministerio. Esto en cuanto a la solución técnica, la última información que tenemos.

Respecto al trazado, la tramitación, permitidme que os recuerde la fotografía de todos los estudios informativos que ha habido en este tramo desde Zaragoza a Castejón en los últimos años y donde estamos ahora porque es un popurrí de estudios y de cosas que a mí me ha costado entender. Voy a ver si lo sé explicar bien. Primero, en el año 2003, el Ministerio en aquella ocasión licitó un estudio informativo para analizar precisamente las posibles alternativas técnicas entre Zaragoza y Castejón. Allí se produjo un trabajo que duró tiempo, que finalizó con una resolución de 10 de mayo de 2007, publicada en el BOE de 4 de junio de 2007, en la que se aprobaba el estudio informativo pero no se aprobaba desde Zaragoza hasta Castejón sino que se aprobaba solo desde Zaragoza hasta la entrada sur de Tudela. Como en el otro tramo había conflicto, se sacó fuera, aprobamos solo desde Zaragoza hasta la entrada sur de Tudela. Esto en el BOE del año 2007. Y en paralelo dijo que como desde la parte sur de Tudela hasta Castejón no lo hemos terminado tendremos que hacer un estudio informativo complementario del corredor referente a este tramo. Aprobamos hasta Ribaforada, más o menos, pero el otro no lo hemos aprobado pues lo tenemos que sacar, estudio informativo complementario.

A la vez como el Ministerio daba por bueno lo que ya había aprobado desde Zaragoza hasta la entrada sur de Tudela, lo que sí hizo el Ministerio fue licitar proyectos de construcción para desarrollar esa parte, desde Zaragoza hasta la entrada. ¿Qué pasó en ese proceso? No me digáis cuándo ni cómo. Que también ahí, lo que parecía que era un recorrido pacífico, también generó muchas tensiones y muchas dificultades. Creo que es porque estaba previsto que el corredor pasara por algunas localidades, por el medio de algunas

localidades, no me preguntéis cuáles, estoy hablando desde Zaragoza hasta el sur de Tudela, eso generó mucha tensión. Hubo una decisión de modificar el trazado, decir “no vamos a entrar por esas localidades” y el Ministerio de Medio Ambiente en aquella ocasión entendió que modificar el trazado de esa manera significa una modificación sustancial de la declaración de impacto ambiental que se había aprobado en el BOE del año 2007, y dijo si este es el trazado nuevo que queremos hacer, hay que empezar otra vez, otra vez el estudio informativo, etcétera. Con lo cual aquellas licitaciones se dejaron en el cajón y se empezó con un nuevo estudio informativo en el 2011 otra vez entre Plasencia de Jalón a Tudela, etcétera. Aquello se empezó pero tampoco se terminó. El estudio complementario entre la entrada sur de Tudela y Castejón también se empezó y tampoco se terminó.

Los últimos cinco kilómetros y medio en Castejón desde el norte del río Ebro hacia Tudela se habían dejado fuera de los estudios informativos, porque todo el mundo pensaba “si nos tenemos que conectar con la nueva plataforma, a ver cómo entramos, cómo conectamos”, se dijo “lo dejamos fuera”, y en medio de esto, creo que fue en el año 2016, Adif lo que sí hizo una por una fue licitar el proyecto del puente para pasar el río Ebro, por lo menos vamos a hacer el famoso llamado tramo 0. La plataforma empieza justo al norte del río Ebro. Por lo menos vamos a hacer el proyecto constructivo para pasar el puente. Y luego ya buscaremos que ese proyecto enganche con la alternativa. Este proyecto se ha licitado, se ha adjudicado pero yo creo que el Ministerio lo tiene bastante suspendido, paralizado. Creo que le ha dicho a la ingeniería que espere un poco, vamos a ver cómo termina el estudio informativo y la conexión.

Ahora mismo la posición del Ministerio es como tenemos tal batiburrillo con todos los estudios que se han hecho en estos últimos diez años, vamos a empezar de cero un estudio informativo completo, nuevo, desde Zaragoza hasta Castejón, que es lo que quieren licitar este año, que tienen partida presupuestaria para licitar este año. En cualquier caso será un estudio informativo que licitarán este año y se ejecutará sobre todo en el 2018, yo calcularía que podría estar terminado, y estoy trasladando información del Ministerio, a primeros del 2019. Un estudio informativo es un documento donde se analizan todas las alternativas, se ponderan por diferentes criterios y se ponen de forma ordenada. Eso es lo que podríamos tener. Si le hacemos caso al Ministerio, esa es la situación. Dentro de esas alternativas el paso por Tudela también, es una de las cuestiones, y la estación de Tudela.

Lógicamente finalizado el estudio informativo a primeros del 2019 el trámite de la declaración de impacto ambiental, si lo estimamos en un año o más, nos iríamos a principios de 2020. Y ahí es donde vendrían después proyectos constructivos y después de los proyectos licitación de obras. Por eso cuando el ministro hace muy poco dice que todo el corredor desde Zaragoza hasta la Y vasca estará terminado para el 2023, a mí me parece poco prudente porque con estas fechas en este tramo Zaragoza-Castejón de estudio informativo, de declaración de impacto ambiental, parece difícil de cuadrar.

Os he puesto esta transparencia por recordar porque esto no tiene valor, porque vamos a empezar un estudio informativo de cero pero he recuperado un plano de aquella época, de aquellos estudios informativos, en el que aparecía en amarillo la opción de que el corredor pasara por el centro. En tiempos se valoró la posibilidad de hacer una plataforma al lado de la existente, hacerla al lado, con lo cual iría al lado de la vía actual, sería el amarillo. Creo que en ese momento lo valoraron que no, que era un lío, y se plantearon tres alternativas que más o menos seguían la lógica de la curva roja: una más a la izquierda, otra más al centro, otra más a la izquierda, pero cerca. De esas tres, creo que la reflexión que se hacía es que la estación debía estar en una zona donde tuviera un tramo recto muy claro y ahí había una zona de paso entre el Reina Sofía, Policía Foral, etcétera. Pero esto es una información que os he traído sin más porque el estudio informativo ahora empieza de cero. Y será muy relevante que la ciudad, la comarca, alineados con el Gobierno de Navarra vayamos trabajando en cuál puede ser el planteamiento más adecuado o más de interés. Esto en cuanto al tramo que os afecta más directamente.

Brevemente me refiero a los otros. En el Castejón-Esquíroz, los últimos cinco kilómetros, ahí veis el puente sobre el río Ebro, son los que no estaban en la declaración de impacto ambiental, se dejaron fuera, precisamente a la espera de ver cómo encajaba la plataforma con la vía o la no vía... En este tramo la situación es convenio vigente, nuevo convenio en negociación para la ejecución de obras, al margen de que en el nuevo convenio todos queremos hablar de todo el corredor. Aquí os cuento cómo están los distintos tramos. En lo que se refiere a plataforma, ejecutado el Castejón-Villafranca, la plataforma; el Villafranca-Olite y el Olite-Tafalla, aprobado definitivamente el proyecto básico de construcción, estos son aprobaciones de este año, las dos; el tramo 2 se aprobó el proyecto básico en junio y el proyecto básico constructivo del tramo 3 se ha aprobado hace tres semanas. Después de los proyectos básicos constructivos viene también un asunto donde tenemos un cierto debate mediático, que son los proyectos constructivos. Están terminándose los proyectos constructivos del tramo 2 y del tramo 3 y luego ya el tramo 4 y 5 tienen más tiempo por delante, la tramitación está más atrasada. Por supuesto la superestructura en plataforma, que es lo que ejecutaría según el convenio el Gobierno de Navarra. La superestructura, las vías, la catenaria, la instalación eléctrica, lo hace Adif directamente, los proyectos en redacción.

En el Esquíroz-Zuasti, el siguiente tramo, mi sensación también es que en estos últimos años es un tramo que ha estado dormido y, sin embargo, es un tramo, como todos los demás, clave porque si no haces todo el corredor no hay corredor. Desde Esquíroz hasta Zuasti, que son once kilómetros, son claves, como el Zaragoza-Castejón, como el Castejón-Esquíroz, como el Zuasti-Y vasca. Eso había estado bastante olvidado. Nosotros hemos hecho un trabajo para ver lo que había detrás. Hemos facilitado una información valiosa, creo yo, al Ministerio y sobre todo le hemos hecho un planteamiento de "quiero la misma solución que has pactado con las tres capitales", distinguiendo aquí tres cosas, que lo que es corredor, por el símil pensando también en Tudela, es competencia del Ministerio y tiene que pagarlo íntegramente el Ministerio,

porque para eso es corredor ferroviario, pero si la ciudad en un momento dado quiere hacer un planteamiento en el cual por su interés urbanístico, interés del territorio, quiere hacer una actuación que tiene un coste mayor que lo que supondría puramente hacer el corredor, ahí es donde se produce una negociación entre el territorio y el Ministerio. La negociación que ahora mismo está vigente en Pamplona es que todo aquello que no se consiga financiar con derechos urbanísticos lo paga íntegramente Navarra –ahí es donde nosotros estamos planteando que no, vamos a pagarlo a medias, que es lo que has pactado en Bilbao, en San Sebastián o en Vitoria, lo digo como referencia pensando en posibles reflexiones futuras para Tudela-. Y luego el tramo Zuasti-Y vasca es un tramo en el que hemos alcanzado un pacto Gobierno Vasco-Gobierno de Navarra y Ministerio para el calendario, y lo vais a entender bien con la chapa que os he dado con el estudio informativo. El pacto que hemos alcanzado es que el estudio informativo esté terminado este año, en diciembre del 2017. Eso quiere decir que estarán evaluadas las dos alternativas, Vitoria o Ezkio-Itsaso, y ponderadas y presumiblemente de ese estudio informativo saldrá una mejor puntuada que la otra. El Ministerio se ha comprometido a tener el estudio informativo terminado para diciembre de este año y para diciembre del año 2018 la declaración de impacto ambiental de ese tramo que se defina como mejor opción para conectar con la Y vasca. O sea, finales del 2018 declaración de impacto ambiental y luego vendrán proyectos, licitaciones y actuaciones.

Esta es la información que os traigo para compartir y a partir de aquí prefiero no hablar más. Os vamos a poner un video de cuatro minutos que trata de resumir.