

Asistente 1.- ¿La propuesta transitoria que has citado?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- La explico. La propuesta transitoria que yo le he hecho al Ministerio es la siguiente. Es una propuesta que tiene tres puntos. El primer punto es que nosotros como Gobierno de Navarra colaboramos y nos comprometemos a colaborar en la terminación de los proyectos constructivos del tramo 2 y del tramo 3; es decir del Villafranca-Olite y del Olite-Tafalla nos comprometemos a que estén terminados porque somos nosotros, Gobierno Navarra, los que tenemos los contratos con la ingeniería correspondientes, unos contratos del año 2009 que están ahí suspendidos y tal pero nos comprometemos a que se terminen esos proyectos, facilitamos que se terminen los proyectos. Eso sí, lo único que le pedimos al ministro es que antes de que nosotros nos comprometamos al gasto que se tiene, que eso significa como lo tiene que pagar él, le pedimos al Ministerio que nos confirme que va a pagar ese coste, el coste de los proyectos. Primera idea: nosotros terminamos los proyectos. Segundo mensaje, segundo elemento de la propuesta transitoria: ofrecemos al Ministerio dado que está muy interesado, muy preocupado y muy agobiado con el hecho de licitar obra este año como sea le ofrecemos al Ministerio y le decimos “negociamos estas tres condiciones, las negociamos en una especie de anexo del convenio que tenemos ahora vigente, lo firmamos los dos partes y en la segunda condición decimos que el tramo 2, el Peralta-Olite, lo licitas tú. Si tanto interés tienes en licitar como sea este año lo licitas tú. Hacemos un anexo, firmamos las dos partes y licitas tú. Y si llegas a licitar este año porque técnicamente llegas, licitas. Yo te ayudo a terminar los proyectos, tú licitas y, tercera condición, eso sí, importante, lo que te pedimos es que firmes con nosotros los compromisos sobre corredor que te hemos puesto en nuestro protocolo, en nuestra propuesta de protocolo. Toda la cláusula que hemos puesto de compromisos de corredor lo que queremos es que la que la firmes y además le decimos “teóricamente no debería costarte porque es lo que estás diciendo en público, es lo que estás declarando”. Te pedimos que firmes por escrito que apuestas por que todo el corredor desde Zaragoza hasta la Y vasca esté terminado aproximadamente en el entorno de 2024. Te pedimos que firmes también las fechas que ya has comprometido con el Gobierno Vasco para la conexión con Europa. Te pedimos que nos firmes que lo que es el bucle de Pamplona el modelo de pacto va a ser parecido o el mismo al que tienes en Bilbao, etcétera. Te pedimos que te comprometas a reimpulsar el protocolo del área logística de Noáin-Imarcoain, a que te comprometas a firmar un nuevo protocolo para el área de mercancías de la Ribera, que en el caso de Zaragoza a Castejón te comprometas desde luego a avanzar para que se cumplan las fechas orientativamente y que además eso se haga en las tramitaciones y que de lo que se refiere a la estación de viajeros de Tudela que la citamos se hagan las tramitaciones, sin concretar nada porque nosotros no queremos ahí cerrar nada. Es decir, lo que le yo le digo al ministro es “como me estás diciendo que te obstaculizo todo, te pongo una solución transitoria que te lo facilita; yo me comprometo a finalizarte los proyectos, yo estoy dispuesto; yo estoy dispuesto

a firmar contigo que tú licitas y pagas y adjudica el tramo 2, con lo cual puedes cumplir con UPN tranquilamente y, tres, fírmame algo que creo que es muy valioso para Navarra y que, como lo has dicho, no te va a costar: “Fírmame estos compromisos del corredor”. Esa es la solución transitoria que le hemos ofrecido y esa solución transitoria no depende de nada, ni depende de que firmemos el Convenio Económico, no depende de nada. Es un pacto de tres puntos a firmar y ya está. La verdad es que la respuesta ante ese pacto pues ya la habéis visto en los medios públicos; de momento es negativa, ya veremos, tanto a la solución definitiva como la transitoria la solución fue muy alborotada, comunicativamente muy ruidosa

El otro día el mismo ministro decía “El Gobierno de Navarra hemos incumplido el convenio vigente desde la A hasta la Z”. Yo me quedé sorprendido, os lo digo de verdad, porque yo decía “un convenio firmado en el año 2010, que dice que el Castejón-Campanas tenía que haber estado hecho para el año 2014 o para 2015. Quien lo habrá incumplido habrá sido en su caso el Ministerio en los años anteriores pero nosotros, insisto, yo me estoy preocupando mucho de no incumplir porque creo que es bueno para Navarra no incumplir, porque creo que es bueno tener una posición de tener un convenio pero cuando yo le escucho al ministro decir que hemos incumplido desde la A hasta la Z yo me quedo absolutamente asombrado. Ahora mismo estamos en esa fase de declaraciones públicas... Yo espero y confío es que en algún momento dado volvamos a ser capaces de tener una conversación ordenada sobre esto y creo de verdad que la propuesta que hemos hecho de nuevo convenio completa y la transitoria que es “sota, caballo, rey” porque son tres elementos muy claritos, pues yo creo que podrían ser absolutamente considerables porque creo que son buenos para las partes y buenos también para Navarra pero así está la situación.

Asistente 2.- ...A pesar de que sale más caro, pelagra el uso social que hay ahora del tren, aunque se dice que se intentará, pero parece que puede peligrar, el coste ambiental es mayor..., yo pregunto ¿por qué creéis que hay tantos movimientos sociales, ambientalistas, populares, tantas plataformas a lo largo de todo el territorio navarro que apuestan por la primera opción en vez de por la segunda?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Lo primero que diría es que nosotros tratamos de tener una visión pragmática de la situación. La competencia es del Estado, esto no se nos puede olvidar. Estas últimas semanas están siendo un buen ejemplo de esto. El Estado parece que está dispuesto a hacer, pase lo que pase, lo que crea que tiene que hacer. Nosotros como Navarra entendemos que es bueno que el Gobierno de Navarra esté en posición de influir lo más posible y lo que decimos es que habiendo dos opciones la que se nos plantea cumple con los requisitos que nosotros tenemos y sí decimos que da algo más de capacidad.

En cuanto a los argumentos que tú señalas, los argumentos medioambientales, yo diría que efectivamente la construcción de cualquier infraestructura tiene impactos medioambientales. Esto cualquiera, cualquiera que haga tiene. Yo

creo que precisamente las tramitaciones legales, el cumplimiento de la normativa lo que nos tiene que ayudar es a identificar los impactos ambientales y tratar de reducirlos, prevenir algunos, los que se puedan, estoy pensando en pasos de fauna o fragmentación del territorio; corregir otros, estamos hablando de ocupación del terreno, etcétera, corregir, reducir, prevenir o compensar. Esa es la lógica de las cosas. Si yo tengo que hacer una infraestructura porque es imprescindible, porque mi sistema ferroviario es de mil ochocientos y pico, lo tengo que solucionar y tengo que hacer una solución sí o sí eso va a generar ciertos impactos ambientales. Lo que tengo que hacer es ser lo más escrupuloso posible para reducirlos al máximo. La alternativa primera también genera impactos ambientales fuertes porque ensanchar plataforma en todo el recorrido, corregir el trazado para que entren trenes de 740 metros también es una actuación fuerte sobre el territorio; no pensemos que no. Es verdad que una nueva plataforma es algo más, yo comparto esto pero no pensemos que la otra alternativa -y no hay más que ver lo que cuesta- no hay mucha diferencia de coste... En particular en el tramo Castejón-Campanas, sobre todo de Tafalla a Campanas que es un tramo orográficamente complicado y donde el trazado actual tiene unas curvas muy complicadas, modificar el trazado y cumplir los estándares de red básica puede ser enormemente también dificultoso...

Asistente 2.- ¿Cuál es la diferencia económica?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No tenemos datos absolutamente rigurosos. Los dos tanteos que hemos hecho son en el Castejón-Campanas no parece que pueda haber mucha diferencia, pueden estar muy cerca una de la otra, pero muy cerca. Cuando te digo muy cerca es muy cerca porque os he comparado los datos, os he dicho 765 más IVA la nueva plataforma y 620 la duplicación, pero sin evaluar lo que habría que hacer para modificar el trazado. Y si tenemos que evaluar también lo que significa modificar el trazado, igual nos encontraríamos en el tramo Castejón-Campanas con la sorpresa de que las dos opciones pueden estar ahí económicamente. En el caso de Zuasti-Vitoria ahí, como tenemos la diferencia de que entre Alsasua y Vitoria ya hay dos vías, no habría que ensanchar la plataforma y poner otra, podría haber una diferencia estimada en un entorno de un 20% en el coste. Si la nueva plataforma vale cien, la otra vale 80, estamos hablando de eso en ese tramo, pero en el Castejón-Campanas la intuición es que puede estar muy cerca. No hay una diferencia económicamente tan contundente.

En cuanto al uso social, yo lo que creo es que el sistema ferroviario es un sistema ferroviario completo. En el caso de la nueva plataforma, el sistema ferroviario incluye tanto la nueva plataforma como la vía actual. Es decir, la vía actual no muere, la vía actual sigue en uso, y no solo, sino que precisamente en la medida en que sacas trenes de mercancías y sacas algunos trenes de mercancías y sacas sobre todo viajeros de media-larga distancia de la vía actual y los llevas a la plataforma nueva estás dejando más capacidad en la vía que tienes ahora, tendrías más capacidad para hacer más cercanías. Yo creo que el problema de la red de cercanías desde mi punto de vista es otro. Es un problema difícil que tenemos que analizar. En estos últimos años en Navarra se

han estado cerrando algunos apeaderos y se han cerrado sin que hubiera tren de altas prestaciones o tren de alta velocidad. Se han cerrado por otras razones. No ha influido la existencia del tren de altas prestaciones en que en estos últimos años se cerraran estaciones; se han cerrado. ¿Por qué se han cerrado? Creo que son otros determinantes. Son determinantes de la movilidad de las personas. ¿Cómo se mueven las personas en Navarra? ¿El tren les viene bien, les ha venido bien, ha sido cómodo, han preferido el coche, hay más coches ahora que hace veinte años? ¿Las opciones de autobuses han sido mejores? Eso es lo que tenemos que analizar. Yo creo que si se han ido cerrando algunas estaciones de cercanías no es porque hubiera un tren de altas prestaciones, que no lo había; yo creo que es otra razón.

Yo no creo que la nueva plataforma signifique un tren no social; de hecho, os ponía dos ejemplos: el ejemplo de la conexión de Pamplona con Madrid es un buen ejemplo. ¿Por qué se ha multiplicado por tres o por cuatro el número de personas que cogen ese tren en los últimos años diez años? Porque llegas a Madrid en tres horas, esa es la razón; y toda esa gente que coge ese tren es gente como tú y como yo, no son los ricos de Navarra, es gente como tú y como yo quien coge ese tren. El hecho de que ese trayecto se pueda hacer en tres horas ha hecho que mucha más gente coja el tren, por ejemplo, con lo cual el tiempo de desplazamiento yo creo que hace que el tren tenga más capacidad. Os ponía también el ejemplo de Francia del Hendaya-París una vez que se ha abierto la conexión de alta velocidad entre Tours y Burdeos. Más gente claramente está cogiéndose ese tren. Lo del tren social...

A veces también se habla de las tarifas, de los precios de los billetes. Hay ejemplos hoy por hoy ya en España en los que los billetes de algunos AVEs están muy parecidos a los billetes de los regionales; estoy pensando en la conexión con Valencia. Yo, por ejemplo, que a veces hablo con el Gobierno Vasco y están dándole vueltas a qué política de precios van a poner, qué tarifas les gustaría que hubiera en las conexiones entre Bilbao y San Sebastián, entre Bilbao y Vitoria, Vitoria y San Sebastián, están pensando en tarifas que van a ser para todas las personas porque va a haber mucho movimiento de personas a diario, va a haber un uso habitual. No veo que esta opción cierre... Me imagino que la semana que viene en Tafalla tendré un debate intenso por esta cuestión porque ellos tienen una preocupación...

Asistente 2.- ¿Cuál puede ser la razón porque todos estos movimientos sociales estaban apostando claramente por un cambio de gobierno...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Yo creo que estamos viendo dos cosas: estamos pensando sin querer en todo lo que se ha invertido en AVEs en el estado y estamos pensando que esto va a ser lo mismo. Yo creo que estamos extrapolando las conclusiones de las líneas de alta velocidad que se han hecho en el Estado a esta actuación y ¿por qué creo que no es lo mismo? Por dos razones. Primero: en el Estado muchas veces se han hecho líneas de alta velocidad donde no tenía ningún sentido hacerlas, igual que se han hecho aeropuertos en sitios que no tenía ningún sentido, que casi no se han inaugurado o no se han usado,

y es verdad que en estos últimos años a veces los gobiernos de Madrid de turno -me da igual el Partido Popular que el Partido Socialista- han hecho inversiones en AVEs más por intereses electoralistas porque les interesaba asegurar votos en tal Comunidad Autónoma o en tal otra más que en seguir una lógica de los corredores europeos, los corredores que Europa define como estratégicos. Por ejemplo, estoy pensando en el AVE que se ha hecho entre Zaragoza y Huesca es una insensatez. ¿Cómo puedes hacer un AVE entre Zaragoza y Huesca, ida y vuelta? No tiene sentido, fuera de un corredor. Primera cosa: en el Estado es verdad que se han hecho disparates porque se han hecho actuaciones ferroviarias uniendo cosas que no son corredores definidos en Europa como corredores importantes. Eso es un error mayúsculo pero eso en Navarra no nos pasa porque nosotros tenemos la suerte de tener un corredor que es importante para nosotros pero yo creo que este no solo es el tren de los navarros y de las navarras; este tren que va pasar por Navarra es un tren para muchos ciudadanos de Europa porque es un tren que además de ser para nosotros es un tren para Valencia, para catalanes, para aragoneses, para vascos, para franceses, para alemanes. Es que es un tren corredor europeo y eso yo lo pongo muy en valor, tiene mucha importancia: no es un tren para nosotros, no es una infraestructura para Navarra solo, es una infraestructura que conecta muchas cosas.

Y luego la segunda cuestión es que este tren va a estar diseñado desde el principio para que sea mixto, para que sea para mercancías también. En el Estado quitando un tramo creo que en el corredor Mediterráneo que está en uso que es mixto, en el resto quitando la Y griega vasca que está diseñándose así, este es el único corredor que va a ser diseñado como uso mixto. Eso también lo hace muy diferente.

En Europa hay líneas mixtas en uso. Es verdad que gestionar una línea de alta velocidad para mercancías y para pasajeros es complejo, tiene una complejidad pero también te da muchas oportunidades; te da oportunidades de maximizar la capacidad, de sacar más rendimiento. Hay experiencias en Alemania de trenes donde circulan los pasajeros de día, las mercancías de noche; hay experiencias en Alemania donde hay momentos horarios donde va circulando... Se están ahora planificando infraestructuras en Europa también mixtas de pasajeros y mercancías. En un ferrocarril que es de pasajeros y mercancías las velocidades ya no son tan altas, precisamente porque para optimizar la gestión de la vía ya no es bueno que haya tanta diferencia entre los pasajeros y las mercancías. Si a una línea mixta le quieres exigir que los pasajeros vayan a 300 por hora y las mercancías a 80, tienes un problema de gestión muy grande porque la diferencia de velocidades es tan grande que eso genera mucha dificultad porque el tren de pasajeros llegaría muy rápido y te pillaría muy rápido a los de mercancías; entonces eso es un caos. Sin embargo, si lo gestionas adecuadamente y a las velocidades máximas de pasajeros no pasarán las máximas -no digo las medias- los 250 por hora, ya estás bajando la velocidad de pasajeros pero sigue siendo interesante, y la de mercancías la estás poniendo en 100-120, con lo cual ya estás haciendo que la gestión sea distinta y estás ofreciendo posibilidades. Yo creo que se está

asimilando lo que se va a hacer aquí con lo que se ha hecho en el resto del Estado, donde ha habido fracasos sonoros y donde solo ha sido de pasajeros. Yo también creo que esa es una baza que no podemos olvidar Entiendo que haya debate, yo lo entiendo, pero me parece que es distinto.

Asistente 3.- Mi pregunta va también por lo social. Para poder subir de Tudela a Pamplona o de Pamplona a Tudela, como si pudieras ir a trabajar a Pamplona, algo que ahora te cuesta –los horarios no coinciden...- tienes que tirar de coche. Si ese margen con el tren nuevo ¿te lo daría, tener más horarios...? Si fuese así, más interurbano...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Lo que habría es una reducción de tiempos importante, eso está claro. Hoy por hoy creo que se tarda tres horas desde Pamplona hasta Madrid pero creo que desde Pamplona a Tudela una hora, o sea dos horas de Tudela a Madrid, una hora de Pamplona a Tudela. Con este corredor estamos hablando de que el tiempo de desplazamiento se va a reducir, sería una hora entre Pamplona y Zaragoza. Entre Pamplona y Tudela hay lógicamente una reducción de tiempo.

En el tema de las frecuencias, etcétera, el tiempo nos lo irá dando. El Gobierno de Navarra va a intentar maximizar que haya el mayor número de frecuencias pero...

Asistente 3.- Yo subo a Pamplona todos los días y es incómodo, no me sirve por los horarios que yo tengo. Me gustaría que hubiera más margen de maniobra para poder subir y bajar...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Eso la realidad lo va a marcar. Ahora mismo es verdad que, por ejemplo, hay mucha gente en Pamplona que te dice que para ir a Madrid prefiero coger el coche, me voy hasta Zaragoza y como de Zaragoza a Madrid hay más frecuencias -imagino que también en Tudela lo hacéis- cojo el coche y tal... Pero también hay gente que de Sebastián se viene a Pamplona en coche para coger en Pamplona el tren para ir a Madrid; también la hay, curiosamente. En la medida en que seamos capaces de que los tiempos de desplazamiento sean más breves pues veremos también las frecuencias pero yo creo que eso el tiempo nos lo va a decir. El cambio que ha supuesto el Pamplona Madrid en estos diez años es un cambio muy significativo. Ese volumen de pasajeros seguro que si comparas las frecuencias que había hace diez años y las que hay ahora son otras. Es un tema que tendremos que ir viendo.

Asistente 4.- Una reflexión y una pregunta. En las reflexiones sobre este tema nos sobran ciertos prejuicios y hablamos poco del tren, de los números, de la capacidad de carga, etcétera. Yo creo que en la medida de lo posible que nos informemos y nos autocuestionemos todos desde nuestras posiciones –cada una la suya, sin entrar ahí- creo que es oportuno para que hablemos del tren y no sea el tren un arma arrojadiza más, que es en lo que se está convirtiendo. Un debate de trincheras en lugar de un debate de argumentos.

La pregunta. Se insiste mucho en corredor y hay dos cuestiones que me preocupan. Una son las noticias de Francia de no conectamos. Quisiera saber si existe información y que podamos profundizar en eso. Y otra cuestión: si nosotros somos corredor, porque así lo define Europa y porque lo decía el Ministerio, que es el competente, y se plantea una infraestructura mixta para pasajeros y personas ¿qué tipo de corredor es si en el resto del Estado no es mixta? Llegarán las mercancías hasta aquí pero no podrán seguir y hasta aquí no vendrán, salvo que nos las traigan de alguna determinada manera y se genere un nudo logístico interesante en Castejón o en este entorno para dar salida, que quizá es una oportunidad en vez de un problema.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- En lo que se refiere a la conexión con Francia, decir que es verdad que tradicionalmente Francia muestra poco interés en las actuaciones ferroviarias en el País Vasco porque para ellos eso es como la cola de su Estado y ya sabéis que Francia es muy centralista y los ejes principales son los que son. Es verdad que de momento Francia ahora mismo está poniendo en cierto debate la construcción o no de nueva plataforma desde Dax hasta la frontera pero hay una diferencia muy importante con nuestra red, que para mí es relevantísima, y es que Francia ahora mismo ya desde Hendaya hasta Dax, que es donde va a pasar la conexión, hay dos vías y esas dos vías tienen una capacidad más que suficiente y además cumplen todos los estándares internacionales. Esa es una diferencia enorme con nuestra situación. Eso ¿qué quiere decir? Que aunque Francia no construya plataforma nueva o le cueste diez o quince años construir una nueva plataforma, si nosotros lo hacemos enganchamos automáticamente con las dos vías que ya hay en Hendaya y esas dos vías ya cumplen todos los estándares y nos da capacidad más que de sobra.

Asistente 4.- ¿También para mercancías?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí, también para mercancías, sin ningún problema. Eso lo cambia todo. Aquí el problema que tenemos es que no tenemos ni estándares ni capacidad y allí tienen capacidad y estándares. La situación es muy diferente, sin perjuicio de que Europa les seguirá achuchando y nosotros presionaremos ya como Estado; y nosotros además en lo que nos toca de Eurorregión, ya que País Vasco, Navarra y Aquitania tenemos una relación fluida donde el tema de movilidad y de conectividad está siempre encima de la mesa... De hecho ahora mismo la Eurorregión ha adjudicado dos estudios bastante importantes de movilidad –uno de mercancías y otro de personas- en lo que es el ámbito de la Eurorregión; son unos estudios potentes, cada uno de 200.000 euros. Creo que en el año 2018 se estará trabajando sobre eso.

Yo cuando estuve en Burdeos con la Eurorregión decía el presidente de Aquitania que para ir por tren desde Burdeos a Bilbao tardas ocho horas. También para Aquitania la posibilidad de juntar los siete millones de habitantes de Aquitania hay que darse cuenta de qué estamos hablando, de qué cosas empezamos a hablar. En ese aspecto, tranquilo. Estaría bien que Francia

avanzara en la construcción de la plataforma pero tenemos estándares y capacidad mixto de sobra.

En la segunda cuestión es verdad que el hecho de que cuando llegas a Zaragoza te encuentras con que la línea que tienes de ancho UIC es una línea de ancho internacional, es una línea solo para pasajeros, tiene una limitación. El Estado también está moviendo ficha. Los movimientos lógicos de nuestras mercancías van a ser los siguientes. Va a haber mercancías que se sigan transportando dentro del Estado español. Por eso yo digo que la vía actual tiene todo el sentido que siga en uso porque la vía actual va a poder seguir absorbiendo tráfico de mercancías con origen desde aquí hacia el Mediterráneo o incluso de los puertos del Mediterráneo que vengan hacia aquí –eso lo podemos tener- pero donde nosotros tenemos una necesidad agobiante y acuciante es en la salida hacia Europa y entonces el corredor sí lo soluciona porque la salida de mercancías desde la Ribera hacia Europa y hacia los puertos del Cantábrico sí que lo tenemos que solucionar y entonces ahí la necesidad es total. Yo veo más, seguramente, un flujo de mercancías por la línea nueva desde la Ribera y desde Pamplona hacia Francia, desde luego, y hacia los puertos de Bilbao y Pasajes, que van a estar conectados en la línea de ancho internacional, veo ahí un flujo muy fuerte. Y en lo que son movimientos de mercancías dentro de la Península veo más un mantenimiento y un uso de la línea actual. Esos flujos los veo claros.

Al margen de eso, es evidente que tanto Cataluña como Valencia van a presionar – no me preguntéis por Cataluña porque es verdad que nos preocupa mucho a todos-, es evidente que dos comunidades de la potencia económica de Cataluña y Valencia están ya presionando desde hace tiempo y están trabajando muy intensamente porque también haya una comunicación de mercancías en ancho internacional que haga todo el corredor. ¿Cuánto tiempo puede tardar eso? ¿si habrá un acuerdo para que las dos vías de ancho ibérico que actualmente tienen de mercancías desde Zaragoza hasta Barcelona, la que va también por Lleida, si una de ellas pueda tener ancho internacional, cuánto tardará eso? El tiempo lo dirá. Las actuaciones en la Zaragoza-Valencia que ahora mismo es una línea muy antigua, esa ni siquiera está electrificada toda, ese es un trazado terrible. ¿Ahí puede movimiento? Pues también el tiempo lo dirá. ¿Que puede haber un movimiento también para que haya mercancías en ancho internacional hasta Madrid desde Zaragoza, que ahora mismo no lo hay, pero que lo puede haber con ancho internacional y una conexión desde Madrid hasta Valencia con el puerto de Valencia, que es un puerto de contenedores de recepción brutal de todo lo que venga de Asia? El tiempo seguro que va a abrir opciones. Estoy convencido.

Las áreas logísticas son claves. Por eso para nosotros el corredor es condición necesaria pero las áreas logísticas son fundamentales. Y la intermodalidad de la Ribera para carretera y ferrocarril lo tenemos que impulsar. Por eso nosotros lo hemos incluido en la cláusula. Por eso, hablando de mercancías, nos parece mejor evaluar primero Castejón con lo que tiene el Ministerio ahí, con todas las infraestructuras que hay. Nosotros, desde luego, a impulsar y a trabajar. Estamos actualizando también la Estrategia Logística de Navarra. Es el otro

estudio que tendremos hecho para noviembre, lo incorporaremos a la documentación. Creo que ahí se van a abrir oportunidades, con el tiempo. Insisto. Si estamos hablando de algo que se hizo en 1860, lo que hagamos ahora fijaros qué vida puede tener.

Asistente 5.- Primero, una valoración y, luego, una pregunta. En lo que se ha explicado en el Plan Estratégico para Navarra el tren de altas prestaciones supone una concepción que se ha expuesto aquí, en el doble sentido que tiene para mercancías y para pasajeros. Desde el punto de vista de la Ribera, que es donde estamos ahora, hablar del conjunto de problemas que ha habido, la contestación social que hay, desde el punto de vista de la Ribera es tan estratégico para Navarra o más... Creo que en el futuro las oportunidades que abre son claras, tanto desde el punto de vista del territorio, y fundamentalmente por dos razones: las posibilidades de acceso a los mercados internacionales, tanto de pasajeros, cuando estamos hablando de turismo –podemos hablar de turismo sostenible ya que la vía de acceso es mucho más sostenible que la que se utiliza habitualmente que es el coche...- No nos olvidemos de que cuando estamos hablando de impacto ambiental muchas veces nos olvidamos de que tanto lo que mueve mayoritariamente a los pasajeros como a las mercancías es el consumo de energías posibles y la emisión de gases de efecto invernadero. Todo eso es colosal y normalmente nadie piensa en eso. Cero que eso es importante, nos pone en contacto con un flujo que ahora ya tenemos, que es el del mercado europeo pero fundamentalmente el francés, que son los que vienen aquí mayoritariamente. Desde el punto de vista de las mercancías yo creo que da mucho más valor y hace mucho más competitiva la salida de nuestro gran sector exportador, que es el agroalimentario. En Navarra el otro gran sector exportador es el automóvil que está concentrado en Pamplona. Por eso es estratégico también tener una vía de salida para las mercancías a través del tren. Creo que eso es fundamental. Bienvenido ese estudio sobre la creación de un área logística intermodal, ya que eso es fundamental para el futuro en la Ribera. Aparte de esa conexión internacional, creo que desde el punto de vista de mercancías –tú lo has expresado bien- nos están conectando con el puerto de Bilbao, con los grandes puertos que permiten también exportar, y en el futuro el Gobierno tendrá que presionar para que de alguna forma el corredor sea corredor y sea corredor hacia el Mediterráneo e incluso hacia Madrid, que son los dos grandes centros donde, además del mercado internacional, van nuestras mercancías. Yo creo que eso hay que definirlo, evidentemente estará entre Tudela y Castejón esa área.

Ahora planteo la pregunta. Aquí no ha habido esa contestación social –igual es que estamos acostumbrados a coger el AVE en Zaragoza o con otro tipo de movilidad como alternativa y que no nos preocupa tanto el cercanías- Cuando estás hablando de cercanías igual les preocupa más a los de Tafalla. Nosotros los flujos con Pamplona los acabamos haciendo en coche y si el tren de altas prestaciones existe no cogeremos el cercanías, que no tendrá ninguna utilidad, cogeremos el tren de altas prestaciones porque en media hora estamos allá, que es lo que ha pasado entre Madrid y Toledo. Nadie coge el cercanías de Madrid para Toledo, que todavía está vivo, y lo que está cogiendo es un tren

que en veinte minutos los coloca desde Madrid a Toledo. Aquí hay otro elemento sustancial, que es la estación de viajeros de Tudela. La estación de Tudela se construyó en mil novecientos sesenta y tantos y creó la gran barrera de asomarse la ciudad al río. Eso además en el tiempo, se ha urbanizado al otro lado del río, el barrio de la Azucarera, queda totalmente aislado y, de alguna forma, ha impedido un desarrollo urbanístico más racional y más sostenible. Creo que hay una gran oportunidad de que esa estación la saquemos de la ciudad. Creo que en el tiempo el cercanías no tiene sentido aquí, tendremos la otra alternativa y que, de alguna forma, se aproveche esa gran superficie que se corresponde con el espacio ferroviario que ahora ocupan las vías del tren de la estación para financiar –y ahí va la pregunta- lo que puede ser a través de derechos urbanísticos esa nueva estación, que además yo creo que es ventajosa sacarla fuera para el conjunto de la comarca. No pensemos solo en Tudela.

Lo que no me ha quedado claro es ese modelo del que hablabas de que negociaremos, como se ha negociado en otros sitios, que lo que no llegue con los derechos urbanísticos la mitad la paguemos unos y la paguemos otros. Me gustaría saber un poco más de esta cuestión porque no me ha quedado claro el tipo de planteamiento del que se está hablando.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Primero, coincidir totalmente con la valoración que has hecho. Yo considero que es una cuestión estratégica. Yo, incluso, suelo decir que la posición de Tudela y de la Ribera en el mapa es mejor que la de Pamplona porque tú ves el mapa y dices “el corredor necesariamente sí o sí tiene que pasar por aquí”. En el caso de Pamplona hasta puede haber un debate si va por Pamplona, va por Logroño, podría haber un debate y alguien lo podría decir, pero por la Ribera, por Castejón, por Tudela es que esto es indiscutible. Tú ves el mapa y la posición es estratégica desde todos los puntos de vista. Comparto los argumentos de sostenibilidad medioambiental que has dado en lo que se refiere a la sustitución del modo de movilidad tren frente a vehículo. Lo decía antes: el Plan Energético-Hoja de Ruta Cambio Climático son elementos esenciales. Sobre la conexión con los puertos, ¿qué os voy a decir? Ahora mismo, ir al puerto de Bilbao son 170 kilómetros por carretera, 244 por tren, en este momento, al margen de que no se cumplen estándares ni nada, pero físicamente son setenta y tantos kilómetros de diferencia por la vuelta que hace el tren que hay del siglo XIX. Todos esos elementos están y totalmente compartidos.

En relación con la ciudad, si pongo el ejemplo de Pamplona, igual se entiende. Ahora mismo en Pamplona nos hemos encontrado con que hay un protocolo firmado entre el Ministerio, el Gobierno de Navarra y el Consorcio que gestiona el plan urbanístico de Echavacoiz –es un protocolo, que no es un convenio; un protocolo no es lo mismo que un convenio, lo digo para los asistentes... Un convenio es más un contrato y te obliga más jurídicamente, un protocolo es más una declaración de intenciones, y el convenio obliga a lo que obliga... Hay un protocolo que lo que dice es que se hará una actuación urbanística, de esas actuaciones urbanísticas se generará un dinero y ese dinero se destinará a

pagar lo siguiente, que es la sustitución de la vía actual de ancho ibérico... Ahora en Pamplona hay una vía, tú vienes desde Tudela y si te pones en el mapa de Pamplona hay una vía que hace una vuelta, un bucle enorme, y que luego enlaza y sale hacia Irurtzun. Esa vía, que es una única vía de ancho ibérico, parte Pamplona por la mitad, parte la zona de la Rochapea, de San Jorge... Lo que se plantea es “queremos eliminar esta vía, queremos quitar esta vía de ancho ibérico, como la estación está en esta curva, está en la Rochapea, queremos quitarla de ahí, y como la vía de ancho ibérico tiene que seguir, si yo elimino toda esa curva tengo que hacer otra vía de ancho ibérico, que siga por fuera...” Todavía no hablamos de la plataforma, estoy hablando de la vía de ancho ibérico. Hay que hacer la vía de ancho ibérico que sustituye a la que nos queremos cargar y tenemos también que hacer la nueva estación. Si la queremos quitar de la Rochapea y la queremos llevar a Echavacoiz, tenemos que hacerla. Ese protocolo lo que hace es evaluar el coste de la nueva vía de ancho ibérico y de la estación, de las expropiaciones, etcétera... Esto serán 110 millones de euros. Lo que dice el protocolo es “para pagar esos 110 millones cogemos los derechos urbanísticos que se puedan generar y si no son suficientes la diferencia la pagará Navarra”. Esto es lo que dice, además con un matiz, que como los derechos urbanísticos los obtienes una vez que ya has hecho la actuación de la vía –primero tienes que hacer la nueva vía- hay que adelantar todo el dinero y luego, una vez que obtienes los derechos urbanísticos, recuperas lo que recuperas. El protocolo lo que dice es que adelante Navarra toda la pasta, gestiónense los derechos urbanísticos, y si obtenemos 50 millones, imagina, al final Navarra de los 110 que adelanta recuperará 50 y terminará pagando 60. Esto es lo que dice el protocolo. No habla para nada de la nueva plataforma, que parecía que no existía, porque además de hacer la nueva vía de ancho ibérico que sustituye a la que quitas, tienes que hacer la nueva plataforma, con las dos vías de ancho internacional, etcétera. Eso no estaba en ningún sitio, ni valorado. Se hizo un proyecto en el año tal que se valoró parcialmente y nosotros hemos encargado un informe, y ahí hemos visto que además de lo que es la sustitución del bucle, etcétera, ese corredor son otros ciento y pico millones. Esos ciento y pico millones nuevos no hay duda de que los tiene que pagar Madrid porque esa es su competencia ferroviaria, que es el corredor.

Ante ese planteamiento nosotros lo que le hemos dicho al Ministerio es “a mí este planteamiento en el cual, en lo que corresponde a la eliminación del bucle, yo, Navarra, tengo que adelantar todo el dinero y luego recuperar lo que recupere de los derechos urbanísticos y asumir la pérdida íntegramente”, lo que decimos al Estado es “no, vamos a repartir esto a medias, es decir, no lo hemos escrito, pero la idea es vamos a crear una sociedad en la que estemos las dos administraciones”. Siguiendo el ejemplo de Pamplona, si hay que adelantar 110 millones, los adelantamos entre las dos administraciones, entre Navarra y el Estado; las dos administraciones gestionamos los derechos urbanísticos y si recuperamos 50 y hay un agujero de 60 lo tapamos a medias, entre las dos. Este sería el cambio.

En Tudela, por la misma lógica, si el estudio alternativo del Ministerio lo que dice es que la mejor opción o la más sensata, imagina, es ir por fuera de Tudela –estoy haciendo un ejercicio, no tengo ni idea-, ir por donde la Policía Foral, pues el Ministerio lo que dirá es “el corredor va a ir por ahí, todo eso lo pago yo, y si, lógicamente, hay que hacer una estación lo lógico es que pueda haber un debate en torno al coste de la estación pero lo lógico sería que el coste de la estación lo pagara el Ministerio, aunque podría haber un debate sobre “quiero sacar la que ya tengo...” Que sepáis que en Pamplona de esos 110 millones la estación se valora en 26, y nosotros estamos pensando que puede costar bastante menos, todos estamos pensando que puede costar bastante menos, porque aquellos 26 se pusieron en una época en la que se hacían estaciones bastante potentes. Parece que con 12 millones puede ser suficiente para hacer una estación adecuada. En Pamplona el mayor coste no está en la estación sino que está en la nueva vía de ancho ibérico que hay que hacer.

Aquí en Tudela, si el Ministerio dice “lo que es la plataforma va a ir por fuera y hay que poner una estación”, eso está claro que lo pagará el Ministerio, eso es competencia del Ministerio. Pero si la ciudad le dice “ya que estamos haciendo esto, yo lo que quiero es eliminar desde la entrada sur, desde Ribaforada hasta la salida, tantos kilómetros de vía actual o de vías actuales que pasan por allí y las quiero llevar al lado del corredor”, el Ministerio te va a decir “eso ya es una cosa que me pides tú”. Siguiendo con el modelo de Pamplona sería “¿cuánto vale eso y qué derechos urbanísticos?, ¿creamos una sociedad a medias para gestionar el sobrecoste que puede tener esa solución y luego vemos si lo recuperamos o no?” Aquí no tengo ni idea de qué estamos hablando, ni de qué es lo que querría la ciudad, que lo tendréis que trabajar mucho y darle muchas vueltas, y pensarlo, y para eso contar con la colaboración del Gobierno en lo que podamos aportar de estudios o de opiniones técnicas... En cuanto a modelo sería ese. No sé si ha quedado más o menos claro de lo que estamos hablando.

Asistente 6.- Sí, gracias. Gracias, consejero, por estas apreciaciones tan Dos cuestiones. En primer lugar, una pregunta, y luego una reflexión. Lo que no me ha quedado claro en el video, sobre las dos soluciones, la 1 y la 2. La 1, la situación actual, con nueva plataforma con ancho europeo en los dos sitios. Se ha visto, por lo menos yo he entendido, que no se iba a utilizar el ancho ibérico. No acabo de entender cómo sería la doble vía en alta velocidad compatible con RENFE.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- ¿En la solución 1, en la alternativa 1?

Asistente 6.- Sí.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esa solución teórica lo que sería es la nueva vía que se pone al lado de la que hay, cuando duplicas la nueva vía la pones de ancho internacional, y

en la que tienes mantendrías el ancho ibérico y un tercer hilo, con lo cual la que tienes te seguiría dando el servicio de ancho ibérico.

Asistente 6.- Pero ¿el ancho ibérico en dos direcciones? ¿cómo se va a hacer compatible con las dos direcciones con vías distintas en ancho AVE, en ancho europeo? Yo creo que no más del 20% del trazado se podrá mantener igual..., las rectas de Olite, Marcilla, Villafranca... Todo lo demás tiene que ser trazado...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esa alternativa teórica en el fondo es un obrón.

Asistente 6.- Es un obrón prácticamente igual que el otro.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Quiero visualizar la idea de que eso es un obrón, es una alternativa teórica. Tienes razón. Habría que estudiar esos elementos.

Asistente 6.- Pero aparte del obrón y de la obra civil, no he entendido la funcionalidad, cómo funcionan los trenes. En la solución 1, en las dos direcciones, en ancho ibérico y en un solo sentido, digamos el tramo de la izquierda en ancho europeo y el tramo de la derecha hacia el norte, por ejemplo, ¿cómo se hace eso?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No me digas... Igual habría que poner los dos hilos en las dos vías, igual habría que poner los dos anchos en las dos vías.

Asistente 6.- Pues no hemos aclarado nada.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Imagínate, podría ser. Tienes razón. Ya lo voy a revisar. Si hubiera que poner encima los dos anchos en las dos vías todavía estaríamos hablando de algo más de inversión.

Asistente 6.- El trazado nuevo con esos radios de cinco kilómetros es que tiene que ser todo nuevo...

Asistente 7.- ...Utilizando la vía actual cuando vienes en uno de altas prestaciones, y después dejaría vacía la vía que queda fuera...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No sé, yo ahí me pierdo, son elementos técnicos... Ya preguntaré. Creo que es posible pero ya preguntaré.

Asistente 6.- Así como en la comarca de Pamplona la posibilidad del trazado está garantizada por los planes que permiten en unos sitios obtener parte del terreno en Echavacoiz y gratis por los temas urbanísticos y en el resto por expropiación, pero no hay construcciones, está liberado y está protegido el suelo. En Tudela no, con las opciones del suelo. De hecho ya hay un polígono

en Fontellas aprobado en plena traza de la solución B2, de la mejor para Tudela, entre Fontellas, el Canal y el Cerro ahí hay un polígono aprobado, justo en medio de las vías. Para que no pasen estas cosas, porque eso es dinero al final, algo habría que hacer en Tudela enseguida, antes del plan de urbanismo, para liberar por lo menos el corredor...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Un plan de reserva de los suelos, un PSIS para la reserva del suelo.

Asistente 6.- Un plan especial.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Un plan especial, lo que sea.

Asistente 6.- Algo más rápido que esperar al plan o esperar a RENFE porque si hay dificultades en la variante de Tudela el Estado irá por la solución actual que es la peor de las peores.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esa es una buena consideración. La apuntamos, es una buena sugerencia, porque es verdad que en Pamplona se hizo el plan de reserva de los suelos... Es una buena sugerencia, Peio, la apuntamos. ¿Alguna pregunta más? Muchas gracias a todos. Un placer.

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

Asistente 1.- ¿La propuesta transitoria que has citado?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- La explico. La propuesta transitoria que yo le he hecho al Ministerio es la siguiente. Es una propuesta que tiene tres puntos. El primer punto es que nosotros como Gobierno de Navarra colaboramos y nos comprometemos a colaborar en la terminación de los proyectos constructivos del tramo 2 y del tramo 3; es decir del Villafranca-Olite y del Olite-Tafalla nos comprometemos a que estén terminados porque somos nosotros, Gobierno Navarra, los que tenemos los contratos con la ingeniería correspondientes, unos contratos del año 2009 que están ahí suspendidos y tal pero nos comprometemos a que se terminen esos proyectos, facilitamos que se terminen los proyectos. Eso sí, lo único que le pedimos al ministro es que antes de que nosotros nos comprometamos al gasto que se tiene, que eso significa como lo tiene que pagar él, le pedimos al Ministerio que nos confirme que va a pagar ese coste, el coste de los proyectos. Primera idea: nosotros terminamos los proyectos. Segundo mensaje, segundo elemento de la propuesta transitoria: ofrecemos al Ministerio dado que está muy interesado, muy preocupado y muy agobiado con el hecho de licitar obra este año como sea le ofrecemos al Ministerio y le

decimos “negociamos estas tres condiciones, las negociamos en una especie de anexo del convenio que tenemos ahora vigente, lo firmamos los dos partes y en la segunda condición decimos que el tramo 2, el Peralta-Olite, lo licitas tú. Si tanto interés tienes en licitar como sea este año lo licitas tú. Hacemos un anexo, firmamos las dos partes y licitas tú. Y si llegas a licitar este año porque técnicamente llegas, licitas. Yo te ayudo a terminar los proyectos, tú licitas y, tercera condición, eso sí, importante, lo que te pedimos es que firmes con nosotros los compromisos sobre corredor que te hemos puesto en nuestro protocolo, en nuestra propuesta de protocolo. Toda la cláusula que hemos puesto de compromisos de corredor lo que queremos es que la que la firmes y además le decimos “teóricamente no debería costarte porque es lo que estás diciendo en público, es lo que estás declarando”. Te pedimos que firmes por escrito que apuestas por que todo el corredor desde Zaragoza hasta la Y vasca esté terminado aproximadamente en el entorno de 2024. Te pedimos que firmes también las fechas que ya has comprometido con el Gobierno Vasco para la conexión con Europa. Te pedimos que nos firmes que lo que es el bucle de Pamplona el modelo de pacto va a ser parecido o el mismo al que tienes en Bilbao, etcétera. Te pedimos que te comprometas a reimpulsar el protocolo del área logística de Noáin-Imarcoain, a que te comprometes a firmar un nuevo protocolo para el área de mercancías de la Ribera, que en el caso de Zaragoza a Castejón te comprometas desde luego a avanzar para que se cumplan las fechas orientativamente y que además eso se haga en las tramitaciones y que de lo que se refiere a la estación de viajeros de Tudela que la citamos se hagan las tramitaciones, sin concretar nada porque nosotros no queremos ahí cerrar nada. Es decir, lo que le yo le digo al ministro es “como me estás diciendo que te obstaculizo todo, te pongo una solución transitoria que te lo facilita; yo me comprometo a finalizarte los proyectos, yo estoy dispuesto; yo estoy dispuesto a firmar contigo que tú licitas y pagas y adjudica el tramo 2, con lo cual puedes cumplir con UPN tranquilamente y, tres, fírmame algo que creo que es muy valioso para Navarra y que, como lo has dicho, no te va a costar: “Fírmame estos compromisos del corredor”. Esa es la solución transitoria que le hemos ofrecido y esa solución transitoria no depende de nada, ni depende de que firmemos el Convenio Económico, no depende de nada. Es un pacto de tres puntos a firmar y ya está. La verdad es que la respuesta ante ese pacto pues ya la habéis visto en los medios públicos; de momento es negativa, ya veremos, tanto a la solución definitiva como la transitoria la solución fue muy alborotada, comunicativamente muy ruidosa

El otro día el mismo ministro decía “El Gobierno de Navarra hemos incumplido el convenio vigente desde la A hasta la Z”. Yo me quedé sorprendido, os lo digo de verdad, porque yo decía “un convenio firmado en el año 2010, que dice que el Castejón-Campanas tenía que haber estado hecho para el año 2014 o para 2015. Quien lo habrá incumplido habrá sido en su caso el Ministerio en los años anteriores pero nosotros, insisto, yo me estoy preocupando mucho de no incumplir porque creo que es bueno para Navarra no incumplir, porque creo que es bueno tener una posición de tener un convenio pero cuando yo le escucho al ministro decir que hemos incumplido desde la A hasta la Z yo me quedo absolutamente asombrado. Ahora mismo estamos en esa fase de

declaraciones públicas... Yo espero y confío es que en algún momento dado volvamos a ser capaces de tener una conversación ordenada sobre esto y creo de verdad que la propuesta que hemos hecho de nuevo convenio completa y la transitoria que es “sota, caballo, rey” porque son tres elementos muy claritos, pues yo creo que podrían ser absolutamente considerables porque creo que son buenos para las partes y buenos también para Navarra pero así está la situación.

Asistente 2.- ...A pesar de que sale más caro, peligra el uso social que hay ahora del tren, aunque se dice que se intentará, pero parece que puede peligrar, el coste ambiental es mayor..., yo pregunto ¿por qué creéis que hay tantos movimientos sociales, ambientalistas, populares, tantas plataformas a lo largo de todo el territorio navarro que apuestan por la primera opción en vez de por la segunda?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Lo primero que diría es que nosotros tratamos de tener una visión pragmática de la situación. La competencia es del Estado, esto no se nos puede olvidar. Estas últimas semanas están siendo un buen ejemplo de esto. El Estado parece que está dispuesto a hacer, pase lo que pase, lo que crea que tiene que hacer. Nosotros como Navarra entendemos que es bueno que el Gobierno de Navarra esté en posición de influir lo más posible y lo que decimos es que habiendo dos opciones la que se nos plantea cumple con los requisitos que nosotros tenemos y sí decimos que da algo más de capacidad.

En cuanto a los argumentos que tú señalas, los argumentos medioambientales, yo diría que efectivamente la construcción de cualquier infraestructura tiene impactos medioambientales. Esto cualquiera, cualquiera que hagas tiene. Yo creo que precisamente las tramitaciones legales, el cumplimiento de la normativa lo que nos tiene que ayudar es a identificar los impactos ambientales y tratar de reducirlos, prevenir algunos, los que se puedan, estoy pensando en pasos de fauna o fragmentación del territorio; corregir otros, estamos hablando de ocupación del terreno, etcétera, corregir, reducir, prevenir o compensar. Esa es la lógica de las cosas. Si yo tengo que hacer una infraestructura porque es imprescindible, porque mi sistema ferroviario es de mil ochocientos y pico, lo tengo que solucionar y tengo que hacer una solución sí o sí eso va a generar ciertos impactos ambientales. Lo que tengo que hacer es ser lo más escrupuloso posible para reducirlos al máximo. La alternativa primera también genera impactos ambientales fuertes porque ensanchar plataforma en todo el recorrido, corregir el trazado para que entren trenes de 740 metros también es una actuación fuerte sobre el territorio; no pensemos que no. Es verdad que una nueva plataforma es algo más, yo comparto esto pero no pensemos que la otra alternativa -y no hay más que ver lo que cuesta- no hay mucha diferencia de coste... En particular en el tramo Castejón-Campanas, sobre todo de Tafalla a Campanas que es un tramo orográficamente complicado y donde el trazado actual tiene unas curvas muy complicadas, modificar el trazado y cumplir los estándares de red básica puede ser enormemente también dificultoso...

Asistente 2.- ¿Cuál es la diferencia económica?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No tenemos datos absolutamente rigurosos. Los dos tanteos que hemos hecho son en el Castejón-Campanas no parece que pueda haber mucha diferencia, pueden estar muy cerca una de la otra, pero muy cerca. Cuando te digo muy cerca es muy cerca porque os he comparado los datos, os he dicho 765 más IVA la nueva plataforma y 620 la duplicación, pero sin evaluar lo que habría que hacer para modificar el trazado. Y si tenemos que evaluar también lo que significa modificar el trazado, igual nos encontraríamos en el tramo Castejón-Campanas con la sorpresa de que las dos opciones pueden estar ahí económicamente. En el caso de Zuasti-Vitoria ahí, como tenemos la diferencia de que entre Alsasua y Vitoria ya hay dos vías, no habría que ensanchar la plataforma y poner otra, podría haber una diferencia estimada en un entorno de un 20% en el coste. Si la nueva plataforma vale cien, la otra vale 80, estamos hablando de eso en ese tramo, pero en el Castejón-Campanas la intuición es que puede estar muy cerca. No hay una diferencia económicamente tan contundente.

En cuanto al uso social, yo lo que creo es que el sistema ferroviario es un sistema ferroviario completo. En el caso de la nueva plataforma, el sistema ferroviario incluye tanto la nueva plataforma como la vía actual. Es decir, la vía actual no muere, la vía actual sigue en uso, y no solo, sino que precisamente en la medida en que sacas trenes de mercancías y sacas algunos trenes de mercancías y sacas sobre todo viajeros de media-larga distancia de la vía actual y los llevas a la plataforma nueva estás dejando más capacidad en la vía que tienes ahora, tendrías más capacidad para hacer más cercanías. Yo creo que el problema de la red de cercanías desde mi punto de vista es otro. Es un problema difícil que tenemos que analizar. En estos últimos años en Navarra se han estado cerrando algunos apeaderos y se han cerrado sin que hubiera tren de altas prestaciones o tren de alta velocidad. Se han cerrado por otras razones. No ha influido la existencia del tren de altas prestaciones en que en estos últimos años se cerraran estaciones; se han cerrado. ¿Por qué se han cerrado? Creo que son otros determinantes. Son determinantes de la movilidad de las personas. ¿Cómo se mueven las personas en Navarra? ¿El tren les viene bien, les ha venido bien, ha sido cómodo, han preferido el coche, hay más coches ahora que hace veinte años? ¿Las opciones de autobuses han sido mejores? Eso es lo que tenemos que analizar. Yo creo que si se han ido cerrando algunas estaciones de cercanías no es porque hubiera un tren de altas prestaciones, que no lo había; yo creo que es otra razón.

Yo no creo que la nueva plataforma signifique un tren no social; de hecho, os ponía dos ejemplos: el ejemplo de la conexión de Pamplona con Madrid es un buen ejemplo. ¿Por qué se ha multiplicado por tres o por cuatro el número de personas que cogen ese tren en los últimos años diez años? Porque llegas a Madrid en tres horas, esa es la razón; y toda esa gente que coge ese tren es gente como tú y como yo, no son los ricos de Navarra, es gente como tú y como yo quien coge ese tren. El hecho de que ese trayecto se pueda hacer en tres horas ha hecho que mucha más gente coja el tren, por ejemplo, con lo cual el tiempo de desplazamiento yo creo que hace que el tren tenga más

capacidad. Os ponía también el ejemplo de Francia del Hendaya-París una vez que se ha abierto la conexión de alta velocidad entre Tours y Burdeos. Más gente claramente esta cogiéndose ese tren. Lo del tren social...

A veces también se habla de las tarifas, de los precios de los billetes. Hay ejemplos hoy por hoy ya en España en los que los billetes de algunos AVEs están muy parecidos a los billetes de los regionales; estoy pensando en la conexión con Valencia. Yo, por ejemplo, que a veces hablo con el Gobierno Vasco y están dándole vueltas a qué política de precios van a poner, qué tarifas les gustaría que hubiera en las conexiones entre Bilbao y San Sebastián, entre Bilbao y Vitoria, Vitoria y San Sebastián, están pensando en tarifas que van a ser para todas las personas porque va a haber mucho movimiento de personas a diario, va a haber un uso habitual. No veo que esta opción cierre... Me imagino que la semana que viene en Tafalla tendré un debate intenso por esta cuestión porque ellos tienen una preocupación...

Asistente 2.- ¿Cuál puede ser la razón porque todos estos movimientos sociales estaban apostando claramente por un cambio de gobierno...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Yo creo que estamos viendo dos cosas: estamos pensando sin querer en todo lo que se ha invertido en AVEs en el estado y estamos pensando que esto va a ser lo mismo. Yo creo que estamos extrapolando las conclusiones de las líneas de alta velocidad que se han hecho en el Estado a esta actuación y ¿por qué creo que no es lo mismo? Por dos razones. Primero: en el Estado muchas veces se han hecho líneas de alta velocidad donde no tenía ningún sentido hacerlas, igual que se han hecho aeropuertos en sitios que no tenía ningún sentido, que casi no se han inaugurado o no se han usado, y es verdad que en estos últimos años a veces los gobiernos de Madrid de turno -me da igual el Partido Popular que el Partido Socialista- han hecho inversiones en AVEs más por intereses electoralistas porque les interesaba asegurar votos en tal Comunidad Autónoma o en tal otra más que en seguir una lógica de los corredores europeos, los corredores que Europa define como estratégicos. Por ejemplo, estoy pensando en el AVE que se ha hecho entre Zaragoza y Huesca es una insensatez. ¿Cómo puedes hacer un AVE entre Zaragoza y Huesca, ida y vuelta? No tiene sentido, fuera de un corredor. Primera cosa: en el Estado es verdad que se han hecho disparates porque se han hecho actuaciones ferroviarias uniendo cosas que no son corredores definidos en Europa como corredores importantes. Eso es un error mayúsculo pero eso en Navarra no nos pasa porque nosotros tenemos la suerte de tener un corredor que es importante para nosotros pero yo creo que este no solo es el tren de los navarros y de las navarras; este tren que va pasar por Navarra es un tren para muchos ciudadanos de Europa porque es un tren que además de ser para nosotros es un tren para Valencia, para catalanes, para aragoneses, para vascos, para franceses, para alemanes. Es que es un tren corredor europeo y eso yo lo pongo muy en valor, tiene mucha importancia: no es un tren para nosotros, no es una infraestructura para Navarra solo, es una infraestructura que conecta muchas cosas.

Y luego la segunda cuestión es que este tren va a estar diseñado desde el principio para que sea mixto, para que sea para mercancías también. En el Estado quitando un tramo creo que en el corredor Mediterráneo que está en uso que es mixto, en el resto quitando la Y griega vasca que está diseñándose así, este es el único corredor que va a ser diseñado como uso mixto. Eso también lo hace muy diferente.

En Europa hay líneas mixtas en uso. Es verdad que gestionar una línea de alta velocidad para mercancías y para pasajeros es complejo, tiene una complejidad pero también te da muchas oportunidades; te da oportunidades de maximizar la capacidad, de sacar más rendimiento. Hay experiencias en Alemania de trenes donde circulan los pasajeros de día, las mercancías de noche; hay experiencias en Alemania donde hay momentos horarios donde va circulando... Se están ahora planificando infraestructuras en Europa también mixtas de pasajeros y mercancías. En un ferrocarril que es de pasajeros y mercancías las velocidades ya no son tan altas, precisamente porque para optimizar la gestión de la vía ya no es bueno que haya tanta diferencia entre los pasajeros y las mercancías. Si a una línea mixta le quieres exigir que los pasajeros vayan a 300 por hora y las mercancías a 80, tienes un problema de gestión muy grande porque la diferencia de velocidades es tan grande que eso genera mucha dificultad porque el tren de pasajeros llegaría muy rápido y te pillaría muy rápido a los de mercancías; entonces eso es un caos. Sin embargo, si lo gestionas adecuadamente y a las velocidades máximas de pasajeros no pasarán las máximas –no digo las medias- los 250 por hora, ya estás bajando la velocidad de pasajeros pero sigue siendo interesante, y la de mercancías la estás poniendo en 100-120, con lo cual ya estás haciendo que la gestión sea distinta y estás ofreciendo posibilidades. Yo creo que se está asimilando lo que se va a hacer aquí con lo que se ha hecho en el resto del Estado, donde ha habido fracasos sonoros y donde solo ha sido de pasajeros. Yo también creo que esa es una baza que no podemos olvidar Entiendo que haya debate, yo lo entiendo, pero me parece que es distinto.

Asistente 3.- Mi pregunta va también por lo social. Para poder subir de Tudela a Pamplona o de Pamplona a Tudela, como si pudieras ir a trabajar a Pamplona, algo que ahora te cuesta –los horarios no coinciden...- tienes que tirar de coche. Si ese margen con el tren nuevo ¿te lo daría, tener más horarios...? Si fuese así, más interurbano...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Lo que habría es una reducción de tiempos importante, eso está claro. Hoy por hoy creo que se tarda tres horas desde Pamplona hasta Madrid pero creo que desde Pamplona a Tudela una hora, o sea dos horas de Tudela a Madrid, una hora de Pamplona a Tudela. Con este corredor estamos hablando de que el tiempo de desplazamiento se va a reducir, sería una hora entre Pamplona y Zaragoza. Entre Pamplona y Tudela hay lógicamente una reducción de tiempo.

En el tema de las frecuencias, etcétera, el tiempo nos lo irá dando. El Gobierno de Navarra va a intentar maximizar que haya el mayor número de frecuencias pero...

Asistente 3.- Yo subo a Pamplona todos los días y es incómodo, no me sirve por los horarios que yo tengo. Me gustaría que hubiera más margen de maniobra para poder subir y bajar...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Eso la realidad lo va a marcar. Ahora mismo es verdad que, por ejemplo, hay mucha gente en Pamplona que te dice que para ir a Madrid prefiero coger el coche, me voy hasta Zaragoza y como de Zaragoza a Madrid hay más frecuencias -imagino que también en Tudela lo hacéis- cojo el coche y tal... Pero también hay gente que de Sebastián se viene a Pamplona en coche para coger en Pamplona el tren para ir a Madrid; también la hay, curiosamente. En la medida en que seamos capaces de que los tiempos de desplazamiento sean más breves pues veremos también las frecuencias pero yo creo que eso el tiempo nos lo va a decir. El cambio que ha supuesto el Pamplona Madrid en estos diez años es un cambio muy significativo. Ese volumen de pasajeros seguro que si comparas las frecuencias que había hace diez años y las que hay ahora son otras. Es un tema que tendremos que ir viendo.

Asistente 4.- Una reflexión y una pregunta. En las reflexiones sobre este tema nos sobran ciertos prejuicios y hablamos poco del tren, de los números, de la capacidad de carga, etcétera. Yo creo que en la medida de lo posible que nos informemos y nos autocuestionemos todos desde nuestras posiciones –cada una la suya, sin entrar ahí- creo que es oportuno para que hablemos del tren y no sea el tren un arma arrojadiza más, que es en lo que se está convirtiendo. Un debate de trincheras en lugar de un debate de argumentos.

La pregunta. Se insiste mucho en corredor y hay dos cuestiones que me preocupan. Una son las noticias de Francia de no conectamos. Quisiera saber si existe información y que podamos profundizar en eso. Y otra cuestión: si nosotros somos corredor, porque así lo define Europa y porque lo decía el Ministerio, que es el competente, y se plantea una infraestructura mixta para pasajeros y personas ¿qué tipo de corredor es si en el resto del Estado no es mixta? Llegarán las mercancías hasta aquí pero no podrán seguir y hasta aquí no vendrán, salvo que nos las traigan de alguna determinada manera y se genere un nudo logístico interesante en Castejón o en este entorno para dar salida, que quizá es una oportunidad en vez de un problema.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- En lo que se refiere a la conexión con Francia, decir que es verdad que tradicionalmente Francia muestra poco interés en las actuaciones ferroviarias en el País Vasco porque para ellos eso es como la cola de su Estado y ya sabéis que Francia es muy centralista y los ejes principales son los que son. Es verdad que de momento Francia ahora mismo está poniendo en cierto debate la construcción o no de nueva plataforma desde Dax hasta la frontera pero hay una diferencia muy importante con nuestra red, que para mí

es relevantísima, y es que Francia ahora mismo ya desde Hendaya hasta Dax, que es donde va a pasar la conexión, hay dos vías y esas dos vías tienen una capacidad más que suficiente y además cumplen todos los estándares internacionales. Esa es una diferencia enorme con nuestra situación. Eso ¿qué quiere decir? Que aunque Francia no construya plataforma nueva o le cueste diez o quince años construir una nueva plataforma, si nosotros lo hacemos enganchamos automáticamente con las dos vías que ya hay en Hendaya y esas dos vías ya cumplen todos los estándares y nos da capacidad más que de sobra.

Asistente 4.- ¿También para mercancías?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí, también para mercancías, sin ningún problema. Eso lo cambia todo. Aquí el problema que tenemos es que no tenemos ni estándares ni capacidad y allí tienen capacidad y estándares. La situación es muy diferente, sin perjuicio de que Europa les seguirá achuchando y nosotros presionaremos ya como Estado; y nosotros además en lo que nos toca de Euroregión, ya que País Vasco, Navarra y Aquitania tenemos una relación fluida donde el tema de movilidad y de conectividad está siempre encima de la mesa... De hecho ahora mismo la Euroregión ha adjudicado dos estudios bastante importantes de movilidad –uno de mercancías y otro de personas- en lo que es el ámbito de la Euroregión; son unos estudios potentes, cada uno de 200.000 euros. Creo que en el año 2018 se estará trabajando sobre eso.

Yo cuando estuve en Burdeos con la Euroregión decía el presidente de Aquitania que para ir por tren desde Burdeos a Bilbao tardas ocho horas. También para Aquitania la posibilidad de juntar los siete millones de habitantes de Aquitania hay que darse cuenta de qué estamos hablando, de qué cosas empezamos a hablar. En ese aspecto, tranquilo. Estaría bien que Francia avanzara en la construcción de la plataforma pero tenemos estándares y capacidad mixto de sobra.

En la segunda cuestión es verdad que el hecho de que cuando llegas a Zaragoza te encuentras con que la línea que tienes de ancho UIC es una línea de ancho internacional, es una línea solo para pasajeros, tiene una limitación. El Estado también está moviendo ficha. Los movimientos lógicos de nuestras mercancías van a ser los siguientes. Va a haber mercancías que se sigan transportando dentro del Estado español. Por eso yo digo que la vía actual tiene todo el sentido que siga en uso porque la vía actual va a poder seguir absorbiendo tráfico de mercancías con origen desde aquí hacia el Mediterráneo o incluso de los puertos del Mediterráneo que vengan hacia aquí –eso lo podemos tener- pero donde nosotros tenemos una necesidad agobiante y acuciante es en la salida hacia Europa y entonces el corredor sí lo soluciona porque la salida de mercancías desde la Ribera hacia Europa y hacia los puertos del Cantábrico sí que lo tenemos que solucionar y entonces ahí la necesidad es total. Yo veo más, seguramente, un flujo de mercancías por la línea nueva desde la Ribera y desde Pamplona hacia Francia, desde luego, y hacia los puertos de Bilbao y Pasajes, que van a estar conectados en la línea

de ancho internacional, veo ahí un flujo muy fuerte. Y en lo que son movimientos de mercancías dentro de la Península veo más un mantenimiento y un uso de la línea actual. Esos flujos los veo claros.

Al margen de eso, es evidente que tanto Cataluña como Valencia van a presionar – no me preguntéis por Cataluña porque es verdad que nos preocupa mucho a todos-, es evidente que dos comunidades de la potencia económica de Cataluña y Valencia están ya presionando desde hace tiempo y están trabajando muy intensamente porque también haya una comunicación de mercancías en ancho internacional que haga todo el corredor. ¿Cuánto tiempo puede tardar eso? ¿si habrá un acuerdo para que las dos vías de ancho ibérico que actualmente tienen de mercancías desde Zaragoza hasta Barcelona, la que va también por Lleida, si una de ellas pueda tener ancho internacional, cuánto tardará eso? El tiempo lo dirá. Las actuaciones en la Zaragoza-Valencia que ahora mismo es una línea muy antigua, esa ni siquiera está electrificada toda, ese es un trazado terrible. ¿Ahí puede movimiento? Pues también el tiempo lo dirá. ¿Que puede haber un movimiento también para que haya mercancías en ancho internacional hasta Madrid desde Zaragoza, que ahora mismo no lo hay, pero que lo puede haber con ancho internacional y una conexión desde Madrid hasta Valencia con el puerto de Valencia, que es un puerto de contenedores de recepción brutal de todo lo que venga de Asia? El tiempo seguro que va a abrir opciones. Estoy convencido.

Las áreas logísticas son claves. Por eso para nosotros el corredor es condición necesaria pero las áreas logísticas son fundamentales. Y la intermodalidad de la Ribera para carretera y ferrocarril lo tenemos que impulsar. Por eso nosotros lo hemos incluido en la cláusula. Por eso, hablando de mercancías, nos parece mejor evaluar primero Castejón con lo que tiene el Ministerio ahí, con todas las infraestructuras que hay. Nosotros, desde luego, a impulsar y a trabajar. Estamos actualizando también la Estrategia Logística de Navarra. Es el otro estudio que tendremos hecho para noviembre, lo incorporaremos a la documentación. Creo que ahí se van a abrir oportunidades, con el tiempo. Insisto. Si estamos hablando de algo que se hizo en 1860, lo que hagamos ahora fijaros qué vida puede tener.

Asistente 5.- Primero, una valoración y, luego, una pregunta. En lo que se ha explicado en el Plan Estratégico para Navarra el tren de altas prestaciones supone una concepción que se ha expuesto aquí, en el doble sentido que tiene para mercancías y para pasajeros. Desde el punto de vista de la Ribera, que es donde estamos ahora, hablar del conjunto de problemas que ha habido, la contestación social que hay, desde el punto de vista de la Ribera es tan estratégico para Navarra o más... Creo que en el futuro las oportunidades que abre son claras, tanto desde el punto de vista del territorio, y fundamentalmente por dos razones: las posibilidades de acceso a los mercados internacionales, tanto de pasajeros, cuando estamos hablando de turismo –podemos hablar de turismo sostenible ya que la vía de acceso es mucho más sostenible que la que se utiliza habitualmente que es el coche...- No nos olvidemos de que cuando estamos hablando de impacto ambiental muchas veces nos olvidamos de que tanto lo que mueve mayoritariamente a los pasajeros como a las mercancías es

el consumo de energías posibles y la emisión de gases de efecto invernadero. Todo eso es colosal y normalmente nadie piensa en eso. Cero que eso es importante, nos pone en contacto con un flujo que ahora ya tenemos, que es el del mercado europeo pero fundamentalmente el francés, que son los que vienen aquí mayoritariamente. Desde el punto de vista de las mercancías yo creo que da mucho más valor y hace mucho más competitiva la salida de nuestro gran sector exportador, que es el agroalimentario. En Navarra el otro gran sector exportador es el automóvil que está concentrado en Pamplona. Por eso es estratégico también tener una vía de salida para las mercancías a través del tren. Creo que eso es fundamental. Bienvenido ese estudio sobre la creación de un área logística intermodal, ya que eso es fundamental para el futuro en la Ribera. Aparte de esa conexión internacional, creo que desde el punto de vista de mercancías –tú lo has expresado bien- nos están conectando con el puerto de Bilbao, con los grandes puertos que permiten también exportar, y en el futuro el Gobierno tendrá que presionar para que de alguna forma el corredor sea corredor y sea corredor hacia el Mediterráneo e incluso hacia Madrid, que son los dos grandes centros donde, además del mercado internacional, van nuestras mercancías. Yo creo que eso hay que definirlo, evidentemente estará entre Tudela y Castejón esa área.

Ahora planteo la pregunta. Aquí no ha habido esa contestación social –igual es que estamos acostumbrados a coger el AVE en Zaragoza o con otro tipo de movilidad como alternativa y que no nos preocupa tanto el cercanías- Cuando estás hablando de cercanías igual les preocupa más a los de Tafalla. Nosotros los flujos con Pamplona los acabamos haciendo en coche y si el tren de altas prestaciones existe no cogeremos el cercanías, que no tendrá ninguna utilidad, cogeremos el tren de altas prestaciones porque en media hora estamos allá, que es lo que ha pasado entre Madrid y Toledo. Nadie coge el cercanías de Madrid para Toledo, que todavía está vivo, y lo que está cogiendo es un tren que en veinte minutos los coloca desde Madrid a Toledo. Aquí hay otro elemento sustancial, que es la estación de viajeros de Tudela. La estación de Tudela se construyó en mil novecientos sesenta y tantos y creó la gran barrera de asomarse la ciudad al río. Eso además en el tiempo, se ha urbanizado al otro lado del río, el barrio de la Azucarera, queda totalmente aislado y, de alguna forma, ha impedido un desarrollo urbanístico más racional y más sostenible. Creo que hay una gran oportunidad de que esa estación la saquemos de la ciudad. Creo que en el tiempo el cercanías no tiene sentido aquí, tendremos la otra alternativa y que, de alguna forma, se aproveche esa gran superficie que se corresponde con el espacio ferroviario que ahora ocupan las vías del tren de la estación para financiar –y ahí va la pregunta- lo que puede ser a través de derechos urbanísticos esa nueva estación, que además yo creo que es ventajosa sacarla fuera para el conjunto de la comarca. No pensemos solo en Tudela.

Lo que no me ha quedado claro es ese modelo del que hablabas de que negociaremos, como se ha negociado en otros sitios, que lo que no llegue con los derechos urbanísticos la mitad la paguemos unos y la paguemos otros. Me

gustaría saber un poco más de esta cuestión porque no me ha quedado claro el tipo de planteamiento del que se está hablando.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Primero, coincidir totalmente con la valoración que has hecho. Yo considero que es una cuestión estratégica. Yo, incluso, suelo decir que la posición de Tudela y de la Ribera en el mapa es mejor que la de Pamplona porque tú ves el mapa y dices “el corredor necesariamente sí o sí tiene que pasar por aquí”. En el caso de Pamplona hasta puede haber un debate si va por Pamplona, va por Logroño, podría haber un debate y alguien lo podría decir, pero por la Ribera, por Castejón, por Tudela es que esto es indiscutible. Tú ves el mapa y la posición es estratégica desde todos los puntos de vista. Comparto los argumentos de sostenibilidad medioambiental que has dado en lo que se refiere a la sustitución del modo de movilidad tren frente a vehículo. Lo decía antes: el Plan Energético-Hoja de Ruta Cambio Climático son elementos esenciales. Sobre la conexión con los puertos, ¿qué os voy a decir? Ahora mismo, ir al puerto de Bilbao son 170 kilómetros por carretera, 244 por tren, en este momento, al margen de que no se cumplen estándares ni nada, pero físicamente son setenta y tantos kilómetros de diferencia por la vuelta que hace el tren que hay del siglo XIX. Todos esos elementos están y totalmente compartidos.

En relación con la ciudad, si pongo el ejemplo de Pamplona, igual se entiende. Ahora mismo en Pamplona nos hemos encontrado con que hay un protocolo firmado entre el Ministerio, el Gobierno de Navarra y el Consorcio que gestiona el plan urbanístico de Echavacoiz –es un protocolo, que no es un convenio; un protocolo no es lo mismo que un convenio, lo digo para los asistentes... Un convenio es más un contrato y te obliga más jurídicamente, un protocolo es más una declaración de intenciones, y el convenio obliga a lo que obliga... Hay un protocolo que lo que dice es que se hará una actuación urbanística, de esas actuaciones urbanísticas se generará un dinero y ese dinero se destinará a pagar lo siguiente, que es la sustitución de la vía actual de ancho ibérico... Ahora en Pamplona hay una vía, tú vienes desde Tudela y si te pones en el mapa de Pamplona hay una vía que hace una vuelta, un bucle enorme, y que luego enlaza y sale hacia Irurtzun. Esa vía, que es una única vía de ancho ibérico, parte Pamplona por la mitad, parte la zona de la Rochapea, de San Jorge... Lo que se plantea es “queremos eliminar esta vía, queremos quitar esta vía de ancho ibérico, como la estación está en esta curva, está en la Rochapea, queremos quitarla de ahí, y como la vía de ancho ibérico tiene que seguir, si yo elimino toda esa curva tengo que hacer otra vía de ancho ibérico, que siga por fuera...” Todavía no hablamos de la plataforma, estoy hablando de la vía de ancho ibérico. Hay que hacer la vía de ancho ibérico que sustituye a la que nos queremos cargar y tenemos también que hacer la nueva estación. Si la queremos quitar de la Rochapea y la queremos llevar a Echavacoiz, tenemos que hacerla. Ese protocolo lo que hace es evaluar el coste de la nueva vía de ancho ibérico y de la estación, de las expropiaciones, etcétera... Esto serán 110 millones de euros. Lo que dice el protocolo es “para pagar esos 110 millones cogeremos los derechos urbanísticos que se puedan generar y si no

son suficientes la diferencia la pagará Navarra”. Esto es lo que dice, además con un matiz, que como los derechos urbanísticos los obtienes una vez que ya has hecho la actuación de la vía –primero tienes que hacer la nueva vía- hay que adelantar todo el dinero y luego, una vez que obtienes los derechos urbanísticos, recuperas lo que recuperas. El protocolo lo que dice es que adelante Navarra toda la pasta, gestiónense los derechos urbanísticos, y si obtenemos 50 millones, imagina, al final Navarra de los 110 que adelanta recuperará 50 y terminará pagando 60. Esto es lo que dice el protocolo. No habla para nada de la nueva plataforma, que parecía que no existía, porque además de hacer la nueva vía de ancho ibérico que sustituye a la que quitas, tienes que hacer la nueva plataforma, con las dos vías de ancho internacional, etcétera. Eso no estaba en ningún sitio, ni valorado. Se hizo un proyecto en el año tal que se valoró parcialmente y nosotros hemos encargado un informe, y ahí hemos visto que además de lo que es la sustitución del bucle, etcétera, ese corredor son otros ciento y pico millones. Esos ciento y pico millones nuevos no hay duda de que los tiene que pagar Madrid porque esa es su competencia ferroviaria, que es el corredor.

Ante ese planteamiento nosotros lo que le hemos dicho al Ministerio es “a mí este planteamiento en el cual, en lo que corresponde a la eliminación del bucle, yo, Navarra, tengo que adelantar todo el dinero y luego recuperar lo que recupere de los derechos urbanísticos y asumir la pérdida íntegramente”, lo que decimos al Estado es “no, vamos a repartir esto a medias, es decir, no lo hemos escrito, pero la idea es vamos a crear una sociedad en la que estemos las dos administraciones”. Siguiendo el ejemplo de Pamplona, si hay que adelantar 110 millones, los adelantamos entre las dos administraciones, entre Navarra y el Estado; las dos administraciones gestionamos los derechos urbanísticos y si recuperamos 50 y hay un agujero de 60 lo tapamos a medias, entre las dos. Este sería el cambio.

En Tudela, por la misma lógica, si el estudio alternativo del Ministerio lo que dice es que la mejor opción o la más sensata, imagina, es ir por fuera de Tudela –estoy haciendo un ejercicio, no tengo ni idea-, ir por donde la Policía Foral, pues el Ministerio lo que dirá es “el corredor va a ir por ahí, todo eso lo pago yo, y si, lógicamente, hay que hacer una estación lo lógico es que pueda haber un debate en torno al coste de la estación pero lo lógico sería que el coste de la estación lo pagara el Ministerio, aunque podría haber un debate sobre “quiero sacar la que ya tengo...” Que sepáis que en Pamplona de esos 110 millones la estación se valora en 26, y nosotros estamos pensando que puede costar bastante menos, todos estamos pensando que puede costar bastante menos, porque aquellos 26 se pusieron en una época en la que se hacían estaciones bastante potentes. Parece que con 12 millones puede ser suficiente para hacer una estación adecuada. En Pamplona el mayor coste no está en la estación sino que está en la nueva vía de ancho ibérico que hay que hacer.

Aquí en Tudela, si el Ministerio dice “lo que es la plataforma va a ir por fuera y hay que poner una estación”, eso está claro que lo pagará el Ministerio, eso es competencia del Ministerio. Pero si la ciudad le dice “ya que estamos haciendo

esto, yo lo que quiero es eliminar desde la entrada sur, desde Ribaforada hasta la salida, tantos kilómetros de vía actual o de vías actuales que pasan por allí y las quiero llevar al lado del corredor”, el Ministerio te va a decir “eso ya es una cosa que me pides tú”. Siguiendo con el modelo de Pamplona sería “¿cuánto vale eso y qué derechos urbanísticos?, ¿creamos una sociedad a medias para gestionar el sobrecoste que puede tener esa solución y luego vemos si lo recuperamos o no?” Aquí no tengo ni idea de qué estamos hablando, ni de qué es lo que querría la ciudad, que lo tendréis que trabajar mucho y darle muchas vueltas, y pensarlo, y para eso contar con la colaboración del Gobierno en lo que podamos aportar de estudios o de opiniones técnicas... En cuanto a modelo sería ese. No sé si ha quedado más o menos claro de lo que estamos hablando.

Asistente 6.- Sí, gracias. Gracias, consejero, por estas apreciaciones tan Dos cuestiones. En primer lugar, una pregunta, y luego una reflexión. Lo que no me ha quedado claro en el video, sobre las dos soluciones, la 1 y la 2. La 1, la situación actual, con nueva plataforma con ancho europeo en los dos sitios. Se ha visto, por lo menos yo he entendido, que no se iba a utilizar el ancho ibérico. No acabo de entender cómo sería la doble vía en alta velocidad compatible con RENFE.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- ¿En la solución 1, en la alternativa 1?

Asistente 6.- Sí.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esa solución teórica lo que sería es la nueva vía que se pone al lado de la que hay, cuando duplicas la nueva vía la pones de ancho internacional, y en la que tienes mantendrías el ancho ibérico y un tercer hilo, con lo cual la que tienes te seguiría dando el servicio de ancho ibérico.

Asistente 6.- Pero ¿el ancho ibérico en dos direcciones? ¿cómo se va a hacer compatible con las dos direcciones con vías distintas en ancho AVE, en ancho europeo? Yo creo que no más del 20% del trazado se podrá mantener igual..., las rectas de Olite, Marcilla, Villafranca... Todo lo demás tiene que ser trazado...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esa alternativa teórica en el fondo es un obrón.

Asistente 6.- Es un obrón prácticamente igual que el otro.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Quiero visualizar la idea de que eso es un obrón, es una alternativa teórica. Tienes razón. Habría que estudiar esos elementos.

Asistente 6.- Pero aparte del obrón y de la obra civil, no he entendido la funcionalidad, cómo funcionan los trenes. En la solución 1, en las dos

direcciones, en ancho ibérico y en un solo sentido, digamos el tramo de la izquierda en ancho europeo y el tramo de la derecha hacia el norte, por ejemplo, ¿cómo se hace eso?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No me digas... Igual habría que poner los dos hilos en las dos vías, igual habría que poner los dos anchos en las dos vías.

Asistente 6.- Pues no hemos aclarado nada.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Imagínate, podría ser. Tienes razón. Ya lo voy a revisar. Si hubiera que poner encima los dos anchos en las dos vías todavía estaríamos hablando de algo más de inversión.

Asistente 6.- El trazado nuevo con esos radios de cinco kilómetros es que tiene que ser todo nuevo...

Asistente 7.- ...Utilizando la vía actual cuando vienes en uno de altas prestaciones, y después dejaría vacía la vía que queda fuera...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No sé, yo ahí me pierdo, son elementos técnicos... Ya preguntaré. Creo que es posible pero ya preguntaré.

Asistente 6.- Así como en la comarca de Pamplona la posibilidad del trazado está garantizada por los planes que permiten en unos sitios obtener parte del terreno en Echavacoiz y gratis por los temas urbanísticos y en el resto por expropiación, pero no hay construcciones, está liberado y está protegido el suelo. En Tudela no, con las opciones del suelo. De hecho ya hay un polígono en Fontellas aprobado en plena traza de la solución B2, de la mejor para Tudela, entre Fontellas, el Canal y el Cerro ahí hay un polígono aprobado, justo en medio de las vías. Para que no pasen estas cosas, porque eso es dinero al final, algo habría que hacer en Tudela enseguida, antes del plan de urbanismo, para liberar por lo menos el corredor...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Un plan de reserva de los suelos, un PSIS para la reserva del suelo.

Asistente 6.- Un plan especial.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Un plan especial, lo que sea.

Asistente 6.- Algo más rápido que esperar al plan o esperar a RENFE porque si hay dificultades en la variante de Tudela el Estado irá por la solución actual que es la peor de las peores.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esa es una buena consideración. La apuntamos, es una buena

sugerencia, porque es verdad que en Pamplona se hizo el plan de reserva de los suelos... Es una buena sugerencia, Peio, la apuntamos. ¿Alguna pregunta más? Muchas gracias a todos. Un placer.