

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

Interviniente 1 (Pedro Leralta, concejal de la Comisión de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Tafalla y presidente de la Mancomunidad de Mairaga).- Soy Pedro Leralta, concejal de la Comisión de Medio Ambiente del Ayuntamiento de Tafalla, cuya misión es velar por el cuidado y protección del medio ambiente de Tafalla y comarca y presidente de la Mancomunidad de Mairaga, cuyos estatutos dicen que deberá promover el desarrollo comarcal. Por tanto, no puedo por menos que criticar muy durante el proyecto de AVE, lo que realmente es, Alta Velocidad Española, aunque le queramos llamar TAV o TAP para vender la moto. Es Alta Velocidad Española porque dicho proyecto consiste en hacer una nueva plataforma de tren de alta velocidad, paralela a la actual, que afectaría a las zonas de más valor medioambiental de Tafalla con canteras, terraplenes, desmontes, graveras, efecto barrera para fauna, personas, etcétera, y además dejaría decenas de miles de viajeros anuales sin tren de largo recorrido o con unas condiciones, como habéis comentado, diría que bastante patéticas, visto desde el punto de vista actual, que tenemos un tren de calidad y de acceso fácil.

Eso significa un golpe contra la economía, comercio, turismo y medio ambiente, a la par que la desvertebración de la zona. Estamos pensando que la vertebración de Euskalherria es algo positivo, pero siembre y cuando no desvertebremos Nafarroa. Por tanto, tendría que haber unas razones muy poderosas para que se llevara a cabo y realmente creemos que no las hay. Duplicar la vía en este tramo costaría mucho menos de lo que costaría construir el AVE, pues desde hace muchos años está preparada en cuanto a puentes y desmontes para ser duplicada. Nadie se puede creer esos números que se han dado porque no se ha hecho un estudio de alternativas serio. De hecho, juraría que en la reunión con alcaldes de junio hubo un compromiso de que se informaría de las posibles alternativas y no se ha hecho. El estudio que se ha dado ahora es incompleto y no convence.

Se nos dice que no puede haber un proceso de participación vinculante porque es competencia estatal, pero ¿puede hacer el Estado lo que le de la gana sin que nosotros digamos lo queremos? ¿No puede segurar el Gobierno de Navarra algo? Personalmente no me lo creo. De todas formas, después de dos años en el Gobierno, las acciones en ese sentido han sido la creación de una ponencia sobre el tema que se reunió una vez tras su creación y no se ha vuelto a reunir. Y esta fase de información, que no participación, iniciada cuando ya está todo hecho. Entiendo que es bastante triste para un Gobierno que se dice del cambio.

También comenta usted que lo va a pagar el Estado. Creo que no es del todo cierto porque, de momento, Navarra lleva ya pagados en intereses cinco millones y pico de euros que nunca se van a recuperar. ¿O sí? Esta es la primera pregunta que le hago. Con ese dinero se podría haber pagado la variante Este de Tafalla, por ejemplo, que esa sí que es necesaria. De todas formas, lo pague quien lo pague, los proyectos inútiles, incluso perjudiciales, como es en este caso para la Zona Media, da lo mismo que los pague Navarra, el Estado, Europa o Donald Trump.

Hablando de pagar, supongo que usted sabe también que el mantenimiento anual de un kilómetro de línea AVE cuesta entre 125.000 y 150.000 euros, que serían a añadir a lo que cuesta el mantenimiento de la vía actual, es decir, no sólo un derroche puntual de miles de millones de euros, sino también un derroche continuo en el tiempo de millones de euros anuales.

Se nos dice que es una vía del siglo XIX. Es cierto, se empezó a construir hace ciento y pico años, pero se ha ido mejorando y conservando el mismo trazado porque es recto y llano. ¿O aún tenemos las mismas vías, traviesas y trenes del siglo XIX? ¿A alguien le parece mucho tiempo de viaje hacer Pamplona-Madrid en tres horas? ¿Esos son tiempos de viaje del siglo XIX? ¿Eso es ir en carramato, como dicen algunos? Un poco de seriedad por favor. Tenemos un tren de lujo, de largo recorrido, rápido, cómodo, accesible desde las comarcas y a un precio relativamente asequible. Y queremos hacer otro tren caro, por tanto más elitista, que arrasaría la comarca y que no daría servicio a muchas decenas de miles de pasajeros y, por supuesto, muy subvencionado porque no se cubren ni de lejos los costes de construcción ni de explotación, es decir, pagado a escote se use o no se use. Es como Robin Hood, pero al revés, robar a los pobres para dárselo a los ricos.

Las razones esgrimidas para hacerlo hasta ahora han sido. Por parte del PSN cuando estaba en el Gobierno el señor Lizarbe decía “no importan veinte minutos más o menos de trayecto de Pamplona a Madrid, sino sacar mercancías a toda velocidad hacia Europa”. Luego le llegó el turno a UPN y Zarraluqui decía que “las mercancías no tenían prisa, sino que eran los tiempos de ahorro para pasajeros lo importante”. Es muy curioso porque hay que hacerlo por una razón y por la contraria, algo que es muy convincente... Ahora llega usted, señor Ayerdi, y nos cuenta que es un tema de capacidades y de estándares. Para nosotros y nosotras es más de lo mismo, vendernos la moto y empeñarse en llevar a cabo un proyecto que no tiene sentido habiendo alternativas prácticamente igual de válidas, mucho más baratas, que vertebran el territorio e infinitamente más respetuosas con el medio ambiente.

Pero volvamos a la capacidad, que parece ser un problemón tremendo. El porcentaje de ocupación de la línea Castejón-Altsasu era del 18% en 2015 y del 52% en 2016, no el 66% que han puesto ustedes, y lo he recogido en la página de RENFE, es decir, que ha bajado en el último año. Hay líneas que están con más del 70% en Murcia, Jaén, Alicante, Málaga, o sea, que no debe ser tan preocupante nuestra línea, de hecho yo tengo un huerto cerca de las vías y hay periodos de varias horas durante el día en las que no pasan trenes y por la noche rara vez pasa algún mercancías, por tanto hay margen más que de sobra para que pasen muchísimos más trenes que los que pasan actualmente. En cuanto a los estándares, el tener que asumir trenes de setecientos y pico metros, lo único que requeriría sería alargar los apartaderos y modificar alguna curva.

En cuanto a mercancías, por la nueva línea irían a una velocidad de entre 80 y 100 kilómetros hora, según sus palabras, y ahora mismo llegan a cien por hora por la línea actual. Sí, que yo lo veo todos días, de hecho he mandado un video en el que va a cien por hora el tren. Sobre esto no tengo ningún tipo de duda. Y hablando de mercancías, los mercancías que vienen en tren desde el puerto de Barcelona vienen desde allí por la vía convencional porque no se pueden llevar mercancías por ninguna de las vías del AVE del Estado, de hecho no se ha transportado ni un solo kilo de mercancías en 25 años en el Estado. ¿Para qué querríamos aquí una vía de AVE que si las llevara a menos velocidad que por

la actual y sin ninguna posibilidad de conectar con ninguna otra vía de AVE del Estado y que además no podría llevar todo tipo de mercancías, sino solo algunas como ha comentado usted? ¿Dónde está el fundamento? Esta es la segunda pregunta.

Para finalizar, también le he oído decir a usted y a los que aplauden esta locura que para mí es el AVE, que dicen que es de interés general y que lo pide la ciudadanía, lo que es de flipar. Llevo muchos años oyendo este tema y la respuesta de la ciudadanía navarra cuando le preguntas por sus preocupaciones, en la encuesta de 2009, 2010 y 2014, únicamente el 1% de la población tenía interés por las infraestructuras y obras públicas. Es algo lógico porque tenemos cinco autovías o autopistas, un aeropuerto y un mejorable, aunque bueno, tren. Se mire por donde se mire, señor Ayerdi, no hay por dónde cogerlo. Eskerrik asko.

(Aplausos)

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Agradezco la intervención porque ha sido exhaustiva. Has repasado todos los elementos y no sé si voy a ser capaz de responderte a todos porque seguramente se me van a olvidar cosas, aunque he ido apuntando alguna.

Dices que el estudio que hemos presentado es incompleto. Es el estudio que hemos podido presentar, es la mejor información disponible que tenemos, esta es la verdad y la hemos hecho con toda la ambición de objetivar al máximo el debate. Puedo admitir que sea debatible, opinable y demás, pero desde luego la voluntad del Gobierno con el documento que hemos puesto encima de la mesa está siendo el tratar de objetivar el debate y sacarlo de argumentos poco reflexionados. El objetivo es tratar de poner la mejor información que tenemos lo más clara posible.

Ahora estamos terminando ese estudio sobre la capacidad ferroviaria de mercancías y demás, en noviembre estará terminado. Es una licitación que ha costado más dinero, fue concurrencia pública además y para finales de noviembre estará. Cuando esté, el informe se colgará y se verá. En ese sentido, quiero trasladaros la confianza de que el Gobierno ha pretendido al máximo tener información que no existía anteriormente porque no estaba elaborada y hacerla en el tiempo adecuado y de la mejor manera posible

En cuanto a la capacidad, desde luego todas las voces técnicas lo que dicen es que hay problema porque cuando hablamos del tren hablamos de una infraestructura de muy larga vida. La actual vía tiene ciento y pico años, lo decías bien, y se han hecho actuaciones, mejoras y tal, pero el trazado y el diseño de la infraestructura tiene 150 años. Con lo cual lo que diseñas y lo que hagas tiene que tener una reflexión a largo plazo. Parece razonable que pensemos en eso, más allá de que luego también habrá que cambiar la vía, la catenaria y poner la nueva tecnología. Lo que hagamos ahora no va a durar 150 años, pero la lógica de la infraestructura, el diseño principal sí y entonces parece razonable que tengamos que tener esa precaución cuando se aborde esa cuestión. Y desde esa perspectiva, pensar, defender y querer que más mercancías salgan de la carretera y vayan al tren creo que es algo a compartido.

Y si nos ponemos unos objetivos, que yo creo que no son muy ambiciosos, como los que hemos puesto en la Estrategia de Especialización Inteligente, muy lejos de las medias europeas, pues es evidente que va a haber más entrada de mercancías en la vía. Esto es algo que parece poco discutible.

En cuanto a las personas, también es poco discutible, creo que no lo has discutido, que si en estos últimos años, con la mejora de los viajes a Madrid y Barcelona y demás ha crecido mucho la gente que coge el tren, parece razonable pensar que si mejoran también mucho las comunicaciones a otros destinos, también más personas cogerán el tren, parece razonable.

Intervinientes.- ¿Y el precio? Porque los de aquí no lo vamos a coger. ¿Y si perdemos el servicio?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- El incremento de viajeros de Pamplona a Madrid, de Tafalla a Madrid o de Tudela a Madrid responde sobre todo a una cosa, lo habéis dicho vosotros, a que el tiempo de desplazamiento es muy adecuado y que los precios son razonables. El tiempo de desplazamiento es la llave.

Intervinientes.- El precio y la comodidad.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Lo que digo es que igual que desde Hendaya a París lo coge gente porque ahora son cinco horas y no son "x", pues el tiempo de desplazamiento sí es un vector.

Interviniente.- Perdona. Desde pequeña voy en el tren y costaba cuatro horas ir a Donosti. Ahora vas, pin, pon, pan... No queremos que nos destrocen el monte, no nos hace falta ese tren para nada, que nos pongan más vías si hace falta, que arreglen lo que tengan que arreglan, pero que no nos pongan semejante tren y no nos estropeen el monte, la ecología ni nada... Y no me engañéis porque ya está bien, eh. Algunos nos están engañando y se lo meten en el bolsillo bien...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Las personas sí viajan de Tudela a Donosti, de Pamplona a Donosti o de Tafalla a Bilbao, a Burdeos... Sí viajan, lo que pasa es que cogen la carretera.

Moderador.- Por favor, les ruego que hable solo una persona, si no, no puede ser.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- En mi modesta opinión parece bastante claro que el incremento de personas que cogen el tren se debe al acortamiento de los tiempos de desplazamiento. Y eso no se debe al tren que tenemos desde Pamplona hasta Tudela, se debe al tren que hay desde Plasencia de Jalón hasta Madrid. Se debe a eso, no nos engañemos. No nos hagamos trampas al solitario. El acortamiento de tiempos no se debe al tren que tenemos entre Pamplona y Tudela. Somos capaces de hacer en tres horas Pamplona-Madrid porque somos capaces de ir rápido desde Tudela hacia allí.

En cuanto a los precios, claro que es un tema de referencia y el tiempo lo dirá. Sé que Euskadi le está dando muchas vueltas a los precios y a trabajar los precios de desplazamiento, por ejemplo, entre Donosti y Bilbao, entre Bilbao y Vitoria y entre Vitoria y Donosti. Le está dando muchas vueltas porque tiene que ser un tren que pueda cogerlo toda la gente. La reflexión aquí tendrá que ser similar o parecida. Hoy por hoy, por ejemplo, los precios del Madrid-Valencia son muy razonables, parecidos a los regionales.

Interviniente.- Porque están subvencionados.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí, pero es que está todo subvencionado.

Interviniente.- Europa va a prohibir esas subvenciones y van a tener que pagar lo que cuesta.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Subvencionado está todo. Es que mantener las carreteras nos cuesta dinero todos los años, al bolsillo de todos. Todas las infraestructuras de comunicación son deficitarias, las carreteras nos cuestan dinero a todos los navarros, cuesta hacerlas, sí, pero cuesta conservarlas. Todos los años hay números rojos, una cifra importante de millones, es más, hay un debate, y yo soy el primero que lo defiendo, que hay que hacer mejoras en las carreteras, pero solo conservar lo que tenemos y de manera menor de la que se merecen, porque todos sabéis que se está deteriorando la situación de la red, nos cuesta treinta millones todos los años.

Decías que no se cubren los gastos de mantenimiento, en las carreteras tampoco porque no generan ingresos. Son menos treinta millones y además cuando deberíamos de gastar cincuenta para que se mantuvieran correctamente. Transporte urbano de pasajeros en autobús en la comarca de Pamplona. Son dieciséis millones al año de déficit que pagamos, diez millones todos los navarros y seis los Ayuntamientos de la comarca de Pamplona. Es una infraestructura, como el tren. Igual. A todos nos parece bien destinar un dinero del presupuesto público, de nuestros impuestos, a atender las infraestructuras. Y el tren también.

Interviniente.- Pero no un tren de lujo.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Me da pena no poder responder a todo lo que se me ha dicho. Por ir a lo gordo, creo que es poco discutible que tenemos una capacidad insuficiente. Ahí sí que me apoyo en informes técnicos y a mí esto me parece bastante claro.

Los estándares es claro que no se cumplen. Alguien puede preguntar si queremos cumplir estándares o no, podría ser una pregunta legítima. ¿Quiero cumplir todos los estándares? Ahí la respuesta del Gobierno de Navarra es concluyente, sí queremos cumplir todos los estándares de la red básica porque nos parece relevante y estratégico.

¿Queremos mirar a mercancías y pasajeros? Desde luego porque las dos son importantes, los pasajeros y las mercancías. Me hablabas de las mercancías y en las mercancías la potencia mayor sin ninguna duda es la salida hacia Europa porque en el trayecto desde Tudela hacia el Mediterráneo es dentro de la península. Ya veremos si en el futuro, dentro de treinta, cuarenta o cincuenta años, va a haber una conexión de ancho internacional entre Valencia y Madrid o si la va a haber entre Madrid y Zaragoza. No lo sabemos ahora. En el corto y medio plazo parece que donde más fuste tenemos, en lo que es mercancías, es en la salida hacia Europa y a los puertos del Cantábrico. Ahí es donde tenemos, como Navarra, el gran interés. Ahora mismo ir en tren una mercancía desde Pamplona hasta el puerto de Bilbao son doscientos cuarenta y tantos kilómetros; por carretera 170. Ese tren es nefasto porque da vueltas por aquí y por allá.

En términos de pasajeros creo que el corredor, no olvidemos eso, que no solo es el tren de los navarros y de las navarras, que aquí están concernidos los catalanes, los valencianos, los aragoneses, los vascos, los franceses... Es un corredor europeo, no es el tren de Navarra, no es hablar de una infraestructura para Navarra solo, es para todo el mundo, es un corredor. No es solo nuestro tren, es un tren europeo y eso a mí me parece importante también.

Interviniente (Patxi Pérez Prim).- Le agradezco que esté aquí escuchándonos. En primer lugar, quería recordarle que en Navarra actualmente solo existen cuatro estaciones, no se han cerrado el resto de las estaciones por capricho, se han cerrado porque el tren nunca ha sido una forma de transportar pasajeros a Pamplona y no sé por qué extraña razón. Algún interés oculto habrá en las compañías de autobuses o lo que sea, pero lo cierto es que las cercanías funcionan hacia Zaragoza, pero muy poco hacia Pamplona. Por eso se han ido cerrando.

Usted lanza cosas subliminalmente como que desde Tafalla a Pamplona hay muchas curvas, pero hay muchas curvas porque hay un trazado que obligaba a pasar por una serie de apeaderos. Pero la única curva que hay de Tafalla a Pamplona es la misma que hace la autopista, que es entrar en el corredor del Carrascal y ya es todo recto. Es la misma que hacen los aviones, por cierto. Vamos a decir las cosas como son exactamente.

Ya sabemos que el trazado actual, como tiene 150 años, es viejo. Nadie estamos en contra de que haya un corredor Cantábrico-Mediterráneo, de que vayamos al ancho de vía europeo, como deberíamos de estar desde hace mucho tiempo, ni de que se mejoren las infraestructuras que necesitamos. En Tafalla nadie estamos en contra de eso. Pero el 2030 es dentro de trece años y pretender que nos creamos que la estación de Tafalla, con todo lo que usted nos ha contado que se va a crear, va a seguir existiendo no es de sentido común. No va a existir, todos lo sabemos. Decir que no se va a cerrar la estación de Tafalla ahora ya lo sabemos porque entre otras cosas no hay otra y es la vía la que pasa por ahí. Pero esa estación y esa vía van a desaparecer. Hablar de las mercancías cuando todos sabemos que al otro lado del Ebro nadie va a recoger esas mercancías, a no ser que sea por la vía antigua, que ya veremos si se mantiene. Yo dudo que toda esa vía antigua se mantenga porque ha durado 150 años, aunque se mejorado bastante para que el Alvia pueda recorrerla a más de cien kilómetros por hora.

Luego hay otro tema que me preocupa, cuando se habla del tema de Tafalla a Tudela. Para ir a Madrid o Barcelona no nos basta con ir a Tudela, tenemos

que ir a Zaragoza. Actualmente para ir de Madrid a Tafalla, o de Tafalla a Madrid, nos cuesta unas tres horas y media aproximadamente en tren y no pasamos por Zaragoza. A veces se pasa por Zaragoza, cuando en verano queremos conectar para ir a Andalucía, pero si no el tren antes de llegar a Zaragoza se mete hacia Calatayud, hace el cambio de vía y de ahí a Madrid es una hora aproximadamente. Esa es otra realidad. Si desaparece el Alvia, con el cual estamos todos muy satisfechos porque se ha mejorado el tiempo, creo que no vamos a mejorar gran cosa porque el ir a Zaragoza nos va a hacer perder bastante tiempo.

También quería hacer una reflexión general. Toda esta historia se basa sobre un criterio que ya se ha demostrado en el tema del Concorde que no es así necesariamente. Usted habla de que esto es un proyecto de largo recorrido y a futuro. A futuro no está claro que, por mucho que corramos más, tengamos que usarlo. De hecho hay un tren-bala y que yo sepa no se ha estandarizado a todo el mundo. Llegará un momento en que por mucho que queramos correr tendremos que parar, tendremos que ir a una velocidad que sea sostenible, que sea compatible con mercancías, con viajeros... Si mañana inventarán un tren de alta velocidad que fuera a cuatrocientos por hora es más que discutible que tengamos que hacerlo. Y todo esto se basa en que tenemos que ir a trescientos por hora en tren y para eso hace falta que sea entre puntos muy separados para que no haya que parar el tren para nada. Y eso hace que o bien la Zona Media se hunde por un terremoto y desaparecemos de aquí, y llego hasta Estella, Lerín y todo lo demás, o bien intentamos luchar por lo que es nuestro. Desde luego la estación de Tafalla es una cosa absolutamente sentida, necesaria y para nosotros un punto fundamental. Que a partir de Tafalla quiere usted poner en línea recta a Pamplona, ningún problema por nuestra parte porque todas las estaciones que había ya no existen. Ujué, Pueyo, Garinoain... están todas cerradas.

Por último, hablando de mercancías y aprovechando este tema, para cuándo abren la autovía a Madrid porque nuestros camioneros siguen yendo desde Castejón hasta Almazán por una carretera infame en invierno y verano. Ahí sí que van camiones, pase usted en coche y verá la cantidad de mercancías que van por ahí. Y esa es una cosa que Madrid nos debe desde hace muchísimos años y la necesitamos.

(Aplausos)

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Empezando por el final, por la autovía, diré que es una inversión que nos toca a los gobiernos porque ya sabes que hay un tramo navarro pendiente de ejecutar y otro castellano-leonés por ejecutar. Ahora mismo se está colaborando con el Ministerio en lo que son las tramitaciones previas, toda la parte medioambiental y demás. Pero luego viene cuando la matan, viene el dinero y ya sabemos que construir autovías es muy caro. Para el Ministerio igual relativamente es menos dinero, otra cosa es si lo programa o no lo programa, pero para Navarra es una cuestión complicada. Ya sabéis que públicamente traslado mi preocupación con las carreteras porque creo que hay un debate que tenemos pendiente de resolver y es de donde sacamos dinero para construir nuestras carreteras. Ahí sí que competimos con sanidad, con educación, con políticas sociales, con cuestiones que son muy relevantes. No es el objeto de hoy, pero yo soy el primer interesado y me he comprometido el año que viene a licitar un estudio serio sobre esto. Ahí tenemos un debate claro. Gipuzkoa al año recauda cien millones en peajes en sus autopistas.

Interviniente.- Habrá que pedir el Impuesto de Hidrocarburos.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Es una opción que estudiaremos. Pero sea cual sea la opción hay que estudiarla. Yo no rechazo ninguna desde luego. Ese es un tema que tiene ese camino y no es fácil porque hay un debate muy complejo pendiente, donde hay que poner todas las alternativas.

Respecto a lo que señalabas, y antes también se me recordaba, que este es un AVE igual que los del resto del Estado. Yo creo que no y trato de explicar por qué. En primer lugar, es un tren mixto, los del resto del Estado son solo para pasajeros, quitando la Y vasca. Ya tiene una diferencia grande, desde su diseño está pensado para que sea también para mercancías. En cuanto al debate de si las mercancías y las personas pueden circular en una línea de alta velocidad o altas prestaciones, deciros que era uno de los temas sobre el que nos interesaba aportar información y en el documento que hemos colgado hemos añadido un informe que explica la posibilidad de gestión en una línea, llámese de altas prestaciones o de alta velocidad, tanto mercancías como pasajeros y se ve que es posible, se ve que tiene sus complicaciones y se ve cuáles son los criterios y normas para que eso pueda producirse. Se ve cómo en Europa hay algunas experiencias y también se nos dice que las que se están planificando a futuro se están planificando así para optimizar mejor las capacidades.

Tiene su complicación, una de ellas es la velocidad que tú señalabas. Por ejemplo, en la Y vasca la velocidad máxima para pasajeros es de 250, no hay más velocidad para pasajeros. Y para mercancías el objetivo es 100 o 120. Uno de los factores para la gestión más exitosa de una línea de alta velocidad mixta es precisamente que el rango de diferencia de velocidad no sea muy elevado o no tan elevado, o que esté más controlado, con lo cual ahí hay un elemento claro. La cuestión no es la altísima velocidad, sino 250 y 100-120. Eso ya apunta una diferencia clara con el AVE que se ha hecho en el resto del Estado.

Cuando os traslado la lógica de que el sistema ferroviario es un sistema que incluye mercancías por un lado y pasajeros de media y larga distancia, y de cercanías por otro hay que verla en los diseños de las estaciones. ¿Cuál es la lógica del Ministerio, del competente? Las cercanías tienen un rol que es dar respuesta a las distancias cortas y, por lo tanto, muchas paradas en un trayecto corto, porque esa es su función, ese es su sentido y ese es su vocación y, sin embargo, en la media y una larga distancia no tiene sentido que las paradas sean cada pocos kilómetros. Esa es la lógica de los sistemas de transporte buscar combinar cercanías con media y larga distancia a través de las combinaciones y los trasbordos.

¿Cuál es el tema de Tafalla? Que está a treinta y cinco kilómetros de Pamplona. Tudela no genera ninguna duda porque está a cien kilómetros y el siguiente núcleo importante está a otros cien, que es Zaragoza, o Logroño, y además Tudela tiene una masa poblacional. Pero el problema que tiene Tafalla desde la perspectiva del planificador es que en una mirada de largo recorrido, es de cercanías, por eso digo que la vía no está en cuestión. ¿Por qué la gente de cercanías no se ha movido en tren? Creo que ese es el debate en el que habrá que profundizar porque es importante.

La lógica del planificador con el largo recorrido es esa, el sistema es conjunto, tiene que sumar cercanías y media y larga distancia y en larga distancia tiene que haber distancias y núcleos poblacionales importantes. Me imagino que el Ministerio buscará evitar precedentes porque si en una Comunidad al lado de una capital como Pamplona mantiene una estación, no de cercanías, que está seguro desde mi punto de vista, a los treinta y cinco kilómetros y hago una parada, pues me puede venir cualquier Comunidad Autónoma y decirme que si allí lo has hecho aquí también quiero parada de media y larga distancia.

Interviniente.- ¿A cuánto está Guadalajara de Madrid?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Bastante más de 35.

Interviniente.- ¿Bastante más? Cincuenta kilómetros.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Pero tiene otra masa poblacional. Entiendo que estoy tocando un punto sensible y, es más, se podría suscitar el debate también de que imaginaros que el Estado escojera la otra opción, la opción de duplicar la vía, corregir los estándares y cumplir, que defendiera esa opción y que, por lo tanto, por las dos vías por la actual y otra que estuviera al lado planteara todo, tanto el cercanías, el de media y larga distancia y mercancías y que dijera que los de media y larga distancia no paran en Tafalla, igual que no paran en otras localidades. Estamos en un debate teórico, pero podría decir la lógica de la cercanía es la cercanía, la lógica de la media y larga distancia es la lógica de la media y larga distancia y aunque pases por una estación no paras. Podría suscitarse también este planteamiento por la lógica del sistema ferroviario.

Interviniente (Mauricio Olite).- En principio reconocer a Manu Ayerdi, que es la primera persona estando en el Gobierno que se ha dignado a acercarse a Tafalla a un debate. Lo hizo estando en la oposición cuando desde Zona Media por el Tren lo invitamos y lo ha hecho ahora. Eso es muy positivo y lo reconocemos. El discurso que ha desarrollado parece coherente a primera vista, pero tiene puntos flacos importantes como están poniendo en evidencia las intervenciones anteriores.

Este debate o esta propuesta de información que lleváis un mes desarrollando nació como propuesta participativa. A los dos días tuvisteis que cambiar el título porque no tenía tal sentido y nos dices que no puede ser vinculante. No pueden ser vinculantes todas y cada una de las acciones del Gobierno, sea el Gobierno que sea, pero puede ser vinculante y se debe consultar a la población cuando hay un proyecto de infraestructura importante que es muy discutido, muy controvertido y que crea serios problemas. Por lo tanto hay situaciones concretas en las que sí se debe consultar y es una posición absolutamente democrática que cada vez, y en otros sitios se ha hecho, se debe de tener en cuenta.

En la Zona Media, con Tafalla a la cabeza, llevamos bastantes años con un debate serio con respecto a esto, defendiendo la estación y defendiendo un tren determinado con movilizaciones importantes. El pasado sábado estábamos más de 2.000 personas en la calle defendiendo lo que aquí se ha estado exponiendo. Hay una sensibilidad muy importante, está a flor de piel porque el tren se utiliza y ha crecido cuando teníamos el Alvia para ir a Madrid

en unas buenas condiciones y cuando hemos tenido posteriormente el Alvia para ir a Barcelona. Que cuando va por la vía de alta velocidad gana en velocidad es evidente, pero eso no quita para decir que tengamos que tener aquí un modelo determinado de tren. El Alvia cuando va por la vía de alta velocidad sigue siendo Alvia, lo que ocurre es que alcanza velocidades de 220-230 kilómetros por hora, pero es que también en la actual vía, que no se puede argumentar que es de 1870 porque la actual vía es de la última reforma que se hizo hace diez, quince o veinte años. Es el trazado y estamos hablando de un trazado determinado que va por unas poblaciones determinadas y que articula Navarra de una manera determinada.

Has dicho muy bien que el acuerdo programático valía para una alternativa y valía para otra, porque estamos hablando de estándares europeos que se pueden cumplir también y este Gobierno es el primero que reconoce que con la alternativa que venimos defendiendo nosotros es posible cumplir estándares europeos y es posible un tren moderno.

¿Qué está ocurriendo y que también lo hemos denunciado? Que este proyecto es de 2004, este proyecto lleva veinticinco años en España desarrollándose, que es el único sitio del mundo, o de Europa, donde se han construido 4.000 kilómetros, algo que es insostenible. Actualmente en Europa, y tú lo sabes, hay un debate sobre el tren que está superando el de la alta velocidad, y no por arriba en cuanto a velocidad, sino en cuanto a responder a una realidad de movilidad más sostenible y más acorde con las ciudades intermedias. Ese tren que va está puesto encima de la mesa es un tren de 200-220 kilómetros por hora, pero con paradas en ciudades intermedias. Esa es la realidad que está encima de la mesa y va a ir por ahí. No es el modelo alemán de tren de alta velocidad que se ha hecho en el Estado español. Por lo tanto, que no se nos hable a nosotros de que estamos contra el progreso, que estamos contra el desarrollo, que es el argumento que utilizan, no digo que en tu caso, los que están defendiendo el tren de alta velocidad.

Sabemos, y lo sabe el actual Gobierno, que este proyecto de alta velocidad en Navarra se planteó encima de la mesa y se iniciaron obras por razones absolutamente políticas y económicas coyunturales. Eso lo sabéis perfectamente, sabéis que había un proyecto con un posicionamiento radial que llegaría el AVE de Madrid a todos los sitios y todos lo querían, pero en esta vía no había ninguna intención porque Adif tenía desarrollado el estudio para la doble vía, de hecho todos los pasos a nivel que se suprimieron en Navarra estaban previstos para la doble vía. Estaban previstas las modificaciones de las curvas, cambiando las curvas circulares por parabólicas, para que puedan entrar trenes de más longitud... Estaban previstas todas esas reformas y había un proyecto de Adif hecho, pero la coyuntura de 2010, con el agostazo, que bien lo conoces tú, nos llevó a que hubo un acuerdo con una contraprestación entre el PSOE y UPN para poner en marcha el tren de alta velocidad porque si no parece que Navarra estábamos incomunicados y no llegaba el progreso.

Nuevamente ahora, con el actual Gobierno del cambio, es cuando desde la oposición, los mismos, se plantean reiniciar el tren cuando no había ninguna voluntad de hacerlo por parte del Estado con un criterio lógico de infraestructura necesaria. Por lo tanto, el tren que queremos y el que defendemos es un tren moderno, un tren europeo, pero que se pueda desarrollar por el actual trazado. ¿Cuál es el problema que le vemos al Gobierno actual? Que ha estado defendiendo un proyecto de tren de alta velocidad diferente al que estaba previsto, al que defiende el Estado, UPN y

PSOE, diciendo que era un tren más moderno, de 220 kilómetros por hora, y, sin embargo, ha tenido un error estratégico, que no os habéis cuestionado el trazado para nada. Os habéis planteado que por el trazado que ya había iniciado el Estado, como es competencia de ellos, por ahí habría que hacerlo, intentaremos que sea diferente, que se acople más al perfil que necesitamos en Navarra, pero no os habéis cuestionado el trazado. Si os hubierais cuestionado el trazado hubierais tenido a toda la población a favor porque no estábamos renunciando a ningún tren moderno y podíamos haber plantado cara al Estado.

Yo echo en falta esa actitud del Gobierno de Navarra de defensa del territorio de Navarra, de defensa desde una posición más soberanista de lo que es Navarra. Es decir, cuando llega el proyecto a Cortes, decir tenemos que hablar por dónde va, cómo va y qué tren queremos porque la población dice esto y esto.

Tú estás echando en falta, y lo has dicho aquí, estudios, que había desconocimiento por parte del Estado de muchas cuestiones que las habéis puesto ahora encima de la mesa. Es evidente, desde la oposición la ciudadanía lo ha estado diciendo desde hace varios años que no había estudios, es más, eran insostenibles los estudios medioambientales que había, se recurrieron y se ganaron en los tribunales, pero no se hizo ni caso. Es más, hace cuatro años que se presentó a información pública en los Ayuntamientos, incluido el de Tafalla, los tramos, presentamos alegaciones Ayuntamientos, particulares, agricultores, etcétera y no han hecho ni contestar y ahora dicen que se va a poner en marcha sin contestar. Ese es el nivel de participación que se plantea. Por favor, creemos que se debe replantear, siempre hay tiempo porque sabemos que las coyunturas políticas son cambiantes y la situación económica también puede serlo.

Se está reconociendo que, mucho o poco, aunque no hay estudios serios, es más barato hacerlo por la actual vía y además no se deja desestructurada Navarra. ¿Por qué la ciudadanía no va en el tren a Pamplona? Porque el tren no va al centro y el autobús te lleva al centro, porque no hay ninguna ciudad europea que tenga el tren en "casa-Dios", lo tienen en el centro y si no lo tenían lo han metido. ¿Por qué las tres capitales vascas se plantean llevar el tren al centro soterrado? ¿Por qué no se lo plantea Iruña, que está planteando alejarlo más? ¿Cómo vamos a tener un tren de cercanías que se utilice si no se ha potenciado, si lo que se ha potenciado en los últimos treinta años ha sido el coche? No tiene la culpa la gente en qué medio viaja, sino los planificadores, la Administración, cómo lo hacen y qué quiere potenciar. Que ahora en Pamplona se saque la estación más lejos nos parece una paparruchada. Pero hay intereses económicos importantes.

En Tafalla cualquier opción, sea un tren de más velocidad, de menos velocidad, pintado de amarillo o pintado de verde, si va por ese nuevo corredor que nos han definido no nos sirve. Seuiremos peleando porque se haga y se haga en la actual vía, que es posible porque no se ha hecho un estudio serio, y los estudios que había de Adif no se quieren sacar. Los hemos reclamado muchas veces y personal de Adif nos ha dicho que existen y, por lo tanto, seuiremos pelando. Tenemos un problema nosotros, pero tiene un problema el Gobierno y creemos que hay que plantar cara a los proyecto del Estado cuando se van a desarrollar en Navarra. Y en Navarra se deben desarrollar conforme a los navarros y navarras quieran y el Gobierno de Navarra tiene obligación de atenderlo.

(Aplausos)

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Agradecer también tu opinión, Mauricio. ¿Qué te voy a decir? Pues no lo sé.

Interviniente.- Que tiene razón.

Interviniente.- ¿La estación de Tafalla qué servicio dará? Se va a cerrar por sí sola.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No tiene por qué.

Empezabas por el proceso participativo, que le cambiamos la denominación a información y debate social. Lo hicimos porque, quizás, la palabra participativo generaba una impresión y unos aconsejaron poner "información y debate" para evitar ese tipo de impresiones, lo cual no quiere decir que la información y el debate no sea participación, que también lo es. Es verdad que igual las personas cuando oyen participación piensan en algo más, además de información y debate.

Coincido contigo que lo que es antiguo es el trazado, ya lo hemos dicho antes y está claro.

El modelo alemán. En Alemania hay un poco de todo, hay líneas de altas prestaciones, hay líneas que no tienen altas prestaciones, pero al final también es un sistema mixto, un sistema que atiende cercanías, que atiende media y larga distancia y que atiende mercancías. Las cercanías tienen su lógica y la media y larga distancia tienen las suyas. Hay estaciones en las que, evidentemente, paran los trenes y hay estaciones en las que no paran. Esa lógica también existe, la media y larga distancia tiene su lógica y la cercanía tiene su lógica.

Desde mi punto de vista es una cuestión de conflicto entre el interés general de Navarra y el interés de la comarca, -ya sé que tú lo ves de otra manera-. Eso es lo puñetero que tiene esta cuestión. Dices que nos plantemos delante del Estado y lo mismo que nosotros se podría plantar Aragón, Euskadi, Levante... Le pasa también al Gobierno de Navarra en un momento dado, puede plantear alguna medida sobre algo y esa medida puede tener un efecto beneficioso para una parte del territorio y generar un perjuicio en una determinada zona. A veces el conflicto del interés general y interés de las comarcas es una realidad que existe, que es puñetera y que a veces es inevitable.

Dices que la manera de hacer coincidir el interés general con el interés de la comarca es plantándose delante del Estado y hasta que no haya un diseño de tren que satisfaga absolutamente a todas las comarcas de Navarra no hacemos nada. El problema es que desde una perspectiva realista, y ahí es donde podemos tener diferente punto de vista, tomar esa medida puede ir en contra del interés general de los navarros. Tú piensas que no porque piensas que es mejor esperar lo que sea necesario para que el tren que se haga

satisfaga a todas las comarcas, e incluso podría abrirse un debate más amplio de aquellas por las que no pasa el tren, pero vamos a obviarlo.

Tú teoría es esperar hasta que consigamos un tren que satisfaga a todas las comarcas es lo que mejor atiende al interés general de Navarra. Esta tesis a mí me parece que puede ser poco realista en el sentido de que si tomas esa decisión nos podemos quedar con una situación ferroviaria como la que tenemos, muy problemática. Ahí es donde está el debate.

Interviniente (Mauricio Olite).- Hace diez años el Estado, Adif, ya quería hacer esa mejora en la actual vía, pues ahora se puede hacer con más criterio.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Pero resulta que tienes ahora un Ministerio que lo que te dice "la solución técnica que defiende es la que defiende".

Interviniente (Mauricio Olite).- Sabes bien por qué.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Todo es opinable.

Interviniente (Mauricio Olite).- Adif nos aseguraba a nosotros que habían desechado ese proyecto.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Pero, por ejemplo, los técnicos de Adif también te dicen ahora que el tercer carril técnicamente no lo ven.

Interviniente (Mauricio Olite).- Pues vaya problema de Arrigorriaga a Irún; o en Alicante.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Es que ellos ven que lo tienen. En los tramos cortos lo pueden defender. Hasta la visión técnica de Adif evoluciona.

Yo defendía como Gobierno de Navarra estar lo más cerca posible de la infraestructura y he dicho que el que se firme un convenio tampoco garantiza que el Estado lo vaya a cumplir, que no lo ha garantizado en todos estos años. Además es evidente que este corredor tendrá vida propia durante muchos años porque la ejecución de todo el proyecto tendrá mil decisiones que tomar. Pero tú tesis de que es mejor para el interés general de toda Navarra esperar a que el Ministerio.

Interviniente.- Pelear.

Interviniente (Mauricio Olite).- He dicho defender.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Voy a cambiar el verbo. Defender ante el Estado hasta conseguir un tren que satisfaga a todas las comarcas, defender que esa tesis es el interés

general de Navarra es donde tengo mis dudas porque defender esa tesis, es decir, defender el tren que satisfaga a todas las comarcas y hasta que no lo consigamos no hacer nada, que es tu tesis, tengo dudas que sea el interés general de Navarra. Ahí es donde tenemos el conflicto.

Interviniente.- Es que no son todas las comarcas, es la Zona Media. No lo pongas ese plural porque parece que somos aquí 50.000 comarcas.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Cuando digo todas las comarcas me refiero a todas, quitando el tema de Estella, las afectadas por el tren.

Interviniente (Pedro García).- Yo voy a llorar por donde me duele. Ahora estamos oyendo hablar de unir el eje Atlántico con el Mediterráneo y hace muchísimos años vi cuando en el eje Atlántico-Mediterráneo se iba de San Sebastián a Vitoria, llegaba a Acedo, ya era Navarra, se colaba por Los Arcos, llegaba a Sesma, de Sesma a Lodosa y de Lodosa, salía un poco a zona de Rioja y otra vez se metía en Tudela. Pues vi con mucha pena como, por favorecer a la provincia de Logroño, cambiaron ese eje e iba la carretera desde San Sebastián a Bilbao, con lo que supone Bilbao y el puerto de Pasaies, que entonces el paso de mercancías de Europa con España era casi nulo, pero sí había mucho movimiento desde el puerto de Bilbao y de Pasaies con Barcelona, que son los dos puertos que unen la vuelta al mundo, y vi como en un momento determinado, que si son galgos o si son podencos, o porque entonces eran los gobiernos de otras maneras, y no consultaron y trasladaron todas las mercancías... Porque estamos hablando de personas, pero las personas viajamos de 18.000 maneras, pero las mercancías solo van por camión y por tren, y siempre he oído en el mundo del transporte que la carretera contamina, es peligrosa, que mata a muchísimas personas, etcétera...

Pero yo soy de Falces, me llamo Pedro García, y cuando he viajado, he cogido el tren en Tafalla o en Tudela, pero desde Falces me toca cojer el autobús e ir a Tudela o subir a Tafalla. Yo defiendo que no dejemos de pasar esta oportunidad que tenemos de que ese gran río que son las mercancías pasen por Navarra porque si esas mercancías pasan por Navarra algo se podrá transformar en esas mercancías. Podrán pasar chapas, tornillos, y con las chapas y los tornillos se hace un coche y sigue camino al puerto de Barcelona o al puerto de Pasaies. Defiendo el tren de altas prestaciones, lo otro me parecía un lujo, y lo defiendo a capa y espada.

Yo os respeto mucho a la comarca de Tafalla, pero yo cuando me tengo que acercar a una estación de tren tengo que cojer el coche. Me sublevo porque veo que vamos a dejar pasar una oportunidad y si empezamos a discutir si son galgos o son podencos nos echen el tren a Castejón-Calahorra-Logroño, porque para salir a Vitoria no hace falta tanto, se van por ahí y a tomar por el saco.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Antes he señalado que para nosotros el concepto de red básica, el mapa donde Europa nos pone es importante. Es verdad que Europa, hoy por hoy, lo que tiene definido como red básica europea en la conexión entre el Atlántico y el Mediterráneo es el trayecto entre la Y vasca, Pamplona, Tafalla, Castejón, Zaragoza. Para nosotros defender eso es estratégico. Si Europa ha seleccionado ese tramo como red básica europea frente al Miranda-Logroño-

Castejón tiene una lógica, tiene la lógica de que hay más actividad económica en esta zona, hay más Producto Interior Bruto y hay más personas. Tiene un sentido y Europa no lo ha hecho por capricho el seleccionar Y vasca-Pamplona-Castejón.

Soy de los que creo que ese es un valor muy importante y que en Europa esté definido como corredor básico el nuestro es muy relevante. Defender eso significa no trasladar mensajes e ir un poco con lo que estaba diciendo antes, que es donde yo creo que tenemos el distinto punto de vista, el interés general de Navarra seguramente es donde no lo vemos igual. Creo que trasladar mensajes dudosos sobre eso puede ser problemático. No me voy a atrever a decir que Europa vaya a cambiar la red básica y vaya a decir de repente que red básica es Castejón-Lojroño-Miranda porque tendría que justificarlo económicamente y eso no es fácil ni evidente. Pero dar excusas al Ministerio de Fomento tiene sus dudas.

Yo tengo dudas de que sea interés general de Navarra defender ante Madrid un tren que satisfaga a todas las comarcas afectadas, incluida la Zona Media, y que hasta que eso no se consiga aquí digamos que no se hace nada.

Interviniente.- Parte de lo que iba a exponer ya lo ha hecho Mauricio. Pero, de todas formas, quiero insistir en algunas de las ideas que has planteado y que son mías. Esto nació con todo el pelotazo del cemento, donde había que pagar y recibir favores, sin ninguna planificación de ningún tipo, sin ningún estudio, no solo en Navarra sino en todo el Estado, de tránsito, ni de previsión de viajeros ni de mercancías, simplemente hacer obra porque había que pagar favores.

Sin ninguna participación. Yo estoy en oposición al trazado del TAV desde que salió el proyecto de alternativas en el 2012. El Ayuntamiento de Tafalla hizo alegaciones, planteando alternativas por otros sitios, a aquel proyecto de alternativas y ni siquiera se le ha contestado. No han hecho caso a nada, el estudio de impacto ambiental es de 2004, está caducado y, sin embargo, se saltan todo a la torera, es decir, la legalidad que a todos nos hacen cumplir, incluso a los catalanes, ellos se la saltan y hacen lo que les da la gana con sus propias leyes.

En cuanto al trazado pienso que es absolutamente compatible, y así lo han reconocido los estudios, el que se haga por las actuales vías con las mejoras que sean imprescindibles. Y lo que haces es estructurar mucho más Navarra y sobre todo no joder nuevamente a Tafalla. Los estudios de viabilidad para el tren de alta velocidad nadie hasta ahora ha presentado un favorable; si embargo tenemos un montón de ejemplos de profesores universitarios especialistas en Economía del Transporte que son absolutamente contrarios y que dicen que este tipo de infraestructuras no son necesarias, que con mucha menos obra se pueden abordar los problemas que puede haber en las líneas ferroviarias.

Perfectamente se pueden habilitar las actuales vías para cumplir con todos los estándares europeos y cumplir las funciones que tiene que cumplir. Además en el nuevo trazado se está haciendo la plataforma para dos vías, pero solo está prevista la construcción de una. ¿Eso está contemplado en los costes? Lo que costaría equipar la nueva vía. Pues no lo sé. Incluso aunque el coste fuera igual o mayor, arreglando el actual trazado ferroviario pienso que sería muchísimo más conveniente porque estructura mucho más a Navarra, porque

podrían compatibilizarse mercancías, largo recorrido, distancias medias y distancias cortas y lo que habría que hacer sería mejorar la actual vía. No hace mucho en Diario de Noticias apareció la cifra de 590 pasajeros cogen un tren que va de Cortes y desde luego lo que critican es el estado de los trenes. Cómo va a coger nadie un tren que en el invierno va a dos grados y en verano a treinta y tantos, que no tiene aire acondicionado, ni tiene calefacción ni ninguna condición. Lo primero que habrá que hacer será poner condiciones para que a la gente le apetezca ir en esos medios.

He dicho antes “joder a Tafalla” y lo recalco. Toda la Zona Media, pero sobre todo Tafalla, estamos padeciendo todas las infraestructuras de Navarra, nos pasan por aquí dos ramales del Canal de Navarra, uno por el Este y otro por el Oeste, la única autopista de pago que hay en toda Navarra, por el Este; el viejo trazado del ferrocarril, el río, que no lo vamos a quitar porque ahí está, todas las líneas de alta tensión habidas y por haber; tenemos la principal central de distribución eléctrica de Navarra, la autopista eléctrica, dos gasoductos y ahora, para coronar, la única zona que queda un poco libre no la quieren cerrar. Bien vallada, bien cerrada y bien atada y nos quedamos aquí encorsetados. Se podría hacer un puzzle precioso. Pienso que eso es lo que tienen que ver también los responsables de los Gobiernos, que no los mismos tenemos por qué pagar todo.

Manu Averi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Creo que no se padecen solo, creo que se disfrutan también, las dos cosas son inevitables en una infraestructura. Hay zonas en Navarra que están suspirando por tener infraestructuras que igual existen en otras. La infraestructura siempre tiene una doble mirada, la del disfrute y la del padecimiento y eso no lo podemos eliminar.

Decías que la vía de este tramo es de 2004, es verdad, pero ha sido recientemente declarada legal por los tribunales. Es así. Fue en su momento recurrida y ha sido declarada legal.

Pero todo esto que decís de que no han hecho caso de las alegaciones, son razones que también justifican la tesis de este Gobierno cuando dice que es mejor firmar un convenio, es mejor estar lo más cerca posible porque cuanto más cerca esté más podré influir y más podré en un momento dado presionar y decirle afloja por aquí, hazle caso a esta zona o vamos a buscar un punto de equilibrio. Como Gobierno defendemos la tesis de que cuando más cerca estemos de la infraestructura mejor y si podemos firmar un buen convenio mejor. Todo esto que relatas y que se ha comentado es lo que nos hace pensar que como Gobierno de Navarra es mejor firmar, estar y sentarnos en la mesa... Cuando haya un proceso de exposición pública, cuando haya unas alegaciones, cuando haya un estudio informativo, una quía, un proyecto constructivo, etcétera, es mejor estar cerca porque este Gobierno de Navarra o los que vendan podrán hacer una labor de intermediación y de interlocución. Por nuestra parte es toda nuestra vocación hacerla. Lo que dices justifica también bastante la tesis de que es bueno firmar un buen convenio, no cualquier convenio.

Con respecto a la otra alternativa, con el trazado actual hacer lo que haya que hacer, creo que es un obrón como el otro. Las dos opciones son un obrón, dicho en plata.

Interviniente.- Medioambientalmente es mucho mejor, no tiene la misma afección, ni por el forro.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Dijo que las dos actuaciones son un obrón y lo hilo con lo que decías del negocio del cemento. Las dos infraestructuras son un obrón, no estaba hablando del aspecto medioambiental, hablaba de lo que aducías de los intereses del cemento. Y una de las dos la necesitamos porque necesitamos resolver nuestros problemas. Las dos son un obrón y lo dijo desde la perspectiva de dimensión de la inversión, de dinero, de obra, etcétera.

En cuanto al tema medioambiental, es verdad que todas las infraestructuras tienen una afección medioambiental. Coincido en que una plataforma nueva tiene más que coquer el trazado actual. Ocupación del terreno tendrá algo más, me imagino que fragmentación de fauna y de hábitat tendrá alguna cosa más. Esto parece objetivo, cómo voy a decir que no. Lo que entiendo también es que esa vuelve a ser otra razón también para que el Gobierno esté cerca. Es decir, que en los procesos de impacto ambiental, en la gestión de las actuaciones preventivas allí donde puedan ser preventivas, por ejemplo en los pasos de fauna, o en las correctivas que se puedan hacer, pues haya la mayor sensibilidad posible. Es otra razón también para que el Gobierno quiera estar lo más cerca posible.

Hablabas de los estudios de rentabilidad. He trasladado antes que mi percepción es que desde una perspectiva de rentabilidad solo económica las infraestructuras en general son deficitarias. Nuestra red de carreteras no genera ni un duro de ingresos y solo me genera costes pues económicamente es un desastre.

Interviniente.- Pero la opción más cara genera más coste.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí. Y luego si metemos la rentabilidad socioeconómica la reflexión que hago son dos cuestiones. La primera es que en cuanto a estudios existentes sobre el modelo de tren de alta velocidad, etcétera hay de todo. Creo hay que diferenciar mucho el AVE que se ha hecho en el Estado de lo que queremos hacer aquí, creo que no es lo mismo. Es verdad que hay informes que dicen que no son rentables, que no han sido rentables ninguna e informes que dicen que algunas sí y otras no, que depende de cuál es la línea, el corredor, etcétera. Hay de todo.

En los estudios hay polémica sobre todo porque en los análisis de rentabilidad socioeconómica hay parámetros que hay que valorar y para cuya valoración tienen que hacer hipótesis que a veces pueden ser discutibles. Cómo valoramos el ahorro de tiempo de desplazamiento, cómo valoramos la reducción del riesgo en las carreteras, como valoramos la reducción de las emisiones de gases de efecto invernadero, cómo valoramos el incremento del Producto Interior Bruto que puede generar el que yo esté mejor comunicado y si eso induce o no induce una mayor actividad económica. Hay cosas que todos vemos que pasan, pero que a la hora de ponerle a eso un numerito puede ser debatible.

En esta cuestión yo diría otra cosa que a mí me parece importante. Para el Gobierno de Navarra tiene más sentido hacer un análisis de rentabilidad

económica, por ejemplo, cuando me preguntaban antes por la variante a Madrid, podría tener un sentido mayor, la voy a pagar yo la parte del Gobierno de Navarra. Me podrías decir, mira, Gobierno de Navarra; sin embargo me has dicho hazla. No me has preguntado si voy a hacer un análisis de rentabilidad socioeconómica de la variante, que me lo podrías decir perfectamente. O si vamos a adecuar la N-121, que es un desastre, porque siempre digo que en Navarra tenemos el eje Pamplona-Tudela que pagáis un peaje, aunque yo defiendo que para el usuario habitual es muy chiquito, pero es peaje. Y luego hay otro eje, que es el Pamplona-Irún, que no paga nada, pero no tiene autovía. Son los dos ejes perjudicados respecto a los otros, el de Tudela a Pamplona porque hay peaje y el Pamplona-Irún porque no tiene autovía. Pero alguien me podría decir que si te planteas gastar 200 millones en mejorar la Pamplona-Irún, ¿has hecho un análisis de rentabilidad socioeconómica? Sin embargo, curiosamente, a mí me llama la atención que con las carreteras dicen hazlo, nadie pregunta si se ha hecho un análisis de rentabilidad socioeconómica. Y sí que lo paga el Gobierno de Navarra y ese sí que debería tenerlo, o tendría más sentido. En el caso del tren parece que tendría más sentido pedírselo al Estado, es decir, que en el Congreso de los Diputados la oposición o la ciudadanía se lo pida al Estado. Tú que vas a invertir este dinero en el corredor ferroviario de turno, ¿has hecho el análisis de rentabilidad socioeconómica? Yo como Navarra en principio, en la medida en que no lo pago, lo que tengo es toda una serie de beneficios socioeconómicos que podremos discutir la cantidad, pero que en principio son beneficios en la medida en que yo no pago la infraestructura.

Moderadora.- Por favor, tenemos aún muchas preguntas, así que si las preguntas pueden ser cortitas y las respuestas también...

Interviniente.- Comentar que antes me ha sentado un poco mal el hecho de que parece solo los paleticos de la Zona Media somos los que estamos interesados en que no se haga esto.

Yo tengo la suerte de estar en la coordinadora de la Red de Electos y Electas de Navarra a Favor del Tren y en Contra del TAV y puedo asegurar que toda la corporación municipal de Orbaiceta, de Bera, de Cirauqui, de Arantza, por citar cuatro ejemplos puntuales, están absolutamente a favor de nuestra red, es decir, que no es un tema de paleticos de la Zona Media.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Perdón si he podido generar alguna duda.

Interviniente.- Voy a poner el acento en la ciudadanía. Aquí se está hablando mucho de mercancías, de velocidades, pero no se habla de las personas. El interés general de Navarra está en las personas y está en todas las zonas de Navarra, incluida la Zona Media. Que no se hable del interés general de Navarra y se nos aparte, no porque nosotros formamos parte del interés general de Navarra, es decir, cualquier propuesta que se realice se hace en beneficio del conjunto, no de una parte y eso es el interés general de Navarra, si no sería el interés concreto de una parte, no del general, porque la Zona Media de Navarra es muy grande y es muy importante y aquí vivimos personas. Si hablamos del interés general de Navarra incluimos todas las comarcas, incluida esta, porque si no ya no es interés general de Navarra.

Las personas somos el motor que hace funcionar esta sociedad y somos las primeras que votamos y que nuestros representantes tienen la obligación de defendernos y de defender nuestro interés. Nosotros hacemos las votaciones y pedimos que se nos defienda nuestros intereses, no que se nos de la espalda. Y el actual Gobierno de Navarra nos está dando la espalda al interés de toda la Zona Media de Navarra en cuanto a los nuevos servicios ferroviarios. Aquí el problema que tenemos es que el Ministerio de Fomento por una opción política ha planteado hacer el tramo Castejón-Campanas, porque no plantea otro corredor y porque no plantea otro convenio? El convenio que está actualmente y el que está defendiendo el señor Ayerdi es el mismo convenio que denostaba el propio señor Ayerdi hace poco. Hace poco decía que el trazado de Castejón-Campanas no venía de ningún sitio y no iba a ninguna parte. Pues ahora es el mismo proyecto que usted está defendiendo, el de UPN, no hay otro. Fomento lo tiene puesto encima de la mesa, lo va a licitar, que nos van a expropiar las tierras, sobre el que ya hicimos nuestras alegaciones y es que actualmente está defendiendo el Gobierno de Navarra y nos está dando la espalda a toda la ciudadanía de la Zona Media, no nos está defendiendo. En estos días que hemos hablado de movilización hemos tenido la oportunidad de recorrer muchas tiendas, pequeños y grandes empresarios de la Zona Media y todos dependen del tren. El tren trae desarrollo en todas las zonas y también a la Zona Media y si nos lo quita atenta contra nuestro desarrollo.

El problema no son velocidades ni mercancías, el problema es un trazado concreto para un tramo concreto. Sobre eso es de lo que estamos aquí hablando y de cualquier forma la única diferencia que tiene este tramo de Castejón-Campanas con el de Zaragoza-Tudela es que en Tudela tienen una vía más, pues ponerla aquí. Aquí no necesitamos más alta velocidad porque ya la tenemos. Actualmente coques a las siete de la mañana el Alvia en Tafalla y a las diez menos cuarto estás desayunando en Atocha. Esa es la realidad y esa es la alta velocidad que los ciudadanos de Navarra necesitamos. Por eso pedimos que al Gobierno de Navarra que se deje de aventuras, que no cree más "Navarras Arenas" con esa nueva plataforma, que no se sabe ni de dónde viene ni a dónde va, ni qué va a ocurrir con ella, porque es una opción completamente política, sino que reflexione y que se sienta a proyectar lo que es Navarra y lo que necesitamos las navarras y los navarros.

Todo lo que usted ha planteado se puede conseguir igual por el propio trazado que hay actualmente con una doble vía y con la incorporación del tercer raíl. Es lo mismo que está defendiendo usted de Zaragoza a Castejón y, por lo tanto, olvídense de esas aventuras de nuevos trazados, de nuevos puentes, de nuevas inversiones y con este trazado, que es tan llano como la palma de la mano, que técnicamente no tiene ningún problema, y si no mire el Gobierno vasco lo que ha hecho con los túneles de la Y vasca, que sí que tenían un problema, aquí no. Tenemos un trazado tan llano como la palma de la mano y no vamos a hacer más que continuar lo que nos viene desde Tudela, es decir, una segunda vía y un tercer carril. Déjense de aventuras de un nuevo trazado porque eso es defender nuestros intereses y por ese camino hay que seguir.

(Aplausos)

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- En primer lugar decir que el convenio que está firmado en 2010 no lo defiende. Lo único que digo es que está vigente jurídicamente, pero lo digo a efectos de que el Ministerio no lo declare como incumplido, nos dé una patada y nos deje fuera. No digo que me guste el convenio del año 2010. Digo que hay

que ir a un convenio nuevo, por eso he explicado la propuesta que hemos hecho, pero lo que digo es que la posición política de debate con el Ministerio, cuando el ministro dice vamos a romper el convenio anterior, les vamos a dar una patada y vamos a hacer nosotros las cosas. Lo que digo es que el convenio anterior está vigente y no he incumplido nada y lo que quiero es que hablemos y firmemos un nuevo convenio.

No defiendo en absoluto aquel convenio. Es más, ya he explicado que de las cinco diferencias gordas en la propuesta que hemos metido la primera y la más importante es que la propuesta nuestra habla desde Zaragoza hasta la Y vasca. Eso para nosotros es fundamental y ahí no hay duda.

El tema del interés personal y de las personas. Aquí es donde está la cuestión. Usted me dice que el interés general es defender el interés de los navarros y de las navarras. La cuestión es que a veces es muy difícil con una medida satisfacer a todos los navarros y las navarras. ¿El interés general es el de todos los navarros y las navarras o el de la mayoría de los navarros y las navarras? Voy a poner un ejemplo que se entiende muy bien. Es indiscutible que en la reforma fiscal que ha llevado este Gobierno adelante ha pensando en el interés general de los navarros y eso no quiere decir que hayamos beneficiado a todos los navarros. Es más, puede haber navarros y navarras que digan usted a mí me ha perjudicado. ¿Eso quiere decir que no hemos defendido el interés general de los navarros con la reforma fiscal? Yo creo que el interés general lo hemos defendido, pero yo no equipararía el interés general con poder implantar una solución que sea favorable para todo el mundo. Eso es difícil.

Por eso digo que tenemos un conflicto de interés general porque para mí el interés general no es el de todos y el de cada uno de los navarros y de las navarras porque eso es imposible y no es realista. Cuando hablo del interés general me refiero al interés mayoritario y por eso digo que en la Zona Media hay un conflicto porque una parte de la población navarra, minoritaria, pero muy importante, percibe este proyecto como un empeoramiento de su situación y hasta puedo aceptar que lo sea. Por eso digo que hay que buscar las medidas para limitar, reducir o suavizar al máximo ese posible perjuicio. Si el interés general lo definimos como satisfacer absolutamente a todos y a todas es imposible. Sí me he quedado con la frase de que alta velocidad no queremos porque ya la tenemos. Es una frase interesante porque encierra mucha reflexión detrás.

Interviniente (Pablo Eslava).- Soy de Olite y antes ha preguntado por qué la gente no coge el tren de aquí a Pamplona. En primer lugar porque los buenos servicios que debería haber los han dejado morir; han subido el precio del billete; la estación de Pamplona está en la Rochapea, allá abajo, y tienes que coger el autobús para ir al centro de Pamplona. ¿Cómo va a coger la gente el tren? Habrá que centralizar la estación, no llevarla más lejos.

En segundo lugar, ha dicho que por interés general de todos unas veces hay que sufrir y otras veces disfrutar. Voy a poner un ejemplo, el trazado del Canal que pasa por el monte de Olite y Tafalla rotularon cuarenta metros de ancho por cinco kilómetros, supuestamente por el interés general. Curiosamente ese trazado muere donde empiezan las propiedades de una bodega de Olite, qué casualidad, justo les llega el riego, pero no les afecta en nada. ¿Por qué será? Porque son gente con pasta de Asturias, por ejemplo.

¿Quién hace los estudios de impacto ambiental de cualquier obra pública? El mismo que hace esa obra pública. ¿Eso es imparcial y objetivo? Evidentemente, no. ¿La alimentación energética del tren va a ser con energías renovables o se va a utilizar la energía de las centrales térmicas de Castejón? ¿Para qué se hicieron las térmicas de Castejón? Porque se sabía que se iba a hacer el TAV. ¿Para qué queremos velocidad si las mercancías a más de 200 kilómetros por hora no pueden viajar? Dice que se va a aumentar la producción de energía eólica en Navarra de un 25 a un 50%.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- De renovables en su conjunto.

Interviniente (Pablo Eslava).- Pero resulta que nos quieren plantar también en el monte un parque eólico... ¿Qué casualidad? Parque eólico, el TAV, el canal de Navarra, el gasoducto, la autopista y dos o más líneas de alta tensión. Las afecciones medioambientales en Navarra van a ser evidentes, los cortados del Aragón en Marcilla, el monte en Tafalla, a partir de Tafalla hasta las canteras de Alaiz se va a roturar todo el monte porque conocemos cómo es esa zona. ¿Qué se va a hacer ahí? ¿Un túnel de 15 kilómetros? ¿Todo a cielo abierto?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Yo creo que sí.

Interviniente (Pablo Eslava).- Y todo eso no se plantea, solo se habla de dinero. Las canteras que van a ser necesarias para sacar la grava de esa vía. ¿De dónde va a salir esa grava? De las canteras de Alaiz más otras que se abran en Navarra.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- En relación con la estación de Pamplona. La verdad es que Pamplona tiene una realidad histórica que influye mucho, que es que la estación está donde está. Quién en su momento decidió ponerla allí la puso, y eso influye y condiciona mucho.

En mi primera comparecencia en el Parlamento hablando sobre el tren, en lo que se refiere a Pamplona trasladé que entendía que había dos consensos grandes sobre el tren en Pamplona y todos los grupos dijeron que sí. Uno que era que había que eliminar el bucle que parte Pamplona por la mitad y todo el mundo entendía que eso era bueno para Pamplona. Y en segundo lugar que si eliminas el bucle tienes que cambiar la estación y que el sitio razonable era Echavacoiz. Fue una comparecencia inicial y todo el mundo defendió esa tesis, todos los grupos.

He preguntado sobre la posibilidad de la estación en el centro y lo que me comentan es que la situación, en la medida en que está el centro en una meseta elevada y que lo que hay debajo, geológicamente, es tufa, una piedra, no durísima, si no lo siguiente, plantear llevar la estación al centro son palabras megamayores.

Interviniente.- En Murcia la están llevando al centro.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- ¿Estaba antes o no estaba? Que igual estaba, como pasa en Vitoria, Donosti o Bilbao. Aquí estamos hablando de que no está.

Interviniente.- En Murcia la están llevando en contra de la opinión de la gente.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Me refiero a la estación en el centro. Aquí tenemos una realidad que es puñetera. En primer lugar, no está en el centro y en segundo lugar, que el centro de Pamplona está donde está y geológicamente hay lo que hay abajo. Entonces hay un problema para contemplar este escenario.

En cuanto a los temas energéticos. Estamos defendiendo en el Plan Energético varias cosas, primero intentar que haya menos consumo de energía o menos intensidad energética, es decir, que haya menos consumo por unidad de riqueza generada, es decir, que si crece el PIB el consumo de energía crezca menos. Además estamos diciendo que de la energía que se consume, donde ahora el 25% es de origen renovable llequemos en el 2030 al 50%. Eso afecta en dos direcciones, en la generación de energía, porque todo lo que tiene que ver con el petróleo lo traes de fuera, y apostamos nosotros por generar más energía renovable,

Interviniente.- Llenando todos los montes que quedan.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No. En el Plan Energético lo que hemos hecho, de acuerdo con Medio Ambiente, es un mapa de Navarra identificando las zonas que son susceptibles de ubicar nuevas instalaciones eólicas y otras que no.

Interviniente.- Es que no se debería hacer ni una.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Esa es una opinión que no la comparto, pero la respeto.

Interviniente.- Más molinos que en Navarra por metro cuadrado...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Ya nos han pasado. Si realmente queremos hacer una transición, siempre intentando consumir menos, pero queremos ir a una transición donde las fuentes renovables pesen el 50% o generas más energía renovable o la traes de fuera. Nosotros defendemos generar más, algo que es opinable. Esto en el lado de la producción. Luego está el uso. En el uso hay dos lugares donde podemos sustituir energía fósil, en el transporte y en los usos térmicos, de calefacción.

Hablabas de las centrales de ciclo combinado. Ya veremos qué va a pasar con ellas, el tiempo lo dirá. Se crearon en un momento en el que yo creo que todavía las energías renovables estaban lejos de darnos lo que nos van a dar hoy va casi y a futuro. En aquella época las energías renovables se consideraban no gestionables en el sentido de que solo produces energía eólica cuando hay viento y solo produces solar cuando hay sol. ¿Qué está pasando en la realidad? Que cada vez más somos capaces de predecir cuánta

energía renovable vamos a generar, que es un hecho con las proyecciones de viento y meteorológicas y que vamos a ser capaces de almacenar energía, antes o después. El otro día inauguraba en Barasoain una instalación de almacenamiento de energía renovable. Eso cambia el mundo. El potencial de las energías renovables cuando se hicieron las centrales de ciclo combinado no estaba ahí y esto va a cambiar para bien.

Interviniente (Iñigo Arregui).- Soy de Garínoain, un pueblo muy pequeño, que debemos ser tan poca cosa que ni siquiera salimos en el mapa, pero tenemos tres infraestructuras que nos seccionan de norte a sur las tres. Y no todas las vemos bien porque algunas no las usamos, solo las padecemos. El nuevo trazado sería la cuarta que nos secciona de norte a sur, por la mejor zona que tenemos, además el tramo que se ha elegido es por donde hay un yacimiento arqueológico y una zona de esparcimiento importante. ¿Eso lo tienen en cuenta? Con todas esas obras demostramos que hemos sido solidarios y en cuanto a esta obra, teniendo otras alternativas, que se pueden estudiar más, ¿esperan que nos quedemos contentos sentados esperando? Muchas gracias.

(Aplausos)

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Ya he comentado que el tramo de Tafalla hasta Campanas lo que hay es un proyecto básico que está iniciado y redactado. Vuelvo otra vez a la lógica de que el Gobierno quiere estar, y si yo firmo un convenio y estoy ahí voy a estar mucho más encima y voy a tener mucha más capacidad ante el Ministerio, por eso defendemos la firma del convenio. Pero no conozco exactamente la situación.

Interviniente (Iñigo Arregui).- Es que no queremos que esté ahí porque no nos cabe y no nos podemos quedar sentados con tampoco respeto a nuestro territorio que ni siquiera sale en el mapa.

Interviniente.- Pero el recorrido vendrá condicionado por el tramo que termina en Pueyo, que es el anterior, entonces pocas variaciones se pueden hacer.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Antes hemos puesto en el mapa por donde va el trazado. No me he fijado en tu parte.

Interviniente.- Nos expropiarán y este es un terreno comunal que da ingresos al Ayuntamiento, la corraliza también, lo que también nos va a cortar son esos ingresos.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No me gusta hablar sin conocer y no conozco exactamente el caso. Respecto a lo otro creo que con lo que hemos hablado más o menos te he respondido. En cualquier caso, esa parte, desde Tafalla hacia arriba, está mucho más verde en cuanto a proyectos, etcétera y ahí cuanto más presencia del Gobierno pueda haber mejor.

Interviniente.- ¿Qué alternativa vas a defender? Si aquí nos estás defendiendo la 2.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí.

Antes me decía Mauricio que el problema no es la 1 o la 2, sino que es el trazado.

Interviniente (Mauricio).- Lo que he dicho es que cualquier tren que se haga por la 2 no nos sirve, no sirve más que la 1.

Interviniente.- La 2 porque para Navarra va a ser mejor, pero no hay ningún dato, y me parece que sería fundamental que lo diga. Entonces hay que hacer ese estudio para que todos los navarros, y los de la Zona Media, conozcamos qué impacto económico va a tener para la Zona Media y hablo de la Zona Media, del eje Lizarra-Zangotza. Eskerrik asko.

(Aplausos)

Interviniente.- En uno de los gráficos que aparece en la web se habla de que los centros de producción están cercanos a la red ferroviaria y aquí se ve claramente cuál es la estructuración del territorio en Navarra. Un polo de desarrollo principal en Pamplona y otro en Tudela y un poco en Marcilla-Peralta, y lo demás desierto. ¿Qué queremos? Que todo el mundo vaya a vivir a los núcleos urbanos y quede deshabitado el territorio y que solo sea soporte de infraestructuras. Que no tengamos condiciones de vida dignas, que no podamos vivir en los pueblos y tengamos que ir a vivir a los núcleos importantes.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Es evidente que vuestra percepción es que ya tenéis la alta velocidad y si estos desplazamientos de larga distancia no paran en Tafalla hay una pérdida. ¿Cuál es el rol que debe tener el Gobierno de Navarra en esto? Contribuir a que esa pérdida sea la menor posible con las mejores opciones que yo os he dicho. ¿Hasta dónde podremos llegar o no llegar? ¿Qué nivel de compensación generarán o no generarán? No lo sabemos. Pero creo que la vocación de cualquier Gobierno de Navarra tiene que ser la de que, siendo cierto esto, tratar de compensar eso con la mejor manera posible. Y para eso tiene que ser la conexión tren-tren o la conexión autobús-tren. ¿Cuánto podrá mejorar eso? ¿Qué podrá ofrecer o no? ¿Qué alternativas dará o no dará? El tiempo nos lo dirá, pero la vocación del Gobierno de Navarra tiene que ser que sean las mejores posibles, asumiendo que son alternativas que además le van a costar dinero, pero que es un dinero bien invertido.

Hay un perjuicio, lo reconozco, si se pierde que paren algunos Alvias que van a Madrid y en el futuro no para ninguno, lo que digo es que ese perjuicio hay que tratar de remediarlo de la mejor manera posible y eso le costará a todos los ciudadanos dinero y estará bien gastado. Y yo no soy capaz de decir con cuánta satisfacción, la vocación tendrá que ser que sea la más posible y por eso nosotros, aun con mucha anticipación, nos hemos planteado ya unos números y vemos posibilidades, al margen del trabajo que hagamos con el Ministerio para la conexión tren-tren.

En cuanto al estudio de impacto económico y social me pedías la reflexión global y luego de la comarca. En lo que se refiere al global pasa un poco como

con la conexión de Lufthansa con el aeropuerto. En la medida en que a mí no me cuesta dinero es muy intuitivo ver que una mejora clara en tu conectividad no es mala para Navarra, es buena. Podemos hacer un informe general de Navarra, pero en la medida en que no tiene un coste para Navarra es como la conexión aérea de Lufthansa.

Interviniente.- Eso no rompe el territorio.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No en una mirada de la Zona Media, sino una mirada más mayoritaria.

Interviniente.- Sí tiene un coste para Navarra. Navarra está contribuyendo a las infraestructuras del Estado. Ya habéis dicho que hemos pagado...

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- El 1,6% de todo lo que se hace.

Pero hay una primera reflexión económica, solo con la ejecución de la infraestructura el impacto recaudatorio positivo que tiene para Navarra compensa de sobra el 1,6% que vamos a pagar y los gastos financieros sobre los que me habéis preguntado. Podemos hacer un informe global, pero en la medida en que tú no abonas la infraestructura ni sostienes el mantenimiento de la misma, tampoco pagas el mantenimiento, es muy claro que el impacto económico va a ser positivo.

Cojo el cuante que me dices, el de la comarca. Igual podemos hacer un trabajo específico de valorar el impacto que de verdad esto puede tener en cuanto a movilidad, de ver cuánta gente coje el tren, el coche, el autobús y hasta qué punto es realmente un impacto contundente, no tan contundente.

Interviniente.- Y de empresas.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí, todo. Podemos verlo, cuantificarlo, hacer un informe y valorarlo. Creo que será útil y nos permitirá cuantificar a todos la cuestión. Es algo que me parece razonable.

Interviniente.- Nosotros estamos contentos con lo que tenemos y no queremos que nos lo quitéis y no queremos que nos rompáis los montes con un tren que no nos hace falta. Poned más vías en lo que hay. No queremos ese tren para nada y nos vais a dejar muertos en Tafalla.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Me imagino que habrá gente en Tafalla que si le dicen que vas a poder ir a Donosti o a Bilbao en no sé qué tiempo, pues dirá que le viene bien.

Interviniente.- Sí, pero no. No me has dicho nada nuevo.

Interviniente.- Yo no estoy seguro si realmente todos los trenes que salgan de Pamplona hacia el sur van a parar en Tudela. Se dice que hay un plan de

autobuses, pero habrá que ver, de esos trenes que salen de Pamplona, cuántos paran en Tudela porque igual no es tan bonito como lo pintan.

En cuanto al estudio medioambiental para sacar coches de la carretera. Para cuando el tren ese circule por las vías no sé cuántos coches que hay en la carretera va funcionar con electricidad y no tendrán una contaminación como la que se supone ahora. Los estudios son relativos y dependiendo de quién los encargue sacan unos datos u otros.

Hay una cosa clara. Si se mantiene el trazado actual los trenes podrán parar en Tafalla. Si se hace el nuevo trazado seguro que no paran. El trazado actual dicen que tiene menos coste económico y aquí nadie ha dicho que no se haga la mejora del trazado actual con la doble vía o con lo que se vea más conveniente. Aquí se está es contra de que se rompa más terreno y de que se haga una infraestructura nueva con lo que el coste de mantenimiento se va a duplicar o triplicar. Me acuerdo que se hablaba de 100.000 euros kilómetro/año hace tiempo y ahora va está en 120.000-150.000 euros kilómetro/año. Eso de que no lo pagamos nosotros, pues sale de nuestros impuestos. Hacienda somos todos, aunque en algunos juicios se diga que no somos todos. Por favor, no nos traten como a niños.

La alternativa al trazado actual impulsa las mercancías más que la nueva trazado por dos razones, y eso tampoco se ha explicado bien. El actual AVE español no transporta mercancías, un tren de alta velocidad por Navarra cuando lleque a las vías españolas no sé por dónde irá porque actualmente es una suposición que en adelante el AVE pueda transportar mercancías, aunque aquí se haga para las dos cosas. Lo que sí que es seguro es que la vía actual transporta mercancías y eso es algo que nos puede venir bien en el futuro, para las empresas, para zona y para todo.

Está claro que las mercancías se van a mover por la opción más económica o más competitiva y lo que está claro es que la alta velocidad no es competitiva, será rápida, subvencionada habrá gente que la cojerá, pero también hay zonas con alta velocidad, como Toledo, y como perdían 18.000 euros al día han cerrado. Lo que no queremos es que porque la hace el Estado se haga una meqainfraestructura, no se mejore la actual, que es lo suyo, y al final nos quedemos con una infraestructura costosísima que el día de mañana, ahora lo paga el Estado, pero igual la tenemos que pagar nosotros porque los catalanes igual dentro de poco pagan las suyas. Yo no sé cómo va a ser el día de mañana y la infraestructura que hagamos esperemos que dure 150 años. Vamos a pensarlo bien porque ahora lo que estamos diciendo es que como el Estado paga, vamos a estar a bien con ellos para ver si podemos opinar algo, pues no me parece serio y no me parece defender los intereses de Navarra.

El interés de Navarra se consique mejor con el actual trazado porque se consique mejorar la capacidad de la infraestructura, es menos costoso, tiene menor mantenimiento y no aísla a los usuarios, que en la Zona Media va desde Lizarra hasta Sanquësa y desde Unzué hasta Caparroso. Cuando hagáis el estudio que le habéis prometido a Arturo cojer toda la Zona Media, no cojáis Tafalla y lo de alrededor porque somos unos cuantos.

El tema del debate me hace un poco gracia porque el debate existe si los interlocutores se escuchan y son capaces de cambiar su opinión con lo que oigan. Si se viene aquí con un discurso con la intención de no cambiar de

opinión en ningún caso al final es como un plasma en 3D, es igual que lo que puede hacer Rajoy, pero Rajoy lo hace con una pantalla. Me parece muy bien el debate, pero aquí se han dicho un montón de cosas pero al final se sigue contestando lo que se ha venido preparando para contestar. A mí eso no me parece que sea debate, aunque lo hayáis llamado así. Gracias.

(Aplausos)

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Ya ves que no tengo las respuestas escritas ni preparadas. Te respondo mi opinión, lo que creo, no es que tenga otra opinión y esté forzando la máquina por darte una distinta.

Efectivamente, con una mirada a 100-150 años pueden pasar montones de cosas. No sabemos qué penetración va a tener el vehículo eléctrico, no sabemos qué penetración va a tener el vehículo autónomo, no sabemos qué va a pasar con el almacenamiento de energía, no sabemos hasta qué punto vamos a ser capaces de mejorar la eficiencia energética. Pueden pasar muchas cosas. ¿Cambiarán los hábitos de las personas? ¿Las personas se desplazarán menos o se desplazarán más? ¿El turismo seguirá subiendo o bajará? ¿Las mercancías se enviarán o se enviará un fichero y se imprimirán en destino con una impresora 3D?

Tienes razón en el sentido de que el futuro es enormemente abierto, pero yo soy de los que creo que tenemos que contemplar la opción de que el impulso humano de las personas de querer estar en contacto con otras personas va a seguir existiendo, que las personas nos vamos a seguir moviendo y que las mercancías, no se si todas, pero sí una parte, se van a seguir moviendo. Por eso problemas de congestión en las carreteras si no sacamos vehículos va a haber. Igual no habrá tantos turismos o camiones con combustible fósil porque habrá una cuota eléctrica importante, pero creo que habrá vehículos... Y en ese sentido el tren es un medio mucho más seguro.

Dicho esto creo que tenemos que presionar al que tiene la competencia para que solucione nuestros problemas en materia ferroviaria. El tema es que nuestros problemas como territorio global en el tema del tren es el problema de la capacidad y es el problema de los estándares. Le exigimos que nos dé esa solución que nos solucione ese tema y nos plantea una medida que la soluciona.

Como Gobierno de Navarra tengo una necesidad y es que el corredor ferroviario se mejore porque tengo un problema de capacidad y de estándares. A ti, que eres el que tienes la competencia te pido que me lo soluciones y el señor que tiene la competencia me dice te lo quiero solucionar así, de esta manera. Ahí lo que le digo es que esa manera no me sirve y por tanto no hagas nada, me sirve esta, házmelo así y me dice no quiero hacértelo así porque no creo en esa fórmula. Simplificando mucho, ahí es donde estamos y ahí es donde tenemos el debate con la Zona Media. Por eso cuando antes decía que me parece correcta la solución que me dice el Ministerio es porque desde una perspectiva global del territorio me soluciona mis problemas.

Interviniente.- La otra también.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- La otra no. El problema de la otra es que es un ejercicio teórico, no es una opción real.

Interviniente.- Puede ser una opción real, lo que pasa es que el Gobierno de Navarra no está trabajando en esa opción real y eso es lo que a nosotros nos molesta. El Gobierno de Navarra ha tirado la toalla porque ha cogido la opción del convenio y eso nos hunde.

Interviniente.- La opción de UPN.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No es la opción de UPN, es una opción mixta, que es pasajería y que es mercancías y donde debe estar realmente el salto para el Gobierno de Navarra es en que sea un corredor. Para el Gobierno donde está el salto cualitativo y lo que de verdad es importantísimo es que sea un corredor y ese es el elemento central, que sea corredor. Ojo, sabiendo que podremos firmar un convenio o lo que sea y se podrá incumplir, pero creemos que la posición, con todas esas incertidumbres de qué pasará dentro de veinte, treinta, cuarenta años...

Donde hoy toca hacer la apuesta estratégica y esta es la visión del Gobierno es en el corredor, ahí es donde tenemos que concentrar el esfuerzo. Esta es la visión que tiene el Gobierno y creo que es donde tenemos que concentrar el tiro.

Interviniente.- ¿Y si no lo aceptan?

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- El corredor se acepta, todo. Se acepta en las declaraciones privadas y se acepta en las declaraciones públicas, por eso en la propuesta de convenio se lo hemos puesto, sabiendo que aunque lo firmen luego lo cumplirán o no, que no nos engañamos, que lo sabemos, pero nos parece que la posición política que el Gobierno de Navarra tiene que defender y donde tiene que hacer de verdad la apuesta es ahí, en ese elemento de corredor. Ahí es donde tiene que desgastarse todo lo que sea necesario, esta es nuestra visión.

Interviniente.- En la opción 1 siempre hay un corredor porque ya está.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí, pero hoy por hoy ni tiene capacidad ni tiene estándares.

Interviniente.- Estaba pensando, con todo lo que has presentado, en dos cosas y creo que has contestado a la que pensaba primero. Tenemos ahora la vía que se inauguró en 1859 y no teníamos puente porque el puente se inauguró en 1866 y teníamos estación, pero no teníamos puente para llegar. Estamos hablando de que nosotros como tafalenses queremos defender ese servicio. Hay posibilidad, desde nuestro punto de vista, de crear otro carril paralelo y el tercer raíl. Primera pregunta, como Fomento tiene sus competencias y lo paga él, ¿hay alguna posibilidad de que los técnicos que esperamos que hayan hecho los estudios y los proyectos correctos puedan aprobar eso? Una modificación para pasar del Oeste de Tafalla a la situación

actual y poniendo un servicio de tren de altas prestaciones a la estación actual. ¿Eso lo admitiría el Gobierno?

Segundo punto. Una vez que, hipotéticamente, eso estuviera hecho, ¿qué estación nos quedaría? Una estación en la que veríamos trenes pasando a toda pastilla y podríamos tener alguno de mercancías. ¿Dónde podríamos coger los trenes de alta velocidad?

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Eso es futurología. Esa reflexión incide en la lógica del sistema ferroviario en el que cercanías es una cosa y media y larga distancia es otra cosa. Esa lógica, sea cual sea la solución, emerge de forma aplastante y esa lógica no favorece a Tafalla, es algo de sentido común. Desde la cercanía no hay ningún problema, pero desde la media y la larga distancia no le favorece esa lógica a Tafalla. Si alguien se cuestiona Tudela, pues imaginémosnos que pasa con Tafalla. Hoy por hoy, para mí que soy el que me toca hablar con el Ministerio, en los niveles técnicos y políticos, no hay duda, quieren hacer plataforma nueva.

Interviniente.- ¿Por qué técnicamente es mejor?

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Sí. Ante eso el Gobierno de Navarra pone el foco y dice mi apuesta estratégica es el corredor y quiero amarrar el corredor y tener avances en él, en la conexión con Euskadi, en el bucle, en el Castejón-Campanas. Hay que concentrar el fuego ahí y decir que esta es la prioridad global del territorio y decimos que la prioridad, además del corredor, que también, que nadie la pone en duda, tenemos que forzar a que la solución sea distinta de la que quiere el que tiene la competencia. Ese es el tema en este momento.

Interviniente.- ¿Qué estación nos quedaría?

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Es una incógnita. No es una incógnita desde la perspectiva de cercanías para mí, el tema de cercanías dependerá de cómo se muevan las personas y de otras cosas, no dependerá de la media y larga distancia, pero para mí la lógica de Tafalla con cercanías es incuestionable y la lógica de Tafalla con media y larga distancia sufre en la lógica de las cosas. Eso es así.

Interviniente.- O sea, que en vez de dos horas y media costará cinco. Ir hasta Zaragoza y en Zaragoza coger el AVE tarda cinco horas y media y ahora voy en dos horas y media. No sé dónde están los avances.

Manu Averdí, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Bueno, yo he tratado de responder lo que buenamente he podido. Muchas gracias.

(Aplausos)