

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

Moderador.- Arratsalde on guztioi. A continuación vamos a dar entrada a la quinta sesión del proceso de información y debate social sobre el corredor ferroviario navarro. Las jornadas en total hasta ahora son cinco, la de hoy aquí en Tafalla y las de Pamplona-Iruña, Altsasu, Tudela y Castejón.

Información y debate social sobre un hecho evidente, y es que, se mire como se mire, nuestra opinión pública asume que la infraestructura ferroviaria en Navarra es un asunto de gran interés, estratégico. El Gobierno de Navarra también entiende que este es un proyecto de largo recorrido en el tiempo y que debe ser susceptible en todo momento de abrir cauces para que la ciudadanía haga sus contribuciones. En ese sentido quisiera reseñar que tienen a su disposición en el portal del Gobierno Abierto de Navarra información exhaustiva sobre lo que a continuación se va a comunicar y contrastar. Los objetivos de esta sesión son dar cauce público a un debate candente y de viva actualidad, facilitar información de primera mano, aclarar dudas y recoger aportaciones y, en síntesis, canalizar una conversación pública sobre el corredor ferroviario de Navarra. El formato de esta reunión será el siguiente. En primer lugar, intervendrá el vicepresidente Ayerdi para presentar la posición del Gobierno de Navarra y trasladar la información más relevante sobre el corredor Zaragoza-Y vasca pasando por Pamplona. Seguidamente se abrirá un turno de debate que será grabado y con posterioridad transcrito a fin de poder elaborar un informe del mismo. Pensamos que la hora aproximada de finalización será en torno a las 8,30. A continuación le concedo la palabra al vicepresidente económico del Gobierno de Navarra. Cuando quieras, Manu.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Arratsalde on. Buenas tardes y gracias por participar en esta sesión de información y debate social sobre el corredor ferroviario Y vasca-Zaragoza, pasando por Pamplona.

Decía que voy a hacer la intervención en castellano. Entiendo que es más razonable que estar diciéndola en castellano y en euskera, por tanto, nos ahorraríamos mucho tiempo. En cualquier caso, si alguien quiere que aclare algo en euskera o luego, en las preguntas, quiere que le responda en euskera a cualquier pregunta, fenomenal.

Esta reunión, ya se ha dicho, forma parte del proceso de información y debate social que hemos puesto en marcha y por no alargarme mucho en los prolegómenos voy entrando en materia. Este es un proceso abierto, pero también permanente. ¿Qué quiere decir permanente? Que aunque hoy es la quinta jornada y es la última inicialmente prevista, nosotros como Gobierno queremos que esto sea permanente, es decir, que desde el momento en que pusimos en marcha este canal de información, este va a ser permanente. Este es un proyecto que va a durar muchos, el del corredor ferroviario desde Zaragoza hasta la Y vasca. La información que consideramos relevante os la hemos puesto en el portal, pero habrá más e irá surgiendo información relevante y creo que es nuestra obligación, y además lo hacemos encantados, comprometernos a ir poniendo en ese soporte toda la información que vaya siendo importante a lo largo del tiempo, con lo cual esto no va a tener fin, por lo

menos hasta que el corredor ferroviario esté terminado, o al menos esa es nuestra vocación.

Pero, además de que sea permanente desde el Gobierno hacia la ciudadanía, también entendemos que tiene que haber un canal permanente para que la ciudadanía, al margen de estas jornadas y de estas semanas también pueda tener un sitio donde poder decir lo que piensa, con lo cual ese canal será un canal en las dos direcciones, con el objetivo de crear un espacio de diálogo constructivo y argumentado entre la ciudadanía y el Gobierno. ¿Por qué hacemos esto? Porque es un asunto de gran interés en la sociedad, hay debate y nos parece relevante trasladar toda la información, objetiva y técnica, porque nos parece que es un proyecto estratégico para el futuro de Navarra.

¿Qué límites tiene este proceso? El primero es claro y contundente. La competencia ferroviaria es del Estado y, por lo tanto, en la medida en que la competencia ferroviaria es del Estado está claro que este proceso no puede ser vinculante. Quiero decir que cuando el Gobierno somete a participación planes estratégicos o documentos que sí son de su competencia tampoco ninguno de los procesos es vinculante. En estos dos años y pico de legislatura, sobra decir que antes también, en ningún caso ningún plan estratégico ni ningún documento o competencia del Gobierno el Gobierno ha traspasado a la ciudadanía la capacidad de decidir sobre esa materia. Nunca ha sido vinculante, lo que sí ha habido es un cauce para hacer aportaciones y luego esas aportaciones el Gobierno ha incluido las que le han parecido bien, de las que le han parecido medio bien ha incluido la parte que le parecía bien y la parte que no le parecía adecuada no la ha incluido, con lo cual incluso en los procesos participativos relacionados con cuestiones que sí son nuestra competencia, ni siquiera en esos casos es vinculante. En este mucho menos puede serlo porque la competencia es del Estado.

¿Cuáles son los elementos estratégicos en los que situamos nosotros la reflexión sobre este proyecto? Son cinco. El primero es el propio acuerdo programático en el que sustenta el Gobierno de esta legislatura. He puesto literalmente el párrafo que está incluido en el acuerdo programático firmado por las cuatro formaciones: “Declarar nuestra apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales y capacidad suficiente que responda adecuadamente a las necesidades de transporte de mercancías y de personas viajeras tanto de cercanías como de media y larga distancia. Trabajar para que Navarra no quede fuera del corredor atlántico-mediterráneo”. Este es un primer elemento muy importante para este Gobierno porque es el documento firmado por las cuatro formaciones. ¿Qué elementos muy relevantes observa el Gobierno en este texto? Hay una apuesta a largo plazo por el tren, eso está claro, hay una apuesta porque ese tren cumpla con estándares internacionales, hay una apuesta porque tengamos una capacidad suficiente, hay una apuesta porque sea mixto para personas y para mercancías: hablando de personas tanto de cercanías como de media y larga distancia, y todo ello dentro de un corredor, no nos queremos quedar fuera del corredor atlántico-mediterráneo. Esos son los elementos que están recogidos en el acuerdo programático.

La segunda referencia es la Estrategia de Especialización Inteligente que hemos aprobado el Gobierno, las tres Universidades de Navarra, la organización de empresarios, empresas grandes, algunas medianas y algunas pequeñas que están en el comité de la Especialización Inteligente, y también organizaciones sindicales, además del mundo de la economía social, etcétera.

¿Por qué es importante esta Estrategia de Especialización Inteligente? Porque trata de dar respuesta a cuál es la Navarra que visualizamos para el 2030. Y dentro de esa Estrategia, donde todos queremos una Navarra próspera en lo económico, cohesionada en lo social, sostenible en lo medioambiental, hemos aprobado que hay cinco elementos que son relevantes. Uno de ellos es las infraestructuras, y dentro de las infraestructuras, en concreto el transporte de personas y mercancías, y dentro de eso nos hemos puesto un objetivo que es relevante, que el porcentaje de las mercancías que vayan por tren en Navarra suba mucho. El último dato que tenemos es el 0,71%, es decir, que de todas las mercancías que hay en Navarra solo el 0,71% van por tren, todas las demás en su inmensa mayoría, como bien podéis intuir, van por la carretera, y nos hemos puesto el objetivo de que esto pase del 0,71% al 2,40% en el 2030. Podéis pensar que el 2,40% no es mucho, pero es más de tres veces el último dato.

El tercer elemento, para nosotros muy relevante también, es que el corredor que une la Y vasca con el Mediterráneo, pasando por Pamplona, pasando por Castejón, pasando por Tudela, por Zaragoza, por Tafalla... es un corredor de la red básica europea y eso para nosotros es muy importante. ¿Por qué es importante? Porque el hecho de que seamos red básica nos da un protagonismo dentro de Europa. En Europa hay nueve corredores que forman lo que en Europa se llaman los corredores absolutamente prioritarios, los más importantes, dos pasan por el Estado, uno es el atlántico, que viene desde Alemania, Países Bajos, etcétera, pasa por Francia, Y vasca y llega hasta Portugal. El otro sería el mediterráneo, también desde Centroeuropa, entra por Cataluña y baja todo el Mediterráneo. Esos dos corredores forman parte de los nueve de la Champions League, son los más importantes en Europa. En la siguiente categoría está la red básica y eso para Navarra es especialmente importante. Tenemos la suerte de estar en un corredor que es red básica, lo que nos parece que tenemos que proteger porque al final aquí no estamos hablando solo del tren de los navarros y de las navarras, sino que estamos hablando de un tren que une el norte y el sur de Europa y de un tren que dentro del Estado une Comunidades tan importantes como Comunidad Valenciana, Catalunya, Aragón, Navarra, País Vasco y nos pone en marcha con Europa. El hecho de que estemos en red básica es especialmente relevante y lo queremos proteger a toda costa.

El cuarto elemento de referencia que tomamos en cuenta es el Plan Energético Horizonte 20-30, un plan energético que ya ha pasado todo el proceso participativo que os decía antes de presentar el borrador, recoger aportaciones, hemos ya informado públicamente de cuáles de esas aportaciones vamos a considerar, cuáles vamos a no considerar y cuáles vamos a considerar parcialmente. Al final en ese Plan Estratégico va a haber algunos objetivos y uno es qué parte del consumo de energía queremos que provenga de las energías renovables. Hoy por hoy el último dato que tenemos conocido en Navarra dice que más o menos el 24-25% de toda la energía que consume Navarra es de fuentes renovables, y lo que queremos es que en el 2030 sea el 50%; 28% en el 2020 y 35% en el 2025. Y dentro de eso, queremos otra cosa importante, que la parte de energía que en el transporte provenga de energías renovables también queremos que suba. Ahora mismo no llegamos ni al 5%, solo el 4,81%, de la energía que se consume en transporte es de fuentes renovables. Queremos pasar al 10-12-15%.

El quinto documento, muy relacionado con el Plan Energético, la Hoja de Ruta para el Cambio Climático de Navarra. Aquí es donde también queremos cumplir objetivos ambiciosos de reducción de emisiones de gases de efecto

invernadero, en concreto el 35% en el 2020 respecto al 2005 y el 45% en 2030 respecto al 2005. Hoy por hoy el transporte es responsable entre el 20 y el 25% de todas las emisiones de efecto invernadero, con lo cual para este objetivo y para el anterior sacar personas y sacar mercancías de la carretera y pasarlas al tren será importante y será positivo.

En ese marco estratégico lo que el Gobierno se pregunta en primer lugar es cómo está nuestra infraestructura y el sistema ferroviario. En primer lugar, decir que la red navarra actual data de 1870, o algo menos, es decir, de hace 150 años, y además en una grandísima parte de su territorio, en concreto entre Alsasua y Castejón, sólo hay una vía, cosa que no pasa entre Alsasua y Vitoria y entre Castejón y Zaragoza. No cumplimos con los estándares internacionales y no tenemos capacidad suficiente. Esta es la foto que el Gobierno hace de su sistema ferroviario. Es muy viejo, no cumplimos estándares y no tenemos capacidad.

¿Por qué no cumplimos estándares? Ahí tenéis los estándares internacionales de la red básica. De los estándares cumplimos el de la electrificación total, que no pasa en todo el Estado, que hay zonas en las que no están totalmente electrificadas, pero en Navarra sí. Sin embarco, en los otros elementos claramente incumplimos. En la vía actual no entran trenes de 740 metros, lo más que entran son trenes de 550-575 metros. No se puede desplegar una velocidad de línea media de 100 kilómetros/hora y hay problemas con las cargas. Tampoco está implantado el sistema ERTMS, que es un sistema de control y gestión de tráfico ferroviario y luego, por supuesto, la cuestión del ancho ferroviario que todos conocéis. El ancho en toda la península es un ancho de 1,67 y el ancho UIC, el ancho europeo es de 1,44. La fotografía creo que es clara, en Navarra la red ferroviaria, además de ser muy vieja, no cumple con los estándares.

El segundo elemento, el de la capacidad. Hoy por hoy, entre Castejón y Alsasua, que es el punto de difícil porque solo hay una vía, hay capacidad para que circulen 68 trenes al día sumando ambos sentidos. Hoy en día circulan 45 trenes al día en ambos sentidos, con lo cual uno podría pensar que hay margen, pero el tema es que la capacidad la tienes que analizar por sentido y por tramos horarios, es decir, la situación no es la misma las 24 horas del día. La realidad es que tenemos un nivel medio de saturación del 66%, pero si lo vemos por tramos horarios hoy en día ya hay momentos en el día en los que hay problemas de saturación. Hay un par de tramos horarios o tres que estamos en el 100% y otro en el 140%, es decir, que hay tramos que hoy ya son un auténtico problema. La reflexión lógica es que si esta es la situación de hoy en día y estamos hablando del corredor ferroviario a futuro y hemos dicho que hablando de mercancías queremos pasar del 0,71% al 2,40%, pues si hoy ya hay problemas de saturación de vía en determinados momentos horarios y le queremos meter muchas más mercancías al tren es evidente pensar que todavía habrá más problemas de saturación. Fijaros cuáles son los datos medios del Estado y cuáles son los datos medios europeos y en Europa están a años luz de lo que estamos hablando aquí. Es fundamental que haya sitio porque al final la pregunta es para cuántos trenes hay sitio. Si en mercancías queremos subir a ese relativamente poco ambicioso 2,40%, ya no os digo nada si quisiéramos alcanzar medias europeas, pues es evidente que el problema de capacidad es claro y poco discutible.

Podríamos entrar en el debate de los viajeros también. Hoy tenemos los datos que tenemos, pero en el futuro si hay una apuesta fuerte por el corredor

ferroviario qué va a pasar con las personas. Estamos haciendo un estudio, -en noviembre se presentará-, de capacidad ferroviaria y de demanda de mercancías en tren. Además del objetivo del 2,40% estamos viendo cuáles son las mercancías que genera Navarra en origen, en destino y de paso. Estamos viendo de dónde nos vienen y adónde van. Estamos viendo el tipo de mercancías y en ese estudio se está analizando qué parte de esas mercancías pueden ser ferrocarrilables, es decir, pueden ser llevadas en tren, porque no todas las mercancías pueden ir al tren. En noviembre presentaremos ese estudio más detallado, pero es de sentido común que si hoy con el 0,71% tenemos ya problemas de saturación con esos objetivos de crecimiento los vamos a tener más.

En cuanto a las personas, de las estimaciones futuras de demanda de personas no hemos hecho un estudio, y sí preguntamos cada uno podrá hacer sus reflexiones, pero yo veo una cosa clara, si en los últimos diez años la línea a Madrid ha hecho que se incrementen muy significativamente el número de viajeros, no hay más que comparar el cómputo de viajeros que salen de Pamplona ahora con el que salían hace diez años, pues esto mismo va a poder pasar si es Zaragoza en una hora en lugar de en dos; a Bilbao, a San Sebastián, Vitoria, Burdeos o París. Por poner otro ejemplo, recientemente se ha abierto la conexión de alta velocidad entre Tours y Burdeos y eso ha hecho que el volumen de personas que desde Hendaya van a París, desde julio hasta ahora, haya crecido significativamente porque por primera vez desde Hendaya a París se llega en cinco horas, lo que hace que suba el número de viajeros automáticamente.

En cuanto a las mercancías lo tenemos claro, queremos que suban y con objetivos que no creo que sean tan ambiciosos, pero que significan más que triplicar. En el caso de viajeros creo que todo el mundo intuimos que si nos comunicamos mejor con otras ciudades van a subir los viajeros, esto es de sentido común, todo el mundo lo ve. Con lo cual creo que el diagnóstico es claro, no tenemos capacidad suficiente. Resumen del diagnóstico: vía muy vieja, no cumplimos estándares y no tenemos capacidad suficiente.

Una vez situado ese diagnóstico el Gobierno dice, ¿qué alternativas tengo para hacer el proyecto ferroviario que necesitamos? En el plano teórico vemos dos alternativas que abordarían esos dos problemas, el problema de la capacidad y el problema de los estándares y cumplirían también con esos cinco elementos estratégicos que decíamos: el acuerdo programático, estrategia de especialización, plan energético, etcétera.

Una de las alternativas sería modificar el trazado actual añadiendo al menos una vía más, es decir, ensanchar la plataforma y añadir una vía más. Porque el elemento clave en cuanto a la capacidad es el número de vías, aunque es verdad que incluyen otras cosas, influye si tienes más o menos apartaderos, influye el tráfico que haya, la heterogeneidad de tráfico complica la capacidad. Si el tráfico va a velocidades parecidas la capacidad es mayor, si tienes el sistema ERTMS o no te influye en la capacidad... Pero lo más relevante es el número de vías. Una opción sería modificar el trazado actual ensanchando plataforma, añadir otra vía y, además, en aquellos puntos del trazado, que es muy viejo, donde se imposibilita que se cumpla con los estándares de la red básica, donde no entran trenes de 740 metros, donde no se puede hacer una velocidad media mínima razonable, hacer obra y cambiar el trazado. Es decir, no sólo ensanchar la plataforma y poner otra vía, sino en aquellos puntos donde fuera necesario cambiar el trazado para que todo el trazado cumpla con

los estándares de la red básica. La otra opción que vemos es mantener la vía actual en funcionamiento y hacer una plataforma para dos vías nueva que desde el inicio esté diseñada ya para cumplir con todos los estándares de la red europea.

Esas son las dos opciones que vemos teóricas, es decir, estos son mis problemas, es estratégico para Navarra resolverlos y hay dos posibilidades. De estas dos opciones, ¿qué nos dice el Ministerio? El Ministerio, que es el competente y es el que paga la infraestructura, no lo olvidemos nunca, nos dice que de las dos opciones quiere hacer la segunda: mantener la actual vía en uso, hacer una plataforma nueva mixta para pasajeros y mercancías que lógicamente esté diseñada técnicamente para ello desde el minuto uno, desde los proyectos, por tanto que cumpla con los estándares internacionales desde el minuto uno. Nosotros vemos que esa solución sí que ofrece una gran reserva de capacidad, es decir, que si ahora tenemos una sola vía y tenemos problemas ya de capacidad, vemos que mantener la vía que tenemos en funcionamiento y poner una plataforma con dos vías más nos da mucha capacidad. Creo que esto lo vemos todos claramente.

Esta propuesta nos parece que es coherente con el acuerdo programático y que resuelve nuestros problemas. Además, desde la perspectiva de cercanías, porque la vía actual seguiría en uso para cercanías y para determinadas mercancías, lo que vemos es que es una solución que incluso da más capacidad para que haya más flujos de cercanías. Habría más capacidad para que hubiera más cercanías, es decir, lógicamente, si de una vía vas a tres habría más capacidad para todo, tanto para las cercanías, para las mercancías y para las medias y largas distancias. Esta es la propuesta que hace el Ministerio y nuestra primera aproximación a esa propuesta.

La segunda, la de la duplicación de la vía actual con modificación de trazado, etcétera. Como Gobierno vemos que no ofrece la misma reserva de capacidad, es decir, esa solución sería una solución donde como mucho habría dos vías, no tres, con lo cual menos reserva de capacidad y luego, además, aunque no es competencia nuestra y no va a ser Navarra quien lo pague, sí hemos querido una aproximación económica, es decir, qué pueden costar una y otra por tener un orden de magnitud. En la información que hemos puesto en el portal de Gobierno abierto hemos puesto los datos que hemos podido aproximar. Son datos que están extraídos de dos informes de SENER, que es una ingeniería de prestigio en el ámbito ferroviario, uno que se lo hemos encargado nosotros para el tramo Castejón-Pamplona, y otro que es un informe del Gobierno Vasco en el que evalúa el tramo Y vasca-Pamplona. Lo que nos dice SENER es que en el tramo Castejón-Pamplona una nueva plataforma vendría a costar, IVA no incluido, unos 765 millones, y ensanchar la plataforma y poner otra vía nos costaría 620, pero sin presupuestar los cambios en el trazado que vas a tener que hacer para cumplir estándares. Simplemente ensanchar la plataforma y poner otra vía te va a costar 620 millones y además nos dice que no es capaz de valorar las modificaciones de trazado porque no tiene los datos suficientes, hacen falta datos de topografía, orografía, de cómo es el terreno, etcétera. Todos sabéis que de Tafalla a Pamplona hay bastantes curvas, hay problemas de trazado claros, es decir, que habría que hacer actuaciones potentes. Y SENER nos dice que es muy razonable pensar que habría que hacer una inversión adicional importante sobre los 620.

En el caso de la Y vasca lo que vemos es que la plataforma nueva desde Zuasti hasta Vitoria, 1.000 millones de euros en números redondos y la otra

alternativa, que sería desde Zuasti hasta Irurzun una nueva plataforma porque ahí es donde está la peor zona, el desfiladero de Izurdiaga, etc.; después desde Irurzun hasta Alsasua duplicar plataforma, poner otra vía y que cumpla estándares, donde no es tan complejo porque ahí la plataforma es bastante ancha en una parte amplia, y luego de Alsasua hasta Vitoria, que ya hay dos vías, sería simplemente hacer las correcciones necesarias para que se cumpla con los estándares en todo el trayecto, y nos dice SENER que puede ser 773 millones.

La valoración que hace el Gobierno, comparadas las dos opciones, la que nos dice el Ministerio aparentemente es algo más cara en el Zuasti-Vitoria y en el Castejón-Pamplona no hay diferencia de coste. Con estos datos, que son los mejores que podemos tener, lo que vemos es que de las dos opciones posibles la propuesta del Ministerio, que es quien tiene la competencia, da uso mixto porque está previsto que sea así, cumple estándares internacionales, es la que más capacidad ofrece y, vista la diferencia de coste con la otra opción a nosotros nos parece que la propuesta es adecuada, es decir, que la propuesta de nueva plataforma es adecuada. Es la valoración que hace el Gobierno.

A partir de aquí ya se suscita el tema del convenio, no convenio, etcétera. En este caso qué valoración hacemos. La valoración que hacemos es que en la medida en que el corredor ferroviario es estratégico es queremos influir y presionar lo más posible en ese proyecto. ¿Cómo creo que puedo influir lo más posible? Estando lo más cerca y cogiendo toda aquella opción de participar que me deje el que tiene la competencia, que es el Ministerio. Es decir, todo el espacio que me deje el Ministerio para influir lo quiero coger y eso es lo que hace que el Gobierno defienda que es bueno para Navarra firmar un convenio. No cualquier convenio, firmar un buen convenio. Por eso como Gobierno defendemos la conveniencia de firmar un convenio.

Ahora el debate político y mediático está en torno a esta cuestión, ya sabéis que el Ministerio nos hizo una propuesta de convenio a finales de mayo. Nosotros hemos hecho otra propuesta de convenio recientemente, el 18 de septiembre, con unas diferencias desde mi punto de vista relevantes respecto a la propuesta que nos hizo el Ministerio. ¿Qué diferencias? Destacaría cinco en orden de importancia. La primera, clave para el Gobierno de Navarra, es que frente a la propuesta del Ministerio en la que solo se habla del tramo Castejón-Campanas, nosotros en nuestra propuesta hablamos del Zaragoza-Y vasca. Esto para nosotros es un cambio fundamental, lo consideramos un buen convenio siempre que hable de todo el corredor, desde Zaragoza hasta la Y vasca. Nos parece muy relevante recoger en ese convenio una serie de compromisos, hemos redactado una cláusula, que es la que llamamos cláusula de compromisos globales de corredor entre los cuales hay compromisos diversos, pero el más relevante y fundamental es el compromiso del Estado de que todo el corredor, desde Zaragoza hasta la Y vasca, esté terminado en un horizonte temporal más o menos aproximado. No voy a decir el 2023, como insiste todavía el ministro, recientemente lo ha dicho en medios de comunicación, porque a mí me parece poco prudente y me parece prácticamente imposible llegar al 2023 con todo el corredor terminado, pero sí es importante que haya un compromiso, primero de que el convenio hable de todo el corredor y que haya un compromiso temporal más o menos aproximado para todo el corredor, lo que es un elemento crucial. En esa cláusula hemos metido elementos que luego os comentaré referentes al tramo de la conexión entre Pamplona y la Y vasca, referentes también al bucle de Pamplona, compromisos referentes también a este al tramo Castejón-Campanas y referentes al Castejón-Zaragoza.

El segundo elemento es la financiación. Ya sabéis que el convenio opera de la siguiente manera: el Gobierno de Navarra adelanta un dinero y luego lo recupera. Queremos cambiar ese mecanismo, el mecanismo con el cual el Gobierno de Navarra recupera el dinero que adelanta porque el que existe y el que el Ministerio nos sigue proponiendo en la propuesta de mayo es un sistema que no nos gusta. No nos gusta y a los hechos nos remitimos, nos ha costado dos años cobrar 45 millones que estaba claro que teníamos que cobrar bastante antes. Los hemos cobrado finalmente, hace pocos meses, pero esta incertidumbre no tiene sentido. Nunca había dudas sobre que los teníamos que cobrar, pero sí había dudas sobre cuándo y eso no nos lo podemos permitir. Entonces tiene que haber un mecanismo claro, que es que el dinero que nosotros adelantamos lo cobremos descontándolo del dinero que todos los años tenemos que pagar al Estado en lo que se llama la aportación de Navarra al Estado para el sostenimiento de los gastos generales del Estado.

El tercer cambio afecta al bucle de Pamplona. En el bucle de Pamplona nos hemos encontrado que era un tema que estaba totalmente olvidado de la mano de Dios, había un protocolo muy viejo y hemos visto que el protocolo solo hablaba sobre cómo se eliminaba el bucle de Pamplona, es decir, cómo se eliminaba el hecho de que el tren pasara por la estación actual de la Rocha y se parara en la estación nueva de Echavacoiz, pero no se incluía, por ejemplo, el corredor en sí, la nueva plataforma, que no se había valorado, lo cual no podía ser. Además nos hemos dado cuenta de otra cosa, que el compromiso que existía era un compromiso en el cual de cara a la eliminación del bucle la nueva estación, Navarra asumía el cien por cien del déficit en el caso de que hubiera déficit, en el caso de que los derechos urbanísticos no dieran dinero suficiente para financiar la actuación, y hemos dicho que no puede ser. No puede ser porque recientemente el Ministerio ha firmado con el Gobierno Vasco compromisos por los cuales las entradas a Bilbao, San Sebastián y a Vitoria se hacen de otra manera más favorable para el territorio. Nosotros hemos pedido lo mismo.

El cuarto elemento es que en la propuesta que nos hacía en mayo el Ministerio el dinero que ponía no aseguraba en todo el recorrido de las obras, en concreto en el último tramo, llegando a Campanas, que fuera mixto, que fuera pasajeros y mercancías, y hemos puesto un dinero que asegure que eso es así porque para nosotros tiene que ser mixto desde el diseño cumpliendo todos los estándares.

El quinto es que también hemos hecho referencia a una cuestión relevante que son las áreas logísticas de Pamplona y en la Ribera.

Ahora estamos en el fuego cruzado del debate político con esta cuestión. El Ministerio parece que está diciendo públicamente que para ellos somos un desastre, incumplimos desde la A hasta la Z el convenio vigente; que van a revocar el convenio vigente, etcétera. Hay una posición de Madrid que está en esa línea. Sin embargo, la tesis que estamos defendiendo en este debate es que el convenio que existe, que es del año 2010, que es verdad que está totalmente superado por la realidad, pero sin embargo jurídicamente es un convenio que está vigente. Creo que en esto no hay duda porque el propio Ministerio cuando dice que va a iniciar la revocación del convenio actual está reconociendo que está vigente. Pero nosotros decimos dos cosas más, que está vigente y que el Gobierno de Navarra no ha incumplido nada, con lo cual no tiene ningún apoyo legal el Gobierno del Estado cuando dice que va a romper ese convenio. Al final en ese convenio, el del año 2010, se fijan tres

razones para su finalización y ninguna de ellas se produce en este momento. Hay un debate en esta cuestión y lo que os digo es que ni yo mismo sé muy bien qué va a pasar. Sí que hay una cosa evidente, que lo que yo os decía de que la competencia es del Estado es verdad porque el Estado con sus hechos está demostrando que está es mi competencia y voy para adelante.

En cuanto a la situación de los tramos. En el tramo Zaragoza-Castejón la posición ha ido cambiando este año desde que tuvimos la primera reunión en enero. Encima de la mesa, como en todo el corredor, había dos opciones, una era la nueva plataforma y la otra opción era, como hay dos vías, hacer inversiones en las dos vías existentes para cumplir estándares. A principios de 2017 parecía que el Ministerio se inclinaba más por esta segunda, por hacer actuaciones en las dos vías existentes. Luego nos dijo que se lo iba a pensar porque si llegaba a la conclusión de que hacer la nueva plataforma iba a significar un retraso poco significativo se inclinaría por la plataforma y finalmente, hace un par de meses o tres, el Ministerio nos trasladó su posición favorable claramente a hacer nueva plataforma desde Castejón a Zaragoza. Esta es, hoy por hoy, la posición del Ministerio en lo que se refiere a Castejón-Zaragoza, mantener las dos vías existentes en uso, pero hacer nueva plataforma. En este sentido la acción que tiene prevista el Ministerio, que siempre que nos juntamos la comentamos también, es la de licitar este año un nuevo estudio informativo desde Zaragoza a Castejón. Que es casi el primero de los trámites, un estudio en el que se analizan las distintas alternativas de trazado, después va la declaración de impacto ambiental proyectos y obras. Licitarlo este año para que estuviera terminado a principios de 2019, es decir, que a principios de 2019 hubiera un documento que dijera estas son las alternativas de trazado para hacer la nueva plataforma. Un año después, a inicios del 2020, tener la declaración de impacto ambiental hecha. Este es hoy por hoy el esquema respecto al Zaragoza-Castejón y después de eso vendrían proyectos y obras.

En el Castejón-Esquíroz administrativamente las tramitaciones están mucho más avanzadas, el estudio informativo se hizo, se publicó en el año 2004, después se aprobó la declaración impacto ambiental.

En cuanto a la situación de los diferentes proyectos de plataforma ferroviaria os digo cómo está la cuestión administrativamente. En lo que son las obras de plataforma entre Castejón y Villafranca, son obras terminadas y recibidas. En lo que es el subtramo Villafranca-Olite está aprobado definitivamente el proyecto básico y pendiente de aprobación definitiva el proyecto de construcción. Las aprobaciones de los proyectos las hace Adif, aunque haya un convenio vigente no aprobamos nosotros, no es nuestra competencia, aprueba Madrid, Madrid ha aprobado el proyecto básico este año y en breve creo que se aprobará el proyecto de construcción. En el subtramo tres, en el Olite-Tafalla, hace un mes se ha aprobado el proyecto básico y está pendiente de aprobación el proyecto de construcción con una previsión de que el proyecto de construcción esté también con bastante rapidez. En los tramos Tafalla-Campanas y Campanas-Esquíroz la situación, desde el punto de vista de la tramitación, la situación está mucho más atrasada. En el caso de Tafalla-Campanas está redactado el proyecto básico y pendiente de aprobación inicial y en el Campanas-Esquíroz el proyecto básico en redacción. Esta es la situación en cuanto a plataforma. Esa parte que os he puesto antes es la que, de acuerdo con el convenio vigente, esas obras son las que licitaría y ejecutaría Navarra, Navarra adelantaría el dinero y luego el Estado le pagaría a Navarra el dinero.

En la parte que le corresponde a Adif está, por un lado, el tramo 0, el famoso puente sobre el río Ebro. En el convenio que está vigente, el del año 2010, el puente sobre el río no existe, la plataforma empieza al norte del río Ebro hacia arriba. En la propuesta que nos traslada el Ministerio en mayo de este año ellos mismos incorporan el tramo 0, ellos ya meten en la propuesta el puente sobre el río Ebro. En este caso la elaboración del proyecto del puente, tanto de la plataforma como de lo que es el puente, la superestructura, lo hace Adif directamente, aquí no interviene el Gobierno de Navarra, y en lo que es el proyecto de superestructura, desde Castejón hasta Esquíroz es cosa de Adif también. Aquí el Gobierno no interviene, no adelanta dinero, no licita y no ejecuta nada. Esta es la situación y está pendiente la redacción de la superestructura.

Os he traído también algo de información sobre la estación de Tafalla, que soy consciente que es un tema de especial interés y os he traído la valoración que desde el Gobierno hacemos. Ahí veis los datos de viajeros de la estación de Tafalla con unas subidas importantes en los últimos años. Desde los 26.212 viajeros en 2012, divididos entre larga distancia y media distancia. No sé ahora mismo lo que RENFE considera larga distancia y qué es media distancia porque a veces en la media piensas que esto podría estar en la larga. Más o menos la distancia media puede ser cercanías, aunque no exactamente, y larga distancia pueden ser los recorridos más largos. Veis que ha habido subidas importantes en los años 2013 y 2014; también en el año 2015 con un 9% sobre los años anteriores. En el 2016 sigue subiendo, va menos. Detrás de esta subida se nota mucho la parte correspondiente del viaje a Madrid o de alguna otra cuestión.

La propuesta de servicio desde Tafalla para la conexión con el TAV. Aquí hay una cosa que parece clara. El sistema ferroviario no es solo la nueva plataforma o la vía actual, el sistema ferroviario es la suma de todo, es la suma de la vía actual y de la nueva plataforma cuando esté hecha. La lógica del sistema ferroviario es que la vía actual atienda cercanías y atienda también mercancías en parte y que la nueva plataforma atienda mercancías en parte y también viajeros de más largo recorrido. Desde la perspectiva de Tafalla, el Gobierno entiende que es una situación especial, y el planteamiento que vemos necesariamente tiene que pasar porque haya las mejores conexiones posibles, y estoy pensando en el viaje a Madrid y Barcelona, los mejores trasbordos posibles desde Tafalla hasta Tudela y que en Tudela se enchanche con el tren hasta Madrid y Barcelona. Este es el sentido lógico de las cosas desde el sistema ferroviario.

Quiero dejar bien claro que para el Gobierno de Navarra y para el Gobierno del Estado es que la vía actual nadie discute que sigue en funcionamiento y nadie discute que la estación de Tafalla tiene su continuidad absolutamente garantizada. Es el primer mensaje que os quiero trasladar. Luego os contaré las conclusiones de la reunión técnica que tuvimos a primeros de septiembre el Gobierno de Navarra con el responsable de estaciones de viajeros de Madrid, pero sí os adelanto que nadie cuestiona, porque sería un disparate, que la línea actual siga en funcionamiento y nadie cuestiona la continuidad de la estación de Tafalla.

Este es el cuadro de información que nos ha aportado el Ministerio recientemente, aquí están todas las estaciones de Navarra y su situación. Aparece el número de viajeros, si hay o no hay estación, circulación, si hay venta de billetes presencial o no, el horario de apertura de la estación y de la

taquilla. Si hay cámaras de vigilancia o no, si hay máquinas autoexpendedoras o no, si hay servicio de cafetería o no. Yo os doy toda la información que tengo, aquí no puedo hacer más.

Recientemente, en respuesta a la presidenta del Parlamento de Navarra, el Ministerio trasladó una comunicación diciendo, del gabinete del ministro a la presidenta del Parlamento de Navarra, el 21 de julio de este año. "Me informan que actualmente la estación de Tafalla dispone de un servicio de billetes diario. A día hoy no hay en marcha ninguna iniciativa que prevea la modificación de la prestación de este servicio". Es una carta del Ministerio a la presidenta del Parlamento de Navarra.

En las estaciones de Castejón y Alsasua hay otro horario distinto que el de Tafalla, más amplio. Están abiertas las 24 horas, cosa que no sucede en Tafalla. También esto se ha preguntado al Ministerio y se nos traslada que la explicación que tiene es "que al estar Castejón en un nudo que, además de conectar Zaragoza con Pamplona, conecta también con Logroño, hay necesidades de atención de ese cruce de trenes que exige que haya una persona permanentemente allí". Lo mismo pasa con Alsasua, donde hay una conexión hacia San Sebastián además de la conexión hacia Vitoria. La lógica de que Castejón y Alsasua sí estén abiertas 24 horas, preguntado al Ministerio, es esa, que al estar en un cruce de caminos hay necesidades, sí o sí, de apertura.

Reconocen en el Ministerio que en abril hubo algún problema puntual de atención. Recuerdo que se trasladó por vuestra parte una preocupación porque se había cerrado la venta de billetes, pero nos asegura el Ministerio que fue un problema puntual en aquellas semanas o días y lo que nos dice es que la venta en la estación de Tafalla se produce con normalidad en estos horarios, que se están vendiendo todos los billetes todos los días en sus horarios establecidos y no existe ninguna intención de modificar el servicio prestado en la estación de Tafalla.

La línea actual no se cuestiona y la estación de Tafalla no se cuestiona. Me preguntaban por qué se cierran otras estaciones y puedo decir que nada tiene que ver con el tren de altas prestaciones por una razón, porque durante estos años que se han ido cerrando esas estaciones no había tren de altas prestaciones. El problema de por qué se cierran pequeñas estaciones es otro, no tiene que ver con el corredor de altas prestaciones, tiene que ver con el modelo de movilidad de las personas en cercanías, pero ese es otro problema. Es una reflexión que habrá que hacerse, pero se han cerrado estaciones con la vía actual, no se han cerrado estaciones porque estuviera el tren de altas prestaciones. Me parece una reflexión importante porque vincular una cosa con otra no tiene sustento.

Dicho esto, y trasladado que la visión es claramente en defensa de la estación y de la vía actual, ¿cuál es el planteamiento? El planteamiento es necesariamente ofrecer el mejor servicio de conexión de un servicio de cercanías con un servicio de larga distancia. Como Gobierno vemos dos opciones no excluyentes, una es que RENFE, que es el que tiene la competencia, y nosotros presionaremos y podremos convenir con ellos cosas, incluso poner dinero de nuestro bolsillo, que RENFE ofrezca el mejor servicio de trasbordos posibles entre Tafalla y Tudela para que se asegure la conexión adecuada de un tren de cercanías con un tren de media y larga distancia. Pero la verdad es que la competencia es de RENFE, no es nuestra. Nosotros

podremos ayudar y empujar, pero no está en nuestra mano del todo, de ahí la importancia de estar lo más cerca posible de la infraestructura.

La otra cuestión que sí está en nuestra mano, porque sí es competencia nuestra, sería diseñar algún servicio de autobuses desde Tafalla hasta Tudela para que la conexión sea autobús con tren. Nosotros estamos haciendo unos primeros números teniendo en cuenta la salida actual del tren de Tafalla, qué horario tendría que tener un autobús de salida de Tafalla, a qué hora debería llegar a Tudela, etcétera, pero esto no deja de ser un ejercicio teórico, cuando lleque el momento habrá que hacerlo si interesa, pero os quiero decir que hay una posibilidad. Y esta posibilidad sí es competencia del Gobierno de Navarra y hemos visto que este diseño de este tipo de servicios no supondría para el Gobierno de Navarra un problema económico, no tiene un déficit operativo previsto muy elevado. Al final esas son las posibles líneas de actuación, trasbordo tren-tren, donde como Gobierno podemos colaborar con el que tiene la competencia, incluso financiando; trasbordo autobús-tren, donde nosotros tenemos la competencia.

Pasamos ahora a las conclusiones. Aquí os he puesto las conclusiones de la reunión mantenida con el responsable de estaciones de viajeros de Adif el 8 de septiembre y no se cuestiona la continuidad de la estación de Tafalla y de los servicios para los usuarios. Adif sí que descarta un incremento de plantilla en Tafalla, nos dice que el número medio de billetes vendidos en la estación es de 28 al día, por eso descarta incrementar plantilla en la estación. Luego Adif nos sugiere una línea de actuación, en el corto plazo, que la han seguido en Calahorra, que si hay un interés de ampliar horarios de apertura de la estación la posibilidad de alcanzar un acuerdo entre Adif, RENFE y el propio Ayuntamiento, y si tiene que ser el Gobierno de Navarra que sea el Gobierno de Navarra, no me quiero quitar de en medio, justamente para asegurar una mayor apertura de horarios y más servicios. Esa vía también existe y en la reunión de primeros de septiembre se puso encima de la mesa. Nuestra idea era tener una reunión de trabajo con los alcaldes para analizar esto un poco más despacio y creo que podremos conseguir el modelo del convenio de Calahorra para saber de qué estamos hablando y cuál es la cuestión. Esta es la información que tengo para compartir del tramo Castejón-Campanas y de la situación de Tafalla en particular.

Termino haciendo un repaso muy rápido de los otros tres tramos. El siguiente tramo sería el Esquíroz-Zuasti, el llamado bucle de Pamplona. Aquí la solución que se plantea, como en el resto del corredor, es una nueva plataforma con dos vías y estándares internacionales, es decir, la solución es la misma desde Zaragoza hasta la Y vasca. Aquí hemos hecho un trabajo muy activo y hemos puesto encima de la mesa del Ministerio información que ellos no tenían y aquí lo lógico será que el protocolo que hay termine en un convenio nuevo mejor para Navarra que el protocolo que tenemos ahora. Si uno se mete en la cabeza que lo importante es el corredor todos los tramos son tremendamente importantes porque si tú quieres unir Zaragoza con la Y vasca tienes que asegurar que se avanza en todo, si te fallan once kilómetros, desde Esquíroz hasta Zuasti, te falla el corredor.

En el tramo Zuasti-Y vasca la solución vuelve a ser la misma, técnicamente hablando, y ahí la situación es la siguiente. Ahí hemos alcanzado un acuerdo el Gobierno Vasco, el Gobierno de Navarra y Ministerio con un calendario porque la situación administrativa está bastante más atrasada. Lo que hemos acordado es que el año 2017, para diciembre, el Ministerio termine el estudio informativo,

que es lo que os decía que en el tramo Castejón-Zaragoza se va a licitar este año para terminarlo a primeros del 19; que en el caso de la conexión a Euskadi se termine este año. En ese estudio informativo el Ministerio está analizando dos opciones, que es la conexión con Vitoria o la conexión con Ezkio-Itsaso y el resultado de ese documento tendrá que ser un documento en el que vengan las dos opciones valoradas y analizadas con muchos criterios y veremos cuál es la que sale mejor valorada en ese estudio. Y en diciembre del año que viene, antes de finales del 18, el Ministerio se compromete a haber hecho toda la tramitación de la declaración de impacto ambiental de manera que para finales del 18 haya declaraciones de impacto ambiental favorable en ese tramo. Luego vendrían el proyecto básico, el proyecto constructivo, licitación y ejecución.

Esta es la situación de todo el proyecto en su conjunto y con el detalle que os podía facilitar, y en particular en Tafalla, y el más amplio. No he querido hacer referencia a que en el documento ejecutivo que hemos colgado en la página web se indica también que nos parecía que era llegado el momento para licitar la variante de Tafalla porque ya se ha dicho suficientemente y tampoco me parecía que merecía la pena incidir más en ello.

(Video)

Moderador.- Se abre el debate.