

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

Asistente 1.- Primero, daros las gracias por venir aquí. Lo que quería preguntar es ¿dónde van a estar las estaciones?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- El sistema ferroviario es un sistema global, es mercancías, es pasajeros de media y larga distancia y es cercanías. Por lo tanto, es la suma de la nueva plataforma y de la vía existente. Esto es fundamental. Es decir, las cercanías es la vía existente, es más, el hecho de que tú lleves a la nueva plataforma los trenes que ahora mismo van a Madrid, por ejemplo, o determinados trenes de mercancías lo que hace es liberarte capacidad en la vía actual para poder poner más cercanías. Personalmente creo que el problema de las cercanías, el reto más que problema, es si vamos a tener personas suficientes para que se monten en cercanías. En estos últimos años, que no había tren de altas prestaciones, que simplemente tenemos nuestra vía, se han ido cerrando apeaderos, hay menos personas que viajan en cercanías por tren.

El problema no es, por lo tanto, la nueva plataforma, el problema es cómo se mueven las personas en Navarra, cómo utilizan su movilidad, cogen el coche, cogen un autobús, usan el tren, yo creo que ese es el reto, pero desde luego en el sistema ferroviario para mí es clave que, además de la nueva plataforma, la vía actual siga en funcionamiento y va a tener más sitio para que haya más cercanías. La cuestión es: ¿va a haber personas suficientes que la usen? El tiempo nos lo dirá, pero no es una solución que condene a las cercanías, en absoluto, le da un espacio mayor.

Asistente 1.- Restaurar, hacer una obra nueva de ancho europeo es perfectamente compatible... Ha dicho "Carrascal es caro", carísimo es el bucle de Pamplona. Y se quiere hacer el bucle de Pamplona, y el enlace de la Volkswagen, o ¿a la Volkswagen la vamos a dejar al margen de la nueva vía?

Pero hay otra cosa muy importante en la plataforma actual, que no hay que expropiar ni hay que quitar terrenos, ni hay que hacer nuevas iniciativas...

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Eso es mucho decir.

Asistente 1.- Y falta un detalle, creo que falta ambición en el corredor navarro. Si queremos ser ambiciosos vamos a hacer al puerto de Algeciras y el puerto de Valencia... Si hacemos Algeciras-Puertollano, la salida natural sería, si somos ambiciosos los navarros, sería Madrid-Soria-Burdeos, esa sería una salida natural.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Hay muchas personas que dicen ya solo pretender que el Ministerio pueda construir el corredor ferroviario del Mediterráneo, que es mucho dinero de inversión, en el 2023 como dice el ministro, eso es terriblemente ambicioso, sobre todo cuando uno mira el dinero que ha invertido Madrid en los últimos

diez o quince años en Navarra. Ya solo pretender que se haga el corredor ferroviario es enormemente ambicioso.

Yo, en cuanto a lo que es planificación y lógica de las redes, quiero poner en valor, porque a mí me parece importante, que es Europa misma la que dice es que el corredor ferroviario que une el Atlántico con el Mediterráneo es muy importante, pero no solo por Navarra, sino porque conecta dos de los grandísimos corredores europeos, como son el Mediterráneo que, como sabes, recorre toda España y termina llegando al corazón de Italia y Alemania y el Atlántico también, que viene desde Portugal, Y vasca, Francia y termina desembocando en Países Bajos y demás. Es que el corredor Cantábrico-Mediterráneo es un corredor estratégico en sí mismo y yo no veo un corredor hoy por hoy, y no está en la planificación europea definido, un corredor tan estratégico para Navarra como este. Sin duda que puede haber otros y que el final el transporte es una cuestión de redes y de mallas, eso no lo voy a discutir porque es verdad, pero este corredor a mí me parece clave, ya no te digo nada con los movimientos de mercancías que se prevé que puedan venir de Asia a través del mar Rojo-Mediterráneo. El corredor que une los dos mares, los dos corredores, es importantísimo y que nosotros estemos ahí es algo que tenemos que defender a capa y espada.

Decías que cualquier infraestructura tiene impactos medioambientales, eso no lo voy a negar porque es de sentido común. ¿Qué es lo que tenemos que hacer con las tramitaciones medioambientales? Tenemos que tratar de prevenir los efectos que puedan ser prevenibles y corregir en la mayor medida posible lo que podamos corregir, pero como cuando hacemos una carretera, un colegio o hacemos cualquier infraestructura. Cualquier infraestructura que hagas tiene impactos medioambientales, pero en este caso las dos alternativas los tienen porque la otra alternativa también los tiene. Ensanchar la plataforma es ganar terreno donde no hay terreno, cambiar el trazado es ganarle terreno donde no hay terreno, y es eliminar curvas en zonas que pueden ser delicadas. Y si la inversión sube tanto es porque la actuación es muy costosa también. Impacto medioambiental tienen las dos, pero el problema es que cualquier infraestructura lo tiene. ¿Vamos a dejar de hacer una infraestructura que es clave para Navarra económica y socialmente, que además nos va a ayudar también a cumplir con otros objetivos medioambientales relevantes como es el consumo energético de fuente renovable, como son las emisiones de gases efecto invernadero...? ¿Vamos a dejar de hacerlo porque en la construcción haya impactos ambientales? Yo creo que no porque si no, no haríamos ninguna infraestructura. Lo que hay que hacer, eso sí, es usar la normativa medioambiental a tope para que esos impactos ambientales que se producen se minimicen lo más posible, pero es que todos los documentos estratégicos de Navarra, el propio acuerdo programático de Navarra, todos, estamos diciendo que nuestra red ferroviaria tiene que ser moderna y eso significa solucionar esos dos gravísimos problemas que tenemos de capacidad y de estándares, lo tenemos que solucionar, hay que hacerlo y cuando lo hagamos tenemos que minimizar los efectos ambientales.

Así es como veo la cuestión, pero no deja de ser una infraestructura absolutamente estratégica. Que luego, además del corredor ferroviario mediterráneo reflexionemos sobre otras comunicaciones, por supuesto que sí. Qué te voy a decir, por ejemplo, del interés que tienen los riojanos también en que el Castejón, Logroño y Miranda de Ebro se desarrolle o del interés que pueden tener los aragoneses en que la conexión de Zaragoza con Valencia mejore también... Tú sabes cómo está la conexión entre Castejón y Soria y lo que eso significaría. Pero desde la reflexión estratégica de Navarra, y siendo

muy respetuosos con la planificación europea, es que tenemos la suerte de estar en un corredor que Europa ha definido como red básica. Mimemos eso, cuidémoslo porque es importante para nosotros.

Asistente 1.- Desde mi punto de vista, ensanchando la plataforma actual, y mimando la plataforma actual estaríamos ahí. Lo que nos va a dejar fuera del corredor seguramente será Madrid.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- A ver, cualquiera de las opciones al final depende de Madrid, que es quien tiene la competencia y que es quien la paga y como son infraestructuras que requieren mucho dinero en el tiempo... Y se ha demostrado en estos años de crisis, que no ha habido dinero y se han dejado de hacer muchas cosas.

Lo que es evidente es que la alternativa que señalas, el ensanchamiento de la vía y la corrección del trazado es una de las que yo mismo he defendido como posibles para cumplir con el acuerdo programático, pero en los chequeos que hemos visto ya has visto que es muy costosa económicamente y que también, desde un punto de vista de ocupación de terreno y de afección al terreno, también tiene lo suyo, es decir, a esa alternativa habría que aplicarle con la máxima exquisitez posible la normativa medioambiental, ver cómo corregimos sus efectos, minimizamos, etcétera, porque no deja de ser una actuación muy relevante.

En cualquier caso, el Ministerio, que es el que tiene la competencia, te dice de las dos posibles yo quiero hacer esta. Nosotros lo que vemos como Gobierno es ¿soluciona los problemas de la red ferroviaria de Navarra? Sí, claramente. ¿Nos da una mayor reserva de capacidad que la otra? También. ¿Nos ofrece una alternativa para lo que es cercanías en la medida en que la vía sigue perfectamente en uso y además se elimina capacidad? También. ¿Cuál es mi vocación como Gobierno de Navarra? Estar lo más cerca posible del gobierno del Estado para que cuando se desarrolle pueda influir de la mejor manera posible, pero la competencia es estatal porque, entre otras cosas, este corredor, como tú bien señalas, no es un tren solo de los navarros y de las navarras, es que es un tren que une el Mediterráneo con el Atlántico, que une dos corredores, es una infraestructura europea, ni siquiera estatal. Eso no lo podemos perder de vista. No es nuestro tren. Si fuera un colegio o un hospital para nosotros sería nuestra infraestructura, pero es que en este caso es nuestra, pero compartida con otros muchos.

Asistente 2.- Tengo entendido que las demás líneas de alta velocidad de España son deficitarias, es decir, no han amortizado su inversión y necesitan dinero público para seguir funcionando. ¿Por qué va a ser distinta esta? También quisiera saber si la alta velocidad admite todo tipo de mercancías.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Yo no he dicho que esta línea vaya a ser rentable. Lo que quiero decir es que, en general, cualquier tipo de infraestructura es difícilmente rentable. Como Gobierno de Navarra todos los años para financiar el transporte de personas por autobús tengo que poner un montón de dinero porque no son rentables para la operación privada, tengo que subvencionar el coste que tienen esas líneas. Mantener las carreteras todos los años me cuesta dinero, pero un montón de millones porque no es rentable y son infraestructuras de

comunicación. Y estoy hablando del Gobierno de Navarra porque es nuestra competencia.

En general, los servicios públicos, los servicios de comunicación, estamos acostumbrados a financiarlos. Puede haber alguno que tiene un volumen tan brutal de pasajeros que igual con ese volumen brutal de pasajeros pueda pagarse así mismo, pero es lo menos normal. Por compartirlo con vosotros, el Gobierno de Navarra y los Ayuntamientos de la comarca de Pamplona todos los años ponemos catorce millones para financiar las pérdidas que tiene el transporte urbano comarcal, las villavesas. No es rentable, ya lo sabemos, pero entendemos que es necesario. En las carreteras todos los años dedicamos treinta y tantos millones de euros a mantener nuestra red de carreteras porque no genera ingresos como para pagar los gastos de mantenimiento.

Cuando hablamos de rentabilidad, si hablamos de rentabilidad económica es una cosa, si hablamos de rentabilidad socioeconómica y ambiental es otra y ahí es donde puede haber mucho debate. Es verdad que se hacen análisis de rentabilidad socioeconómica en los que se meten otros elementos y se valoran económicamente. Por ejemplo, ¿cómo valoras tú económicamente que si sacas camiones, coches y autobuses de las carreteras y esas personas y esas mercancías las llevas al tren la menor peligrosidad de las carreteras? ¿Eso cómo lo mides en dinero? Hay teorías que te ayudan a cuantificar y a valorar esos impactos. ¿Cómo valoras el menor tiempo que te cuesta desplazarte de un sitio a otro? ¿Qué valor económico tiene el ahorro de tiempo? Pues también hay teorías que te ayudan a valorar eso. O los impactos medioambientales de los que hablábamos, ¿cómo valoras económicamente que reduzcas esa factura de combustible fósil, de petróleo, etcétera, porque estás usando más energías renovables? ¿Qué valor tiene eso o porque emitas menos gases de efecto invernadero? ¿Cómo valoras el hecho de que se perciba que tu región está mejor comunicada y eso pueda significar un mayor atractivo para la actividad económica, que vengan más empresas, más personas...? Hay modelos que te ayudan a monetizar esos elementos, darles un valor y entonces el análisis de rentabilidad es socioeconómico con esos elementos.

Ahí hay para todos los gustos, hay estudios de rentabilidad socioeconómica que te dicen que los trenes que se han hecho en el Estado de alta velocidad, que quitando la Y vasca y Navarra son solo para pasajeros, -aquí no, aquí van a ser también para mercancías-, que ninguno es rentable. Hay estudios que te dicen que en el mundo hay líneas de alta velocidad que son rentables en el sentido de que son capaces de pagar sus gastos de explotación y de mantenimiento. Hay estudios que te dicen que no se puede dar una norma general, hay unas normas que sí y otras que no... Hay para todos los gustos y ese es un elemento que genera polémica.

¿Qué es lo que decimos como Navarra? Sabiendo que es un elemento que tiene polémica, el de los análisis de rentabilidad, lo que decimos es que en este caso quien tendría que hacer en su caso, que no sabemos si lo ha hecho, no digo ni que sí ni que no, un análisis de rentabilidad socioeconómica en el caso del corredor ferroviario tendría que ser el Gobierno de Madrid que es el competente y que es quien lo paga. Nosotros como Gobierno de Navarra, en la medida en que no pagamos la infraestructura, lo único que valoramos son las ventajas que nos va a ofrecer en términos de mejor seguridad de las carreteras, en términos de ahorro de tiempo, que también tiene un valor económico, en términos medioambientales, que los tiene, etcétera. Nosotros entendemos que el análisis de rentabilidad correspondería en este caso más al

Ministerio de Fomento, igual que a mí me corresponde cuando es una inversión que la hago yo. Sabiendo, insisto, que muchas veces todos asumimos que las infraestructuras nos cuestan dinero.

Asistente 2.- Con respecto a las mercancías.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Todo el corredor va a estar diseñado, y es una de las cosas que el Gobierno de Navarra ha enfatizado muchísimo, para mercancías y para pasajeros. Cuando tú diseñas un tren de altas prestaciones para mercancías los requisitos son más exigentes que para pasajeros, cuesta más dinero en definitiva porque tiene unos requisitos de rampas, pendientes, etcétera, más exigentes. De hecho, esa es una de las correcciones que hemos hecho en nuestra propuesta de convenio, hemos puesto los dineros necesarios para asegurar que es de los dos tipos.

El sistema ferroviario nunca va a ser como las carreteras, tienes carreteras grandes, pequeñas y medianas y carreteras que te llevan hasta el último rincón y luego hay mercancías que tampoco tienen sentido que vayan por tren, productos perecederos, etcétera. Por eso cuando decía antes del cien por cien de mercancías lo que nos estamos planteando es subir al 2,40% y ojalá sea más, somos conscientes que hay mercancías que es muy difícil que vayan a ir por tren alguna vez, pero en Europa ya veis que estamos en el 12, 13, 14% de media de todas las mercancías. Estamos hablando de tantas toneladas y de tantos camiones que podrían dejar las carreteras e ir por tren que merece la pena, sabiendo que hay mercancías que difícilmente irán por tren nunca, eso lo tenemos asumido.

Asistente 3.- Lo que está claro es que la segunda alternativa es la mejor si nos la dan hecha. El problema viene por la lucha de competencias en el plano económico, técnico y político. ¿El plano político cómo repercute en esta lucha de competencias?

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Ya os he dicho que ahora mismo tenemos unas semanas de cierta salsa porque parece que cuando se habla del tren todo se centra en el convenio famoso y realmente hay muchas cosas más. Yo suelo recordar que, cuando a veces parece que el discurso es que este Gobierno paraliza todo y no hace nada, en estos meses hemos estado trabajando codo con codo con el Ministerio en avanzar muchas cosas que son valiosas para el corredor. Hemos promovido un acuerdo con el Gobierno de Euskadi para poner un calendario cerrado en la conexión de Zuasti a la Y vasca, que eso es bueno para el corredor porque es la salida hacia Europa. Eso ya lo hemos hecho y lo hemos avanzado. Todo el trabajo que hemos hecho del bucle de Pamplona es bueno también porque había que hacerlo, estaba totalmente olvidado y había que hacerlo. Incluso en el tramo Castejón-Campanas, que es el más ruidoso, estamos trabajando, los equipos técnicos de los dos Gobiernos y se está avanzando en los trabajos técnicos. En el Castejón-Zaragoza, aunque es una parte más del Estado, le estamos achuchando siempre. Siempre que me junto con el ministro siempre hablamos de todo el corredor porque le digo "oye, no quiero hablar solo de un tramo, quiero que hablemos de todos, cómo está este, qué hacemos aquí, qué hacemos allá y cómo va todo". En ese sentido se ha estado trabajando.

Ahora la discusión política está, por un lado, en que UPN firmó con el PP aquel acuerdo al que yo me refería de marzo-abril de este año por el cual UPN le garantizaba al PP el apoyo a los Presupuestos del año 17 en Madrid y a cambio el PP se comprometió a que este año, sí o sí, había que licitar obras. Tenemos ese elemento que influye y presiona. El Gobierno del PP quiere cumplir ese acuerdo, aunque creo que después se ha dado cuenta de que se ha metido en un lío porque tenemos un convenio con el Estado del año 2010, no es cosa de ahora, en el cual se había establecido que licitaba yo. Por otro lado, tenemos otro elemento que es que después de muchos años en los que el Ministerio lo ha tenido parado este corredor porque no había dinero o había otras prioridades, de repente plantean hacer cosas que normalmente llevan unos plazos y las pretenden hacer en unos plazos absolutamente estratosféricos, muy rápidos, por cumplir ese compromiso, y eso genera dificultades.

Por otro lado, es verdad que dentro del propio cuatripartito hay también sus matices y sus debates respecto a la solución y la no solución. Todo esto está suscitando bastante tensión política en torno a la negociación del Convenio. No os lo he dicho antes, pero yo lo he dicho públicamente, nosotros, yo mismo personalmente, el día 13 de septiembre cuando hablé con el ministro, y se lo escribí el día 18, es decir, en estos últimos días, le he trasladado al ministro un mensaje que a mí me parece importante y es: “ministro aquí tienes la propuesta de convenio que te hace el Gobierno de Navarra, te la paso, ya la tienes... Te hago una propuesta transitoria, pero tenemos un elemento que para Navarra es crucial, que es el Convenio Económico, no el del tren, sino el Convenio Económico, el de las grandes cuentas de Navarra con el Estado y lo tenemos que cerrar, lo tenemos que arreglar porque nos tenéis a Navarra en el aire”. El Convenio Económico va con retraso porque tenemos que acordar las cuentas del año 15, las del año 16, del año 17 y en adelante.

Desde el Gobierno de Navarra pensábamos que eso iba a estar cerrado para el verano de este año porque el consejero Mikel Aranburu lleva con el equipo del ministro Montoro hablando del Convenio Económico casi desde el principio de la legislatura. Y nosotros confiábamos, porque había razones lógicas para confiar, en que eso iba a estar terminado. ¿Qué pasa? Que ese acuerdo está en ese punto en el que falta muy poco, pero lo que falta es justo la voluntad política, el último empujón. Yo sí que por primera vez, porque hasta ese momento nunca jamás yo había hablado del Convenio Económico y a mí me consta desde luego que Mikel Aranburu en sus conversaciones con Montoro y su gente nunca ha hablado del tren, pero yo sí que el 13 de septiembre, y lo escribí el 18 de septiembre, le dije al ministro De la Serna, “oye esto lo tenemos que arreglar porque estamos hablando de una diferencia al año entre lo que Navarra tiene que aportar al Estado de los más de seiscientos y pico millones que ahora mismo estamos aportando, porque se aplica una fórmula provisional hasta que se pacte, a una cifra que puede estar por debajo de los quinientos”. Hasta el propio Esparza decía que él creía que debería ser en torno a los 450, lo dijo en prensa hace poco. Yo como vicepresidente del Gobierno, lo he dicho alguna vez, me quedaría con una cara de tonto enorme si firmara un convenio sobre el tren en el que dice que lo que yo adelanto lo voy a descontar de lo que pago al año al Estado, que lo voy a descontar de ahí, sin que esté fijada esa cifra y teniendo como tenemos un debate de cien millones de euros al año. Le dije “ministro que yo no puedo salir a la calle firmando un convenio sobre el tren sin tener eso cerrado, que me va a preguntar la gente en la calle qué he hecho”. En el fondo me van a decir “si estás pagando tú el tren, si tienes un debate de cien millones arriba o abajo y lo descuentas de una cifra que es provisional...” Ese argumento también ha salido y nosotros en eso sí hemos sido claros también, pero la razón de que se haya sacado el 12 de septiembre

es que pensamos sinceramente que iba estar firmado antes porque estaba en condiciones de estar firmado antes.

A partir de aquí qué va a pasar. No lo sé ni yo. La situación es que hemos hecho la última comunicación oficial en la que nosotros hacemos entrega de una propuesta de convenio completa y hacemos también entrega de una propuesta transitoria en la que lo que le decimos es "Oye, mientras negociamos el convenio, mientras analizamos nuestra propuesta y mientras se firma el Convenio Económico te hago una propuesta que a ti te soluciona porque se puede seguir y tú puedes cumplir con UPN, que es lo que quieres, y creo que lo que te pido a cambio es totalmente razonable. Simplemente es que me firmes esta cláusula de todo el corredor que es tan importante". Estamos ahí, yo estoy esperando a ver cuál es la posición formal que adopta el Ministerio. El Ministerio de momento está hablando por los periódicos, porque a mí no me ha enviado formalmente ningún escrito, está habiendo declaraciones públicas en los medios de comunicación de los dos gobiernos, pero no está habiendo en este momento una comunicación oficial.

Defiendo una tesis, y con esto si queréis cierto, una tesis que es obvio que Madrid también comparte, es que el convenio del año 2010 está vigente. Que es un convenio que, aunque está superado por la realidad, se tenía que haber terminado en el 2014-2015, está jurídicamente vigente y como está vigente en ese convenio se dice lo que se dice. Y creo además que está vigente, y no solo eso, sino que creo que el Gobierno de Navarra no ha incurrido en ninguna causa de incumplimiento que justifique la extinción de ese convenio. Ahí es donde parece que puede haber un cierto debate. El ministro el otro día decía que hemos incumplido el convenio del 2010 de la A a la Z... Yo tengo ganas de que me diga exactamente en qué letra lo hemos incumplido, si es en la J, en la K o si es en la L porque yo no sé, de verdad, dónde hemos incumplido. Ahí es donde tenemos la salsa política.

Asistente 3.- Yo iba más bien por la discrepancia que hay en el debate en el cuatripartito, había una discrepancia entre unos y otros con unos criterios tan dispares que yo ahí veo un problema.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Ahí hay una discrepancia. En esto, como Gobierno lo que vemos es que, como pasa en alguna que otra cuestión porque es verdad que esta fórmula del cuatripartito la considero muy positiva y muy valiosa porque nos está obligando a formaciones distintas a entendernos, a hablar y a consensuar, y esto es muy valioso en Navarra. Desde esa parte lo veo muy positivo y lo valoro francamente muy bien, pero es verdad que a veces hay algunas cuestiones que se atascan un poco más y esta es una de ellas. Pero incluso en esta cuestión creo que el Gobierno de Navarra como institución, que es de lo que me toca a mí hablar, tiene que poner el foco en el interés general de los navarros y de las navarras. Eso es lo que el Gobierno de Navarra trata de hacer.

¿Cuál consideramos que es el interés general? Es que el corredor ferroviario se haga y además también nos parece interés general que nosotros tratemos como Gobierno de Navarra de estar lo más cerca posible e influyendo lo más posible. Eso es lo que vamos a tratar de buscar, también tratando de preservar de la mejor manera posible, como hacemos siempre, las relaciones dentro de las cuatro formaciones que sustentan al Gobierno porque también

para el Gobierno es valioso el trabajo y las relaciones dentro del cuatripartito. En eso es en lo que estamos.

Igual que el Ministerio tiene el compromiso con UPN de licitar este año, pues nosotros ahí también hemos alcanzado algún compromiso para facilitar las relaciones dentro del cuatripartito. Las dos partes buscamos y tenemos nuestros compromisos y creo que lo que se espera de los gobiernos es que seamos responsables, tenemos cada uno nuestros compromisos y que busquemos el punto de encuentro. La solución transitoria que le planteé al ministro De la Serna creo que sinceramente que tenía en cuenta eso, nuestros compromisos y los suyos y buscaba un punto en el cual las cosas pudieran ir adelante. Yo creo que estamos ahora mismo aquí y veremos donde terminamos, pero nosotros como Gobierno esa es la reflexión que hacemos hoy.

Asistente 4.- Dar las gracias por venir a Castejón, sobre todo por los datos tan claros, más allá de que podamos discrepar, que de hecho lo vamos a hacer. A mí se me generan varias dudas y te las quería plantear a ver si podíamos abrir un debate o nos podías contestar.

Pienso que seguir apostando por el modelo del TAV, del TAP, en general de la alta velocidad, el AVE, o lo que era antes el AVE, luego TAV, ahora TAP, creo que es un modelo que en España se ha demostrado que está totalmente fracasado. Fracasado en el sentido de que está claro que lo que no se puede ser un país como España y querer tener más kilómetros de alta velocidad que China por habitante. Entendemos que hay otras alternativas por las que se debe apostar y el debate lo deben hacer entre apostar por un modelo del tren convencional, potenciarlo, fomentarlo, mejorar las infraestructuras y su rentabilidad social, económica y medioambiental en contraposición con el tema de la alta velocidad, los objetivos que persigue y, sobre todo, los resultados que tenemos de la implantación de la red europea en estos últimos años. Hablemos de número de viajeros, hablemos sobre todo del fracaso que ha supuesto el tema del porcentaje de mercancías que se transportan, que además nos habéis dado los datos también.

Está muy bien que el compromiso para 2030 sea llegar a casi tres veces el tema de las mercancías, lo que pasa es que los datos que tenemos a día de hoy nos hacen dudar de apostar por este modelo de tren. Entendemos, y yo en particular también, que hay alternativas que pueden encajar en este acuerdo programático porque se pueden explorar otras vías que no sea la opción 2 que plantea el Estado y que parece ser que el Gobierno de Navarra está de acuerdo. La opción 2 que plantea el Estado puede conllevar hasta tener tres vías, dos de alta velocidad para mercancías y pasajeros y la actual que se quedaría también para mercancías y pasajeros. ¿Esta situación no supondría seguir manteniendo solo el tránsito de pasajeros en alta velocidad y dejar en la otra vía las mercancías? U otra opción, si potenciar pasajeros y mercancías en alta velocidad y dejar morir poco a poco, como se está haciendo, la actual infraestructura de tren convencional y el tren de cercanías. Es algo sobre lo que tenemos que reflexionar y vuelvo otra vez a la rentabilidad social, económica, industrial, demográfica y medioambiental. Hay localidades, ubicaciones, y ahora voy a hablar de mi pueblo, que es lo que creo que tengo que hacer y lo que me interesa en las cuales yo también tengo que ver un encaje de este proyecto que está planteando el Estado y que el Gobierno de Navarra parece que lo ve positivo, en cómo se queda Castejón y su infraestructura.

Castejón a día de hoy la infraestructura que tiene es viable estratégicamente como nudo ferroviario y como conexión ferroviaria porque tiene un encaje total en la posibilidad de plantear otra alternativa de corredor, porque eso sí, no vamos a poner en duda la estrategia, pero sí en el modelo que es lo que yo quiero debatir. Creo que debemos apostar por un tren más sostenible, más social, una solución que no requiera un impacto ambiental... ¿Que hay que asumir una infraestructura nueva? Sí, pero también tenemos que discutir si vemos la necesidad o no. El actual trayecto, que incluye el TAP en el corredor ferroviario, nos genera dudas porque no sabemos si va a ser exactamente el trayecto que se plantea, pero también genera dudas el encaje que tiene en Castejón y en el planteamiento que has hecho y que habéis puesto encima de la mesa de que Castejón se cuente como punto referente logístico y estratégico, como creo que debe ser en este proyecto.

Según una proyección que habéis hecho, me genera la duda de qué encaje tiene cuando el trayecto de la alta velocidad pasa por encima del Ebro y se va a Cadreita y la entrada a la estación Castejón ahí se queda. No se de qué manera tendría encaje en este proyecto la estación de Castejón, aparte de que se tienen que potenciar las infraestructuras existentes, es decir, donde sea necesario construir nuevas por supuesto que habrá que construir, pero donde podamos aprovechar las existentes creo que deberíamos apostar por aprovecharlas si al final estamos hablando de invertir y en algunos casos podemos hablar, se estará más de acuerdo o no, en derrochar dinero público, en caso de infraestructuras como la alta velocidad que se está viendo igual que en muchos proyectos anteriores, podemos hablar de autopistas sin coches y aquí podemos hablar de un tramo de alta velocidad con trenes sin pasajeros o con trenes con pasajeros al que no se puede acceder por el alto coste del billete.

También hablo de rentabilidad social, tenemos que hablar de un tren social que permita el acceso a las personas a poder utilizarlo en cuestión de costes de billetes y tenemos que apostar por un tren social que permita mantener, y todavía más impulsar, la rentabilidad social, económica e industrial, etcétera... Ahora me refiero en el sentido de todo lo que estamos viendo ahora, estamos viendo como se están dejando de fletar trenes, se está dejando de contratar a personas en RENFE o en Adif, se está viendo cómo se están cerrando taquillas, como en Tafalla y a nosotros nos preocupa Castejón porque el ferrocarril ha sido parte de su historia, parte importantísima y parte fundamental del nacimiento y crecimiento de este pueblo.

Lo que nos preocupa es todo lo que pueda pasar referente a una infraestructura de este tipo y las consecuencias que pueda tener negativas, que si hablamos de un trayecto que se desvía hacia el norte y al mismo tiempo estamos planteando un posible proyecto estratégico logístico, que me parece fundamental y hay que defenderlo, pero quisiera que me pudieras apuntar algún detalle de cómo tiene ese encaje, más que nada para poder visualizarlo.

En ese sentido, sí que quería reflejar estas dudas y dejar clara la propuesta, que creo que el Gobierno de Navarra debería apostar por otro tipo de modelo, no por un modelo que a nuestra forma de entender ya viene demostrando durante unos años que está fracasado. Hay ingentes cantidades de millones de euros derrochados para que no se cumplan los objetivos de transporte de mercancías y de pasajeros.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Has dicho muchas cosas y no sé si voy a ser capaz de responder a todas, pero lo voy a intentar.

En primer lugar, decir que el modelo AVE que se ha desarrollado en el Estado ha sido un modelo solo de pasajeros, con lo cual no era para mercancías, por lo tanto no tenía objetivos de mercancías. Se diseñó solo para pasajeros, con lo cual no había objetivo de mercancías. De lo que estamos hablando aquí es de una línea mixta, con lo cual ya es un modelo sustancialmente diferente a los otros. Además de eso, cuando uno desarrolla una línea mixta de altas prestaciones hay un documento muy interesante en el portal de Gobierno Abierto, las condiciones para la gestión de una línea mixta de altas prestaciones, pasajeros y mercancías, tiene una serie de exigencias, entre ellas que la diferencia de velocidad entre los pasajeros y las mercancías no sea excesivamente elevada. Así como en una línea AVE solo para pasajeros 300 kilómetros por hora es una velocidad que se persigue en una mixta ya no se busca, entre otras cosas porque no es bueno que haya tanta diferencia entre pasajeros y mercancías. Por ejemplo, en la Y vasca las velocidades máximas que se están planteando para pasajeros son 250 y para mercancías 100-120, es decir, que el "gap" de velocidades no es 80-300, sino que es 100-120 a 250. Ya empieza a ser otro tipo de concepto, ya no es por lo tanto del resto del Estado, que es solo para pasajeros. También hay documentación interesante sobre cómo en Europa se están habilitando este tipo de líneas de uso mixto y cómo, incluso, en diseños últimos que se están haciendo en Europa, en fase de diseño, no todavía de construcción, parece que esto está cogiendo cuerpo.

Yo no haría esa asimilación tan inmediata de que el modelo que se ha hecho en el resto del Estado es este modelo de tren. Creo que hay diferencias porque a veces cuando oigo defender a algunos portavoces que dicen que no quieren el TAV, pero sí quiero un tren europeo que vaya a 220 por hora para pasajeros y a 100 para mercancías, sí quiero eso y que cumpla los estándares, pues no sé si estamos tan lejos exactamente. Lo digo por entendernos y por situar de qué hablamos.

La rentabilidad. La cuestión de la rentabilidad es una cuestión complicada, da para mucho en función de qué elementos metamos y no metamos. Lo que sí es cierto en Navarra es que nuestra red tiene dos problemas muy claros de capacidad y de estándares y que los tenemos que resolver, los dos problemas. Y las fórmulas para resolverlos son esas dos básicamente y la dos son muy costosas económicamente, como ya se ha visto en los datos que tenemos. No es que una cueste uno y la otra diez, no es ese el caso. Lo digo para tenerlo presente.

El tema del precio de los billetes. Estoy convencido de que si el número de pasajeros que de Pamplona o de Navarra se monta para ir a Madrid ha pasado de 80.000 a 500.000 al año en diez años, eso demuestra que el precio de ese tren es un precio asequible a mucha gente, no es un tren solo para ricos porque si no tanta gente no lo cogería. Es más, en líneas como, por ejemplo, Madrid-Valencia, creo que el precio del AVE es del orden del precio de los trenes regionales, parecido, con la diferencia de que uno hace el recorrido en tres horas y el otro en cinco horas y media. Todas las cuestiones están sometidas a debate.

Cuando Euskadi está planteando, por ejemplo, y está analizando cuáles son las tarifas que va a poner a los desplazamientos entre Bilbao y San Sebastián,

entre Bilbao y Vitoria o entre Vitoria y San Sebastián claro que está planteando una política tarifaria que pueda dar respuesta a los movimientos que sabe que va a haber entre las tres capitales vascas. Y, por lo tanto, desde luego que va a ser un tren accesible a la ciudadanía, otra cosa no tendría sentido tampoco. Yo creo que estamos proyectando una imagen de un modelo, yo soy el primero que dice que es un disparate el AVE desde Zaragoza a Huesca en el que se montan dos, que es una locura, y es verdad que en estos últimos años a veces se han hecho AVE's en ejes que no respondían a una planificación europea, no eran corredores europeos, pero el nuestro lo es. Y eso le da una diferencia, le da un valor estratégico. Gobiernos estatales anteriores han hecho actuaciones en el Estado por intereses electorales, tenían un interés y decían "es que tengo que llevar el tren a no sé qué Comunidad y lo llevo". ¿Está en la planificación europea? ¿Forma parte de los corredores? "No, pero tengo un interés electoral de atender a esa Comunidad". Nosotros, e insisto, estamos por un corredor estratégico. En cuanto al modelo yo haría esos matices, proyectar la idea de que no es el tren, el AVE solo para pasajeros que se ha hecho en el resto del Estado, que solo mira por circular a 300 kilómetros por hora.

El tema de las cercanías. En estos últimos años en lo que son cercanías ha habido apeaderos, pequeñas estaciones que se han ido cerrando, pero se han cerrado sin que hubiera tren de alta velocidad o tren de altas prestaciones al lado. Se han cerrado por otras razones, es decir, no tiene que ver con el tren de altas prestaciones, que no estaba ahí. Si se han cerrado es por otras razones. Se han cerrado o porque ha caído el volumen de personas en esas localidades, o han envejecido o hay otras opciones mejores de movilidad y eso hay que analizarlo. Pero asociar la disminución del movimiento de cercanías o el cerrar algunos apeaderos, asociarlo al tren de altas prestaciones o de alta velocidad en Navarra no tiene sentido porque no ha habido y se ha producido eso. Se ha producido por otras razones que habrá que analizar, pero por otras razones.

Hay algún documento interesante de líneas mixtas en la documentación que hemos colgado, además de las que cuantifican económicamente las cosas y demás. Hay un anexo en concreto de uso mixto y de líneas que están en uso que a mí me parece valioso. En el fondo a la vía que tenemos ahora, duplicarla, corregir el trazado y que cumpla con los estándares es prácticamente hacer una vía nueva. Por eso la inversión sube lo que sube. No nos engañemos, es prácticamente hacer una vía nueva, una plataforma nueva con dos vías. O sea, que no es hacerle un pequeño ajuste a lo que tenemos, no, es hacer un obrón la otra alternativa.

El hecho de que el Gobierno de Navarra, ante la posición del Ministerio diga que le parece adecuada... Yo lo que diría es que precisamente la discusión que tenemos estas últimas semanas y meses con el Ministerio está poniendo de manifiesto una cosa, y es una reflexión que hacemos desde el Gobierno, que hay que ser realistas, que plantear ahora la posibilidad de abrir un debate que pueda durar varios años para ver cuál es el modelo y demás no es realista porque es Madrid quien tiene la competencia y va a hacer lo que crea que tenga que hacer. Y esto lo están demostrando los acontecimientos de estas semanas. A mí eso me parece también otro elemento que hay que poner encima de la mesa, sobre todo porque este no es el tren de los navarros y de las navarras solo, es que es un corredor, tan tren de los navarros es como de los vascos, como de los aragoneses como de los catalanes o de los valencianos, o de los franceses. Es un tren estratégico y de ámbito europeo. Y eso para mí es valioso. Yo prefiero que sea así a que sea una cosita que yo le estoy pidiendo al Ministerio de Fomento solo para mí porque entonces no

tendría argumentos para pedir nada. Este es un tren que afecta a mucha más gente y eso es bueno y valioso. Eso demuestra que Navarra está bien ubicada estratégicamente y que es importante su posición en el corredor.

El tema de Castejón. Creemos que la distancia que hay entre la estación actual de Castejón y lo que sería el paso del corredor es una distancia perfectamente manejable, no es una distancia disparatada para ningún planteamiento que pase por el aprovechamiento de las instalaciones que Adif tiene aquí. ¿Qué distancia hay desde la estación hasta el paso que os he puesto ahí del corredor?

Asistente 4.- Para enlazar con la propia vía existente nada.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- No, ¿con la plataforma nueva qué distancia hay?

Pregunta 4.- Kilómetro y medio.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Entre uno y dos, me da igual. Nos parece que para un planteamiento estratégico de lo que puede ser una zona logística y demás que la distancia que hay entre la estación de Castejón y lo que sería el corredor nuevo no es insalvable, sabemos que hay soluciones técnicas que permiten el enganche y por eso en nuestra propuesta de protocolo planteamos que cuando decimos que queremos que el Ministerio de Fomento se comprometa a redactar un protocolo de colaboración con Navarra, igual que planteamos reimpulsar el que hay con el nudo de Noáin-Imarcoain, que hay unos protocolos que están desde el año 2011-2012 que están olvidados, que están ahí y se han dejado estar. Igual que están esos, nosotros vemos claro que la distancia no es una distancia que cuestione la posibilidad de estudiar la opción de Castejón porque Castejón cuenta con una ventaja importante, y es que Adif tiene lo que tiene en Castejón, las instalaciones existen y ahí están. Aparte de que antes o después también el eje o la conexión de Castejón hacia Logroño y hacia Miranda no es red básica, pero tendrá un sentido en algún momento dado. Nosotros no vemos que eso sea una cuestión insalvable para esto, en absoluto y por eso planteamos al Ministerio que hagamos un protocolo en el que estudiemos cuál puede ser el área intermodal más conveniente en la Ribera, analicemos todas las opciones, y entre ellas pongamos el análisis de Castejón en primer lugar. Nosotros técnicamente no lo vemos insalvable, en absoluto.

Asistente 4.- Ha quedado muy claro que la competencia es del Estado, pero a lo que yo voy es a que desde el Gobierno de Navarra se tendría apostar por otro modelo. La competencia es del Estado, pero luego está el tema del Convenio y el tema de que si tenemos que adelantar millones de euros que luego, dependiendo del Gobierno de turno que está en Madrid, solo por cuestiones políticas va a retrasar la devolución de ese dinero con lo que supone para las arcas de Navarra.

A lo que voy es a que debatamos que desde Navarra se haga una apuesta por otro modelo, que tiene encaje en el cumplimiento del acuerdo programático y creo que se pueden defender porque hay posibilidades, hay opciones, hay otros proyectos que se pueden poner en marcha. No estamos poniendo en duda la estrategia del corredor, sino el modelo.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Eso lo acepto y lo entiendo, y ahí está el debate del cuatripartito, pero también creo que es absolutamente cierto que el modelo que se nos propone cumple y resuelve los problemas que tenemos y no he visto, no he escuchado, por lo menos desde mi perspectiva, unos argumentos contundentes que me hagan ver que la suma de nueva plataforma y vía actual en uso, que eso para nosotros es clave, no pueda responder adecuadamente a los intereses de mercancías, de pasajeros, tanto de media y larga distancia, como de cercanías.

Hablabas antes de las mercancías. Es evidente que una cosa será el movimiento de mercancías dentro de la Península Ibérica y otra será la salida hacia Europa. La salida hacia Europa va a ir por donde va a ir y el movimiento de mercancías dentro de la Península Ibérica puede todavía usar más la vía existente, pero en cualquier caso lo que es importante es que la vía actual liberará más capacidad para cercanías, eso está claro también y es positivo desde la perspectiva del Gobierno.

Entiendo que el debate está en el modelo, pero a nosotros nos parece que no hay argumentos sólidos para defender que la posición que nos hace el Ministerio sea un modelo que no resuelve los problemas y que, desde luego, que no respete el acuerdo programático. No lo vemos, ahí es donde está el debate y yo lo entiendo.

Asistente 5.- Lo de cercanías que estabais hablando es lógico porque la estación está apartada muchas veces de lo que es la población, aunque con el dinero de ayuda a Adif que dan las Autonomías habrá más o menos cercanías, pero también hay que tener en cuenta que hoy en día el autobús se mete en medio del pueblo e igual para la estación tienes 400 o 500 metros, o un kilómetro de distancia y, sin embargo, el autobús entra en la población, con un precio de billete asequible, igual no es tan cómodo como el tren, pero en distancias cortas te deja en el mismo pueblo y te coge en el mismo pueblo. Por eso la gente poco a poco ha ido distanciándose de las estaciones de tren.

Manu Ayerdi, consejero de Desarrollo Económico del Gobierno de Navarra.- Es un debate que hay que hacer. ¿Qué pasa con las cercanías? ¿Cuáles son los flujos de movilidad de las personas dentro de Navarra? ¿Cómo se mueven? Eso lo tenemos que trabajar. También en lo que se refiere a los autobuses llevamos un año y pico haciéndolo. Ya sabéis que estamos queriendo renovar todas las concesiones de transporte de autobuses y estamos trabajando en ese sentido, potenciando las cabeceras de comarca para tratar de que más localidades puedan tener más conexión.

Es un tema complicado el de la movilidad y creo que en ese sentido toca a los Gobiernos tratar de hacer la mejor reflexión y aprender de los errores. Cuando un contrato de una concesión termine, aprender qué ha pasado, decir en qué no lo hemos hecho bien o en qué ha ido cambiando la movilidad de las personas, qué podemos incorporar... Ahora cuando se renueven estos contratos concesionales serán por diez años y veremos en diez años qué pasa, cómo funciona y se trabajará.

Y con Adif y con RENFE en los temas de cercanías también pueden alcanzarse acuerdos, convenios, ver las frecuencias, darle una vuelta, pero es un tema

que yo creo que no tiene que ver con el tren de altas prestaciones o alta velocidad, tiene que ver con otra cosa, con la propia movilidad de las personas.

Moderador.- Muy bien. Si no hay ninguna pregunta más, muchísimas gracias. Eskerrik asko.