

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

Moderador.- ...a su disposición en el portal del Gobierno Abierto de Navarra información exhaustiva sobre lo que a continuación se va a comunicar. 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 8,30-8,15. Es lo que nos ha venido a costar en anteriores jornadas. 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.- Eskerrik asko, Peio. Buenas tardes, arratsalde on. Cuando dice Peio 8,15-8,30 son incluidas las preguntas. Os aseguro que no voy a estar hablando hora y media u hora y tres cuartos seguido. Yo procuraré que sea menos de una hora, ese es el objetivo que entre todos nos ponemos y luego a partir de ahí creo que lo interesante es que podáis preguntar lo que os apetezca.

Decía Peio que estamos ante un proceso de información y debate social, un proceso abierto y permanente a largo plazo. Esto a mí me parece importante porque al margen de estas presentaciones que vamos a hacer en estos días la idea es que ya de ahora en adelante y ya para siempre el Gobierno establezca un canal donde ya de forma regular facilite información a la ciudadanía sobre el corredor ferroviario. No se trata, por lo tanto, de un proceso que empieza ahora, dura cinco o seis semanas y se termina. No, no se trata de eso, se trata de que empezamos con esto y esto terminará en un canal, en una página web, donde el Gobierno, además de la información que ya ha colgado ahora que señalaba Peio, además de esa información iremos colgando toda la información que a medida que vaya pasando el tiempo nos parezca relevante. Es verdad que no colgamos toda la información que tenemos porque no entraría. Os colgamos la información que nos parece relevante. Y la que vayamos teniendo que nos parezca relevante la colgaremos. En ese canal además siempre habrá un hueco para que también la ciudadanía nos diga lo que le parezca, nos aporte sus opiniones, nos haga sus preguntas, sus dudas o sus matices. De ahí lo que decía Peio de ese espacio de diálogo constructivo y argumentado. ¿Por qué? También lo ha señalado, es un tema que genera gran interés en la sociedad, hay debate, pero nos parece clave trasladar toda la información, la relevante, objetiva y técnica que hemos juntado en estos últimos meses. Nosotros en estos meses hemos tratado de tener la mejor información posible y es el momento de ponerla también en manos de la ciudadanía porque

al final se trata de un proyecto estratégico. El corredor ferroviario, como luego insistiré, es un proyecto estratégico.

¿Cuáles son los límites de este proceso de información y debate social? Señalar una cosa, que es una obviedad, pero que a mí me parece relevante. Ya sabéis que la competencia ferroviaria no es competencia del Gobierno de Navarra. Nosotros no somos competentes en la materia. La competencia en materia ferroviaria es del Estado. Por eso, este proceso que abrimos de información y de debate no puede ser un proceso vinculante, es decir, no puede ser un proceso vinculante en el que preguntemos o que al final esto termine en una pregunta a la ciudadanía y que la respuesta de la ciudadanía sea vinculante. No puedo serlo porque la competencia no es nuestra y nosotros como Gobierno de Navarra no podemos hacer un proceso vinculante sobre algo que no es nuestra competencia. Dejadme decir también que en cualquier caso, incluso en aquellas materias en las que sí es competencia del Gobierno de Navarra, por ejemplo planes estratégicos que yo mismo he presentado u otros consejeros del Gobierno de Navarra han presentado –estoy pensando en Desarrollo Rural, Derechos Sociales, etcétera- los planes que ha presentado el Gobierno y ha sometido a participación nunca esos planes han sido vinculantes, es decir, han sido planes en los cuales lo que se ha pedido a la ciudadanía es que haga aportaciones, que ponga sus opiniones, que diga lo que le parece bien y lo que le parece mal, pero al final ha sido el Gobierno de Navarra el que ha recogido esas aportaciones y de esas ha incluido en el documento final las que le ha parecido bien y no ha incluido las que le ha parecido mal, es decir, incluso en aquellas cuestiones que sí es competencia del Gobierno de Navarra tampoco los procesos han sido vinculantes. Pero en este caso todavía mucho menos.

Situado este marco lo primero que quiero decir es por qué esto para el Gobierno de Navarra es estratégico, en qué documentos o reflexiones nos basamos para decir que este es un proyecto estratégico. Son cinco cuestiones, cinco elementos.

La primera es que en el Acuerdo Programático en el que se apoya este Gobierno, el firmado por las cuatro fuerzas políticas que lo apoyan, hay una referencia expresa al corredor ferroviario y eso para este Gobierno es importante. De hecho la referencia expresa que aparece en ese documento firmado por las cuatro fuerzas es esta que os leo: “Declarar nuestra apuesta a largo plazo por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales y capacidad suficiente –luego hablaremos de estos dos conceptos para que queden claros- que responda adecuadamente a las necesidades de transporte de mercancías y de personas. En el caso de personas tanto de media y larga distancia como de cercanías. Y en cualquier caso, trabajar para que Navarra no quede fuera del corredor Atlántico-Mediterráneo”. Es decir, ese corredor que viene desde el Mediterráneo y llega hasta la Y vasca, hasta el Atlántico, pase por Navarra. Este es un elemento fundamental. Primera referencia que el Gobierno toma en consideración es, como es lógico, este punto del Acuerdo Programático.

La segunda referencia estratégica que tomamos es la aprobada en 2016, que es la Estrategia de Especialización Inteligente, que detrás de estas palabras un poco tan altisonantes, lo que está es el modelo de desarrollo de Navarra, y digo la Estrategia de Especialización Inteligente porque ni siquiera es una Estrategia del Gobierno, es una Estrategia que el Gobierno ha pactado con las tres universidades de Navarra, con la Universidad Pública de Navarra, con la Universidad de Navarra, con la Universidad a Distancia de Navarra, también con los centros tecnológicos, con los empresarios, tanto con la Confederación de Empresarios como con empresas grandes, pequeñas y medianas, como con organizaciones sindicales – en ese pacto han estado UGT y Comisiones Obreras-. En esa Estrategia nos hemos tratado de dar respuesta a cómo queremos que sea la Navarra de 2030, es decir cómo vemos la Navarra de 2030, y en esa Estrategia, entre otras muchas cosas, además de decir que hay seis sectores estratégicos, también hemos indicado que hay cinco elementos en los que tenemos que poner especial atención, y uno de ellos es el de las infraestructuras. Hemos dicho que en materia de infraestructuras tenemos que avanzar y en particular dentro de las infraestructuras en lo que toca al transporte de mercancías y de personas. Con lo cual también para el Gobierno esto es importante. Cuando hemos acordado con todos esos agentes cómo queremos que sea la Navarra de 2030 esta cuestión también la hemos mencionado y nos parece importante. No solo eso sino que incluso dentro de esta Estrategia nos hemos puesto un objetivo, que es que el porcentaje de mercancías que se transporten por tren en Navarra suba claramente en los próximos años porque el último dato que tenemos es un dato muy, muy bajo, solo el 0,71% de las mercancías de Navarra se transportan por tren, menos del 1% de las mercancías se transportan por tren, y nos hemos marcado el objetivo de que aquí al 2020, 2025 y 2030 podamos pasar al 2,40%, que es más que triplicar el dato que tenemos actualmente. Con todo sigue siendo un dato pequeño pero es más que triplicar. Cuando pensamos sobre las mercancías es verdad que no todas las mercancías son ferrocarrizables, es decir, no todas las mercancías pueden subirse en un tren pero evidentemente más que el 0,71% seguro que sí.

El otro documento que para nosotros también es muy importante es la planificación europea. Cuando hablamos de corredores ferroviarios no estamos hablando del tren solo de los navarros y para los navarros y de las navarras y para las navarras, estamos hablando de un tren, de un corredor que une muchas cosas. Une dentro del Estado el Mediterráneo con el Atlántico, con lo cual nos afecta a nosotros de manera clave, pero afecta también a otras comunidades, afecta a Cataluña, afecta a la Comunidad Valenciana, afecta a Aragón, afecta a Euskadi también pero afecta también al resto de Europa porque al final cuando hablamos de planificación europea estamos hablando de un corredor que en Europa está definido como una red básica. Y esto es importante. Si veis en el mapa, lo que está en rojo y en azul hoy por hoy en Europa está definido como red básica, y si os fijáis, lo que está definido como red básica es justo desde la Y vasca-Pamplona-Castejón-Zaragoza-Mediterráneo. No está Miranda-Logroño-Castejón-Zaragoza-Mediterráneo sino que está Y vasca-Pamplona-Castejón-Zaragoza. Eso para Navarra es muy

valioso, es importante, es decir, es muy relevante que Europa hoy haya definido que el trayecto entre la Y vasca-Pamplona-Castejón-Zaragoza sea red básica, y eso a nosotros como Gobierno nos parece que es algo que tenemos que proteger y que mirar porque es valioso para nosotros. El que Europa haya dicho que nosotros, Navarra, estamos en un corredor de red básica a nosotros nos parece relevante y creemos que lo tenemos que mimar y cuidar. ¿Eso qué significa? Que tenemos que apostar por que la infraestructura ferroviaria se desarrolle y mejore. Luego veremos cómo.

El cuarto documento que nos parece importante y que estamos teniendo en cuenta es el Plan Energético que como Gobierno de Navarra ya hemos presentado y estamos muy cerca de aprobar con la mirada en el 2030. En este Plan Estratégico Energético lo que decimos fundamentalmente en lo que afecta a esto son dos cosas. Una, que queremos que cada vez más las energías que se consuman en Navarra sean más renovables. Hoy por hoy el último dato que tenemos es que de toda la energía que consume Navarra solo, entre comillas, el 25% viene de fuentes renovables. Lo que este plan dice es que queremos que ese 25% sea el 28, el 35 y el 50 en el 2030. Es decir, queremos pasar de un 25% de energías renovables a un 50%. Eso es mucho crecer, en total sintonía también con la Hoja de Ruta Europea. Estos son también los números que Europa se está marcando como objetivo. Y dentro de ese consumo total de energía, el 40% de toda la energía que consume Navarra es transporte. Luego además está la industria, nuestras casas, la Administración, los comercios, pero el 40% de toda la energía es transporte. Y si veis la segunda fila, en el último dato que tenemos solo el 4,81% de la energía que se consume en el transporte proviene de energías renovables. Aquí también queremos subir. Para poder conseguir el objetivo de la primera línea también queremos avanzar en el segundo, es decir, el 10, el 12, el 15% de la segunda línea. Y para esto es fundamental ser capaces de sacar tanto mercancías como personas de la carretera y llevarlas al tren. Esto es fundamental.

El quinto documento, muy unido a este que estamos tomando en consideración en el Gobierno, es la llamada Hoja de Ruta para el Cambio Climático de Navarra, muy unido al Plan Energético. La mirada es más sobre las emisiones de gases de efecto invernadero. Aquí también nos hemos puesto un objetivo ambicioso, que es que en el año 2020 hayamos reducido en un 35% las emisiones de gases de efecto invernadero respecto al 2005, y en el 2030 el 45%. También para esto sacar mercancías y personas de la carretera y llevarlas al tren es importante. También va en esa contribución.

Estos cinco documentos son los documentos que conforma nuestra visión estratégica y son los que nos hacen decirnos y decir a la sociedad que para nosotros el corredor ferroviario es absolutamente estratégico para la Comunidad.

A partir de ahí ¿cómo está la infraestructura ferroviaria actual? ¿cuál es el diagnóstico de la infraestructura ferroviaria actual? Si la tuviera que resumir, la resumiría con la siguiente transparencia. Primero deciros que la infraestructura ferroviaria actual, la que tenemos ahora mismo en Navarra, data de 1870,

incluso de un poco antes, es de mil ochocientos sesenta y... Tiene 150 años. Deciros también que desde Castejón hasta Alsasua, es decir en la grandísima mayor parte del territorio navarro, solo hay una vía, este es un dato objetivo. Y sobre todo, e hilo con lo que antes os decía y ahora lo desarrollo un poco más, deciros que esa vía que tenemos desde antes de 1870 ni cumple con los estándares internacionales ni nos permite tener una capacidad ferroviaria suficiente. Yo creo que estos dos elementos son importantes y los quiero tratar de explicar bien.

El de los estándares internacionales ¿qué estándares internacionales? La respuesta la veo clara, es decir, si hemos dicho antes que estamos en la red básica europea y eso para nosotros es muy importante, que lo es, pues lógicamente ¿qué estándares?, aquellos de la red básica europea, es decir, los que Europea define como estándares de su red básica europea. ¿Cómo estamos en esos estándares? Pues estamos mal. Es verdad que cumplimos uno de ellos, la línea que tenemos en Navarra está electrificada, es así, en ese lado sí cumplimos, pero los demás estándares los incumplimos claramente. Por ejemplo, si veis la segunda línea, que es la suma de varias cosas, hoy por hoy no pueden circular trenes en Navarra de 740 metros de largo, que es un estándar europeo, no entran físicamente. En la línea actual los trenes más largos que pueden circular son de 550-575 metros, con lo cual tenemos ahí un problema. Trenes largos, estándar europeo, no entran en la vía actual. Primera cosa.

Tampoco pueden desplegar la velocidad media que hoy por hoy se define como estándar en la red básica europea. No llegamos a esos 100 kilómetros por hora como estándar de velocidad de línea y tampoco nuestras vías pueden soportar una carga por eje de 22 toneladas y medio. Ahí hay un problema claro de estándares que sobre todo es un problema muy vinculado al trazado. Es lógico, es que el trazado es de mil ochocientos y pico, de cuando no había coches, solo había carros y carretas. El trazado se hizo entonces. Es normal que aquel trazado no cumpla los estándares de ahora, es lógico.

El siguiente elemento es el sistema ERTMS, que es un sistema de control de la gestión del tráfico ferroviario más moderno. La línea actual de Navarra no tiene implantado este sistema, tiene un sistema más antiguo, menos moderno.

Y luego el otro estándar, que seguramente es el más conocido, es el del ancho. Las vías dentro de Navarra, dentro de todo el Estado, no tienen el ancho internacional, no tienen el ancho europeo, tienen el ancho ibérico. Ya sabéis que aquí la distancia entre las dos vías es de 1,67 metros y en toda Europa es de 1,44. Hay un problema de ancho, por lo tanto. Nosotros tenemos 25 centímetros más de ancho entre las dos vías que toda Europa. Como veis, hay una primera conclusión clara. No cumplimos los estándares de la red básica europea.

El segundo elemento es el de la capacidad. Cuando hablamos de capacidad ferroviaria estamos hablando, dicho muy brutaemente, de cuántos trenes pueden entrar al día, de qué capacidad tiene el sistema ferroviario actual para

absorber cuántos trenes, esta es la capacidad. Hoy por hoy, en la vía que tenemos entre Castejón y Alsasua pueden entrar al día 68 trenes, sumando ambos sentidos, y circulan 45 ahora mismo, con lo cual uno podría pensar ya hay capacidad, entran 45, tenemos capacidad de 68, hay margen. ¿Cuál es el problema? El problema es que la capacidad no la puedes medir en el día, la tienes que medir por tramos horarios. Como veréis en la siguiente imagen, si ya miramos esta capacidad por tramos horarios, hay tramos en el día, en los dos sentidos – lo veis hacia abajo- en el que aparece el color rojo. El color rojo quiere decir problema: hay tramos horarios en los que ya hay problemas de saturación. En concreto, en sentido Pamplona veis aquí que de las 3 a las 6 de la tarde hay un 140%, es decir, no entran los trenes que tienen que entrar, tienen que pararse, dejar paso..., un follón. Hay un problema claro de saturación pero ese no es el único rojo, hay más rojos, y además hay amarillos. Es decir, hoy por hoy circulando solo, entre comillas, el 0,71% de mercancías, que decíamos antes, y circulando las personas, los pasajeros que hoy circulan, hoy ya tenemos problemas de saturación. Si esto lo miramos a largo plazo y pensamos en qué mercancías o cuántas mercancías y cuántas personas van a circular de aquí a 10-15-20-30 años evidentemente si hoy tenemos problemas de saturación, es fácil pensar que en el futuro los vamos a tener muchos mayores si seguimos con una sola vía.

Antes os decía que las mercancías queremos que en el 2030 pasar del 0,71% al 2,40%, es más que triplicar, eso en número de trenes es un montón, aunque sean pocas mercancías del total. Aunque sean pocas mercancías del total, en términos de capacidad ferroviaria es mucho, con lo cual en términos de mercancías está claro. Deciros que en noviembre terminaremos un estudio más detallado sobre la capacidad ferroviaria y la demanda futura de mercancías en Navarra –estamos haciendo escenarios con eso- y la conclusión es clara, la ve cualquiera, pero ese informe va a analizar los escenarios con más profundidad.

Y luego está el tema de los viajeros. Si yo en esta sala preguntara a todos nosotros cuántos viajeros van a ir en tren dentro de 10-15-20 años seguramente podríamos tener opiniones distintas pero creo que todos pensaríamos que si tenemos un corredor ferroviario moderno seguro que todos pensaríamos que van a ir más personas. De hecho, tenemos una buena prueba. Si miramos qué ha pasado con el viaje desde Pamplona hasta Madrid no hay más que ver cómo en los últimos diez años el hecho de tener los trenes Alvia y poder llegar en tres horas desde Pamplona ha incrementado de una manera brutal el número de viajeros. Si comparamos los datos de viajeros de hace diez años a ahora, el incremento es brutal. Con lo cual a medio y largo plazo si, por ejemplo, el trayecto con Zaragoza se acorta de una manera muy potente, si el trayecto con Bilbao se acorta de una manera muy potente, con San Sebastián, con Burdeos -no olvidemos que estamos hablando de conexión europea, estamos hablando de la Eurorregión, pero estamos hablando de París, etcétera-, si vemos todo eso yo creo que es fácil imaginar que el número de personas que van a coger el tren va a subir. Podemos discutir cuánto. Es llamativo cómo en Francia desde julio de este mismo año que se ha abierto el

tren de alta velocidad desde Tours hasta Burdeos el número de personas que cogen el tren desde Hendaia para ir a París ha crecido de una manera relevante porque, por primera vez, se ha conseguido que desde Hendaia a París se llegue en menos de cinco horas en tren, cosa que antes era inimaginable. Entonces, es evidente que el acortamiento de tiempos eleva la demanda de viajeros.

Yo diría, como conclusión, que si hoy con las mercancías que se transportan y con las personas que se transportan ya tenemos problemas de saturación es fácil darnos cuenta de que a medio-largo plazo los vamos a tener mayores. En la siguiente transparencia os pongo además los datos medios que se transportan de mercancías por tren en el Estado y en Europa. En España en el entorno del 4% pero fijaros en Francia, Alemania o la media de la Unión Europea, y nosotros estamos hablando de ir al 2,40, y fijaros qué datos tenemos de referencia en Europa.

Como resumen del diagnóstico, lo que diría es que tenemos una red ferroviaria muy vieja, no cumple los estándares de la red básica y tenemos un problema claro de capacidad. Esta es la situación. A partir de aquí la pregunta es clara: ¿qué tenemos que hacer para solucionar estos problemas? ¿qué tenemos que hacer para tener una infraestructura ferroviaria adecuada? ¿qué alternativas hay? Yo os diría que fundamentalmente nosotros desde el Gobierno de Navarra vemos que hay dos posibles alternativas. Una sería coger la vía actual que tenemos, lo digo gráficamente, ensanchar la plataforma, hacer más plataforma para poder poner otra vía al lado, y además modificar el trazado en aquellos puntos que haya que modificar para que se cumpla con los estándares europeos. Esa sería una alternativa: poniendo una vía al lado de la que tenemos estaríamos incrementando la capacidad, porque al final la capacidad depende de muchas cosas pero sobre todo lo más importante es el número de vías que uno tiene, eso está claro; es verdad que hay otros elementos, si tengo apartaderos para que paren trenes lentos y pasen trenes más rápidos, si tengo un sistema ERTMS que me permite gestionar mejor el tráfico, etcétera, hay elementos que contribuyen a darnos más capacidad, pero la clave es el número de vías. Primera solución: ensanchar la plataforma, poner otra vía y además modificar el trazado allí donde sea necesario para que puedan entrar trenes de 740 metros y se puedan coger esas velocidades línea de 100 kilómetros/hora. Esa sería la primera opción teórica.

La segunda opción sería la de mantener la vía que tengo para cercanías y para determinados movimientos de mercancías que no conecten con Europa dentro de la Península y construir una plataforma nueva para dos vías, plataforma nueva que esté diseñada desde el principio para ser para personas y para mercancías y que desde el principio esté diseñada para cumplir con los estándares europeos, que esté diseñada para que ya entren trenes de 740 metros, etcétera, que se cumplan todos los estándares. Nosotros desde el Gobierno vemos que esas son las dos alternativas teóricas. Es decir, ensanchar plataforma actual cambiando trazado allí donde sea necesario, poniendo una segunda vía, o mantener la vía actual en funcionamiento y

construir una plataforma nueva diseñada para cumplir estándares desde el minuto uno. Estas son las dos opciones.

Ante esas dos opciones, el Ministerio, Madrid, que es quien tiene la competencia, y cuando digo que tiene la competencia digo también que es el que paga la infraestructura –esto es importante- Madrid lo que nos dice es “yo te propongo la segunda”; de las dos posibles el Ministerio te dice “yo me decanto por la segunda, es decir, me decanto por mantener la vía actual en funcionamiento para cercanías y para determinados transportes de mercancías y apoyo la construcción de una plataforma nueva que esté diseñada desde el minuto uno para pasajeros y para mercancías y que cumpla con los estándares internacionales”. Ante esa posición de Madrid, del Ministerio, del Gobierno, que es quien tiene la competencia, el Gobierno de Navarra ¿qué posición tiene ante esa postura? Ante esa postura, nosotros valoramos lo siguiente. En primer lugar, valoramos que la propuesta que defiende el Ministerio es una de las dos propuestas que solucionan nuestros problemas, y es una de las dos propuestas que cumple también con el Acuerdo Programático de este Gobierno y con los documentos estratégicos que os he dicho al principio. Primera conclusión que saca el Gobierno: esta propuesta que nos hace Madrid resuelve nuestros problemas y es coherente con lo que queremos hacer, es una de las dos posibilidades. Segunda reflexión que hace el Gobierno de Navarra: además de cumplir con el Acuerdo Programático y resolver mis problemas, si la comparo con la otra, esta fórmula, la fórmula que me propone Madrid, mirando a largo plazo, muy a largo plazo, me da una mayor reserva de capacidad porque mantiene la vía que tengo en uso y además me construye una plataforma con dos vías, es decir, me está ofreciendo tres vías, la que tengo y dos más. Y, sin embargo, la otra alternativa son solo dos vías, la que tengo y poner otra al lado, serían dos vías, no habría una tercera vía, no habría una posible tercera vía, con lo cual también el Gobierno de Navarra lo que dice es “la posición del Gobierno de Madrid me da una mayor reserva de capacidad a medio-largo plazo”. Todos aquí podríamos preguntarnos ¿necesitará Navarra alguna vez tres vías, con dos vías le sería suficiente? Es una pregunta legítima, dependerá de cuántas mercancías y cuántas personas terminen yendo por tren dentro de 20, 30, 40 años...

El Gobierno de Navarra dice “vale, soluciona mis problemas, cumple el Acuerdo Programático, me da una mayor reserva de capacidad lo que me propone Madrid y por si acaso también, y en la documentación que decía Peio que hemos colgado en el portal del Gobierno Abierto la podéis ver si queréis, nosotros, aunque no paguemos nosotros la infraestructura, sí hemos hecho un pequeño contraste, y hemos tratado más o menos de saber cuánto puede costar una y la otra alternativa para poder tener una idea. Hemos tratado de hacer esa comparación. Yo os adelanto las conclusiones. Por ejemplo, en el tramo entre Castejón y Pamplona, y estoy citando datos de un estudio que hemos encargado estos meses a una ingeniería de prestigio en el tema ferroviario, que es SENER, lo que nos dice SENER es que si en el Castejón-Pamplona lo que quisiéramos hacer es a la vía que tenemos ahora ensanchar la plataforma y poner otra vía al lado, eso nos costaría 620 millones más IVA,

pero nos dice SENER que en esos 620 millones no estoy presupuestando, porque no tengo información suficiente y no soy capaz, no tengo los datos, los cambios en el trazado que habría que hacer para cumplir los estándares, es decir, me está presupuestando solo ensanchar la plataforma y poner otra vía al lado, pero no me está presupuestando cambios de trazado. Si yo simplemente ensancho la plataforma y pongo otra vía y actualmente no me entran trenes más que de 570 metros, tampoco me van a entrar trenes de 570 en la otra vía sino cambio el trazado, tengo que cambiar el trazado también, y eso SENER no me lo presupuesta porque no tiene la información topográfica, orográfica, etcétera, necesaria. Le costaría bastante más dinero al Gobierno de Navarra tener esa información y más tiempo. Lo que sí dice SENER es que es razonable pensar que eso sería una inversión importante. Vosotros que conocéis un poco este tramo entre Castejón y Pamplona, sobre todo Tafalla-Pamplona, sabéis que hay bastante curva, y el cambio de trazado ahí puede ser importante y la inversión puede ser relevante. Con lo cual 620 millones.

Yo a SENER también le pregunto ¿qué costaría la nueva plataforma? Y SENER me dice que la nueva plataforma puede costar 765. Es decir que yo, Gobierno de Navarra, comparo, pido un tanteo de las dos alternativas y una, que no es completa, porque solo es duplicar, no es cambiar el trazado, SENER me dice 620 y nueva plataforma 765. Ese mismo ejercicio se lo hemos pedido también entre Zuasti y Vitoria, entre Zuasti y Vitoria el aprovechar la vía actual, mejora entre Zuasti e Irurtzun, que ese tramo es muy malo, hay que hacer nueva plataforma, porque si visualizáis eso es un desfiladero muy difícil, ahí hay que corregir fuertemente, pero luego entre Irurtzun y Alsasua es bastante liso, se puede ensanchar relativamente fácil la plataforma, etcétera, y luego ya entre Alsasua y Vitoria ya hay dos vías. En ese cálculo me dice SENER esto puede costar 773 millones y, sin embargo, una plataforma nueva desde Zuasti hasta Vitoria son 998. Si la conexión fuera por Ezkio-Itsaso –ya sabéis que ahí, en la conexión con la Y vasca se están analizando dos opciones, bien Vitoria, bien Ezkio-Itsaso- Ezkio-Itsaso ya sería más caro porque aunque son menos kilómetros hay que ir por un recorrido más complejo. El Gobierno de Navarra pide esta información que la podéis consultar en la información que os hemos puesto y el Gobierno dice “no hay una diferencia relevante de coste entre las dos alternativas, cualquiera de las dos alternativas que cumpliría el Acuerdo Programático, que resolverían nuestros problemas, tiene una diferencia de coste poco relevante, entre comillas...” Ya sé que si la pagara yo de mi bolsillo sería relevante pero entendedme, es decir, que es poco relevante.

Ante esto, el Gobierno de Navarra dice que “yo tengo un problema objetivo, en el que estamos de acuerdo, tengo un problema con mi red ferroviaria, la tengo que modernizar, tengo que cumplir unos parámetros, Acuerdo Programático, Estrategia de Especialización Inteligente, red básica europea, Plan Energético...”. Para cumplir eso tengo dos opciones. El Ministerio, que es el que tiene la competencia y me la paga, me dice que de las dos apuesto por una, una de las dos. Yo, como Gobierno de Navarra, digo “efectivamente, esa alternativa cumple, me da más reserva de capacidad, y, aunque yo no la pago en términos de coste, no hay una gran diferencia, la posición del Gobierno de

Navarra es que el planteamiento que me hace el Gobierno de Madrid lo consideramos adecuado". Esta es la posición que el Gobierno de Navarra mantiene, siempre con una condición, y es que hasta ahora estamos hablando de solución técnica pero lo que sí es muy relevante para nosotros es que hablemos de verdad de corredor, que hablemos de verdad de modernizar no solo un tramo sino modernizar desde Zaragoza hasta la Y vasca. Esto sí que es absolutamente fundamental porque, como os decía en los documentos estratégicos, queremos modernizar el corredor, queremos tener una salida para mercancías hacia Europa, queremos conectar también a nuestras personas con Europa, queremos conectar también hacia Zaragoza y hacia el Mediterráneo. Eso es absolutamente clave e irrenunciable. Lo que le decimos a Madrid es OK a la solución técnica, nos parece adecuado tu planteamiento pero tiene que haber de verdad apuesta por corredor, no me vale un Castejón-Campanas, necesito hablar del Zaragoza-Y vasca.

Esa es la posición y en esta posición es donde se suscita ahora todo este debate que estáis viendo en los medios de comunicación sobre el convenio, no convenio, etcétera, qué hacemos, qué no hacemos. ¿Cuál es la posición del Gobierno de Navarra? La posición del Gobierno de Navarra es clara: si para mí el corredor ferroviario es estratégico, que lo es, y para mí la solución que me está planteando el Ministerio técnicamente es correcta por estos argumentos que os he dicho, yo lo que quiero es poder estar lo más cerca posible como Gobierno de Navarra en una infraestructura que es importante para Navarra y aunque la competencia sea de Madrid, yo quiero intentar poder influir lo más posible. Y para influir creo, creemos como Gobierno, que firmar un buen convenio, no cualquier convenio, es buena cosa, porque si firmamos un convenio vamos a tener una posibilidad de estar cerca de Madrid, vamos a poder influir, vamos a poder presionar, este Gobierno de Navarra o el siguiente o el siguiente, el que sea, porque al final esta es una infraestructura que tiene para muchos años por delante. Pensamos que tener un convenio es buena cosa, insisto, porque nos va a dar un arma de presión. Luego el Ministerio del Gobierno de Madrid que sea, sea del Partido Popular o del que esté gobernando, me da igual, cumplirá o no cumplirá el convenio. Esto ya lo sabemos también, no hay más que ver el convenio del año 2010, el convenio que está vigente ahora mismo que se firmó en el año 2010 es evidente que se ha incumplido, es evidente que tenía que haber estado terminado, según ese convenio, el tramo entre Castejón y Campanas en el 2014-2015. Es claro que no se ha terminado, como bien sabéis, es claro que solo hay 14 kilómetros de plataforma construida, nada más. ¿Qué os quiero decir? El Gobierno de Navarra es consciente de que del hecho de que firmemos un convenio con Madrid no quiere decir que le vamos a poder obligar jurídicamente a Madrid a cumplirlo. Si Madrid, gobierne quien gobierne, no lo quiere cumplir o no tiene dinero para cumplirlo o lo que sea, no lo cumplirá, pero nos parece que el Gobierno de Navarra estará en una mejor posición gobierne en Navarra quien gobierne para presionar al Gobierno de Madrid de turno. Es decir, si estamos ahí, hemos firmado y nos hemos comprometido vamos a tener más capacidad de influir. Por eso estamos defendiendo la tesis de que es mejor para Navarra firmar un buen convenio.

¿Qué hemos hecho en este sentido? Lo que hemos hecho es enviarle a Madrid una propuesta de convenio. El 18 de septiembre le presentamos al Gobierno de Madrid una propuesta de convenio completa. En esa propuesta de convenio introdujimos cuatro novedades fundamentales respecto a la propuesta que Madrid nos presentó a finales de mayo. La primera es que el corredor ya no hablaba solo del Castejón-Campanas. La propuesta del Ministerio de mayo habla solo del Castejón-Campanas. Nosotros en nuestra propuesta hablamos desde Zaragoza hasta la Y vasca. Esa es para nosotros una diferencia esencial siendo conscientes de que la realidad administrativa de cada tramo no es la misma, no se ha avanzado lo mismo, pero nos parece muy importante que el convenio hable de todo el corredor, no solo del Castejón-Campanas.

La segunda novedad es que si Navarra en ese convenio se va a comprometer a adelantar dinero y luego Madrid se lo va a devolver, se lo tiene que devolver, que es así, porque, insisto, nosotros adelantamos pero Madrid paga, lo que queremos es una fórmula que no nos dé problemas. Ya sabéis que en estos dos años nos ha costado casi dos años que Madrid nos pagara 45 millones de euros que nos debía. No queremos otra vez tener esa incertidumbre. Queremos tener un mecanismo claro por el cual ese dinero que Navarra adelanta se recupere claramente con una fórmula muy clara, y ahí hemos propuesto que eso se descuente de la aportación que Navarra hace todos los años al Estado por el Convenio Económico. Como nosotros ponemos un dinero, lo restamos de ahí y ya está. Eso es lo que hemos planteado.

Luego, en tercer lugar, hemos planteado también que en la zona de Pamplona, en la eliminación del bucle de Pamplona, cambie el pacto porque recientemente el Ministerio ha pactado con el Gobierno Vasco otras condiciones para la entrada a Donosti, para la entrada a Bilbao y para la entrada a Vitoria más favorables para Euskadi que las que Navarra tenía habladas para la eliminación del bucle de Pamplona. Lo que hemos planteado lógicamente es que se aplique el mismo criterio.

El cuarto elemento nuevo que hemos planteado es que las cifras nos aseguren que de verdad, porque una cosa es ponerlo en el papel pero luego hay que poner los millones, que los millones que aparecen en el documento de verdad sean para una infraestructura mixta para pasajeros y mercancías en el trayecto, que ahí no haya dudas.

Esos son los cambios que hemos planteado. Además de eso, en esta salsa mediática que tenemos estas últimas semanas con el Ministerio lo que hemos hecho es plantear una solución transitoria sobre todo porque al final la valoración que hace el Gobierno es que el Ministerio cuando en su momento acordó con Unión del Pueblo Navarro allá por marzo-abril de este año 2017 un pacto en Madrid para que este año se licitaran obras en el corredor, a nosotros nos parece que el Gobierno del Estado no fue consciente de lo que firmaba porque la competencia para licitar en este momento en virtud del convenio que se firmó en el año 2010, siendo de Madrid, pero en virtud de ese convenio nos la delegó a nosotros, la tenemos nosotros, somos nosotros los que vamos a licitar, los que deberíamos licitar las obras. En marzo cuando Unión del Pueblo

Navarro pacta con el PP en Madrid “no te preocupes, vamos a licitar obras este año”, el Gobierno del PP se está metiendo en un terreno que no le corresponde. Ahí se produce una situación tensa que nos está llevando en estas semanas a estas salsas mediáticas que estáis viendo en la prensa. Y por eso hemos hecho una propuesta transitoria que busque incluso ponérselo fácil al Ministerio para que el Ministerio hasta pueda cumplir con Unión del Pueblo Navarro y tampoco tengamos dificultades. Estamos en estas semanas en eso, en ese lío.

Yo lo que quiero trasladar es que para el Gobierno de Navarra el proyecto es estratégico, que la propuesta técnica que se plantea es correcta, es adecuada, por las reflexiones que os he dicho, que para nosotros es fundamental el elemento de corredor, esencial. Ya que estamos en Castejón deciros también que en la propuesta de convenio que le hemos incluido al Ministerio hemos hecho una referencia para que Ministerio y Gobierno de Navarra firmemos un protocolo para analizar las posibilidades de generación de un área logística en la Ribera y en ese párrafo hemos puesto además que en primer lugar se tomen en consideración las instalaciones que actualmente tiene Adif en Castejón. Eso está también puesto. Me parece importante decirlo ya que estamos aquí, decir que hemos hecho esa referencia expresa porque el corredor es importante pero las zonas logísticas también lo son. El corredor es necesario pero tienes que tener además el apoyo logístico. Que sepáis que en la propuesta hemos hecho también ese planteamiento.

El Gobierno de Navarra defiende claramente la infraestructura, nos parece la solución técnica correcta. Queremos firmar un buen convenio, que es el que hemos planteado. El elemento corredor es esencial, la cuestión financiera. Y ahora estamos en esa tensión mediática con el Gobierno del Estado que ni hoy yo mismo sé dónde vamos a terminar. Os lo digo de verdad, no sé exactamente qué es lo que va a pasar con el convenio. A nosotros como Gobierno de Navarra nos gustaría firmar un buen convenio. Esto sí que os lo digo con total claridad. En eso estamos.

A partir de ahí, hacer una breve referencia a los tramos. Ahí tenéis el mapa global. Deciros que en el tramo Zaragoza-Castejón también hay dos opciones teóricas. Es verdad que en el tramo Zaragoza-Castejón pasa una cosa, y es que aquí sí que hay dos vías. Os he dicho antes que entre Alsasua y Castejón, que es casi toda Navarra, hay una vía, pero entre Castejón y Zaragoza hay dos. Aquí hay dos opciones teóricas también: la de la nueva plataforma mixta manteniendo en uso las dos vías que tenemos, es decir, hacer nueva plataforma manteniendo en uso la que tenemos, o la otra opción, que sería invertir en las dos vías que tenemos para hacer los cambios necesarios para que cumplan con los estándares internacionales, es decir, que entren trenes de 740 metros, etcétera. De estas dos opciones a lo largo de este año 2017 os informo que el Ministerio ha ido cambiando de posición. A principios de año parecía que se inclinaba más por la opción segunda. Luego nos señaló que quería reflexionar sobre las dos y si la primera, la de la nueva plataforma en plazo de ejecución no se retrasaba mucho, iba a preferir la primera, y lo último que nos ha confirmado – y esto también lo ha confirmado públicamente el

Ministerio, lo podéis leer en los medios- es que en este momento defienden la construcción de la nueva plataforma también desde Castejón hasta Zaragoza. Esta es la información que el Gobierno de Navarra tiene en este momento. En este caso nosotros lo único que le estamos pidiendo en nuestra propuesta de convenio es “oye, Ministerio, como lo que nos importa es todo el corredor desde Zaragoza hasta la Y vasca, lo que quiero es que te comprometas a hacer las actuaciones necesarias para que todo más o menos termine razonablemente a la vez de tiempo, más o menos”. Ya sabemos que va a ser imposible que termine todo a la vez pero más o menos en plazo. El Ministerio sigue empeñándose en hablar del 2023 para decir que esté todo terminado, nosotros desde el Gobierno de Navarra somos más prudentes, nos parece una fecha difícil de cumplir, os lo digo de verdad, con toda honestidad. Pero sí nos parece importante que más allá de si es el 2023 o algún año más, sí nos parece muy relevante que haya un compromiso, y por eso se lo pedimos en ese convenio, de que todo el corredor más o menos termine razonablemente a la vez. Puede haber un decalaje de un o dos años pero que no haya un decalaje de ocho años, es decir, que no termine un tramo y el siguiente no esté, no sepamos nada de él, es decir, que vaya razonablemente en plazo. En el tramo Zaragoza-Castejón esta es la realidad. Nosotros le hemos pedido que vaya avanzando en plazo. Hay una cláusula que le hemos propuesto en la propuesta de protocolo.

Si pasamos al siguiente, os quiero hacer un breve recordatorio, porque esto es un galimatías que hasta mí mismo me ha costado enterarme y situarme, deciros que en el tramo entre Castejón y Zaragoza a lo largo de estos últimos catorce años ha habido por parte del Ministerio varias tramitaciones que se han empezado y se han parado. Estoy hablando de gestiones del Ministerio durante estos años, todo esto es Gobierno de Madrid. En el año 2003 se empezó un estudio informativo para todo el tramo entre Zaragoza y Castejón que se resolvió en mayo del 2007, se publicó en el Boletín Oficial del Estado el 4 de junio del 2007, pero decidieron simplemente acortarlo y decidieron que era desde Zaragoza hasta la entrada sur de Tudela, decidieron hasta Ribaforada más o menos, decidieron que como la parte de Tudela generaba dudas, no había acuerdo, había debate, etcétera, aunque empezó siendo un análisis desde Zaragoza hasta Castejón, se quedó desde Zaragoza hasta Ribaforada, y eso se publicó en el Boletín Oficial en esa fecha del 2007, ese estudio informativo. Como se había quedado sin hacer desde Ribaforada hasta Castejón, empezaron a poner en marcha otro estudio informativo desde Tudela hasta Castejón y en aquel empezaron a analizar tres posibles alternativas de bordear Tudela por el oeste, más o menos cercanas, una un poco más a la izquierda, otra un poco menos, pero todas por la izquierda. Pero empezaron y tampoco terminaron. Después en el año 2008 en coherencia con lo publicado en el Boletín Oficial del Estado del 2007 el Ministerio licitó y adjudicó proyectos, no obras, proyectos de construcción en esa parte, desde Zaragoza hasta Ribaforada. Pero también aquellos proyectos luego generaron ruido porque inicialmente se entraba por medio de localidades, eso generó mucho ruido, y, aunque se licitaron aquellos proyectos se aparcaron. Luego en el año 2011 se empezó la redacción de un nuevo estudio informativo desde Plasencia de Jalón

hasta Tudela, en lugar de esos proyectos constructivos que se quitaron porque ahora se quería evitar pasar por las localidades y se empezó a ir por fuera, pero tampoco se terminó. Ya veis que en todos estos años por parte del Ministerio ha habido un rosario de tramitaciones iniciadas, no terminadas. Ya más recientemente, en el año 2016 aproximadamente, Adif licitó la redacción del llamado tramo 0, que es el puente sobre el río Ebro aquí al lado, en Castejón, licitó el proyecto, no las obras. Esa redacción de ese proyecto se está haciendo pero nos da la sensación también de que está paralizada o suspendida. Yo lo digo para compartir toda la información.

Ante esta foto lo que nos ha dicho el Ministerio, y es la posición de ahora, a la vez que dice que quiero nueva plataforma o voy a apostar por la nueva plataforma desde Castejón hasta Zaragoza, lo que nos dice es “con todo este lío de documentos, estudios... vamos a hacer y licitar un estudio informativo nuevo, completo, desde Zaragoza hasta Castejón”. Tienen partida para licitarlo este año, 2017, se va a licitar este año y la previsión que manejamos es que ese estudio informativo, la que manejan ellos y nos trasladan y yo os traslado, analice otra vez de cero Zaragoza hasta Castejón –me imagino que los proyectistas que ganen esa licitación tomarán un poco en cuenta los documentos hechos-. El estudio informativo estará terminado para principios de 2019. El estudio informativo es un documento en el que se evalúan alternativas y se ponderan por toda una serie de criterios, medioambientales, económicos, sociales, etcétera. Eso estará para primeros del 2019 y un año después, primeros del 2020, estará la declaración de impacto ambiental del trazado que se defina. Esto es lo que tenemos ahora mismo en cuanto al Zaragoza-Castejón. Lo digo para que lo veáis como posición del Ministerio que yo os traslado. Por eso también cuando el ministro dice que va a estar todo terminado en el 2023 nos sorprende que sea tan animado, dejadme que use ese adjetivo. Esta es la información que tenemos.

La siguiente imagen es el puente sobre el río Ebro. Deciros que aquella declaración de impacto ambiental, aquella vieja, llegó hasta aquí, no se aprobó, se aprobó hasta Ribaforada pero hicieron trabajos hasta aquí, se dejaron los últimos cinco kilómetros, esta es la vía actual, aquí está el puente sobre el río Ebro, y ahora veremos en ese estudio informativo cuando se licite exactamente las alternativas, etcétera. Estamos hablando de primeros del 2019. No sé si más o menos os he contado lo que tenemos sobre el Castejón-Zaragoza.

Luego ya rápidamente, por no alargarnos. En el Castejón-Campanas lo sabéis bien. En lo que se refiere a la plataforma está construida la plataforma del Castejón-Villafranca, las obras están recibidas. En el Villafranca-Olite, que es el tramo 2, que a su vez se divide en dos, Villafranca-Peralta y Peralta-Olite, y en el subtramo 3 entre Olite y Tafalla la situación es que está aprobado definitivamente el proyecto básico. Esto es actuación de este año. En el año 2017 el Ministerio de Fomento en junio aprobó definitivamente el proyecto básico, que no es el proyecto constructivo, del tramo 2 y hace muy pocas semanas ha aprobado definitivamente el proyecto básico del tramo 3 y ahora estamos en la fase de aprobación definitiva de los proyectos de construcción. En el tramo 2 sobre todo y en el tramo 3 también. Y luego ya el tramo 4 y 5

está un poquito más retrasado todo. Luego ya en el bucle de Pamplona, que sería el Esquíroz-Zuasti, deciros que la fórmula es clara, hay una plataforma mixta con dos vías. En este año 2017 lo que es el tramo Esquíroz-Zuasti es un tramo muy relevante. Todos los tramos son relevantes. Si uno cree en el concepto corredor, todos los tramos son relevantes porque si se te queda uno sin diseñar y sin hacer no tienes corredor, tan sencillo como esto.

El trabajo del Gobierno en este año ¿cuál ha sido? Desempolvando un poco la documentación de este tramo, del Esquíroz-Zuasti, que son once kilómetros, que estaba eso olvidado de la mano de Dios en los últimos años. Hemos rascado, hemos solicitado algún informe también, que lo tenéis en el portal del Gobierno Abierto, donde se cuenta bien qué es lo que hay y qué es lo que no hay, pero sobre todo lo más importante es que hay un protocolo firmado entre Gobierno de Navarra y el Ministerio, no un convenio, un protocolo, que no es lo mismo, porque un protocolo es más suave, para entendernos, que habla de 110 millones de euros y sobre todo lo que dice es que Navarra pagará lo que sea necesario si los derechos urbanísticos no generan los ingresos suficientes. Pero desempolvando, desempolvando hemos visto que en esos 110 millones de euros no está evaluado el corredor, esos 110 millones evalúan eliminar la vía actual y poner otra vía de ancho ibérico, que sustituya a la actual, la que atraviesa Pamplona por la mitad, pero no está evaluada la nueva plataforma, es decir faltan ciento y pico millones de euros en definitiva. Se lo hemos dicho al Ministerio de Fomento que falta dinero, “esto lo tienes que pagar tú”. Vamos a crear un grupo técnico, actualizar aquel protocolo, firmar nuevo convenio.

Luego en el tramo entre Zuasti y la Y vasca deciros que en julio alcanzamos un acuerdo entre Gobierno Vasco, Gobierno de Navarra y Ministerio de Fomento. ¿Cuáles son las fechas que hemos alcanzado? Primero, que el estudio informativo del Zuasti-Y vasca esté terminado para diciembre de este año y en diciembre de este año haya, por lo tanto, un documento final en el que se hayan evaluado las dos alternativas, la conexión a través de Vitoria y la conexión a través de Ezkio-Itsaso, se hayan analizado con toda una serie de criterios diferentes, y de ahí salga una ponderación y se diga “esta es más interesante que esta otra”. Esto en diciembre de este año, compromiso del Ministerio de Fomento, que en diciembre de este año eso estará hecho. Y en diciembre del año que viene, diciembre de 2018, estará terminada la declaración de impacto ambiental de esa alternativa, la alternativa escogida. Con lo cual a primeros del 2019 estaríamos empezando a hablar de proyectos, proyectos constructivos, licitación, obras, con lo cual surgen las dudas de si llegaremos a ese 2023. Esa es la situación de los tramos que os quería contar.

En resumidas cuentas, es una infraestructura estratégica. La posición que nos defiende Madrid, siempre que haya una apuesta de verdad por el corredor desde Zaragoza hasta la Y vasca, a nosotros nos parece adecuada. Nos parece importante para Navarra que el Gobierno de Navarra esté lo más cerca posible de la infraestructura para influir en lo que podamos, no siendo competencia nuestra. Por eso defendemos firmar un buen convenio. Por eso hemos enviado una propuesta completa e incluso hemos ofrecido también una solución transitoria para tratar de que esto se haga de la mejor manera posible,

y siempre tratando nosotros de estar lo más encima posible. A partir de ahí, el plazo 2023, que insiste en decir públicamente el ministro, a nosotros nos parece complicado, pero sí nos parece relevante que haya un compromiso de que todo el corredor más o menos termine en un plazo común porque no queremos un tramo terminado y dos tramos en los que no haya nada; eso es lo que no queremos en absoluto. Esto sí nos parece importante. Este es el resumen.

[Emisión del video]