

Política

Manu Ayerdi Olaizola

VICEPRESIDENTE Y CONSEJERO DE DESARROLLO ECONÓMICO

“En Navarra se ha hablado mucho de la alta velocidad, pero no se ha hecho casi nada”

Una entrevista de Ibai Fernandez
Fotografía Mikel Saiz



Ayerdi defiende una visión de corredor que una Navarra con Zaragoza y Europa. “Hay que desterrar ese tren que va de ningún sitio a ninguna parte”, apunta el consejero

PAMPLONA — Vicepresidente y responsable económico del Gobierno de Navarra, Manu Ayerdi Olaizola (San Sebastián, 1967) gestiona una multicitada que incluye toda la obra pública en Navarra. Una responsabilidad que esta semana le ha llevado a Madrid a reunirse con el nuevo ministro de Fomento, Íñigo de la Serna, para intentar desbloquear el desarrollo de la alta velocidad en Navarra, cuyo único tramo proyectado, el que debe unir Castejón con Campanas, está paralizado desde 2013. “En Navarra se ha hablado mucho del TAV, pero no se ha hecho prácticamente nada”, destaca el consejero, que vista la dificultad que implica la construcción de una nueva línea ferroviaria apuesta por estudiar si con actuaciones puntuales se puede mejorar el trazado actual, aunque sea de manera temporal.

¿Qué impresión le dejó la reunión con el ministro de Fomento?

Que hay buena sintonía. El objetivo de la reunión era sobre todo situar el marco en el que estábamos. Porque para Navarra es muy importante avanzar en un planteamiento ferroviario en términos de corredor. Un corredor que esté unido a otros corredores. Y queríamos comprobar que el Ministerio también tiene esa misma visión. Y la tuvo.

¿Qué le hacía dudar de la implicación del Gobierno central en el corredor navarro?

Intuíamos que podía ser así, pero venimos de un Gobierno en interinidad de casi un año que no podía hablar fuera de lo que ya tiene escrito. Así que no habíamos podido tener un debate más allá del convenio que estaba firmado. Ahora toca hablar y concretar esos aspectos fundamentales, estratégicos y filosóficos, que compartimos.

Da la impresión de que están todavía en una fase muy inicial.

Lo que hemos hecho es ver dónde estamos y si compartimos la visión de corredor. Eso en Navarra significa unir Zaragoza con la Y vasca

pasando por Pamplona y Tudela. Las dos partes lo vimos claro, con lo cual se sitúa un nuevo marco: cuando hablemos de tren, ya no vamos a hablar solo de Castejón-Campanas, vamos a hablar de Zaragoza-Y vasca. Que el Ministerio de Fomento asuma esa visión es importante para poder avanzar.

¿Cuándo se refieren a la alta velocidad, el Ministerio y ustedes hablan de lo mismo?

Las dos partes tenemos claro que tenemos que hablar de corredor, que por ese corredor deben pasar personas y mercancías, que deben hacerlo además en base a los estándares internacionales y con capacidad suficiente. Situado ese marco, hay que analizar cómo está cada uno de los subtramos y qué podemos hacer en cada uno de ellos. Hay que empezar a centrar el tiro.

¿Y cuál es la situación de la alta velocidad en Navarra?

En Navarra se ha hablado mucho del de la alta velocidad, pero no se había hecho prácticamente nada. Cuando llegamos el convenio de financiación para el tramo Castejón-Campanas estaba parado. El

Ministerio incluso tiene informes jurídicos que dudan hasta de que se pueda seguir con el convenio como esta. El tramo Zaragoza-Castejón estaba muerto de risa, y en la conexión con la Y vasca prácticamente tampoco se había hecho nada.

¿Qué se plantea ahora para el tramo Zaragoza-Castejón?

El Ministerio, que es quien tiene la competencia, tiene previsto hacer un estudio para ver si con relativamente poca inversión se puede mejorar la capacidad y reducir los tiempos. A mí me parece bien. Lo que les hemos pedido es que dentro de ese análisis incluyan también la posibilidad de introducir un tercer hilo para el ancho de vía internacional. Así que si las conclusiones del estudio son interesantes se considerará la posibilidad del ancho internacional.

¿La conexión con la Y Vasca también queda en fase de estudio?

La reflexión es parecida. En 2011 se firmó un protocolo de colaboración entre Navarra, la CAV y el Estado para impulsar un estudio informativo de alternativas de cara a una solución definitiva con nueva plata-

forma y trazado. Eso fue hace seis años, y todavía sigue muy parado. No avanza nada. Una solución definitiva en este tramo requiere una tramitación lenta y larga. Así que hemos optado por hacer un estudio rápido que, más allá de que el procedimiento largo siga sus plazos, nos diga qué posibilidades nos ofrece la infraestructura existente.

¿Plantea una solución provisional?

Queremos ver qué se puede hacer y si merece la pena, como en el otro tramo, llevar a cabo actuaciones de relativa poca inversión que mejoren sustancialmente las prestaciones. Lo que sí hemos pedido es que en el estudio del enlace con la Y vasca se incluya la posibilidad de un tercer rail que facilite la salida a Europa. Y que se analice si dentro de la plataforma actual se puede poner una segunda vía, como creen nuestros técnicos.

¿Qué implicaciones tendría esa segunda vía?

La vía es lo que da capacidad, y en una infraestructura ferroviaria eso es muy importante porque es lo que marca el número de trenes que pue-

LA ALTA VELOCIDAD EN NAVARRA →



Mamu Ayerdi, vicepresidente del Gobierno de Navarra.

den pasar por un sitio a la vez. Con dos vías entran más trenes, y por lo tanto más frecuencia y más capacidad sin necesidad de una nueva plataforma.

Eso no suena mucho a tren de alta velocidad.

Esto, como todo, es debatible. Pero más allá de ese debate de palabras, lo que ahora toca es entrar en las características de la infraestructura y luego que cada uno le llame como quiera. Lo que hay que hacer es desterrar ese tren que va de ningún sitio a ninguna parte y pensar en términos de corredor, con una visión más global que conecte Navarra con Zaragoza y Europa.

¿Por qué rechazan un TAV que vaya 300 km/h?

Lo que queremos es huir del modelo que se ha implantado en el Estado, donde el TAV se identifica con trenes de 300km/h y solo para pasajeros. Nosotros queremos un corredor mixto para pasajeros y mercancías con capacidad suficiente dentro de los estándares internacionales.

¿Un tren de 300km/h no es compatible con mercancías?
La velocidad depende del tipo de

“Hay buena sintonía con el Ministerio, coincidimos en un planteamiento ferroviario en términos de corredor”

“Lo importante es fijar qué tipo de infraestructura queremos, luego que cada uno le llame como quiera”

“Si hacer algo definitivo nos va a costar 20 años más, tal vez interese algo más rápido aunque sea provisional”

“El convenio firmado para el tramo Castejón-Campanas tiene muchas lagunas y está desbordado por la realidad”

“UPN está desconcertada. Le ha descolocado el discurso comprobar que el Gobierno trata de que Navarra avance”

tren, pero también de la inversión que quieras hacer, del tipo de plataforma, de la superestructura, de las pendientes y las curvas... Este es un debate en el que entran más cosas. Que puedan circular trenes de hasta 740 metros, por ejemplo. En Navarra no llegamos ni al 1% de las mercancías que se mueven por tren, y en el Estado apenas el 3%. En eso estamos muy lejos de Europa. La clave, más que la velocidad, es la capacidad, y eso te lo da el número de vías. Luego hay que estrujar al máximo sus posibilidades.

Y mientras, ¿qué va a ocurrir con lo que está en construcción entre Castejón y Campanas?

Hay un convenio firmado pero está totalmente desbordado por la realidad. Se fijó un gasto de 675 millones y al ritmo de gasto que ha ido se va a superar.

¿Por qué?
Porque se firmó pensando solo en pasajeros, y no en mercancías. Luego alguien decidió que, igual que en la Y vasca, en Navarra también fuera para tráfico mixto. Pero eso es más caro y ahora no cuadra. Además, hay diferencias de interpreta-

ción en cuándo hay que hacer las devoluciones, qué pasa con el IVA, que ha pasado del 16% al 21%. Es un convenio con muchas lagunas. El puente sobre el río Ebro en Castejón, por ejemplo, no está contemplado.

¿Y como se prevé la conexión con la vía que viene de Zaragoza?

Ese es problema. El tramo del convenio empieza en Castejón, en su parte norte, pero la infraestructura actual está al sur. Y para eso hay que construir el tramo cero, un puente que no se ha contemplado. Así que tendremos que sentarnos y trabajar en un nuevo convenio para que pueda ser ejecutable y realizable.

¿La nueva estación de Pamplona entrará dentro del nuevo convenio?

Hay que mirar ahí todo el tramo Esquizoz-Zuasti, porque incluye también el bucle ferroviario. Quedamos en tratarlo más despacio porque el planteamiento inicial se hizo en un contexto muy diferente al actual.

¿Qué garantías tiene de que esta vez el Ministerio sí va a cumplir?

Hay un compromiso de estudiar las posibilidades de la vía, y eso presupuestariamente es asumible y razonable. Y entiendo que se va a cumplir. Hay un principio de confianza claro.

De momento no les han devuelto los 45 millones que el Estado adeuda a Navarra.

Es una cuestión pendiente, sí, pero en la cifra no hay debate. Así que no contemplo otro escenario que no sea la devolución de ese dinero.

¿Se va a plantear una única solución para todo el corredor o tres partes independientes?

Estas son infraestructuras para mucho tiempo. Y en una cuestión tan larga puede ser que tengamos soluciones distintas en distintos momentos y en distintas partes. Este tipo de infraestructuras tienen implicaciones presupuestarias muy grandes y procesos de tramitación administrativa muy complicados. No es extraño pensar en soluciones a corto, medio y largo plazo. Si hacer algo definitivo va a costar 20 años más, tal vez nos interesa hacer algo más rápido, aunque sea provisional.

¿Entonces, y al margen del tramo Castejón-Campanas, se renuncia a una nueva plataforma?

El Ministerio quiere hacer un estudio para ver si puede aprovechar la vía y no construir una plataforma. Dejemos trabajar primero a los que saben y no anticipemos los resultados.

¿A Navarra qué le interesa más?

Tener un buen estudio. A mí lo que plantea el Ministerio me parece razonable. Lo que no tendría sentido es no hacer nada. Luego ya veremos si compartimos o no las conclusiones. Pero si con poco podemos conseguir mucho, igual es interesante. Si no, diremos que no nos satisface.

¿No hay riesgo de que esas soluciones temporales acaben siendo permanentes?

Las obras de inversión requieren dinero, y si la solución es muy costosa, a lo mejor el Estado se lo piensa. Así que tenemos que calibrar tiempo y presupuestos. Allí donde estaba todo paralizado lo que hay que hacer es empezar a trabajar en los estudios y la planificación. Lo importante es avanzar en todo el corredor mejorando las prestaciones.

¿Podría Navarra quedar fuera del eje cantabrico-mediterráneo en favor de La Rioja?

Ese posible corredor tiene un tramo compartido, el de Castejón-Zaragoza, y los que se decida ahí nos afecta a los dos. En todo caso, el corredor Y Vasca-Pamplona-Zaragoza es prioritario para el Ministerio.

¿Qué le ha parecido la reacción tan visceral de UPN?

Me ha llamado la atención, porque cuando estaba en el Gobierno hizo un planteamiento de distintos enfoques para cada uno de los tramos. Hablando incluso del tercer hilo, que luego además quedó parado. Era un posicionamiento posibilista pactado con el Gobierno de Rajoy, y que contrasta con el maximalismo que muestran ahora. Sobre todo si tenemos en cuenta que en los últimos años no ha habido ningún avance en ninguno de los tres tramos del corredor.

¿A qué lo atribuye?

A toda esa lógica que ha venido planteando desde la oposición, que dice que este Gobierno no quiere avanzar y que no quiere hacer nada en positivo por Navarra. Tengo la impresión de que UPN se encuentra desconcertada porque este Gobierno piensa en Navarra y trata de que Navarra avance lo mejor posible. Les ha descolocado totalmente el discurso que ha mantenido de manera permanente desde que está en la oposición.

¿Hay cohesión en el cuatripartito en torno al desarrollo del corredor de alta velocidad?

La apuesta por un corredor de uso mixto pasajeros-mercancías, dentro de los estándares internacionales y con capacidad suficiente está dentro del acuerdo programático, y es lo que se está planteando en las conversaciones con Madrid.

Pero no se puede negar que hay visiones diferentes dentro de los socios de Gobierno.

Es verdad que a veces salen mensajes que pueden generar cierta sensación de que no hay alineamiento, pero es algo que se puede entender. El mayor debate lo solemos tener con la capacidad, pero pensando a 100 y 150 años la cuestión de capacidad es muy importante. Tenemos una sola vía de Castejón hasta Alsasua que además no cumple estándares internacionales, y eso es un problema.

¿Vista la situación, con qué se conformaría al final de la legislatura?

Las grandes infraestructuras a veces avanzan mucho con obras físicas, pero también con una buena planificación y unos buenos compromisos. Yo me conformaría con tener avances en todo el corredor y en cada tramo en lo que sea posible. ●