

ARANTZA TAPIA

PORTAVOZ DEL PNV EN INFRAESTRUCTURAS Y FOMENTO EN EL CONGRESO

“La apertura del TAV en 2016 es imposible de cumplir si el Gobierno Vasco no se implica de otra forma”

Tapia cree que Lakua debe plantearse financiar la obra del TAV que falta en los tramos alavés y vizcaino, responsabilidad del Gobierno central, y, después, descontárselo a través del Cupo. Además, estima que la conexión entre Burgos y Vitoria "hay que hacerla de forma inmediata"

AITOR ANUNCIBAY

DONOSTIA. La próxima semana comienzan a tramitarse los presupuestos del Gobierno central, que prevén un recorte en las obras del TAV. Su partido propone que se mantengan esas cantidades económicas. El recorte económico no es tanto en Gipuzkoa como puede ser en Araba o en Bizkaia, donde el Gobierno central se ocupa directamente de la financiación, mientras que, en el caso guipuzcoano, el Gobierno Vasco lo financia y, luego, se descuenta del Cupo. Como consecuencia de eso, las obras no van al mismo ritmo y, después, sobre esa infraestructura hay que poner las vías, la electrificación, las comunicaciones, la automatización, es decir, todo lo que se llama superestructura. Si no vamos acompasados en los tres territorios, podemos tener las obras del tramo guipuzcoano terminado más o menos a tiempo, pero sin poder poner en marcha el sistema porque la parte alavesa y vizcaina estará sin acabar, y la superestructura se pone en el conjunto. Al final, afecta a la puesta en marcha de la Y vasca. Por tanto, podría ocurrir que el tramo guipuzcoano estuviese terminado, mientras que el vizcaino y el alavés, no. Y el tren no podría circular solo por el trayecto guipuzcoano.

Podríamos encontrarnos con que se termine la obra por parte del Gobierno Vasco en Gipuzkoa y se quede ahí, a la espera, con el deterioro que eso supone para obras ya terminadas: un túnel que no se mantiene se puede empezar a caer, con lo cual es muy importante que el ritmo de obra vaya acompasado en los tres territorios. En este sentido, el PSE-EE se ha dedicado a hacer la parte guipuzcoana, pero no ha puesto el mismo énfasis en que el Estado español siga el mismo ritmo, porque estaría muchísimo más adelantado. No se ha hecho ese seguimiento. Ahora, quizá, el Gobierno Vasco se tenga que plantear el asumir también la parte de obra que falta en los tramos alavés y vizcaino para que todo vaya acompasado y podamos poner todo a la vez.

¿Tendrá el Gobierno Vasco capacidad económica para asumir esa parte?

El Gobierno Vasco adelantaría ese dinero y, luego, se descontaría del Cupo entre Euskadi y el Gobierno español. De alguna forma, adelantamos

el dinero, de manera que le pagas menos al Estado de lo que corresponda de Cupo. Es una idea que habrá que trabajar porque nos podemos encontrar con obras iniciadas que se queden ahí. Y si Europa ve que el TAV se ralentiza, no va a tener ninguna prisa en conectarse con la Y vasca.

El hecho de que el PP y el PSOE hayan defendido en Europa que se potencie la conexión ferroviaria a través de Aragón ha levantado muchas ampollas.

El PSOE y el PP se van poniendo medallas diciendo que el corredor Atlántico es una obra estratégica, pero luego van a Europa y dicen que les importa el corredor central (a través de Aragón). La península Ibérica siempre se ha conectado por Europa tanto por Irun como por Portbou (Cataluña). Siendo Josep Borrel Ministro de Obras Públicas, Transportes y Medio Ambiente (1991-1996) afirmó que el corredor atlántico sería el primero en ponerse en marcha. Como en Euskadi nos entretuvimos en discusiones sobre si queríamos el TAV o no, y surgió contestación social, ahora puede ocurrir que el eje mediterráneo se finalice porque está mucho más adelantado y que el corredor atlántico se quede sin dinero para llevarlo a cabo. Incluso si la línea se abriese en 2020 ya sería un retraso muy importante porque afectaría a nuestras empresas. Si ponemos todo el esfuerzo en el corredor mediterráneo y el atlántico se deja de lado nos podemos convertir en un balneario.

El vicepresidente de Transportes, Ernesto Gasco, ha expuesto esta semana que el recorte financiero en las obras del TAV podría compensarlo el Adif (Administrador de Infraestructuras Ferroviarias).

El Adif es una empresa 100% del Estado y toda su deuda computa al Estado, luego el Adif no se puede endeudar lo que el Estado no le permite. Eso es una soberana tontería. Hay que buscar soluciones de otro tipo. Es decir, cómo vamos a poner en marcha esa estructura que también es del Adif. Y quizá también el Gobierno Vasco tenga que asumir esa responsabilidad referida a superestructura (vías, electrificación, comunicaciones y automatización, entre otros aspectos). Todo eso suponía alrededor de 1.800 millones de euros más los 4.500 millones de euros presupuestados para el trazado (túneles, viaductos...). A lo largo de

estos tres años, el Gobierno Vasco se ha centrado excesivamente en túneles y viaductos y se ha olvidado del resto. Y para hacer la Y vasca hay que planificar todo muy bien.

¿La inauguración del TAV en 2016 es un plazo realista o una entelequia?

Con los montos económicos destinados a las obras que hay en este momento es inalcanzable, porque ya en el 2016 faltaría una cantidad muy importante de dinero para finalizar las obras de infraestructuras en Bizkaia y Araba. Creo que 2016 es un plazo imposible de cumplir a no ser que el Gobierno Vasco se implique de otra forma. Soy optimista en el sentido de que podríamos buscar fórmulas para llevarlo adelante.

Según ha explicado el vicepresidente de Transportes, la UE podría financiar hasta un 80% de las obras del TAV.

Eso nunca se ha previsto así. Es importante recordar que Europa definió en 1994 que los corredores Atlántico y Mediterráneo son prioritarios. En octubre de 2011, los volvió a ratificar puesto que son conexión interterritorial y transfronteriza. Esto supone una implicación económica, pero en ningún momento se ha hablado del 80%. Decirlo así es hablar a la ligera.

El Gobierno Vasco prevé que el precio del billete del TAV cueste cerca de 15 euros y, en horas punta, circule con una frecuencia de 20 minutos.

En 2010, el vicepresidente de Transportes dijo en una entrevista de prensa conjunta en la que yo también participaba que este tipo de cuestiones ya se abordarían después y, ahora, está interesadísimo y nos dice que va a costar 15 euros y con esa frecuencia. ¿En qué se basa? Hace dos años le proponía al vicepresidente prever todo esto y me contestaba que

“Si Europa ve que el TAV se ralentiza, no va a tener ninguna prisa en conectarse con la ‘Y’ vasca”

“Nos convertiremos en un balneario si se deja de lado el eje atlántico y se pone todo el esfuerzo en el mediterráneo”

era muy pronto, y resulta que ahora nos pone precio. ¿Y si son 18 euros o 22 euros? ¿Va a ser el nuevo Gobierno Vasco el culpable? No se puede hablar tan a la ligera. Las cosas hay que hacerlas con base y, sobre todo, intentar llevar un discurso coherente. Estoy de acuerdo en poner unos precios adecuados e integrar el TAV en el billete único, pero vamos a hacerlo bien y no sacando conejos de la chistera. Los socialistas han trabajado muy poco. Se han centrado en obras y en poner primeras piedras, que también hay que hacerlo, pero se han olvidado del resto y ahora que se tienen que ir se acuerdan.

La conexión del TAV con el resto de la península a través de Navarra tampoco fructifica.

Está absolutamente en el aire, y la conexión entre Burgos y Vitoria hay que hacerla de manera inmediata. Si creemos en el corredor atlántico tenemos que desarrollar ese tramo porque es el que une Madrid con Andalucía y África, pero también con Portugal, donde hay un puerto muy importante, Sines, que es la conexión con Iberoamérica.

Por otra parte, la construcción en Donostia del Centro Nacional de Investigación del Envejecimiento también está en el alero.

Me causa preocupación porque sale únicamente en época electoral. El Ministerio de Competitividad sí cree en ese centro pero sostiene que hay que definirlo muy bien, algo en lo que estamos de acuerdo. En este aspecto, hay que tener en cuenta las infraestructuras que ya tenemos en Gipuzkoa y sobre las que se puede apoyar el centro. Tenemos Biodonostia, CIC Biomagune, Tecnalia, IK4, Policlínica, Ingema, Matia e Inbiomed. El Gobierno Vasco ha cogido el centro como bandera y hay mucho fuego de artificio y poca realidad. Dice que se va hacer en Miramon, pero el Ministerio de Competitividad no cree y le compete financiarlo al 50% y la otra mitad le corresponde al Gobierno Vasco. Entonces, o ese edificio no tiene futuro o tiene otro objetivo que no nos quieren enseñar. Tenemos infraestructuras de sobra e investigadores trabajando ya. No entiendo esa afición por hacer ladrillo.





La portavoz del PNV en Infraestructuras y Fomento en el Congreso de los Diputados, Arantza Tapia, durante la entrevista con este diario. FOTO: RUBEN PLAZA



Miembros de Stop Desahucios muestran las firmas recogidas. FOTO: EFE

El PSE-EE y Aralar piden poner freno a los desahucios

EL GRUPO SOCIALISTA INSTA A LA DIPUTACIÓN A QUE "REACCIONE"

La formación abertzale apuesta por parar embargos mientras el sistema financiero siga percibiendo ayudas

DONOSTIA. El PSE-EE y Aralar pidieron ayer poner freno a los desahucios y abogaron por un cambio legislativo que evite el continuo goteo de familias que pierden su vivienda por no poder afrontar el pago del préstamo. El grupo socialista fue un poco más allá, al pedir a la Diputación de Gipuzkoa que "reaccione" ante este drama, mientras que Aralar abogó por detener estas medidas mientras perduren las ayudas de fondos públicos al sistema financiero.

Las más de 20.000 firmas recogidas en Gipuzkoa para impulsar un cambio legislativo que evite tanto drama no han pasado desapercibidas para los partidos políticos, que ayer mostraron sus propuestas. Así, el grupo juntero del PSE reclamó a la Diputación de Gipuzkoa que inste a las instituciones competentes a "dar efectividad" a la dación en pago y

exija a las instituciones del Estado que impulsen un cambio legislativo "con carácter de urgencia" para evitar que tantas familias sigan perdiendo su vivienda.

Estos puntos están recogidos en una propuesta de resolución, en la que también se exige a Kutxa que lidere un "proceso de responsabilidad social" para impedir los desahucios y al gobierno foral de Gipuzkoa un convenio que "garantice" la asistencia jurídica "gratuita" a los afectados, según informó el PSE en un comunicado. El grupo socialista, que el lunes presentará un plan para ayudar a las familias afectadas, pretende así mantener una "línea de colaboración" con la Plataforma Stop Desahucios.

"ABSOLUTO ESCÁNDALO" Aralar, por su parte, defendió ayer que mientras el sistema financiero siga percibiendo ayudas públicas se paralicen "legalmente" los desahucios de domicilios, ya que "es un absoluto escándalo" que quienes "están recibiendo ayudas públicas quiten viviendas a la ciudadanía". Así lo defendieron los dirigentes de Aralar Patxi Zabaleta y Rebeka Ubera, durante una rueda de prensa en Donostia para presentar una batería de propuestas con el fin de hacer frente a la situación de "emergencia social" originada por la crisis. >N.G.