

EDITORIAL

Alemania no carbura

El declive de una economía sin visos de mejoría inmediata, las protestas sociales y el avance de la extrema derecha en el país atenazan a la principal potencia de la Unión Europea

La economía alemana, el motor de la UE, acaba de entrar en recesión al contraerse un 0,1% y un 0,3% en los dos últimos trimestres, sin que ningún indicador apunte a una mejoría inmediata. Su debilidad es consecuencia del escaso pulso del consumo, la alta inflación y el impacto de la guerra en Ucrania tanto sobre el coste de la energía-aún está pagando su antigua dependencia de Rusia- como sobre la cadena de suministros. Mientras una huelga de los maquinistas de ferrocarriles que finaliza hoy ha dificultado la movilidad de millones de personas y afectado de lleno a la industria, en la calle se suceden masivas movilizaciones de transportistas y agricultores en protesta por la desaparición de subvenciones al gasóleo financiadas con un fondo para la recuperación postcovid. Un creciente malestar social se ha apoderado de la principal potencia de la Unión, cuyo Gobierno -una coalición de socialdemócratas, verdes y liberales en permanente disputa- sufre un acusado desgaste por su falta de respuestas a las prioridades ciudadanas. El resultado de todo ello es un inquietante auge del partido de extrema derecha AfD, al que las encuestas sitúan como segunda fuerza en el país y con serias opciones de vencer en Brandeburgo, Sajonia y Turingia en las elecciones regionales de septiembre. La posibilidad de que acceda al poder una formación ultrarradical xenófoba, conectada con grupos neonazis y que ha sido relacionada con un tenebroso proyecto de deportación masiva de inmigrantes ha disparado todas las alarmas en una Alemania en la que continúa siendo alargada la negra sombra del Holocausto que siguió al triunfo de Hitler en las urnas. Las amenazas a las que enfrentaría en tal caso el sistema de derechos y libertades han suscitado un debate sobre la eventual ilegalización de AfD, una opción que plantea profundas dudas jurídicas. El populismo extremista ha encontrado un caldo de cultivo idóneo en el corazón de Europa. Frenarlo exige desenmascarar sus mentiras pero también aplicar medidas eficaces y con amplio respaldo para hacer frente a los problemas del país.

El populismo ha encontrado un caldo de cultivo idóneo en el corazón de Europa**Tiempo de cambio en UPN**

La semana política arranca en Navarra con la noticia de la renuncia a la presidencia de UPN de su hasta ahora líder, Javier Esparza. La cabeza del regionalismo que ganó tres elecciones consecutivas pero que nunca pudo gobernar. La endiablada aritmética de las alianzas en la política foral y el bandazo histórico de los socialistas hacia Bildu han dejado sin apenas margen de maniobra al principal partido de la Comunidad foral. Se abre ahora una carrera por encontrar a la nueva voz que rearme a UPN y lo reconecte que las nuevas generaciones a las que tanto le está costando llegar. La fecha marcada en el horizonte es el congreso del 28 de abril y de allí debe salir una fuerza cohesionada que siga cumpliendo con su principal misión: ser útil para la sociedad navarra. Y, mientras tanto, Javier Esparza seguirá desde hoy mismo en la primera línea política como portavoz parlamentario de UPN.

Nuevo TAV: a Zaragoza en tranvía

Álvaro Miranda



POCO a poco nos vamos enterando de los verdaderos planes de movilidad sostenible que nos tienen reservados a los navarros tanto el Gobierno de España como el Gobierno de Navarra al alimón. Y no una movilidad sostenible cualquiera, sino para los desplazamientos de larga distancia. Entre estas estrategias hay una que, por original e impactante, creo que es digna de considerar. Se trata ni más ni menos de la nueva oferta, o mejor dicho una oferta claramente mejorada, y es que desde ahora se podrá ir desde Pamplona a Zaragoza y viceversa en algo parecido a un tranvía, con todas las ventajas que supone el poder hacer el recorrido de más de dos horas y cuarto de pie.

Para hacer este sorprendente anuncio, se desplazaron hasta Pamplona, se supone que en coche oficial, no solo el presidente de Renfe sino, ni más ni menos, que el Secretario de Estado de Infraestructuras, que es una cosa muy importante en el Gobierno de España. Es difícil no desternillarse de risa, si no fuese porque realmente es para llorar que toda la mejora ferroviaria para Navarra de estos últimos y próximos años sea que más navarros y navarras podrán conectarse con el mundo de la alta velocidad en Zaragoza, pero que para ello tendrán que ir de pie en los nuevos trenes. Ni una plaza más sentados, ni un minuto menos sobre las dos horas y veinte minutos de recorrido para los 145 kilómetros. Desde luego, este nuevo tren encaja de pleno en lo que los socios únicos del Gobierno de Navarra, EH Bildu, defienden a capa y espada para atacar

al Corredor Navarro de Alta Velocidad, y es que lo que los navarros y navarras necesitamos de verdad es un "tren social". ¿Para qué queremos TAV si podemos ir a Tudela y Zaragoza de pie y en tranvía? Eso sí que es progresismo, y no esos trenes de alta velocidad que circulan por toda España.

Esta visita de los principales dirigentes del Ministerio de Fomento (ahora MITMA), vendida como de muy alto nivel, ha quedado evidentemente coja y de poco alcance, y es un desdoro para Pamplona y la Comunidad foral. Pongo un ejemplo: hace quince días se desplazó a Vigo no solo el Secretario de Estado, sino el mismísimo Ministro de Fomento, D. Óscar Puente, para llevar a los gallegos el nuevo tren que circulará próximamente, el AVRIL. Este nuevo tren para los gallegos va a 330 kilómetros por hora y es de ancho variable. ¿Por qué los ciudadanos de Navarra y Pamplona somos de segunda y los de Vigo son de primera? Es decir, entre un tranvía para los navarros para ir de pie a 60 kilómetros por hora de media y lo de los gallegos que podrán ir sentados a 300 kilómetros por hora hay una diferencia.

Pero la cosa no acaba ahí. El nuevo Secretario de Estado de Infraestructuras es el anterior alcalde socialista de Irún, es decir, primo-hermano nuestro. El número dos del Ministerio tuvo a bien pasar por nuestra impresentable Es-



tación-Apeadero de San Jorge y confirmar al Gobierno de Navarra, que por lo visto ni pestañeó, que la eliminación del Bucle Ferroviario y la nueva Estación de Pamplona ni están ni se les espera. Esto también es para llorar, pero mejor es desternillarse de risa cuando esta noticia te la da el ex alcalde de Irún y ahora vice-Ministro de Fomento cuando en Irún, 62.000 habitantes, ya se está construyendo una nueva Estación de Alta Velocidad por más de 55 millones de euros. En la comarca de Pamplona, 400.000 habitantes y 12ª Estación con más viajeros de España, cero euros.

Por lo visto, el Secretario de Estado dijo que no venía a anunciar nada, sino a enterarse de las necesidades de Navarra en materia de infraestructuras. Para eso no tiene que venir hasta Pamplona, no tiene más que leerse todos los Planes de Infraestructuras del Estado aprobados desde hace 30 años y que se han incumplido meticulosamente; mientras en el resto del país se han construido miles de kilómetros de vías de alta velocidad, decenas de nuevas estaciones de ferrocarril y cientos y cientos de kilómetros de autovías. Los intereses de Navarra son muy sencillos y son tres: construir los 95 kilómetros pendientes de la autovía Soria-Tudela; contratar y ejecutar los 27 kilómetros que quedan de la autovía del Pirineo; y ejecutar los 250 kilómetros del Corredor Navarro de Alta Velocidad entre Zaragoza, Pamplona y la Y Vasca donde solo se ha invertido hasta ahora el 7% de su coste total. Tampoco es tan difícil de interpretar.

En fin, nosotros a lo nuestro, es decir a las catacumbas ferroviarias. Personalmente me alegro de este importante cambio, pues he utilizado muchas veces el anterior tren, ahora sustituido por este moderno vehículo con muchas más plazas para ir de pie. Y lo he utilizado porque para volver de Madrid a Pamplona a una hora razonable de la tarde, pongamos a las 17:30, Renfe te ofrecía y te seguirá ofreciendo una combinación muy atractiva: un AVE Madrid-Zaragoza para hacer en 80 minutos los más de 300 kilómetros de ese recorrido, 45 minutos de espera en la estación de Zaragoza y otras dos horas y veinte minutos para hacer los 140 kilómetros entre Zaragoza y Pamplona, eso sí, con 15 paradas de por medio, una especie de villavesa ferroviaria. Debo reconocer que a mí me gustaba ese "escachamatas" ahora mejorado, pues cada viaje era como revivir mi infancia con imágenes de la película "el viaje a ninguna parte".

Álvaro Miranda Simavilla. Ingeniero de Caminos. Miembro del 'think tank' Institución Futuro