



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 29 de octubre de 2019

NÚM. 2

TRANSCRIPCIÓN LITERAL

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DEL ILMO. SR. D. FRANCISCO PÉREZ ARREGUI

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 29 DE OCTUBRE DE 2019

ORDEN DEL DÍA

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para dar cuenta de las actuaciones previstas de cara al impulso y desarrollo del Tren de Alta Velocidad.
- Pregunta sobre las actuaciones para garantizar la seguridad de la NA-6900 y del puente sobre el río Alhama de la misma vía, presentada por el Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez.

(Comienza la sesión a las 12 horas y 7 minutos).

Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para dar cuenta de las actuaciones previstas de cara al impulso y desarrollo del Tren de Alta Velocidad.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Empezamos. Buenos días a todos. Egun on denoi. En primer lugar, doy la bienvenida al Consejero de Cohesión Territorial, Bernardo Ciriza, y a su equipo.

A continuación, pasamos a la comparecencia referente a las actuaciones previstas de cara al impulso y desarrollo del tren de alta velocidad, cuyo proponente es Navarra Suma. Tiene la palabra el señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Buenos días. En primer lugar, cómo no, quiero agradecer la presencia del Consejero de Cohesión Territorial en esta comparecencia solicitada y a petición de Navarra Suma, básicamente para que dé las explicaciones oportunas, así como el posicionamiento que tiene el actual Gobierno de Navarra con respecto a las obras del tren de alta velocidad y la fecha de llegada del tren a nuestra Comunidad.

Trataré, en cierta medida, de no ser retorcido y permitirle al señor Ciriza la posibilidad, en su comparecencia, de que sea claro, de que sea conciso y sea transparente, en una cuestión que nosotros, desde Navarra Suma, consideramos más que fundamental, diría de vital importancia para el desarrollo económico, ya no solo económico sino social, de nuestra Comunidad.

Es cierto que conocemos la postura del Partido Socialista anterior, el que estaba en la legislatura pasada. No conocemos cuál es la postura del Partido Socialista actual, y tampoco conocemos, y es la que usted va a dar, evidentemente, independientemente de que sea Consejero del Partido Socialista, la postura que tiene el Gobierno de Navarra con respecto a la obra del tren de alta velocidad, y ver en qué punto ha habido o ha existido la negociación a este respecto.

Como digo, también conocemos cuál era la postura del señor Ayerdi. Poco más que añadir de lo que llevamos vivido durante esos cuatro años, que no se ha hecho absolutamente nada con respecto al tren de alta velocidad, más allá de paralizar una obra importante, como digo, para nuestra Comunidad. Es más, tanto la paralizó, que fue el Gobierno de España quien cogió las riendas de dicha obra, independientemente de que sea competencia del mismo, pero siempre en colaboración con el Gobierno de Navarra, que es lo que pedimos también aprovechando su presencia, para liderar las obras del tren de alta velocidad, y que verdaderamente existiese un compromiso con el tren de alta velocidad.

No sabemos cuál es el peso nacionalista en esta cuestión, en el tren de alta velocidad, y, evidentemente, no sabemos hasta qué punto ha cedido su Gobierno para que el tren de alta velocidad llegue a nuestra Comunidad, y si es este otro de los puntos en los cuales ha cedido este Gobierno respecto a esta infraestructura para que hoy la señora Chivite sea Presidenta.

Como digo, tiene la oportunidad para dar una muy buena noticia a nuestra Comunidad, que es el hecho de que va a hacer, va a construir, va a seguir y va a continuar con el convenio y el

acuerdo que firmó UPN-Partido Popular con el tren de alta velocidad, y, como digo, dar esperanza de que el tren se va a mantener en fecha para el año 2023 en la llegada a nuestra Comunidad. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor García. Para la contestación, tiene la palabra el señor Consejero, el señor Ciriza, por treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días, señor García. Buenos días, señorías. Comparezco yo aquí para dar cuenta de las actuaciones previstas por parte del Gobierno de Navarra de cara al impulso y desarrollo del tren de altas prestaciones en la Comunidad Foral. Antes de entrar a profundizar en la materia, me gustaría trasladarles varias premisas iniciales.

En primer lugar, que el Gobierno de Navarra ha mostrado su apuesta decidida por el proyecto del tren de altas prestaciones, TAP. La promoción del transporte ferroviario de mercancías y pasajeros es estratégica para España, para Navarra y también para Europa, y su desarrollo, imprescindible para nuestra economía. Es fundamental que Navarra pueda ejercer de nexo de unión entre los corredores de transporte Atlántico y Mediterráneo.

En segundo lugar, me gustaría recordarles que la Administración General del Estado es la que tiene la competencia exclusiva en materia de obras públicas de interés general y en ferrocarriles y transportes terrestres, que transcurren por más de una comunidad autónoma, de conformidad con los artículos 19.1.21 y 19.1.24 de la Constitución española.

En tercer lugar, que la colaboración entre Administraciones es clave para facilitar el desarrollo del tren de altas prestaciones: Ministerio de Fomento, ADIF, Gobierno de Aragón, Gobierno Vasco y Gobierno de Navarra.

Finalmente, que, como todos ustedes saben, el tren de altas prestaciones es uno de los puntos en desacuerdo por parte de los grupos que sustentan al Gobierno de Navarra. Así se refleja en el acuerdo de programa. En este sentido, apostamos por reconocer las diferencias, respetar los desacuerdos y ser tolerantes.

La promoción del transporte ferroviario de mercancías y pasajeros es, como señalaba, estratégica para Navarra, para España y para Europa, y su desarrollo, imprescindible para nuestro progreso. Desde el punto de vista económico, es importante remarcar que Navarra es una Comunidad muy industrializada, el doble que el resto de España, y netamente exportadora. Además, el 60 por ciento de nuestro comercio exterior se centra en los países del Arco Atlántico de la Unión Europea.

Para una economía tan interrelacionada con el resto de Europa, es imprescindible, en términos de competitividad, contar con una red ferroviaria con capacidad suficiente y adaptada a los estándares europeos: ancho de vía UIC y vía doble, longitud de trenes de 750 metros, pendientes no superiores al 15 por mil, electrificación, etcétera.

La Red Transeuropea de Transporte está configurada por una estructura de doble capa: la red global y la red básica. La red global es la más extensa y capilar, que se desarrolla con el objetivo de que la inmensa mayoría de las empresas y la población europea no tarden más de

treinta minutos en acceder a ella. La red básica está compuesta de aquellas partes de la red global que tienen mayor importancia estratégica. Asimismo, la Unión Europea ha creado el instrumento de los corredores de transporte, nueve corredores europeos de transporte que abarcan los flujos de larga distancia más importantes, y para cuyo desarrollo se concretan y se concentran los esfuerzos financieros de la Unión Europea y los distintos Estados.

España está atravesada por dos de estos corredores: el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo, y la incorporación del tramo Y vasca Pamplona-Zaragoza al Corredor Atlántico permitirá acceder a la inversión prevista en el próximo marco financiero plurianual 2021-2027 de la Unión Europea, que prevé destinar 30.600 millones de euros para financiar las redes transeuropeas, priorizando los corredores de transporte.

En este sentido, cabe destacar la inclusión de Navarra en el corredor ferroviario Atlántico. El 6 de junio de 2018, la Comisión Europea aprobaba el nuevo mecanismo «Conectar Europa», en el que, entre otras modificaciones, se incorpora la conexión ferroviaria de la Y vasca con Pamplona y Zaragoza al corredor europeo Atlántico. Este nuevo tramo del Corredor Atlántico, que es parte de la red básica, permite la conexión del Corredor Atlántico con el Corredor Mediterráneo a través de Pamplona.

Desde un punto de vista social, el fortalecimiento de la economía consolidará empleos de calidad y la calidad de vida en nuestra Comunidad. Además de para las mercancías, el desarrollo del Corredor Atlántico facilitará y reducirá los tiempos de los viajes de las personas con ciudades de nuestro entorno, como Madrid, Zaragoza, Barcelona, Vitoria, San Sebastián y Bilbao, entre otras, así como las conexiones ferroviarias con las ciudades del resto de Europa: Burdeos, París, Londres, etcétera.

En cuanto a su importancia medioambiental, me gustaría remarcar que, a pesar de contar con una economía muy volcada en el mercado internacional, el uso del modo ferroviario en el transporte es mínimo, un 1,2 por ciento respecto de la importancia de la carretera, y muy alejada de la media europea, que está en un 18 por ciento.

Siguiendo los objetivos indicados en el libro blanco del transporte, Transporte 2050, de la Comisión Europea para un sector del transporte competitivo que aumente la movilidad y reduzca las emisiones, se debe optimizar el rendimiento de las cadenas logísticas multimodales, incrementando el uso de modos más eficientes desde un punto de vista energético. Se debe transferir parte del transporte de mercancías por carretera a otros modos que son más sostenibles, como el ferrocarril. Indica que, en 2030, el 30 por ciento del transporte debiera ser ferrocarril, y en 2050, el 50 por ciento. Estos porcentajes no están lejos de cumplirse en otros países de la Unión Europea, pero en Navarra nos falta todavía mucho.

Para cumplir este objetivo, es imprescindible desarrollar la infraestructura adecuada. Incrementar la cuota modal del ferrocarril es imprescindible para cumplir con la hoja de ruta contra el cambio climático y reducir las emisiones de CO₂, ya que el transporte es responsable del 40 por ciento de la energía consumida en Navarra y del 20 por ciento de las emisiones de gases de efecto invernadero.

Además de los costes externos relacionados con el cambio climático, el incremento del transporte ferroviario de mercancías favorece la disminución de accidentes, la descongestión de las carreteras y zonas urbanas, el ruido asociado al tráfico y la contaminación atmosférica.

Por todas estas razones, es fundamental para el Gobierno el desarrollo del TAP, ya que, al no adaptar la red ferroviaria en la Comunidad Foral a los nuevos usos y modelos ferroviarios, se materializaría en el aislamiento industrial logístico y medioambiental de Navarra en un futuro próximo, lo que conllevaría una pérdida de competitividad frente a otros territorios mejor comunicados y estructurados.

La Ley General de Ferrocarriles, de 1855, propició la construcción de la red ferroviaria en nuestro país. El actual trazado del ferrocarril en Navarra fue desarrollado hace ya más de ciento cincuenta años, en la década de los sesenta del siglo XIX. Concretamente, la línea Castejón-Pamplona se construyó entre 1859 y 1861, el tramo Pamplona-Alsasua entre 1862 y 1865, manteniéndose estos trazados actualmente. Desde entonces hasta ahora, el tren se ha asentado y consolidado como medio de transporte para los navarros y las navarras.

Sin embargo, en los años en los que se construyó el ferrocarril, la población de Navarra no alcanzaba los 300.000 habitantes, de los que Pamplona apenas llegaba a 29.000, es decir, un 10 por ciento del total. La economía era entonces fundamentalmente agraria. Incluso si nos limitamos a los últimos sesenta años, desde el comienzo del desarrollo industrial en Navarra, la población ha pasado de 400.000 a 650.000 habitantes. El PIB real se ha multiplicado por cinco, y, sin embargo, seguimos con un trazado ferroviario de hace más de ciento cincuenta años.

Respecto de la estación de Pamplona, diré que es la décima estación del país que más pasajeros utilizan los trenes de larga distancia, 752.873 en 2017, y la primera entre las que no cuentan con servicio de alta velocidad comercial. En los últimos doce años se han duplicado los usuarios de estos servicios, que mantienen una trayectoria ascendente.

En cuanto al transporte de mercancías por ferrocarril, en nuestra Comunidad se observa un aumento significativo en los últimos años, pasando de 320.941 toneladas del año 2012 a las 454.420 del año 2016. Este tráfico ferroviario supone una cuota modal del ferrocarril del 1,2 por ciento, que supera el objetivo de la Estrategia S3 de Especialización Inteligente de Navarra, que, respecto del punto de partida del 0,7, planteaba un objetivo del 1,5 para el año 2020.

El desarrollo del nuevo corredor ferroviario en Navarra, cuyo origen se sustenta en el estudio de alternativas de trazado realizado por el Ministerio de Fomento entre septiembre de 1996 y noviembre de 1997, se ha articulado, a su vez, a través de distintas figuras de colaboración entre Administraciones. Existen diferentes convenios a los que no me voy a referir, dado que no son objeto de esta comparecencia, y no me quiero alargar.

No obstante, voy a remarcar que el 19 de octubre de 2017 anunció y denunció, así como revocó, el convenio de colaboración entre la Administración General del Estado, la Administración de la Comunidad Foral de Navarra y el ente público Administrador de Infraestructuras Ferroviarias ADIF, para la construcción de la línea de alta velocidad Zaragoza-Pamplona en Navarra suscrito el 9 de abril de 2010.

Igualmente, revocó la encomienda a la Administración de la Comunidad Foral de Navarra, formalizada en convenio de colaboración de la misma fecha, de las facultades de contratación para la redacción de los proyectos y la ejecución de las obras. Es ahora ADIF el que ha vuelto a hacerse, por tanto, responsable de todos los trabajos pendientes de la línea del TAP en Navarra. En este punto, quiero reiterar también la importancia de la inclusión de Navarra en el corredor ferroviario Atlántico.

Paso ahora la palabra a la Directora General de Transportes, Berta Miranda, para que continúe con la exposición.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES (Sra. Miranda Ordobás): Muchas gracias, Consejero. Buenos días, Parlamentarios y Parlamentarias. Tras haber expuesto el Consejero de Cohesión Territorial las razones por las que el tren de altas prestaciones se considera una infraestructura estratégica para Navarra, mi intervención se va a centrar en explicar la situación actual de la ampliación del Corredor Atlántico a través de la red ferroviaria navarra. El trazado del corredor navarro de altas prestaciones podemos dividirlo en cuatro bloques, como se puede apreciar en la imagen, que serían: el bloque Zaragoza-Castejón, Castejón-Comarca de Pamplona, Comarca de Pamplona y Zuasti-Y Vasca.

En los últimos años se han realizado varios estudios informativos y proyectos para cada uno de los trazados. Sin embargo, el objetivo hoy es facilitar la información sobre la situación actual en la que se encuentra cada uno, ya que el estado de avance de los mismos difiere de unos bloques a otros.

En primer lugar, y en relación con el bloque 1, Zaragoza-Castejón, decir que este tiene una extensión de 82,3 kilómetros, de los cuales 45 se encuentran en Navarra. En marzo de 2018, el Ministerio de Fomento adjudicó el contrato para la redacción del estudio informativo de este tramo, con un plazo de ejecución de veinticuatro meses, por lo que se espera la recepción en marzo de 2020.

El estudio informativo contempla el planteamiento de nuevas alternativas de trazado a las analizadas en estudios informativos previos, y uno de los lugares donde se espera que haya más incidencia del estudio informativo es en el trazado que está en torno a Tudela, debido a las alegaciones recibidas en el estudio anterior. También se espera que se analice la conexión en el entorno de Castejón, en el trazado de las líneas Castejón-Pamplona y Castejón-Logroño, así como la conexión de la nueva infraestructura con los centros de transporte existente o planificado en la zona de influencia del corredor.

Finalizado este estudio informativo, será sometido a información pública. Tras este periodo y determinada la opción definitiva, se solicitará al Ministerio de Fomento, de nuevo, la declaración de impacto ambiental, paso necesario para la aprobación definitiva del estudio informativo.

El siguiente tramo, Castejón-Comarca de Pamplona hasta Campanas tiene una longitud de 65,2 kilómetros y se divide en cuatro tramos. El tramo 1, Castejón-Villafranca, con 14,8 kilómetros, este tramo, las obras de la plataforma ya están finalizadas. Villafranca-Olite, 15,3 kilómetros, las obras de la plataforma se encuentran en ejecución. Olite-Tafalla, con 14,7 kilómetros, hace

meses que se realizaron los trabajos de expropiación de los terrenos, y las obras están adjudicadas. El tramo 4, Tafalla-Comarca de Pamplona hasta Campanas, con 20,4 kilómetros, se ha redactado el proyecto básico y falta la tramitación administrativa para su aprobación por parte de ADIF.

El siguiente bloque relativo a la Comarca de Pamplona-Campana-Zuasti se extiende 24 kilómetros, e incluye el tramo de Campanas-Esquíroz, con 10,8 kilómetros, y la eliminación del bucle ferroviario de Pamplona. Dada la caducidad de la declaración de impacto ambiental del estudio informativo existente correspondiente a este tramo, el Ministerio de Fomento licitó, el 29 de diciembre de 2018, un nuevo estudio informativo. Se adjudicó el 25 de junio y recientemente se ha publicado en el Boletín Oficial del Estado.

La finalización está prevista para junio de 2021. Este estudio deberá desarrollar el trazado del tren de altas prestaciones a su paso por la Comarca de Pamplona, por lo que el estudio debe contemplar el tramo Campanas-Esquíroz, de 10,8 kilómetros, y la eliminación del bucle ferroviario hasta Zuasti, analizando las alternativas de trazado de la nueva línea, así como la remodelación de la línea existente en ancho ibérico de la Comarca de Pamplona.

Finalmente, en cuanto al último bloque Zuasti-conexión con la Y Vasca, cabe señalar que la Administración General del Estado, el Gobierno Vasco y el Ejecutivo foral suscribieron un protocolo en 2011, en el que las tres partes se comprometen a definir, de forma conjunta y consensuada, la solución para conectar las redes ferroviarias de altas prestaciones de ambos territorios, dando así continuidad al Corredor Atlántico y Mediterráneo, y a la conexión con el resto de Europa. En enero de 2018, el Ministerio de Fomento presentó el estudio informativo de este tramo, y, como saben, planteó dos alternativas.

La primera opción es una nueva plataforma de Pamplona a Vitoria, y su apuesta sería la construcción Pamplona-Alsasua-Vitoria, con 76 kilómetros, y esta plataforma sería para vía doble en ancho estándar UIC. La opción 2 es una conexión entre Pamplona-Ezkio con 50 kilómetros, y en esta ocasión también la plataforma sería para vía doble en ancho estándar UIC.

En esta imagen también se pueden ver las dos alternativas que he mostrado en la imagen anterior, y el estudio informativo que el ministerio presenta como más favorable es la primera opción, la opción de Pamplona-Vitoria. Sin embargo, el Gobierno de Navarra entregó al ministerio varias alegaciones, tratando la necesidad de revisar algunos aspectos que en estos momentos el ministerio está analizando. Entre las alegaciones que se presentaron por parte del Gobierno de Navarra, vamos a destacar algunas de ellas.

La primera es que, en caso de que la opción fuese por Vitoria, se requiere analizar la capacidad del tramo Vitoria con el nudo de Bergara, ya que al Gobierno de Navarra le preocupa que esa zona presente mucha demanda de viajeros y tenga elevados niveles de saturación, por lo que no se podría disponer de surcos para el paso de trenes de mercancías. El Gobierno de Navarra considera clave aclarar este punto, ya que sería un elemento limitativo que impediría operar servicios ferroviarios de mercancías competitivos en términos de carga y fiabilidad.

Por otro lado, el Gobierno de Navarra considera que factores como el nivel de inversión, tiempos de recorrido y demanda, algunos elementos ambientales, el mantenimiento y la rentabilidad socioeconómica se han valorado inadecuadamente en favor de la alternativa de Vitoria y en detrimento de la alternativa de Ezkio. Por lo tanto, el Ejecutivo foral solicitó que las valoraciones de estas alternativas, tanto Vitoria como Ezkio, fuesen de nuevo revisadas.

Respecto al punto 3, el Gobierno de Navarra también propuso que se incorporase al análisis una nueva opción de trazado que combinase ambas, la de Vitoria y la de Ezkio. Es decir, que la parte inicial fuese por el trazado de Vitoria y luego hiciese la curva hacia Ezkio. Cuando el Ministerio de Fomento resuelva estas alegaciones y se determine el trazado definitivo, se procederá a solicitar la formulación de la declaración de impacto ambiental.

Para finalizar mi exposición, y siendo consciente de que la comparecencia hoy se centra en el tren de altas prestaciones, me gustaría añadir que, para nosotros, también es muy importante impulsar los servicios de transporte intermodal, con el objetivo de incrementar el transporte de mercancías por tren. Para eso, esta Consejería ha retomado los contactos ADIF. Se debe impulsar el desarrollo conjunto del nodo intermodal de Pamplona, formado por el centro logístico de Noáin y la Ciudad del Transporte, así como uno intermodal en La Ribera de Navarra, en el entorno de Tudela-Castejón.

La mejora de la intermodalidad facilitará la transferencia entre modos de transporte, la reducción de la congestión de las carreteras, la disminución de las emisiones de los gases contaminantes y de efecto invernadero, y la mejora de la seguridad del transporte.

Tras trasladar una visión conjunta de la situación actual del tren de altas prestaciones a su paso por Navarra, voy a proceder a pasar la palabra al Consejero de Cohesión Territorial para que termine con las líneas de acción y reflexiones.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, señora Miranda. En cuanto a las próximas actuaciones que tenemos previstas, una vez se conforme el nuevo Gobierno de España, solicitaré una reunión con la persona titular que ocupe el Ministerio de Fomento para abordar este asunto. Además, estamos trabajando con el Ministerio de Fomento y ADIF en el seguimiento de las obras en ejecución entre Villafranca y Tafalla, y los diversos estudios en marcha: estudio informativo del Corredor Cantábrico Mediterráneo de Alta Velocidad, tramo Zaragoza-Castejón; estudio informativo de la red ferroviaria en la Comarca de Pamplona; y también se va a incidir en el protocolo de colaboración con el Ministerio de Fomento y el Gobierno Vasco sobre el estudio informativo del corredor ferroviario de altas prestaciones entre Pamplona y la conexión con la Y Vasca, para revisar algunos de los aspectos del estudio presentado.

En definitiva, consideramos que la promoción del transporte ferroviario de mercancías y pasajeros es estratégica para Navarra, y que el desarrollo del Corredor Atlántico de la Red Europea de Transporte al que pertenece el corredor ferroviario navarro contribuye a la cohesión europea, a la mejora de la competitividad y al fortalecimiento del mercado interior. Esta infraestructura es imprescindible para incrementar el transporte ferroviario de mercancías y para cumplir con el compromiso del Gobierno de Navarra de reducir las fuentes de emisiones de gases de efecto invernadero.

Este objetivo se alinea con las estrategias estatales, agenda urbana española y ley de cambio climático y transición energética, con las estrategias europeas de la agenda urbana de la Unión Europea, y las estrategias mundiales, como son los objetivos de desarrollo sostenible de las Naciones Unidas y el Acuerdo de París, para mitigar los efectos del cambio climático. Muchas gracias por su atención.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Consejero, y a la Directora General. A continuación, tiene la palabra para contestar, por un tiempo de diez minutos, el miembro de Navarra Suma, el señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Agradezco la documentación facilitada por parte del equipo del departamento, como también las explicaciones.

Pero siendo sinceros, que no retorcidos, señor Ciriza, lo que le había pedido, y he vuelto a mirar la solicitud de comparecencia, es que nos explicase, independientemente de la postura, cuáles eran las actuaciones previstas urgentes que iba a acometer su Gobierno con respecto, básicamente, a tratar de firmar un convenio cuanto antes con el Gobierno de España, para tratar de liderar las obras del tren de alta velocidad.

Me ha dicho, y ha quedado claro, que va a ser tolerante con los desacuerdos. Me preocupa, porque un desacuerdo es el impulsar el tren de alta velocidad, y, evidentemente, usted mantiene una postura en este caso, pero no sabemos si va a estar acompañada por otros grupos que sustentan al Gobierno.

Coincido con usted en varias cuestiones. La primera y la fundamental, que, efectivamente, es una obra estratégica para Navarra, también lo es para el conjunto de España.

Sabemos, evidentemente, que las competencias íntegras son del Gobierno de España, del Ministerio de Fomento a través de ADIF, que es quien tiene la competencia para liderar y ejecutar las obras, pero también sabemos, y se ha olvidado de decir, señor Ciriza, que quien rompió las relaciones con el Ministerio de Fomento, quien evitó agilizar trámites para la construcción y la llegada próxima, cuanto antes, del tren de alta velocidad fue su antecesor y ahora colega de Gobierno, el señor Ayerdi. Esa es la principal razón por la cual el tren de alta velocidad no ha llegado todavía, y no se han ejecutado con mayor agilidad las obras del tren de alta velocidad.

Yo le quiero recordar un hecho histórico, desde nuestro punto de vista, sobre todo para los partidos que formamos Navarra Suma, y es que existe un acuerdo firmado en los últimos presupuestos vigentes de nuestro país, a través de los Presupuestos Generales del Estado, en el que existe una inversión ejecutada por años y planteada por años, y lo que le pido a usted, cuando vaya, o debería, desde mi punto de vista, haber hablado ya con el ministro en la actualidad, puesto que ha tenido tiempo, y si es una de las prioridades de su Gobierno, ya debería, como digo, haber hablado con el ministro para decirle que lo que tiene que hacer el Partido Socialista, el Gobierno de España, es básicamente cumplir con el acuerdo de financiación y el acuerdo de colaboración que existe, en este caso, a través de los Presupuestos Generales de España, firmado por el Partido Popular, firmado por Unión del Pueblo Navarro, y también sustentado y apoyado por Ciudadanos.

Ese es el único acuerdo. Ese es, a día de hoy, el único compromiso que existe. No hay compromiso, por parte del Partido Socialista, de agilizar en mayor medida y firmar un convenio, porque usted no ha hablado con el ministerio. Hablaba también de la ejecución y de la disposición en la que se encuentran algunos de los tramos. Efectivamente, es consecuencia del pacto y el acuerdo que existe, UPN-PP apoyado por Ciudadanos, para trabajar en la llegada inminente del tren de alta velocidad.

Es más, hay una fecha de llegada, que es en 2023, y, como digo, lo único que debe hacer usted es exigir al próximo Gobierno, ya lo debería haber hecho, la necesidad implícita de cumplir los plazos y cumplir las inversiones pactadas en este caso.

Desde mi punto de vista, ha dejado, como digo, con esa tolerancia, como usted ha dicho, a los desacuerdos, y el tren de alta velocidad es uno de ellos, a que no sé si va a ser usted capaz de impulsar, de liderar ese convenio, esa firmeza a la hora de agilizar trámites para poder, como digo, ser esta una obra que llegue en 2023 a nuestra Comunidad.

Yo le pregunto si usted, Consejero del Gobierno Navarra, sabe si la señora Chivite apuesta decididamente y se compromete decididamente con el tren de alta velocidad, si suscribe el acuerdo en el cual en su día ustedes, Partido Socialista, podríamos decir que tenían un discurso similar al que planteábamos en aquel entonces Partido Popular-Unión del Pueblo Navarro con respecto al acuerdo suscrito de impulsar el desarrollo de la alta velocidad en nuestra Comunidad, y si usted tiene como prioridad firmar, de manera inminente, más allá de una próxima reunión con el próximo ministro de Fomento, como digo, trabajar en la misma línea y tener el mismo compromiso del tren de alta velocidad en nuestra Comunidad.

Espero que así sea. Ha tenido la oportunidad, en su primer turno, como decía, de dar buenas noticias a los navarros, hacer suyo ese compromiso que tiene Navarra Suma, que ha tenido Navarra Suma, y que tendrá Navarra Suma en las responsabilidades que tenga en esta cuestión, para que, de verdad, el tren de alta velocidad sea una apuesta clara.

También hacía referencia en su intervención, creo que la Directora General, a que, efectivamente, es una infraestructura de interés general, y que se había pedido, por parte del Gobierno de Navarra, volver a valorar las dos alternativas que existen. Nosotros, la postura es clara, y la conexión, creemos que la mejor y la razonable es a través de Ezkio, siempre lo hemos dicho, y mantenemos dicha postura.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Señor García, vaya concluyendo.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Termino. Volvemos a insistir en que echamos en falta ese compromiso por parte de este Gobierno, y usted, como Consejero, tiene dos opciones: continuar por el camino marcado ya por el acuerdo entre el Gobierno anterior del Partido Popular-Unión del Pueblo Navarro y Ciudadanos para trabajar en la senda de la llegada cuanto antes del tren de alta velocidad, o, evidentemente, desmarcarse, como vemos que hace de manera continua su Gobierno, por el camino nacionalista. Yo le diré que firme usted un convenio de manera inminente. Evidentemente, las circunstancias ahora no son las adecuadas para firmar un Gobierno en funciones, y que usted, señor Ciriza recupere el mando y la cabina de la alta

velocidad, pero tenga usted cuidado con los vagones, porque, en este caso, lo que hacen es lastrar y rastrar, y los vagones, entenderá que, en este Gobierno, son los socios nacionalistas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor García. A continuación, por el Partido Socialista de Navarra, señor Alzórriz.

SR. ALZÓRRIZ GOÑI: Muchas gracias, señor Presidente. Buenos días, señor Consejero. Gracias por venir, y a los miembros de su equipo también, y buenos días también a los miembros de la Comisión de Cohesión Territorial.

Yo pensaba que venía a una comparecencia en la que Navarra Suma pedía el compromiso explícito del Consejero, en este caso, y del Gobierno de Navarra para la ejecución del tren de altas prestaciones que tanta necesidad y tanta apuesta hemos hecho en esta tierra. Pero resulta que lo que al final acaba viniendo es a buscar la polémica, a decir que no se cree que el compromiso, hay ratos que cree que el compromiso, hay ratos que cree que no. Pero, por desgracia, nosotros sí conocemos lo que el Gobierno del PP hizo, y lo conocemos porque ahora dicen que la mejor propuesta era la de Ezkio, cuando su ministro de Fomento vino aquí y propuso la de Vitoria.

Sí sabemos lo que hizo el Gobierno del Partido Popular, que, por cierto, a ver si lo aclara y no intenta confundir a la ciudadanía navarra el representante de Navarra Suma, lo tiene que ejecutar el Gobierno de España, que lo que hizo el Gobierno de España cuando gobernaba el PP fue ralentizar esta obra estratégica para Navarra. También sabemos lo que hizo Navarra Suma en su conjunto, en ese momento, con los presupuestos que presentó el Gobierno de España, con Pedro Sánchez a la cabeza, cuando votaron el Partido Popular, Ciudadanos y Navarra Suma en contra de unos presupuestos que traían cien millones, entre otras cosas, y mayoritariamente, para ejecutar el tramo navarro del tren de altas prestaciones.

Por lo tanto, ya lo ha dicho usted, aunque lo quiera desdecir el representante de Navarra Suma, que lo primero que hará cuando se conforme el nuevo Gobierno de España será solicitar una reunión para coordinar las labores de ejecución del tren de altas prestaciones, porque, entre otros casos, la inacción, por un lado, de Navarra Suma o del Partido Popular en España, y de un Gobierno que no tenía una mayoría, ni política ni social para impulsarlo, el anterior Gobierno de Navarra, se rompió el convenio.

Pero ahora hay una realidad diferente, aunque no les guste, porque ahora sí hay una mayoría política y social que apoya esta infraestructura básica para el desarrollo económico y social de Navarra. Por lo tanto, hay un compromiso explícito del Consejero, del Gobierno de Navarra y de la Presidenta a la cabeza, y explícito también del Partido Socialista, como siempre lo ha hecho. Siempre ha tenido un compromiso explícito, siempre lo va a tener, y, por lo tanto, no tiene que haber ningún tipo de dudas que algunos grupos quieren crear, porque nuestra apuesta por este proyecto ha sido firme a lo largo de los últimos años, como todo el mundo sabe, y no solo desde el PSN, también desde el PSOE a nivel estatal.

Nosotros, el Grupo Parlamentario Socialista y los socialistas navarros, en la anterior legislatura estuvimos en una visita al Parlamento Europeo, reunidos con Inés Ayala, para trabajar el que la Unión Europea validase e incluyese a Navarra en los corredores que conectaban con Europa,

esos corredores tan importantes para el desarrollo de nuestras empresas y de nuestros ciudadanos.

Esa, y no otra, es la realidad. Nosotros somos un partido de palabras que no llegan a plasmarse en los documentos en la realidad. El ministro de Fomento en funciones, José Luis Ábalos, así lo ha demostrado con hechos. Incluyó en la partida de gastos previstos para su ministerio en los Presupuestos del Estado para 2019, nada más y nada menos que 80 millones de euros a la inversión destinada al tren de altas prestaciones de Navarra. ¿Le suena a Navarra Suma? ¿Les suena? Porque esos 80 millones fueron rechazados por Navarra Suma en el Congreso de los Diputados.

En total, las inversiones previstas por el Estado en Navarra alcanzaban los 108 millones de euros, lo que suponía un incremento del 92 por ciento respecto a los 56 millones que se aprobaron en los presupuestos de 2018, los del Partido Popular. La posición del resto de partidos del hemiciclo parlamentario ha sido clara en palabras a lo largo de los años, pero más incierta en los hechos. Desde el Grupo Parlamentario de Navarra Suma, el señor Esparza ayer mismo defendía que el tren de altas prestaciones era clave para el futuro de la Comunidad Foral, y esperaba que el PSN no jugara.

¿Cuándo lo hemos hecho? ¿Cuándo hemos jugado con una infraestructura fundamental para el desarrollo de esta Comunidad? ¿Acaso no lo hemos demostrado, muchas veces conjuntamente con ustedes? Existe mayoría política y social ahora, y por eso se va a impulsar decididamente.

En el asunto de su comparecencia, nuestro Consejero ha dicho claramente que esperaba que las palabras del señor Esparza hayan quedado aclaradas, y también a su grupo. Pero no solo esto, sino también con los hechos realizados que, como partido, hemos plasmado en el proyecto de los Presupuestos del Estado 2019, que Navarra Suma votó en contra.

Desde la anterior legislatura, desde la anterior consejería, de Geroa Bai con el señor Ayerdi a su mando, se apostó también, claramente, por esta infraestructura. En cambio, desde otros grupos, como he dicho, que estaban a favor del Gobierno anterior, que apuntaban al Gobierno anterior, como fueron EH Bildu, Podemos e Izquierda-Ezkerra, no estaban de acuerdo con la misma. Con motivo de la campaña electoral, estos grupos se comprometieron con seis colectivos para defender firmemente la paralización del tren de altas prestaciones y el abandono de todos los proyectos dentro de las negociaciones que tenían en ese Gobierno.

Incluso el Consejo de Ministros de España tuvo que rechazar la celebración de una consulta popular en Tafalla, planteada por el equipo de Gobierno de EH Bildu, para que los vecinos y vecinas decidieran sobre el proyecto del trazado de alta velocidad en dicho municipio navarro. El Ejecutivo del Estado tuvo que recordar al señor Arrizubieta, alcalde del ayuntamiento de Bildu, que todo lo relativo a la planificación de las infraestructuras ferroviarias era planificación, y pertenecían al Estado, al Ministerio de Fomento.

Es evidente que el tren de altas prestaciones es un punto de desacuerdo, como usted ha dicho, de parte de las fuerzas que conforman el Gobierno actual de María Chivite, pero dentro de la

libertad que tienen, cuando hay desacuerdos, cada grupo puede posicionarse en la situación en la que crea más conveniente, y nosotros siempre hemos dicho cuál era la nuestra.

Como el señor Ciriza nos ha expuesto, la promoción del transporte ferroviario de mercancías y pasajeros es estratégico para Navarra y para España. Desde el punto de vista económico, es vital para el sector industrial y de transporte de mercancías. En el ámbito social, el funcionamiento del TAP provocará la consolidación del empleo de calidad y la mejora de la vida de los habitantes de Navarra, a la vez que reducirá la siniestralidad en nuestras carreteras. Por último, y no menos importante, desde el punto de vista medioambiental, nos hará cumplir con la hoja de ruta del cambio climático. Se reducirá la contaminación acústica, etcétera.

¿Esto no es un tren social, el que desarrolla económicamente y socialmente nuestra Comunidad? ¿El que da una salida nítida, clara y rápida a los productos de nuestra tierra? ¿El que conecta a las personas dentro de los diferentes puntos de España y de Europa? ¿El que permite que haya un transporte ferroviario también de cercanías? ¿Por qué no? ¿Es incompatible? ¿Esto no es un tren social? ¿El que promociona y mejora la calidad de nuestras empresas? ¿El que fomenta la instalación de empresas porque tienen una salida para la venta de sus productos? Este es el mismo tren que, en otras comunidades, determinados grupos sí apoyan, y aquí no. ¿Por qué? ¿A qué se debe?

Los pasos a dar en la continuidad del presente proyecto deben ir dirigidos a proseguir con el tramo primero y segundo, y concretar la alternativa más adecuada en el tramo tercero, como ustedes han relatado, Vitoria-Gasteiz o Ezkio, o la última propuesta realizada por el Gobierno de Navarra, una combinación entre sendas alternativas.

No hay que perder más tiempo para que, una vez conformado un nuevo Gobierno, como usted ha dicho, haya una reunión con el nuevo Ministerio de Fomento, que nosotros esperamos que sea un ministro socialista y progresista, y aborde la continuidad del proyecto y la nueva previsión de la dotación presupuestaria necesaria para la realización del mismo. Ahí nos volveremos a encontrar con la realidad de partidos políticos que dicen defender esta infraestructura, pero que luego votan en contra de ella. Ahí nos volveremos a encontrar.

Debemos rentabilizar todo lo invertido hasta ahora. Nuestro objetivo debe pasar por acabar todas las obras iniciadas a día de hoy, y consensuar con los Gobiernos del Estado y Vasco, la mejor solución para los tramos no definidos aún. No podemos demorar más los plazos. Todos los estudios evidencian que el ferrocarril es el medio de transporte con menor impacto medioambiental. Aporta grandes ventajas al tejido empresarial y, en consecuencia, a sus trabajadores y trabajadoras, y mejora la calidad de vida de los ciudadanos y ciudadanas.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Señor Alzórriz, vaya concluyendo.

SR. ALZÓRRIZ GOÑI: Voy terminando. Como ustedes ya han descrito, es un medio querido, apreciado y utilizado por la inmensa mayoría de la ciudadanía navarra. Seguiremos dando pasos acertados en nuestra apuesta por el tren de altas prestaciones. No lo duden, es una de las prioridades del Partido Socialista de Navarra para la mejora del futuro de la Comunidad Foral y de sus ciudadanos. Nos tendrán a su lado para cada paso que den en el afianzamiento

de esta infraestructura, que, como he dicho y he reiterado en numerosas ocasiones, es básica para el desarrollo económico y social de nuestra Comunidad. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Alzórriz. Ahora tiene la palabra el señor Azcona, de Geroa Bai.

SR. AZCONA MOLINET: Egun on. Buenos días, y bienvenidos también al Consejero y a todo su equipo, y gracias por las explicaciones. Viendo las intervenciones previas, veo clarísimamente la intencionalidad que tiene la solicitud de esta comparecencia. La intervención del representante de Navarra Suma básicamente se ha centrado en tres aspectos: uno, en preguntarle al Consejero que dé una fecha de llegada del tren, así ha empezado las dos intervenciones, del tren de altas prestaciones, de alta velocidad, como él le llama; dos, en acusar al anterior Consejero Ayerdi de la paralización de este proyecto; y tres, sobre todo, demostrar que ellos son los máximos valedores de este proyecto y de la llegada del TAP a Navarra, en su caso.

Creo que las respuestas no las puede dar el Consejero, me aventuro a decirlo, porque no es de su competencia, y estas tres cuestiones que se plantean, dependen... Primero, la llegada del tren de altas prestaciones, que nosotros queremos, llegará a Navarra al ritmo del último ministro del PP en el Gobierno, de 30 millones anuales a 3.000 millones que hacen falta para este proyecto, en cien años. Esa es la respuesta. O, por ejemplo, si de esos 30 millones anuales que aportaba el Gobierno del PP cuando gobernaba, los sumamos a los seis años que él puso como fecha, sumarían 200 millones, con lo cual entiendo que preveía que Navarra tendría que adelantar 2.800 millones de euros para que el TAP llegase a Navarra en 2023. Por tanto, esas son las cifras que ahora mismo manejamos.

A partir de ahí, también en la intervención de Navarra Suma, le decía al Consejero que tenía dos opciones: una, sumarse al carro de los socios que supuestamente estamos paralizando este proyecto, o sumarse al del PP. Pero el del PP, como le digo, traería el TAP a Navarra, el tren de altas prestaciones, en cien años.

Le animo a que se sume al carro de los socios que tiene en el Gobierno, y que apostamos por un tren de altas prestaciones que incluya mercancías, personas, un modelo ferroviario que sirva para la vertebración del territorio, que no olvide a las personas, que además contemple o desarrolle el nodo intermodal en Pamplona y en La Ribera, como también ha dicho el Consejero, que permita el transporte de mercancías en el ancho de vía europeo, y que sea compatible, además, con una velocidad adecuada para todo esto.

Por tanto, le animamos a sumarse a este carro. Nosotros no estamos a favor del tren de alta velocidad que planteaban UPN y el Partido Popular, una previsión que no tenía, o que no contemplaba estas líneas estratégicas que he enumerado como tren de altas prestaciones, y que prevalecía, sobre todo, ese modelo de alta velocidad que para nosotros no es el adecuado.

A partir de ahí, a nosotros nos parece importante esa parte de tener en cuenta las dos vertientes, pasajeros, personas y, sobre todo, también mercancías, porque ese beneficio que puede tener el cambiar el modelo de transporte de mercancías, de un beneficio también en lo medioambiental, alguna persona ya lo ha dicho anteriormente, la reducción de costes del

transporte, en la mejora de la seguridad de vía de las carreteras, y la reducción también del coste de mantenimiento de las mismas, al hilo de otro de los debates que también se están produciendo en este Parlamento, para la sostenibilidad de la vías de comunicación por carretera.

La otra cuestión importante en la que incido es asegurarnos de que el Estado pone el dinero encima de la mesa. Es una competencia estatal y, por tanto, hay que reivindicar que las partidas presupuestarias sean suficientes para que este proyecto salga adelante y no sean insuficientes, como lo han venido siendo desde el año 1999, que se proyectaron las primeras fases del tren de alta velocidad, y, desde luego, no han tenido las asignaciones presupuestarias suficientes para que sea una realidad.

Como decía, el tren de altas prestaciones que defendemos desde Geroa Bai es un tren que dote a Navarra de una red ferroviaria de capacidad suficiente, que se adapte a los estándares europeos, y la parte europea también se ha adelantado en parte de la intervención del Consejero, tiene para nosotros una importancia vital. Esa importancia estratégica de incluirnos en el tramo del Corredor Atlántico, es uno de los nueve corredores que están previstos en la Red Transeuropea del Transporte y, por tanto, entrar en esa estrategia también nos parece importante. Siempre hemos apostado por formar parte de este Corredor Atlántico Mediterráneo, que pase por Navarra, que conecte con la Y Vasca, que conecte con el puerto de Bilbao y que conecte, por tanto, con el resto de Europa.

No queremos retroceder a los proyectos anteriores de un tren costoso, que nos lleva a ninguna parte, un tren de alta velocidad que no sirva para transportar, como he dicho, mercancías, que sea una obra inviable y, por tanto, como se contemplaba originalmente.

En definitiva, desde Geroa Bai apostamos por una solución ferroviaria compatible con los estándares internacionales, con capacidad suficiente, que responda a las necesidades del transporte de viajeros y de mercancías, y que lo haga, tanto para larga como para corta distancia, y que incluya a Navarra dentro del Corredor Atlántico y Mediterráneo en los proyectos europeos.

En esta encomienda, como he dicho, puede contar con la colaboración de Geroa Bai, puede contar con este grupo parlamentario. También, por supuesto, en la reivindicación de que son necesarias las dotaciones presupuestarias suficientes para llevarlo adelante. Como he dicho y he dado las cifras, no se puede hacer manifestaciones dando plazos de terminación de esta obra para 2023 y dotarlo con solo 30 millones de euros anuales, porque es imposible llegar a esas fechas, es totalmente inviable y contradictorio y, por tanto, la voluntad política se refleja en presupuestos, y eso es lo que también tenemos que reivindicar al Estado.

Por tanto, en ese camino, en ese carro, de las dos opciones que tiene, le animo a sumarse a la segunda, que es la que yo creo que será fructuosa. Gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Azcona. Tiene la palabra el señor Ramírez, de EH Bildu Nafarroa.

SR. RAMÍREZ ERRO: Eskerrik asko, presidente jauna. Eskerrak eman nahi dizkiot sailburuari eta talde osoari. Quiero agradecer la presencia del Consejero. Hasta ahora hemos escuchado las

posiciones favorables al tren de alta velocidad. Es decir, todas las intervenciones hasta el momento, a nuestro juicio un tanto forofas a favor del tren de alta velocidad, pues, requieren también otro punto de vista, que, además, entendemos que coincide con la voluntad mayoritaria de la ciudadanía navarra.

El señor Alzórriz ha dejado bien claro que esto manda Madrid, *Roma locuta, causa finita est*, y en Tafalla podrán querer decir lo que quieran, podrán opinar, tener su opinión, pero no vale. El Partido Socialista Obrero Español pretende y quiere que este proyecto se haga y se ejecute de espaldas a la ciudadanía navarra, y por eso es de agradecer la intervención que ha desarrollado, porque sí, en eso Euskal Herria Bildu tenemos otra posición. Nosotros defendemos la capacidad de decisión de la ciudadanía navarra. Entendemos que la ciudadanía navarra es madura para tomar sus propias decisiones, y, por lo tanto, lo que nos gustaría es conocer la posición de la ciudadanía navarra con respecto a este proyecto.

El Consejero ha hecho historia. La verdad, si las bondades de la construcción del tren de alta velocidad son las que ustedes han reseñado, no tienen perdón de Dios los responsables de tal demora de plazos en los últimos veinticinco años. Porque, al parecer, es la panacea. Es decir, con el tren de alta velocidad, todos los problemas medioambientales, logísticos, económicos, de empleo, algo más también se ha dicho, iban a estar resueltos. Con el tren de alta velocidad. Pues, poco brío le han dado ustedes al proyecto en estos veinticinco años. Recuerden, el señor Palacios, Navarra Suma, qué proyecto tenía. Un proyecto de tren que empezaba en Pamplona y miraba exclusivamente al sur. ¿Por qué? Porque entendía que podía darse una especie de contaminación si se conectaba con la denominada Y Vasca.

No fue hasta el año 2004 cuando ya el señor Sanz anunció que sí, que igual convenía la unión con la denominada Y Vasca. Pero vamos también a continuar en la historia del despropósito. ¿Recuerdan ustedes, en el año 2010, una foto protagonizada por el secretario general del Partido Socialista, en este caso Roberto Jiménez, y quien fuera el Ministro de Fomento, un tal José Blanco? Está aquí, en el ordenador, pero la pueden buscar ustedes. Buscan José Blanco, Roberto Jiménez, y les sale, inmediatamente, esa foto.

En esa foto decía: «El tren de alta velocidad será una realidad para 2015». Por lo tanto, evidentemente, si tantas bondades va a traer el tren de alta velocidad, ustedes no tienen perdón de Dios por las bondades de las que nos han privado a la ciudadanía, la economía navarra, durante tantos y tantos años con esta demora.

Lo que ocurre es que luego viene una cosa o un ente formado por once auditores, que se llama el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea, y analiza este tipo de infraestructuras. Entonces, lo que dice es que no se estudian adecuadamente los costes-beneficios, que probablemente se vaya a producir una falta de viajeros, que se dan, generalmente, sobrecostes, y que se demoran los plazos.

¿Esto es aplicable a lo que está sucediendo en Navarra? Vayamos por partes. ¿Se le ha preguntado al usuario del Alvia, el habitual, tanto a Madrid como a Vitoria, al pasajero, si prefiere y está contento con ese servicio, o prefiere un tren de alta velocidad, que, para empezar, le va a costar el doble? ¿Se le ha preguntado? Sería interesante preguntarle.

Por otro lado, la situación de las cercanías. «No, esto va a posibilitar», se ha dicho por parte del Consejero, «las cercanías». ¿En qué situación están las cercanías actualmente? ¿Cuántos viajeros cogen la estación de Tudela y vienen a Pamplona diariamente, o de Tafalla a Pamplona? ¿Realmente se ha hecho un esfuerzo por que el servicio de cercanías, con el trazado actual, realmente sea viable? ¿Se ha invertido lo suficiente? ¿O se ha apostado por deteriorar la línea y los servicios para pretender justificar una construcción de estas características?

Esa es una buena pregunta, porque ha dado los datos de cuántas mercancías se transportan en comparación con la Unión Europea. Aun así, ha reconocido que se han aumentado significativamente con el trazado actual, pero ciertamente, ¿cuál es el porcentaje de utilización de viajeros del tren de cercanías en otros territorios, en Guipúzcoa, por ejemplo? ¿Cuáles hay en Navarra? ¿Realmente se ha hecho una apuesta por el tren de cercanías? ¿Qué consecuencias va a tener el tren de alta velocidad en la articulación de Navarra? ¿Cómo va a quedar Tafalla y la zona media?

En estos momentos, toda la zona media, desde Lizarra hasta Sangüesa, tiene la posibilidad de acudir a Tafalla a coger un tren a las siete y cinco de la mañana, que les deja a las nueve y treinta y cinco en la puerta de Atocha de Madrid. Bueno, pues, esos mismos viajeros ahora, necesariamente, van a tener que venir hasta Pamplona, van a tener que ir hasta Tudela, con todos los problemas que ello implica, y también a nivel de desarrollo económico, ¿qué desarrollo económico, y social, y logístico plantean ustedes para la zona media? Eso sería interesante saber.

Mercancías. ¿Realmente el problema de que en Navarra no se transporten mercancías es exclusivamente la no existencia de un tren de altas prestaciones, como ustedes lo denominan? ¿Tienen algún estudio real, que lo que busque es realizar las inversiones necesarias para mejorar ese trasvase de las carreteras a las mercancías por tren? Un estudio real, que analice las causas, que analice los precios.

Nosotros entendemos que no, y es lo que está reclamando el Tribunal de Cuentas de la Unión Europea. ¿Se ha analizado coste-beneficio, lo que implicaría la opción del tercer carril? En esto, el Gobierno de Navarra tuvo días. Al principio dijo que eso era lo denominado «la chapuza ferroviaria». Posteriormente, el señor Miranda tuvo que venir aquí, con la aquiescencia del Partido Socialista, a decir que no, que, efectivamente, el tercer carril, la tercera vía era un elemento positivo, y lo contemplaba para todo el corredor de Pamplona a Vitoria.

Luego, resulta que también hemos oído en esta sede parlamentaria de todo, que eso es imposible. Pues, bueno, resulta que ya en la conexión a Europa hay una parte que está ya contemplado que vaya por tercer carril. Es decir, ¿qué alternativas? ¿Qué voluntad ha habido de analizar un coste-beneficio serio, de tomar en consideración las reflexiones que se han hecho en torno a los despilfarros sistemáticos que han supuesto este tipo de obras públicas, y, sobre todo, las afecciones medioambientales?

Aquí no se está planteando eso. El portavoz del Partido Socialista decía: «Un tren social no es aquel que desarrolla Navarra». Claro, el que nosotros proponemos también, pero con la mitad

de recursos, probablemente, o la cuarta parte de recursos, y con la mitad o la cuarta parte de afección medioambiental.

Porque teniendo un recorrido ya hecho, ¿se ha estudiado con honestidad y vocación de buscar soluciones, la posibilidad de mejorar el trazado actual? ¿Por qué no se ha estudiado en la comarca de Pamplona, y en Pamplona mismo, la posibilidad de un apeadero en el centro de Pamplona, o una estación? ¿Realmente se está buscando el optimizar el trazado y la red ferroviaria de Navarra, o lo que se pretende es justificar algo que a las constructoras les va a venir muy bien, porque va a ser dinero, y dinero, y dinero? Que luego ya vendrá un Tribunal de Cuentas de la Unión Europea a decir que es un despilfarro, pero como al parecer viene de Madrid, ese es otro cuento.

Aquí levantamos el velo del dinero público, y aparece la cara del contribuyente, venga de Madrid ese dinero, o venga directamente del Gobierno de Navarra, porque lo paga la ciudadanía de Navarra.

Por lo tanto, señorías, desde Euskal Herria Bildu, y termino, señor Presidente, a nosotros nos van a tener enfrente con estos modelos de despilfarro y de forofismo que están defendiendo todos los grupos parlamentarios que me han antecedido. Aquí no se han hecho estudios de coste-beneficio realistas, buscando la optimización de los recursos públicos, la optimización de los recursos medioambientales, buscando, ciertamente, analizar las causas que nos van a llevar a poder trasvasar las mercancías que van por carretera a mercancías transportadas por la vía del tren, a crear un entramado de cercanías realmente articulador de la sociedad de Navarra, a articular el territorio.

No, eso no es lo que ha movido todas estas actuaciones en estos últimos veinticinco años. Han sido otras. Enfrente nos van a tener a nosotros, lógicamente, desde nuestra posición, intentando, con argumentos, poner encima de la mesa la posibilidad de hacer un auténtico tren social, con muchos menos recursos, con muchas menos afecciones medioambientales, y mucho más efectivo para la gran mayoría de la ciudadanía navarra. Muchas gracias, señor Presidente.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Ramírez. Tiene buen cronómetro. Ahora vamos a parar cinco minutos para que el señor Consejero pueda preparar la respuesta. Muchas gracias.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 10 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 15 minutos).

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Reanudamos la comparecencia. Señor Consejero, tiene la palabra cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Buenos días de nuevo. En fin, se han dicho muchas cosas, algunas cosas se han contestado entre ustedes mismos. Yo, lo que quería dejar aquí bien claro, porque alguna vez parece ser que puede haber alguna duda, pero me gustaría ya eliminar esas dudas que en algún momento se insinúan, no sé si es por el

momento, pero yo quiero dejar bien claro y que no haya ningún lugar a duda de la posición del Gobierno y de la Presidenta y de este Consejero. Estamos totalmente a favor del TAP.

También se ha hablado de la fecha de llegada. Para nosotros, ya lo he dicho y vuelvo a confirmar, es una obra prioritaria, y vamos a hacer todo lo necesario para que el TAP llegue cuanto antes a Navarra. Como ya he dicho, lo vuelvo a remarcar. Quizás, en fin, por dejar otra vez más claro todo esto, que en cuanto a las próximas actuaciones, lo prioritario, que desde el departamento tenemos claro y tenemos en mente, es que una vez se conforme el nuevo Gobierno de España, solicitaré, ya lo he dicho en varias ocasiones, una reunión con la persona titular que ocupe el Ministerio de Fomento, para abordar este asunto, y todo lo que estamos aquí hablando, todas las cosas que se han dicho.

Una vez que tengamos esa reunión, yo volveré a venir aquí otra vez para dar más explicaciones de todo lo que sea necesario, pero quiero volver a recalcar: que no quede ninguna duda de la posición de este Gobierno, de la Presidenta y de este Consejero.

Hay una parte que... (MURMULLOS)

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES (Sra. Miranda Ordobás): Quería trasladar que parece que son incompatibles el tren de altas prestaciones con el ibérico. En ningún momento estamos diciendo optar por uno o por otro. Pueden coexistir los dos perfectamente. Es más, llevamos ciento cincuenta años con una infraestructura que es verdad que igual hay que realizar una inversión y mejorarla, pero también se requiere otra nueva inversión y otra infraestructura para las necesidades actuales y futuras por las que está apostando el resto de Europa.

Hemos hablado que si Navarra exportaba o no exportaba. Yo creo que ha sido un mal entendimiento. No estoy en situación de decir, pero creo que Navarra es la primera Comunidad exportadora al resto de Europa, y dentro de todo lo que exporta, el 60 por ciento lo hace a Europa. Entonces, me refiero, el que estén las empresas aquí y se les facilite cómo llevar los productos cuando, además, los reglamentos que vienen de Europa cada vez son más exigentes, el libro blanco del transporte nos dice que, en un futuro, van a exigir que el transporte sea por tren, es adelantarnos.

No es que estemos diciendo que no nos gusta el ancho ibérico. Nos gustan los dos. Lo que pasa es que creo que debemos avanzar para ahora y para, igual, los ciento cincuenta años posteriores.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Entonces, una vez contestado todo esto, yo espero que las posibles dudas hayan quedado aclaradas, y les cito a ustedes para la próxima reunión, cuando haya Gobierno nacional en el Estado, y tengamos esa reunión a la que les estoy ahora ya citando.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muy bien. Muchas gracias, señor Consejero, Directora General.

Pregunta sobre las actuaciones para garantizar la seguridad de la NA-6900 y del puente sobre el río Alhama de la misma vía, presentada por: Ilmo. Sr. D. Javier García Jiménez

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): A continuación, pasamos al punto número 2: pregunta oral, presentada por el Grupo Navarra Suma, para saber sobre las actuaciones para garantizar la seguridad de la Navarra-6900 y del puente sobre el río Alhama, de la misma. Tiene cinco minutos, señor García.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. Efectivamente, queríamos saber cuál va a ser la postura que van a tomar el Consejero y su departamento para garantizar la seguridad en la NA-6900, así como en el puente sobre el río Alhama, cercano a la localidad de Fitero. Conoce perfectamente y de primera mano que la semana pasada hubo también un accidente, en este caso de un vuelco de un camión de gran tonelaje. Evidentemente, queremos saber cuál es su postura, qué es lo que va a hacer, y si se van a acometer, cuanto antes, las obras, puesto que también hay un proyecto adelantado, que puede servir para agilizar, en cierta medida, los trámites.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor García. Señor Consejero, cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Señor García, señores parlamentarios. En relación con esta pregunta, les diré que la carretera NA-6900, Cascante-Fitero, está dividida en dos tramos. El primero, desde la población de Cascante hasta la Carretera Nacional 113, Pamplona-Madrid, y el segundo, desde este punto hasta Fitero. Entiendo que la pregunta se refiere a este segundo tramo con tránsito de vehículos significativamente mayor que el anterior, y que, además, cuenta con la presencia de un polígono industrial con un puente sobre el río Alhama en su trazado.

En relación con este tramo, voy a realizar las siguientes observaciones. Con carácter general, quiero señalar que esta carretera tiene unas características similares a las de otras carreteras de su misma categoría y de su entorno. Dispone de dos carriles de circulación, uno por sentido, y carece de arcones. La anchura media de su calzada está entre cinco y medio y seis metros.

El servicio de conservación somete a este tramo a través del contrato de conservación integral de carreteras del centro de Tudela, al cual está adscrito, a un régimen de actuaciones que garantiza la circulación de los vehículos en las debidas condiciones de seguridad vial. En particular y de forma periódica, además de la vigilancia, se realizan labores de desbroce de márgenes, limpiezas y barridos de calzada y cunetas, limpieza de los elementos de drenaje, reposición de señalización y balizamiento, conservación de firme, etcétera.

De su inspección cabe destacar que el estado de pavimento es correcto, sin presencia de baches, roderas o deformaciones significativas. Sí quiero apuntar que la carencia de arcones y la estrechez de su calzada harían deseables actuaciones de ampliación de plataforma.

Respecto al puente sobre el río Alhama, comentar que ya en el año 2016 se realizó una importante rehabilitación estructural para garantizar el paso de todo tipo de vehículos. Desde entonces, se somete a una auscultación geométrica al menos dos veces al año para analizar su evolución, y hasta la fecha, los valores obtenidos no reflejan patologías que requieran de intervención.

En lo que se refiere al tráfico y accidentalidad de la carretera, los datos recogidos en la sección de seguridad vial reflejan que la intensidad media diaria de vehículos correspondiente al año 2018 es de 169 en el primer tramo, con un 41,7 por ciento de pesados, y de 605 vehículos en el segundo tramo, que entendemos que es el objeto de esta pregunta, con un 18,63 por ciento de pesados.

En los últimos cinco años, en el mencionado tramo de la NA-6900, se han producido 22 accidentes en los que no ha habido que lamentar personas fallecidas, aunque sí tres heridos graves y dos heridos leves. Esto en cinco años. Como antecedentes de actuaciones previas de seguridad vial, quiero destacar que, en el estudio de accidentabilidad del tramo, en el año 2015 el tramo comprendido entre el punto kilométrico 16+100 y el 17+100 quedó reflejado como tramo de alto potencial de mejora, por lo que se acordaron medidas específicas de señalización y barreras finalizadas este mismo año, y tala de arbolado diverso.

En resumen, tras los expuestos y a la vista del estado de conservación de la carretera y de los datos, y análisis de accidentalidad y siniestralidad, no se tiene previsto realizar a corto plazo intervenciones significativas en ella, más allá de las conservaciones ordinarias. Bien es cierto, y así lo transmití personalmente al alcalde de Fitero en el encuentro que mantuve con él el pasado 27 de agosto, que como he señalado anteriormente, la naturaleza de la vía y el tránsito de vehículos registrados en este tramo harían deseables actuaciones de ampliación de la plataforma.

Por esta cuestión, al igual que para otros tantos deseos relativos a actuaciones en las carreteras navarras, les reitero la necesidad de alcanzar un amplio consenso político. De ahí la importancia de la reunión del próximo día 15, para la construcción y constitución de un consenso a medio largo en una mesa de trabajo entre todas las fuerzas, que permita asegurar la suficiencia financiera, tanto para la adecuada conservación como para la ejecución de las principales obras pendientes de mejora y ampliación de la red de carreteras de Navarra.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor Consejero. Señor García, tiene cuatro minutos.

SR. GARCÍA JIMÉNEZ: Muchísimas gracias, Presidente. La verdad que es una lástima. He de reconocer, en este caso, la certeza y la claridad con la que usted ha dicho que no va a acometer ninguna obra en esta carretera, que, efectivamente, incrementa cada día el número de accidentabilidad, porque Fitero ha pasado en cuatro años de 6.000 turistas a contar hoy con más de 20.000, y de esos 20.000, el 62 por ciento de turistas que acceden a Fitero lo hacen por esa carretera. Por lo tanto, se ve incrementada la probabilidad de accidentabilidad.

Quiero agradecer la claridad con la que también, en cierta medida, prohíbe a los turistas y vecinos de Fitero acceder en garantías de seguridad a la Carretera Nacional 113, de acceso hacia Tudela, o también al balneario, un punto y núcleo de turismo por el cual tiene una repercusión económica la localidad de Fitero.

Entiendo, en este caso, que no le aporte nada a su Gobierno, dada la tendencia igual ideológica de dicho Gobierno municipal, pero yo creo que Fitero también tiene necesidades, y esta es una de ellas. Se ha reunido en diferentes ocasiones, ya no solo con usted.

Efectivamente, me transmiten desde el Ayuntamiento de Fitero que usted fue uno de los primeros que dio la cara. Su antecesor, en absoluto contestaba a los correos, y mucho menos a las llamadas y a poder mantener una reunión con el anterior alcalde, y usted, efectivamente, sí lo ha hecho, pero no con la claridad con la que hoy nos ha dicho que no va a ejecutar ninguna obra. Por lo tanto, le trasladaremos dicha información.

Decía que, efectivamente, la inversión, desde nuestro punto de vista, necesaria que requiere esta carretera, dado que es un punto de acceso de la Nacional 103, hacía usted referencia a la misma para evitar el paso de vehículos por el casco urbano de Cintruénigo, y también, fundamentalmente, por el casco urbano de Fitero. No sé si usted conocerá, Consejero, que en el núcleo urbano de Fitero se suceden diferentes incidentes, al quedar bloqueados numerosos camiones de gran tonelaje, que impiden la circulación normal del tránsito diario de cualquier población. Es ahí también una de las cuestiones que creemos que debe valorar el propio Consejero para darle celeridad y dar, cuanto antes, una respuesta.

Otra cuestión, que quizás no sea similar a otras, es que hay un polígono industrial, y si usted quiere potenciar la economía, quiere potenciar la creación de empresas, no es rechazando actuaciones tan necesarias como esta para potenciar la economía y, sobre todo, en Fitero, con un porcentaje de paro, y la zona como el que tiene.

Termino diciendo que agradecemos la respuesta. No la agradecemos, porque no es grata, ni mucho menos, pero sí la claridad con la que ha hablado. Muchas gracias.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias, señor García. Señor Consejero, aunque tiene consumido el tiempo, seremos generosos y le dejaremos un minuto.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Señor García, desde luego, lo de la afiliación política no tiene nada que ver, absolutamente nada que ver. Es más, lo recibimos en cuanto nos llamó, y seguiremos hablando.

No obstante, yo le quiero remarcar que, en relación con la pregunta formulada, le he trasladado la información de la que disponemos desde el punto de vista técnico. Más allá de todo esto, yo a usted, señor García, y a todos ustedes, quiero reiterarles el emplazamiento el próximo día 15 de noviembre a esa reunión comentada, para trabajar de manera conjunta, entre todos, por el futuro de la red de carreteras de Navarra. Nada más. Muchas gracias a todos.

SR. VICEPRESIDENTE (Sr. Pérez Arregui): Muchas gracias. Se levanta la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 30 minutos).