



DIARIO DE SESIONES  
DEL  
**PARLAMENTO DE NAVARRA**

---

X Legislatura

Pamplona, 9 de noviembre de 2021

NÚM. 32

---

**COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL**

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.<sup>ª</sup> MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

**SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 9 DE NOVIEMBRE DE 2021**

**ORDEN DEL DÍA**

- Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar las declaraciones, contradicciones y soluciones que se presentan respecto al TAV a su paso por Navarra.
- Pregunta sobre las previsiones para la obra de la N-121-A entre el p.k. 5+550 y el p.k. 10+500 durante la segunda quincena de octubre, presentada por la Ilma. Sra. D.<sup>ª</sup> Yolanda Ibáñez Pérez.

*(Comisión transcrita por la UTE Naturalvox-MondragonLingua)*

(Comienza la sesión a las 12 horas y 18 minutos).

**Comparecencia, a instancia de la Junta de Portavoces, del Consejero de Cohesión Territorial para explicar las declaraciones, contradicciones y soluciones que se presentan, respecto al TAV a su paso por Navarra.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Buenos días a todos y a todas, señores y señoras Parlamentarias. Vamos a iniciar la Comisión de Cohesión Territorial. En este caso, va a ser una comparecencia del Consejero, el señor Ciriza, a petición del Grupo Parlamentario Navarra Suma para explicar las declaraciones, contradicciones y soluciones que se presentan respecto al Tren de Alta Velocidad a su paso por Navarra. Conforme a la misma, le vamos a dar la palabra, en este caso, al señor Esparza para que haga la introducción de la comparecencia.

SR. ESPARZA ABAURREA: Muchas gracias, señora Presidenta. En primer lugar, he de dar la bienvenida al Consejero y a las personas de su equipo que le acompañan. Esta solicitud de comparecencia, yo creo que ofrece la oportunidad, en este caso, al Partido Socialista de Navarra y al Consejero de ser valiente, de demostrar que, efectivamente, hay una voluntad clara para impulsar el Tren de Alta Velocidad en Navarra, de decir también alto y claro, y manifestar que no se van a dejar, en fin, chantajear por esa formación política que es EH Bildu, que desde siempre ha manifestado su oposición a esta infraestructura, y obviamente está motivada por unas declaraciones que a nosotros nos preocuparon.

Unas declaraciones que se realizan ya hace más de dos meses, porque nosotros, también lo quiero recordar, la comparecencia la solicitamos el 14 de septiembre y se va a celebrar hoy, día 9 de noviembre, casi dos meses después. Ha llovido, han ocurrido cosas. En cualquiera de los casos, a nuestro juicio, se sigue, y por eso, la hemos mantenido, sin solventar cuestiones que son fundamentales. En esas declaraciones, se afirmaba que se van a buscar otras alternativas de conexión del corredor ferroviario de alta velocidad que se construirá desde Pamplona a Castejón. Mientras siguen pendientes la definición de la unión por alta velocidad, tanto con la «Y vasca» como con Zaragoza. En definitiva, se habla de otras alternativas de conexión. Yo no sé de qué se está hablando, no sé si es una unión provisional o estamos hablando de uniones definitivas.

Se habla también en ese mismo comunicado de la dificultad de definir esas conexiones con el País Vasco, la «Y vasca» y con Aragón, tanto desde el punto de vista técnico, pero a mí me preocupa sobre todo desde el punto de vista político. Eso les obliga, según ustedes, a diseñar nuevas alternativas de unión, es decir, estamos hablando de un trazado entre Castejón y Pamplona que se tiene que unir por el norte, obviamente, con la «Y vasca», y por el sur con Aragón y ahora parece que, de repente, se habla de dificultades técnicas, dificultades políticas y nuevas alternativas para unirnos.

Entonces, a mí me gustaría que, de verdad, se contara en esta Comisión cómo están las cosas, si esas alternativas son definitivas o son provisionales, de qué se está hablando. Porque a mí me suena, en fin, a alargar la bola, me suena a más de lo mismo y no sé si a volver a marear la perdiz, en una infraestructura que, de verdad, creo que lleva un retraso relevante. Esta es un poco la motivación de nuestra solicitud de comparecencia.

A mí sí que me gustaría que, más allá de cualquier otra cosa, se ofrecieran datos concretos, cantidades concretas, tiempos concretos y cómo va una infraestructura que creo que, para nosotros desde luego, sigue siendo estratégica para el desarrollo de esta Comunidad. Nada más y muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Esparza. Ahora le damos la palabra al señor Consejero por treinta minutos, cuando usted quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Muy buenos días, señor Esparza. Muy buenos días a todos y a todas. Los navarros y navarras vamos a poder circular en alta velocidad a partir de 2026 en el tramo Castejón-Campanas. Esto es así porque hay una clara voluntad política, tanto del actual Gobierno de Navarra como del Gobierno central.

Es una obviedad que nuestras infraestructuras ferroviarias deben adaptarse para responder a las necesidades futuras. Navarra debe ejercer de nexo de unión entre los corredores de transporte Atlántico y Mediterráneo. Desde el punto de vista económico, para una comunidad exportadora como la nuestra, es fundamental disponer de una red ferroviaria con capacidad suficiente y adaptada a los estándares europeos. Es clave, en términos de competitividad para el sector empresarial (SUENA ORDENADOR). Desde el punto de vista social, el fortalecimiento de la economía consolidará empleos de calidad y una mejora de la calidad de vida también para la ciudadanía, que verá reducidos los tiempos de viaje con ciudades de nuestro entorno como Madrid, Zaragoza, Barcelona, Vitoria, San Sebastián y Bilbao, entre otras, así como con las conexiones ferroviarias con las ciudades del resto de Europa: Burdeos, París, Londres, etcétera. Desde el punto de vista medioambiental, es incuestionable que el tren es un medio de transporte más sostenible, debiéndose apostar por él y por un incremento de su cuota modal si queremos cumplir con la hoja de ruta contra el cambio climático.

Esa clara voluntad política se traduce en hechos. Fíjense, solo este año 2021, acuerdo entre Gobierno central y el Gobierno de Navarra para la ubicación definitiva de la futura estación del Tren de Alta Velocidad en el barrio de Etxabakoitz de Pamplona. Una cuestión que estaba enquistada desde hace más de veinte años. Un paso decisivo para la llegada de la alta velocidad a nuestra Comunidad. Pamplona va a disponer de una estación sostenible, económica y medioambientalmente que responda a las necesidades actuales y futuras. Avanzando, de este modo, en dos objetivos claves para el actual Gobierno de Navarra como son la cohesión social y territorial y la movilidad sostenible. Como saben, se decidió desligar la construcción de la futura estación del desarrollo simultáneo del PSIS de Etxabakoitz.

Acuerdo entre Gobierno central y Gobierno de Navarra para que la alta velocidad conecte en Castejón con la línea Casetas-Bilbao mediante un enlace de cuatro kilómetros que conllevará la construcción de un viaducto sobre el Ebro. En esta cuestión profundizaré enseguida, porque este enclave, este enlace y, quizás, algunas de las contradicciones a las que usted alude se solventen con simples explicaciones o aclaraciones.

Finalización también de las obras del tramo Peralta-Olite con una inversión que supera los 29 millones de euros, con una longitud de 10,3 kilómetros. Cabe destacar, la construcción de tres

pasos superiores, otros tres inferiores, diez obras de drenaje, un paso de fauna específico y un puesto de banalización para dotar de mayor operatividad a la línea.

Ejecución de obras en los tramos Villafranca-Olite y Olite-Tafalla por un importe cercano a los 20 millones de euros. En este punto, les tengo que reconocer que se han sucedido imprevistos de diversa índole que han conllevado una menor ejecución con relación a lo que estaba previsto inicialmente. Es de entender que en obras de semejante magnitud surjan contratiempos a lo largo de su ejecución. Quería aclararlo en sede parlamentaria para evitar cualquier tipo de malentendido.

Aclarada esta cuestión me gustaría aludir a dos compromisos económicos del futuro próximo: 145 millones de euros provenientes del Mecanismo de Recuperación y Resiliencia de la Unión Europea para ejecutar las obras del denominado «tramo cero» en Castejón y para el tramo que discurre entre Tafalla y Campanas, una inversión que debe realizarse antes de 2026; 52 millones de euros en los Presupuestos Generales del Estado para el próximo año 2022 para avanzar en el tramo Olite-Tafalla, que actualmente está en ejecución.

El tramo cero. Aludía anteriormente a la importancia del tramo cero porque es un tramo fundamental. Se trata de un enlace de 4,1 kilómetros que une la plataforma de alta velocidad con la línea Casetas-Bilbao desde el viaducto sobre el río Ebro. La opción escogida conlleva una adecuada funcionalidad y una menor afección en la fase de obras. Esta solución evita el cruce de las vías al mismo nivel entre sentidos opuestos, lo que aumenta significativamente la capacidad del nudo y minimiza la repercusión de las posibles incidencias que pudieran producirse. Con esta alternativa se ha buscado, en todo momento, conseguir las mejores prestaciones y buscar la máxima compatibilidad con los futuros trazados del tramo de alta velocidad entre Zaragoza y Castejón.

¿Qué quiere decir esto?, ¿por qué este tramo es clave? Pues, lo que quiere decir es que los navarros y navarras vamos a poder circular en alta velocidad a partir de 2026 sin esperar a que se defina el tramo relativo a la «Y vasca». Se trata, sin lugar a dudas, en mi opinión, de una excelente noticia. En la práctica, esto va a suponer que en el tramo Campanas-Castejón los trenes alcanzarán velocidades máximas de 250 kilómetros por hora, frente a la velocidad máxima actual de 140 kilómetros.

Evidentemente, este incremento de velocidad máxima va a conllevar que el trayecto Pamplona-Castejón, que actualmente los trenes más rápidos recorren en 48 minutos, se reduzca a 28 minutos. Es decir, solo en este tramo se va a producir un ahorro de tiempo de 20 minutos. Ahorro también de los consiguientes costos medioambientales, lógicamente. De ahí, señores de Navarra Suma, que la ministra aludiese anteriormente a esta alternativa de conexión con la línea Casetas-Bilbao que, como indico, va a permitir que se adelante la llegada de la alta velocidad a Navarra.

En relación con la situación del resto de tramos y subtramos, les enumeraré: Zaragoza-Castejón, el estudio informativo se encuentra en fase de redacción; Castejón-Villafranca, obras finalizadas; Villafranca-Olite está en construcción, habiéndose concluido las obras del subtramo Peralta-Olite; Olite-Tafalla está en construcción; Tafalla-Campanas está pendiente de la redacción del proyecto de construcción; Campanas-Zugasti se encuentra en fase de estudio informativo y se

prevé que este concluya el próximo año 2022; y Zugasti y la «Y vasca», el estudio informativo se encuentra en fase de tramitación.

Evidentemente, al Gobierno de Navarra le gustaría que se acelerase todo lo posible el desarrollo de esta infraestructura, pero no es menos cierto también que no se puede hacer en dos años lo que no se ha ejecutado en décadas.

En definitiva, el tren avanza y en la próxima legislatura serán más visibles y palpables esos avances, pero no les quepa ninguna duda de que los navarros y navarras vamos a poder circular en alta velocidad a partir de 2026 en el tramo Castejón-Campanas. Insisto, se pasará de una velocidad máxima de 140 kilómetros hora a 250 kilómetros hora. A pesar de los contratiempos de una obra de semejante envergadura, así como de los augurios de muchos y muchas de ustedes, avanzamos. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero, por sus palabras. Una vez terminada la intervención del señor Consejero, vamos a iniciar los turnos de intervenciones. En este caso será el turno del Grupo Parlamentario Navarra Suma. Cuando quiera, señor Esparza, dispone de diez minutos.

SR. ESPARZA ABAURREA: Bien, muchas gracias, señor Consejero, por la información. Vamos a ver, si usted está en disposición de afirmar que Castejón-Campanas va a ser de alta velocidad en el año 2026, entiendo que estará en disposición de afirmar cómo se van a realizar esas obras; cuándo se van a adjudicar; qué subtramos tienen; qué plazos, desde el punto de vista temporal, vamos a iniciar las obras en el año 2022, las obras de este tramo, vamos a concluir el proyecto en este otro momento, vamos a licitar estas otras obras en este otro momento... Supongo que todo eso lo tendrán y a mí me gustaría que nos lo trasladara en la próxima intervención. Porque eso es lo más novedoso que usted acaba de afirmar. Todo lo demás, lleva en estudio desde el año 2018, que llegó Pedro Sánchez a la Presidencia del Gobierno.

Es decir, aquí los únicos tramos en los que se está avanzando son en los tramos que ya se adjudicaron y que fue posible adjudicar gracias a un acuerdo de UPN con el Partido Popular. A mediados del año 2018 llega Pedro Sánchez a la Presidencia del Gobierno, el PSOE a la Presidencia del Gobierno, y hoy, tres años después, seguimos haciendo estudios del resto de los tramos de los que no se ha hecho ningún estudio.

Por tanto, en fin, es que casi lo que me está planteando es que haga un acto de fe para creerle que será en el año 2026, porque lo cierto es que del 18 al 21 no han hecho absolutamente nada, han hecho muy poquito, señor Consejero. Han hecho, mantener los compromisos que habían adquiridos en ese acuerdo de UPN con el Partido Popular, desarrollarse esas obras, pero no han hecho nada más para impulsar el resto del corredor.

Yo lo que le quiero pedir, en primer lugar, es que no acepte, señor Consejero, más chantajes de Bildu, que se apoye el Tren de Alta Velocidad. Que no se deje chantajear por Bildu, porque efectivamente, quien pierde es Navarra. Nosotros, pues fíjese, usted a nosotros, señor Consejero, nos genera muchas dudas. Nos genera muchas dudas usted y su Gobierno porque hasta ahora lo que han demostrado es que defienden muy poco lo que ustedes piensan y que ceden de forma permanente a esa formación política que está gobernando y que tiene todo el

poder en Navarra. Acaba de pactar usted la financiación local con EH Bildu. No firma usted, contra su voluntad estoy seguro, un convenio con el Gobierno de España para impulsar, de verdad, desde Navarra las obras de la llegada de la alta velocidad a la Comunidad Foral. Por lo tanto, ya no vale, y me va a permitir la expresión, ya no vale su palabra. Lo que queremos son hechos, señor Consejero, y los hechos son muy sencillos.

Mire, usted lo que tiene que hacer es impulsar el trabajo en el Consorcio de Desarrollo de la comarca de Pamplona para que, efectivamente, el Tren de Alta Velocidad llegue a Navarra. Usted lo que tiene que hacer es buscar más financiación en los Presupuestos Generales del Estado para que la alta velocidad llegue a Navarra. Usted lo que tienen que hacer es firmar un convenio, y ya no digo impulsar, digo firmar un convenio, entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno de España para impulsar la llegada de esa alta velocidad. Esto es lo que le daría a usted cierta credibilidad, señor Consejero. El resto nos suena como casi todo lo que dice usted a bonitas palabras, pero luego, lo cierto es que los hechos son los hechos.

Habla de los 145 millones de euros de la Unión Europea. Yo le quiero recordar que quien se ahorra ese dinero es el Gobierno de España, porque quien está financiando esta obra es el Gobierno de España a través de los Presupuestos Generales del Estado. Por lo tanto, a mí lo que me gustaría es saber, además de esos 145 millones de euros, qué compromiso ha adquirido usted, ha alcanzado usted con el Gobierno de España en aquello que tiene que ver con una financiación por encima de esos 145 millones de euros.

En segundo lugar, anuncia como gran éxito, en fin, la definición de la estación de Etxabakoitz. Oiga, en el año 2015 estaba definida la estación en Etxabakoitz. A mí me gustaría que me dijera hoy aquí, cuándo empiezan las obras de la estación de Etxabakoitz, cómo se van a financiar, cuánto nos van a costar a todos, qué presupuesto tiene. Eso es lo que me gustaría. Me gustaría que se reuniera de una forma mucho más habitual, no cada dos años, que convocara el Consorcio de Desarrollo de esta infraestructura en la comarca de Pamplona para definir y para avanzar en ese proceso. Porque han tenido una reunión después de exigírselo, después de pedírselo durante dos años, y poquito más ha habido en aquello que tiene que ver con el Consorcio. Yo creo que el señor Alcalde de Pamplona le ha vuelto a pedir una reunión para seguir avanzando, porque poco avance, hoy por hoy, se había alcanzado.

Claro, usted sigue sin saber qué pasa con la «Y vasca». Nos dice que entre Pamplona y Castejón iremos más rápido, tendremos alta velocidad. Ya, pero ¿y la «Y vasca»? que es algo fundamental para la conexión, para nuestras empresas, para nuestro tejido económico. ¿Ustedes son conscientes que no es lo mismo una salida a Europa por Ezkio, que una salida a Europa por Vitoria?, ¿son conscientes o no son conscientes? ¿Ustedes van a dejar, que el PSOE, que el Gobierno de España defina cuál va a ser esa salida, o se van a implicar en esto, señor Consejero? Porque la salida por Ezkio consolida a Navarra como un ramal preferente y principal, pero si la salida es por Vitoria podemos tener un problema, lo están diciendo técnicos cualificados en esta Comunidad. Lo han dicho públicamente, están diciendo que Navarra puede verse, otra vez, como se vio en el siglo XIX, siendo una vía de segunda categoría. ¿Ustedes están trabajando en esto? A mí también me gustaría que me lo dijera, más allá de otras cosas, señor Consejero, porque creo que es fundamental.

Cuando le hablo del convenio este, mire, le voy a recordar, la pasada legislatura ustedes querían firmar un convenio entre el Gobierno de Navarra y el Gobierno de España. Ustedes en la oposición, señor Ciriza, querían firmarlo. La señora Chivite, cuando estaba en la oposición, le exigía a Uxue Barcos, que firmara ese convenio entre los dos gobiernos porque era la manera de impulsar la llegada de la alta velocidad a Navarra.

Uxue Barcos decía que no, ahora explicaré por qué, porque EH Bildu no se lo permitía. Claro, ustedes sí lo defendían en la pasada legislatura, el señor Ciriza, pero en esta legislatura, en diciembre del año 2019, se votó en este Parlamento una moción, por la cual también se pedía el impulso y la firma de ese convenio, con cuarenta votos de cincuenta parlamentarios, hasta los socialistas votaron a favor. Navarra Suma, el Partido Socialista de Navarra y Geroa Bai: cuarenta. ¿Qué ha ocurrido? Pues, que no han hecho nada.

¿Alguien sabe algo de ese convenio? ¿Usted nos puede dar alguna noticia sobre ese convenio? Este Parlamento, como una mayoría más que cualificada de 40 parlamentarios sobre 50, se lo pidió, su propia formación, el Partido Socialista de Navarra, se lo pidió. ¿Ha hecho algo o no ha hecho nada? De alguna forma, era cumplir con lo que ustedes le estaban pidiendo la pasada legislatura a la señora Barcos, cuando ella presidía la Comunidad. ¿Usted ha hecho algo sobre esto o no? Por qué no se firma un convenio, a mí me gustaría saberlo. Me gustaría que nos lo explicara, por qué en la pasada legislatura era fundamental firmar un convenio para impulsar la llegada de la alta velocidad a Navarra y en esta, que ustedes están en el Gobierno, no.

Le voy a explicar lo qué le ocurrió al señor Aierdi. El señor Aierdi quería firmar el convenio en la pasada legislatura entre los dos gobiernos. ¿Qué ocurrió?, que EH Bildu públicamente salió afirmando que si se firmaba ese convenio no se aprobaban los presupuestos. ¿Qué es lo que hizo la señora Barcos? Le dijo al señor Aierdi que no se firmaba ese convenio, porque lo primero eran los presupuestos. Es decir, de una forma pública y clara, EH Bildu dejó la impronta y obligó al Gobierno a no firmar ese convenio. EH Bildu, su socio presupuestario, su socio de legislatura, señor Ciriza.

¿A usted le va a dejar o tampoco le deja? Porque yo creo que es que no le deja, porque si no, es inexplicable que, en diciembre del 19, su formación política en este Parlamento votara a favor de firmar ese convenio y hoy no sabemos nada de ese convenio, nada de nada. Estoy seguro, además, de que para votar en este Parlamento a favor de esa moción, a usted y a su departamento le preguntaron los representantes parlamentarios del Partido Socialista de Navarra: «¿qué votamos en esta moción?», estoy seguro, y usted qué les dijo: «Adelante, queremos firmar ese convenio».

¿Por qué dos años y medio después no se ha hecho nada? No se ha avanzado un paso ¿por qué, señor Ciriza? Porque Bildu no le deja. Mientras tanto, ¿sabe lo que está ocurriendo, señor Ciriza? Mire, acelerar el AVE vasco, el precio del PNV, por apoyar los presupuestos de Sánchez. Sí, ¿sabe cuánto ustedes están presionando en esos presupuestos de Sánchez? El año pasado en el 2021, 63 millones de euros; y en el 2022, 52 millones de euros.

A este ritmo, en el año 2050 seguiremos hablando del Tren de Alta Velocidad en esta tierra. Si este es el impulso de verdad, a este ritmo, ya le digo, pasarán décadas y no habrá llegado el Tren de Alta Velocidad a Navarra. Fíjese lo que dice el PNV, al final se lo exige y la respuesta es la

siguiente: «El PNV descontará también las obras del AVE, todo cabe en el cupo vasco». El Gobierno de Sánchez acepta la encomienda de gestión para la infraestructura propuesta por los peneuvistas. El Estado ya ha gastado 3.833 millones de euros en la alta velocidad para Euskadi.

¿Sabe cuántos millones de euros ha gastado el Estado en estos años, desde que llegó a Pedro Sánchez, para que la alta velocidad llegue a Euskadi? Se lo voy a decir: 510 millones de euros para que la alta velocidad llegue a Euskadi, desde que Pedro Sánchez llegó a la Presidencia del Gobierno. ¿Cuánto se ha gastado en Navarra? Se está gastando lo que se adjudicó, como le digo, con ese acuerdo de UPN y el Partido Popular y no se ha hecho nada más, no hay un impulso de ningún tipo. Fíjese, por si no lo sabe, se lo voy a decir...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor Esparza, tiene que ir acabando.

SR. ESPARZA ABAURREA: Voy terminando, señora Presidenta. A 31 de julio, de los 63 millones del presupuesto de 2021 para la alta velocidad en Navarra, ADIF había ejecutado 11,6. No sé cuánto va a ejecutar desde el 31 de julio al 31 de diciembre. No lo sé, pero tengo la sensación de que ni siquiera vamos a ejecutar la escasísima cantidad económica que estaba consignada en los presupuestos con 63 millones de euros y ustedes siguen...

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Termine ya.

SR. ESPARZA ABAURREA: Termino ya. Hablando, pero a mí me gustaría ver hechos y compromisos de verdad, como le digo, impulsar el Consorcio, con más financiación en los Presupuestos Generales del Estado y, por último, esa firma de ese convenio que, creo, que es fundamental e imprescindible. Eso a usted le daría credibilidad. Lo demás, señor Consejero, en fin, lo ponemos, desde luego, en cuarentena. Nada más, muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Esparza. Ya les he repetido en la última Comisión que nos gustaría ajustarnos al máximo a los tiempos. Al señor Esparza le he dado un poquito más, pero bueno, será ya así para todos los partidos políticos, pero espero, por favor, que se limiten al tiempo ajustado. Seguimos con las intervenciones por el grupo parlamentario socialista, señor Aguirre, dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta, trataré de ajustarme al tiempo mucho. Bienvenido, señor Consejero, señora Miranda y señora Ochoa, a esta Comisión de Cohesión Territorial. Podríamos decir que, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, al señor Esparza le vinieron bien las declaraciones de la señora ministra, para hacer una comparecencia con unas declaraciones que no ponían en riesgo en ningún momento la obra de la que nos trae hoy.

Sin embargo, no le hemos escuchado salir con tanta celeridad, cuando miembros del Gobierno de Navarra, del Gobierno de Madrid, perdón, atacaban a Navarra por la llegada de los fondos europeos, y ni siquiera respondía a las preguntas que le hacían en rueda de prensa. Aquello era un ataque directo a Navarra y con amenazas incluso. Por lo tanto, en este caso, como digo, aprovechando que el Pisuerga pasa por Valladolid, y ya que nos pregunta el señor Esparza, cuál es la posición del Partido Socialista de Navarra con respecto al tren de altas prestaciones, pues lo vamos a decirlo claro, para que no le quepa ninguna duda desde el comienzo de la intervención, apostamos clara y firmemente por una infraestructura, que consideramos básica

y fundamental para el desarrollo de nuestra Comunidad. Ahí, creo que queda absolutamente diáfana la posición del grupo socialista.

Tratan ustedes de cuestionar y generar, de nuevo, un miedo sobre una infraestructura que, como digo, es básica para Navarra y para los socialistas. Esa es la estrategia que ustedes están siguiendo constantemente en esta legislatura: generar miedo. Quieren generar una especie de futuro negro para nuestra Comunidad, pensando que eso les va a reportar algún beneficio.

Creo que el señor Consejero, en su intervención, ha dejado claro también varios aspectos de lo que tiene que ser también el desarrollo de la Comunidad Foral, o de lo que va a ser el desarrollo de la Comunidad Foral de Navarra con esta infraestructura, y lo hacía desde el punto de vista económico, social y medioambiental. Ahí, no tenemos ni la más mínima duda de que esto es así, se genera empleo, se genera desarrollo económico, turístico, etcétera..., y por lo tanto, además de poner en valor también un medio de transporte sostenible.

Si, como decía, lo que se pretende es cuestionar el compromiso del Gobierno de España y del Presidente Sánchez con esta infraestructura o del Gobierno de Navarra, pues yo creo que ya se han dado datos. Los acuerdos que han llegado entre los diferentes Gobiernos con respecto a la estación de Pamplona, la conexión en Castejón, la finalización de las obras de Peralta-Olite, Villafranca-Olite, Olite-Tafalla, y el futuro que se prevé también por delante con esos 52 millones de los Presupuestos Generales del Estado y los 145 y medio de los fondos europeos vienen a demostrar que la colaboración interinstitucional está siendo clave para el desarrollo de esta infraestructura.

El señor Esparza hace referencia al debate que se produjo en esta Cámara con aquel convenio que presentaron en aquella moción y nosotros, es verdad, votamos a favor, pero al señor Esparza se le olvida decir cuáles fueron o cual fue alguna de las razones que, el portavoz del Partido Socialista de Navarra en aquella ocasión, el mismo que en esta, ya le dijimos que entendíamos que era bueno, tanto para Navarra como para el Estado, para esta infraestructura ir de la mano conjuntamente, pero que para cooperar y trabajar no era necesario firmar convenios como usted planteaba, señor Esparza, y a pesar de que usted... (MURMULLOS). Señora Presidenta, yo no he interrumpido a nadie, he escuchado con respeto, como suelo hacer habitualmente.

Que la voluntad está si queremos apoyar esta infraestructura o no, en este caso del Gobierno de Navarra, el Gobierno de Pedro Sánchez en el Gobierno del Estado y el Partido Socialista de Navarra, están completamente comprometidos con el avance y el desarrollo de la misma. Pero también queremos poner en cuestión, que también lo ha dicho la Presidenta en alguna ocasión, que el modelo del TAV no tiene que ser en contraposición a otros modelos ferroviarios que circulen por nuestra Comunidad Foral y avanzar en el TAV no significa que no haya que mejorar el resto del modelo ferroviario que tenemos en nuestra Comunidad.

Como decía antes, 145 millones de euros que van a llegar de los fondos europeos y que ahora a Navarra Suma, al señor Esparza, ahora ya, como llegan de la Unión Europea se los ahorra el Gobierno de España. Hay que recordarle al señor Esparza, que por qué han llegado esos fondos europeos a este país, a España, y también a Navarra. El esfuerzo y el empuje del Presidente Sánchez, en esa ronda de... (RISAS). Señora Presidenta, yo pido respeto, y podrán compartir o no

compartir las intervenciones que hace este portavoz, pero luego en los Plenos, nos sentimos ofendidos porque nos rozan la piel un poco cuando les decimos algo.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a continuar con la Comisión. Por favor, les pido a los grupos parlamentarios que estén en silencio y que escuchen la intervención del señor Aguirre.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Yo entiendo que se rían, esa risa nerviosa de que no pintan nada, ni en el Gobierno de Navarra ni del Gobierno de España, porque, como decía, ha sido el esfuerzo y el empuje del Presidente Sánchez lo que han conseguido que 140.000 millones de euros lleguen a nuestro país y, evidentemente en este caso concreto, que 145 millones de euros puedan llegar a Navarra para el futuro del Tren de Altas Prestaciones. Claro, esa sonrisa nerviosa, como decía, si vemos las giras que hace su compañero, no sé si su Presidente, pero sí su compañero, el señor Casado, por Europa intentando poner palos en la rueda para que estos fondos no lleguen, entiendo que cuando hacemos referencia a ellos tengan que buscar cualquier excusa para negativizar la llegada de los mismos.

Voy a terminar ya con esta intervención. Creo que no da más de sí esta comparecencia, más allá de generar un miedo, poner y crear un riesgo que no existe, que no es tal con esta infraestructura. Termino diciendo que por parte del Gobierno de Navarra, por parte del Gobierno de España y del Partido Socialista de Navarra, para que no le quepa la menor duda al señor Esparza, que nos hacía referencia, el compromiso con esta infraestructura es inquebrantable. Señor Esparza, a pesar de ustedes, Navarra avanza.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Seguimos con el turno de intervenciones, en este caso, por el Grupo Parlamentario Geroa Bai. Señor Azcona, diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Eskerrik asko, gracias, Presidenta. Nos llevamos una noticia, una novedad, ha dicho el Consejero, y nosotros así lo hemos apuntado, que en 2026 podremos circular en alta velocidad desde Castejón a Campanas. Creo que eso es un poco el resumen de esta comparecencia, que tampoco da mucho más. Ese es el anuncio que ha hecho el Consejero.

Por la parte económica, también compartimos la exposición que ha hecho el Consejero, la necesidad de hacer esta inversión para el tejido económico, la red de capacidad suficiente, como ha dicho el Consejero, que marque estándares europeos. También la necesidad social de mejorar las conexiones con las ciudades de nuestro entorno y con la conexión con Europa. Desde luego, esa necesidad del impulso de la red ferroviaria desde el punto de vista medioambiental con el tren como una de las claves de la movilidad y la descarbonización de la economía. Retos que, como ha dicho el Consejero, están marcados desde el punto de vista de nuestros compromisos con Europa y también nuestros propios compromisos en la hoja de ruta contra el cambio climático.

También ha citado el Consejero algunos de los hechos, los resumo, como es la estación del tren en Etxabakoitz, la conexión de Casetas con Castejón, el tramo Peralta-Olite, el tramo Villafranca-Olite, Olite-Tafalla, los 145,5 millones de euros, que se anunciaron ya hace unas semanas, que se van a invertir de la parte de los fondos europeos y los 52 millones que el Estado ha

presupuestado para el año que viene en los Presupuestos Generales son, desde luego, impulsos hacia el avance de esta infraestructura.

Como Geroa Bai queremos, yo creo que es bastante sencillo, identificar los dos problemas o las dos cuestiones que queremos poner encima de la mesa. Primero, la financiación, que la competencia de esta financiación y del desarrollo de la obra es evidentemente del Estado todos lo sabemos, y es una de las grandes discusiones, cómo el Estado apuesta, o no, por esta infraestructura, y en qué tiempos. Claro, repasando datos, he dicho los que se prevén para el 2022, con esos, en total serían unos 200 millones de euros, entre lo que se va a comprometer desde Europa y los 52 que irán en los Presupuestos Generales del Estado. Pero claro, miramos la inversión real que se ha producido en esta infraestructura, tengo datos desde el año 2012 hasta el año 2020, y, desde luego, la media para realizar los 243 kilómetros y los 2.400 millones de euros de presupuesto que se necesita, es irrisoria.

Aquí, desde luego, podemos hacer la lectura desde el 2015, la podemos hacer desde el 2019 o la podemos hacer desde el inicio de esta situación: 11,8 millones de euros de inversión real en 2012; 27,3 en 2013; 18,4 en 2014; 9,1 en 2015 por parte del Estado; 0 en 2016; 480.000 euros en 2017; 7,9 millones de euros en 2018; 24 millones de euros en 2019; y 17,3 en 2020. Estas son las cifras. Durante estos años es evidente que ha habido diferentes gobiernos estatales de diferentes signos, en este caso, del Partido Popular o del propio Partido Socialista, y el nivel de inversión que estos dos Gobiernos han apostado por esta infraestructura nos llevaría a una necesidad, más o menos, de unos 190 años, para terminar esta infraestructura.

Creo que sacar pecho, por parte de cualquiera de los dos Gobiernos, en estos momentos con lo realizado hasta ahora no parece lo más razonable y, desde luego, que desde UPN y su socio el Partido Popular vengan a intentar poner como ejemplo aquello que se ha realizado en Gobiernos del Partido Popular: 0 en 2016; 11,8 en 2012; 18 en 2014; 27... 191 años necesitaríamos, señor Esparza, para a ese ritmo tener desarrollada la infraestructura totalmente.

La segunda cuestión que nos preocupa como Geroa Bai es que esta infraestructura sea capaz de ser un Tren de Altas Prestaciones, que dé respuesta a la parte social que hemos indicado al principio, también evidentemente, a la económica y sobre todo la medioambiental, que sea capaz de trasladar la necesaria descarbonización de la sociedad y de la economía hacia un modelo de movilidad mucho más sostenible, que sea capaz de albergar tanto a pasajeros como a mercancías, y que, desde luego, lo que nos preocupa es que el Estado apueste, de verdad, por esta inversión, como hemos dicho, de 2.400 millones de euros, 243 kilómetros de longitud, y que a los ritmos que hemos ido viendo, como digo, señor Esparza, 191 años.

Por muchos acuerdos a los que usted llegase desde UPN con el Partido Popular, la realidad es que se necesitarían de 191 años para terminar esta infraestructura a ritmo de los Gobiernos que han ido sucediéndose en los últimos años y que han ido apostando, en esas cuantías que he cifrado, por esta infraestructura. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Azcona. Continuamos con el Grupo Parlamentario EH Bildu. Señor Araiz, dispone de diez minutos.

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari anderea. Como se está viendo una especie de posicionamiento por parte de los grupos de cuál es, cómo vemos, eso que el señor Esparza llama chantajes son posicionamientos políticos. Yo puedo decir que ustedes están chantajeando al partido en el Gobierno, porque si no hace lo que ustedes dicen, resulta que no es la solución técnica ni la política ni la adecuada. Por lo tanto, usted da su opinión, nosotros damos la nuestra. No sé, si lo nuestros son chantajes, lo suyo no sé cómo se puede calificar. No lo sé, usted mismo califíquelo.

Evidentemente, nuestra posición es conocida y quiero hacerme eco en estos momentos, porque recientemente, hace unos pocos meses, la casi totalidad de los sindicatos con representación ferroviaria: Comisiones Obreras y UGT de Navarra y de Burgos, la Confederación Estatal de Burgos y de Navarra, el sindicato ferroviario, el sindicato de circulación ferroviaria y el SEMAF, presentaron una propuesta clara en el sentido, publicando lo que denominaban *El acuerdo por el transporte ferroviario en Navarra*, en el que se planteaban una serie de consideraciones que a nuestro grupo parlamentario le parecen importantes e interesantes y que consideramos que deberían tomarse en cuenta. El Gobierno de Navarra ha dado la llamada por respuesta y, digamos, la respuesta ha sido seguir apostando por, lo que luego denominaré, una especie de trocico de alta velocidad, que es lo que en definitiva, en el mejor de los casos, en 2026 vamos a tener.

El acuerdo plantea la necesidad de construir, evidentemente, un corredor ferroviario moderno y eficiente para la Comunidad Foral en el que se transporte pasajeros y mercancías, que vaya en consonancia con la nueva política ferroviaria y tratar de garantizar una conexión fluida y eficaz, tanto para el Corredor Cantábrico-Mediterráneo en el que nos encontramos como con el resto de Europa.

En este acuerdo se plantea al Ministerio de Transportes que realice en Navarra una actuación similar a las anunciadas, como se ha hecho para los tramos Castejón-Logroño y Teruel-Zaragoza, las dos situadas en el mismo Corredor Cantábrico-Mediterráneo del que formaría parte el tramo Navarra. Ambos proyectos están basados y centrados en una adecuación y mejora de los trazados ferroviarios actuales, y permitirán, tal como asegura el propio ministerio, me estoy refiriendo a las mejoras que se van a hacer en los tramos Castejón-Logroño y Teruel-Zaragoza. Es decir, el propio ministerio ha dicho que mejorará los trazados ferroviarios y permitirán la llegada de las líneas de altas prestaciones a esas ciudades a corto plazo con la consiguiente mejora del transporte de pasajeros.

El modelo que plantea este acuerdo, el que se debe seguir, en estos tramos mencionados posibilitará, por un lado, la reapertura de estaciones y apeaderos, con ello, la mejora del transporte comarcal y esa idea de cohesión territorial, lo que ustedes tanto defienden y definen, pero que en este proyecto por supuesto que no existe; por otro lado, también permitiría un incremento del transporte de mercancías por la vía férrea respecto a lo realizado por carretera. El otro día se preguntó por nuestra portavoz, díganos cuantos kilómetros de alta velocidad hay por todo el Estado que transporten mercancías. Nadie ha contestado, porque ya sabemos lo insignificantes que son.

Estas actuaciones requerían además unos plazos de ejecución considerablemente inferiores y, además, tienen un menor coste de inversión que los proyectos que están actualmente en

ejecución y que se barajaban hasta el momento; permitirían la llegada de un ferrocarril moderno a nuestro territorio que se efectúe, como digo, en el menor plazo posible, consiguiendo de este modo no quedarse atrás frente a otras comunidades. En el caso de Navarra, lo que se propone es la duplicación de la vía única actual y una rehabilitación exhaustiva de toda la línea, que comprendería actuaciones en variantes, en eliminación de puntos conflictivos, túneles, etcétera. Esto permitiría que la línea incrementara la capacidad de llevar trenes en un 150 por ciento y que la velocidad de los trayectos de los 140 kilómetros a los 200 e, incluso, a esa velocidad que usted ha dicho de 250 kilómetros hora en algún caso.

Estas actuaciones también permitirían conservar las estaciones y apeaderos actuales, como he dicho, lo que sí que ayudaría a vertebrar la Comunidad, pudiendo además aumentar los servicios de la frecuencia, de las prestaciones, las velocidades y los tiempos de viaje. Supondría también la generación de puestos de trabajo y la recuperación de la ocupación dentro del sector ferroviario, revitalizando una actuación, una actividad profesional fuertemente castigada y que necesita, digamos, ser impulsada.

Por otro lado, las infraestructuras, además, permitirían dar respuesta a un tema fundamental que, como he dicho, es el de transporte de mercancías. Además, habría que añadir, a nuestro juicio, también una reducción del impacto medioambiental que, en algunos casos, pasaría desapercibido, ya que se mantendrían la mayor parte de las infraestructuras dentro de lo que es un corredor ya antropizado y donde el paisaje ya ha interiorizado el trazado actual del tren del que forma parte en él.

De forma general y resumida, lo que permitiría dar una solución a estas cuestiones citadas, que son, en resumidas cuentas, estas cinco: utilización del trazado para el transporte tanto para viajeros como mercancías; utilización del trazado de todo tipo de trenes de viajeros regionales, de larga distancia, trenes de alta velocidad o altas prestaciones, entre otros; vertebraría el territorio, sería el tercer elemento, uniendo pueblos, ciudades y zonas industriales, sin dejar zonas aisladas; en cuarto lugar, sería una infraestructura económicamente viable y sostenible, tanto en la actualidad como en el futuro; y, finalmente dotaría a Navarra de una infraestructura competitiva a corto plazo.

Ya sé que este planteamiento tiene el eco que tiene en esta Cámara y, desde luego, nosotros no vamos a seguir renunciando a ello, porque, independientemente de que usted ha venido a reconocer algo que nosotros hemos dicho en más de una ocasión y a algún grupo parlamentario le ha producido hilaridad lo que decíamos, ustedes están planteando terminar una infraestructura de Pamplona a Castejón, lo ha dicho claramente, para pasar de cuarenta y ocho minutos de recorrido a veinte minutos. Es decir, el único objetivo que se plantea aquí es, en el mejor de los casos, llegar veinte minutos antes a Madrid o a Barcelona. Veinte minutos antes, que es lo que hemos venido nosotros diciendo, ustedes van a gastarse aquí, van a hacer una infraestructura con todos los costes y con todos los problemas que tiene, con el único objetivo de ganar veinte minutos en el corredor que va en el trocito este que decimos nosotros de alta velocidad, que en el mejor de los casos se convertiría el tramo. Veinte minutos entre Pamplona y Castejón, que luego conectaría con lo que ya funciona en la actualidad, que es el corredor, la doble vía que funciona ya para ir hasta Zaragoza, para conectar con la alta velocidad que conecta

hacia Madrid en el punto de interconexión. Mire, señor Consejero, para esto desde luego no hacía falta semejante inversión.

Desde luego, si para meter en el mejor de los casos mercancías veinte kilómetros, que no van a ir hacia el norte, van a ir en su caso hacia el sur, y en el sur en líneas de alta velocidad no van a poder circular porque no hay un solo kilómetro de alta velocidad que permita el transporte de mercancías ni hacia Madrid ni hacia Barcelona. Por lo tanto, esa es la situación en la que nos encontramos y, desde luego, resulta un tanto..., produce hilaridad esta situación de decir que vamos a mejorar veinte minutos para ir de aquí a Castejón. Más vale que a alguien se le habrá ocurrido, yo creo que alguien habrá tenido un momento de lucidez y ha dicho, no podemos dejar que este tren sea el que decían que iba de ningún lado a ninguna parte, y, evidentemente, han hecho un paso por el río Ebro, porque si no cruzaban el río Ebro había que cruzar el Rubicón y, desde luego, ese puente era más que necesario, pero, sigo insistiendo, para ahorrarnos veinte minutos, señor Consejero, veinte minutos de trayecto y nos vamos a gastar una millonada de euros y encima, vamos a dejar fuera estaciones que en estos momentos aportan pasajeros a las líneas Alvia, que luego entran en conexión con la alta velocidad en otros tramos. No entendemos, desde luego, ni entendemos, ni compartimos.

Sí quisiera preguntarle, porque, evidentemente, el otro día —con esto termino, señora Presidenta— el señor Ortuzar, creo que se refería y decía de esos tres mil y pico millones de euros que nos hemos gastado. Casi nos estamos convirtiendo en el mayor bidegorri de Europa, habernos gastado tres mil y pico millones de euros, con la situación en la que está, no sé si la de Navarra va a ser, parece ser que todavía no llegará a la categoría de bidegorri, porque como digo, se le va a buscar una salida, vamos a tener un importante trozo de alta velocidad, que discurra entre Pamplona y Castejón.

Luego, lo demás, creo que hay muchísimas dudas e incertidumbres, y eso no creo que lo lleguemos a ver en muchos años. Ya no digo la velocidad que decía el señor Azcona, que necesitaríamos, no sé cuántos años han dicho, pero es una barbaridad. Seguramente, todos y todas, los que estemos, aquí, y todas estaremos calvos, y evidentemente, pues eso.

Termino con una pregunta, porque se ha referido a la ejecución del tramo Olite-Tafalla y ha hablado de imprevistos y quisiera preguntarle cuáles son esos imprevistos que han impedido avanzar, a lo largo de estos dos últimos años en esa línea. No me responda a los yacimientos de las excavaciones que se están realizando, en el término de La Gariposa, porque creo que ese no es el problema y quisiéramos saber cuáles son estos imprevistos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Continuamos con el turno de intervenciones, es el turno del Grupo Parlamentario Izquierda-Ezkerra. Señora De Simón, dispone de diez minutos.

SRA. DE SIMÓN CABALLERO: Gracias, señora Presidente. Buenas tardes ya, bienvenido, señor Consejero y las personas que le acompañan. Gracias por su exposición. Me suscribo, para no ser muy repetitiva. Además, lo ha hecho el señor Araiz, ha hecho una exposición perfecta que suscribo al cien por cien, porque marca la posición de Izquierda-Ezkerra.

En todo caso, algunos comentarios. A mí de verdad, cada vez que asisto a un debate o a una sesión parlamentaria de estas características todo esto me suena a cuento chino, a una especie de artificio. Sigo pensando que este tramo sigue siendo un tramo que va de ningún sitio a ninguna parte. Menos mal que se atravesará el Ebro. Sigo insistiendo, en que este proyecto es un auténtico derroche, es un despropósito. No tiene ninguna rentabilidad, ni medioambiental, todo lo contrario, ni económica, ni social. Si hay doble vía para Zaragoza y, luego, cuando uno llega de Pamplona a Alsasua, a Vitoria se va a encontrar también con otro tipo de solución, mi pregunta sigue siendo la del principio: ¿por qué?, ¿para qué un proyecto de esta envergadura?

Los veinte minutos a los que hacía referencia el señor Araiz, y cuántos minutos de menos serían si esa vía, la vía tradicional, se adecuará con los radios de curvatura, con el ancho de la vía, con todas las modificaciones necesarias, o algún cambio de trazado que, precisamente, sería viable, ¿cuánto tiempo sería?, pero, en todo caso, ¿justifica una obra de estas características y un derroche económico, un derroche de dinero o una aportación de dinero público tan importante, venga del Estado o de donde venga, para que un viaje a Madrid, sea menor de tiempo? A mí me parece que no.

El TAV no transporta mercancías ni las va a transportar nunca. Esa es la realidad objetiva, no es porque lo diga Marisa de Simón ni porque lo haya dicho el señor Araiz, sino porque ya ADIF lo dijo en su día, RENFE lo ha dicho en su día y todo el mundo sabe que el TAV, hoy, no transporta mercancías.

Una de las funciones fundamentales del ferrocarril, evidentemente, además, digo evidentemente, además de vertebrar el territorio, que está clarísimo, de unas estaciones con otras y unas localidades con otras que permitan una comunicación ágil y que la gente pueda desplazarse en distancias cortas, medias e, incluso, largas es el transporte de mercancías, pero no porque tengamos especial predilección por ver pasar el tren cargado de determinadas mercancías, sino porque el transporte por carretera es infinitamente más contaminante, más peligroso y más de todo.

Por lo tanto, si el TAV no va a transportar mercancías, y ya el Partido Socialista lleva unos cuantos años haciendo de referencia que, en fin, hay que compaginar el modelo TAV con otro modelo más tradicional, que es el que se supone que mantendrá los apeaderos, que transportan mercancías, que tendrá más frecuencias... yo me pregunto, ¿con qué dinero? y ¿qué es más prioritario? Yo no sé, si ustedes son conscientes de la situación económica en la que se encuentra Navarra, se encuentra el Estado y nos encontramos en general, por lo tanto, es que yo no le veo ninguna solución.

Por lo tanto, conocen nuestra posición, seguiremos insistiendo en la misma. Creemos que hay posibilidad de otro modelo reformando y remodelando en la red tradicional con una estructura con más capacidad, velocidad y frecuencia, esa es por la que apostaremos, Izquierda-Ezkerra, hoy, mañana, hemos apostado siempre y, además, convencidos y convencidas de que este tramo, desde Pamplona a Castejón, no va a tener un rendimiento social, aparte de esos veinte minutos, que compense, para nada, los daños medioambientales y la gran cantidad de inversión económica que hace falta.

Una pregunta, sí que quería hacerle al señor Consejero, porque, claro, ahora se está abordando la estructura básica, por decirlo de alguna manera, la plataforma de este millonario proyecto, para cuando en aquello se vayan a instalar vías y demás, ¿no quedará obsoleta, o no se habrá estropeado o deteriorado la estructura que se haya mantenida hasta el momento? Gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora De Simón. Vamos a suspender la Comisión cinco minutos y volvemos.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 8 minutos).

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

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Bueno, vamos a continuar con la Comisión. Vayan tomando asiento, por favor. Vamos a dar el turno de palabra, de nuevo, al señor Consejero para que nos dé la réplica.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, Presidenta, de nuevo. Me acusan de no ser más preciso, de no dar fechas. Señor Esparza, he dado hoy alguna fecha orientativa. Mire usted, a mí me gusta ser prudente, una cualidad que desde luego ustedes no tienen. No sé qué pretende, quizás que haga como Miguel Sanz —no sé si usted aprecia al señor Sanz—, en 2008 cuando era Presidente prometió que la alta velocidad llegaría a Pamplona en el 2012.

Fíjese dónde estamos y me habla usted a mí de fechas. Prefiero la prudencia a la falta a la verdad, siempre. Sí que le aseguro que las obras del tramo cero en Castejón y del tramo Tafalla a Campanas deben estar finalizadas para el 2026, porque se financian con fondos europeos. Con relación a la estación de Etxabakoitz y a la «Y vasca», ya le he comentado en qué trámites se encuentran. No obstante, seguimos manteniendo conversaciones con el ministerio y cuando tengamos novedades, ya se las haremos saber.

A ver, el TAV, de ningún sitio a ninguna parte, despilfarro, parece que en esta Cámara hay mucho visionario, que ustedes acierten o no ya es otra historia. Señor Araiz, con el tren de altas prestaciones le va a pasar a usted como con el Canal de Navarra. Hace dos años usted daba por perdida la ampliación del canal, los ramales del Arga y del Ega, y lo que ha pasado es que han salido de la UCI, que han resucitado, que han pasado a planta y evolucionan favorablemente, insisto, y respetando su posicionamiento también claro, pero creo sinceramente que se va a volver a fallar en sus pronósticos. Yo he hablado de ahorro, de momento, de veinte minutos en el tramo Castejón-Campanas, multipliquen por el resto de tramos y les saldrá una cifra, que yo creo que no es nada desdeñable. Nada más y muchas gracias a todos.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Consejero. Damos por finalizada la intervención. Sí que me gustaría, para la próxima Comisión, por favor, que respetarían un poco más la palabra.

**Pregunta sobre las previsiones para la obra de la N-121-A entre el p.k. 5+550 y el p.k. 10+500 durante la segunda quincena de octubre, presentada por la Ilma. Sra. D.<sup>a</sup> Yolanda Ibáñez Pérez.**

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Continuamos con la segunda parte, va a haber una pregunta oral. En este caso va a ser realizada por el Grupo Parlamentario Navarra Suma, señora Isabel Olave, va a preguntar sobre las previsiones para las obras en la N-121-A, durante la segunda quincena de octubre. Cuando usted quiera, puede empezar.

SRA. OLAVE BALLARENA: Gracias, Presidenta. Buenos días, señor Consejero. Mire, llevo varias preguntas dirigidas a usted, siempre en referencia a la N-121-A, siempre en diferentes aspectos, y en ninguna ocasión he conseguido una sola respuesta. Viene, habla pero no responde, por lo menos a lo que se le pregunta. Lo mismo que en la interpelación reciente.

Mire, vamos a hacer una cosa, yo le cedo los minutos de esta pregunta si su problema ha sido de tiempo para dar una respuesta, una, al señor Esparza, si no los aprovecha, pues su problema habrá sido Bildu y no el tiempo, pero como prefiera.

En esta ocasión, se trata de responder a algo tan concreto como por qué su departamento, máximo responsable de las obras de la N-121-A, no ha planificado alternativas de vía y horarias a la ejecución de la obra y, leo entrecomillado, «extensión de mezcla bituminosa en caliente para capa de rodadura, entre el punto kilométrico 5,500 y el punto kilométrico 10,500, con una duración prevista de dieciséis días». Le pregunto por algo que está transcurriendo delante de nuestros ojos y confío en que también delante de los suyos. Además, el plazo previsto de dieciséis días se ha convertido de momento en veinticinco y lo que venga. Le escucho con atención, no sé si para responder al señor Esparza o a mí, como prefiera.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señora Olave. Señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Buenos días, señora Olave. En primer lugar, le quiero agradecer que me formule esta pregunta precisamente hoy, porque, curiosamente, acaban de finalizar las obras de asfaltado en lo que se refiere al tronco principal del tramo Ezcaba-Olave.

Unas actuaciones de asfaltado que se han realizado con relativa normalidad, salvo algún día muy puntual. En este punto me gustaría agradecer a la ciudadanía la responsabilidad con la que ha actuado durante estos últimos días, porque somos conocedores de que muchos conductores han optado por vías alternativas, lo cual ha evitado importantes retenciones. El Departamento de Cohesión Territorial tiene muy presente su vocación como servicio público y, ante todo y sobre todo, era imprescindible para las personas usuarias de la vía de las posibles retenciones.

Me pregunta usted si ha habido planificación, evidentemente, sí, por supuesto que sí, en clara coordinación con los diferentes Cuerpos de Policía y con el País Vasco, también con previa comunicación a las asociaciones de transportistas. Desde el Centro de Control de Carreteras se avisó desde el primer día de las posibles retenciones y de las vías alternativas. Insisto, quiero dar nuestro más sincero agradecimiento a la ciudadanía por su comportamiento. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Gracias, señor Consejero. Señora Olave, dispone de tres minutos y cuarenta y siete segundos.

SRA. OLAVE BALLARENA: Bueno, señor Ciriza, le voy a contar lo que ha estado pasando allí, en esa carretera y en esa obra día a día. Supongo que usted lo sabe, porque si no sería muy grave,

pero con papel, sello y logo de su departamento, circuló un aviso a navegantes justo la víspera del inicio del puente del 12 de octubre, la víspera, que a los usuarios de la N-121-A nos dejó temblando. Era un aviso de actuación de asfaltado con advertencia de afecciones al tráfico, y leo textualmente: «con tráfico alternativo, siendo de esperar fuertes retenciones», un aviso de los atascos que se iban a producir a lo largo de la última quincena de octubre, entre los días 13 y 29 exactamente, ni hoy ni mañana, 13 y 29 de octubre.

Doy fe de que así ha sido. Hemos padecido atascos con retrasos de hasta una hora al día. Atascos que su departamento ya tenía previstos y les llamaba fuertes retenciones. Lo que usted no tenía previsto en cambio era ni la más mínima solución. No han actuado de ninguna manera sobre esas retenciones, que sabían que se iban a producir, y lo que nos queda. No han ofrecido ninguna alternativa de recorrido, ni siquiera un cartel, una sugerencia de alternativas.

¿Por qué no han optado por la ejecución nocturna para las actuaciones más incómodas para el tráfico? Porque era más caro y, claro, mucho más barato para su departamento si lo pagan los usuarios, que es lo que ha ocurrido. ¿Por qué no han calendarizado los cortes? ¿Tan complicado era para usted planificar y anunciar una secuencia de cortes para que los usuarios pudieran ajustar y prevenir? Es que no hablamos de recorridos caprichosos, estamos hablando de un servicio esencial, de trabajo, de salud, de educación. ¿Sabe cuántas reuniones, cuántas consultas médicas, cuántas clases se han suspendido porque no podemos llegar? ¿Cuántos repartos a destiempo o cancelados? ¿Tanto costaba establecer e informar de unos criterios y unos tiempos para que los usuarios supieran lo que se iban a encontrar y cómo planificar tiempo y dinero?

Llevamos soportando la falta de previsión y de alternativas, no la quincena anunciada, sino casi el doble, y seguimos para bingo. Eso sí que es un bidegorri. ¿Cómo puede coincidir el inicio del puente del 12 de octubre con Navarra al 90 por ciento de ocupación turística y hotelera con el mayor colapso en las obras de esta carretera? ¿Cómo pueden advertirlo justo la víspera del inicio del puente? En pleno puente había trayectos que tenían hasta tres trazados de líneas diferentes superpuestos. Con eso se encontraba cada vehículo que circulaba hacia una de las zonas turísticas por excelencia de Navarra, y todos los vehículos de diario, piensa usted abordar de esta manera lo que queda de obra.

¿Qué le dicen sus socios de Bildu? Bien, Bernardo, bien, ongi, primeran. Les debe tener muy contentos, porque de verdad que no solo se irán los camiones, nos iremos todos. Con ustedes, señor Ciriza, nos echaran a todos. Aporten una evidencia de que pintan algo en este Gobierno. Tienen dos fabulosas apuestas en las que demostrarlo, el TAV y la N-121-A. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Gracias, señora Olave. Señor Consejero, puede hacer la réplica.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, Presidenta. Mire, señora Olave, todos los avisos que está diciendo usted son avisos que hizo el Gobierno de Navarra con nota de prensa, así que no es algo que se haya hecho sin más, pero la verdad es que usted vive en una burbuja, en un mundo paralelo; retenciones y molestias lógicas de cuando alguien actúa y se pone manos a la obra para mejorar la calidad de vida de las personas.

¿Desde qué año se iba a actuar en esta carretera?, ¿desde qué año y desde qué Gobierno? ¿Me lo puede decir? Porque me da la sensación de que algunos vivieron y vieron pasar la vida en Obras Públicas tranquilamente.

El 2+1 no es un invento de este Gobierno, el señor Zarraluqui está detrás de él y tiene un aval técnico que usted cuestiona día tras día. A mí me parece que es una vergüenza que cuestione día tras día un trabajo técnico. Usted lo único que quiere es crispar y crispar en relación con esta carretera y, a veces, da la sensación de que está matando el 2+1 antes de que nazca, sin criterio, sin tener en cuenta cómo está funcionando en países como Suiza, como Estados Unidos, por no decir otros. No lo digo yo, sino que lo dicen los técnicos. Lo dice Seopan recientemente, usted podía haberlo leído y haberlo visto. Por cierto, la Asociación Española de la Carretera también aboga por la solución 2+1, fíjese, la alternativa que usted tanto desprecia ahora, que no en 2015. Para usted todo lo que venga de este Gobierno desafina, y realmente es porque usted no escucha, pero ni escucha ni, por lo que estoy viendo, lee, porque ha habido comunicaciones al respecto.

Cuando le digo que usted vive en un mundo paralelo, se lo digo porque hoy por hoy la falta de materias primas está comenzando a afectar a la construcción. Ustedes lo saben, el desabastecimiento está ocasionando en muchos puntos del país que se paralicen obras o que se retrase su ejecución. En esto estamos trabajando, en avanzar a la mayor velocidad posible las obras de la N-121-A para esquivar, en la medida de lo posible por ejemplo, esa falta de aglomerado.

Vuelven a hablar, ya les hemos oído, pero bueno. Si ustedes no fueron capaces ni de sacar adelante la variante de Ventas de Arraiz, cuyo proyecto de trazado fue aprobado por orden Foral de Juan Cruz Alli, hace más de veinticinco años. Tampoco fueron capaces de adjudicar los túneles de Belate y Almandoz, con una Directiva Europea desde 2004. Yo le quiero decir que no se preocupe, que si usted algún año accede al Gobierno de Navarra, cosa poco probable, podrá desdoblarse las cuarenta y una estructuras de la N-121-A, y los siete túneles restantes. Señora Olave, le sugiero que ponga los pies en la tierra de una vez por todas, para avanzar en qué es lo mejor para Navarra. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdalena Alegría): Con estas intervenciones vamos a dar por terminada la sesión. Vamos a mantener con un poco el respeto, por favor. Muchas gracias por su asistencia a todos y a todas. Damos por finalizada la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 29 minutos).