



DIARIO DE SESIONES
DEL
PARLAMENTO DE NAVARRA

X Legislatura

Pamplona, 18 de octubre de 2022

NÚM. 44

COMISIÓN DE COHESIÓN TERRITORIAL

PRESIDENCIA DE LA ILMA. SRA. D.^a MARÍA VIRGINIA MAGDALENO ALEGRÍA

SESIÓN CELEBRADA EL DÍA 18 DE OCTUBRE DE 2022

ORDEN DEL DÍA

- 10-22/COM-00082. Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre las últimas novedades en torno al Tren de Altas Prestaciones.
- 10-22/POR-00294. Pregunta sobre el cumplimiento de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a adelantar la implementación del Plan Director del Ciclo Integral del Agua de uso urbano en la parte de construcción de la ETAP de Lerín, presentada por el Ilmo. Sr. D. Miguel Bujanda Cirauqui.

(Comisión transcrita por Naturalvox S.A.U.)

(Comienza la sesión a las 12 horas y 17 minutos).

10-22/COM-00082. Comparecencia, a petición propia, del Consejero de Cohesión Territorial para informar sobre las últimas novedades en torno al Tren de Altas Prestaciones.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Buenos días a todos y a todas. Vamos a comenzar la Comisión de Cohesión Territorial. Primero, he de presentar a las personas que han acudido hoy por parte del Gobierno de Navarra a esta comparecencia. En primer lugar, el señor Consejero de Cohesión Territorial, Bernardo Ciriza, la Directora de Transportes, Berta Miranda, que no la había visto, el técnico también del Departamento de Obras Públicas, Chema León, y la Jefa de Gabinete, Leire Ochoa.

Bueno, hoy tenemos una comparecencia a petición del propio Consejero para informar sobre las últimas novedades en torno al Tren de Altas Prestaciones. Entonces, le vamos a dar el turno de palabra. Cuando quiera, señor Consejero, dispone de treinta minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Muy buenos días a todas y a todos. Comparezco hoy ante esta Cámara a petición propia, con objeto de poder trasladarles las últimas novedades en relación con el Tren de Altas Prestaciones.

Voy a iniciar mi intervención con una primera consideración que me parece de especial interés compartir con todos ustedes y con todas ustedes. Como saben, 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 allá de treinta minutos en acceder a este servicio. La red básica está compuesta de aquellas partes de la red global que tienen la mayor importancia estratégica.

Asimismo, la Unión Europea ha creado el instrumento de los corredores de transporte, nueve corredores en toda Europa. Nueve corredores europeos de transporte que abarcan los flujos de larga distancia más importantes y en los que para su desarrollo se concentran los esfuerzos financieros de la Unión Europea y también de los distintos Estados.

España está atravesada por dos de estos corredores; el Corredor Atlántico y el Corredor Mediterráneo. Navarra pertenece al Corredor Atlántico. Está integrada en él mediante la conexión ferroviaria Zaragoza, Pamplona y la Y vasca.

Se incorporó en la revisión del Reglamento del año 2021. Fue, sin duda, un hito importante para las comunicaciones ferroviarias de nuestra Comunidad, esta decisión tan importante. Pertenece a este corredor, independientemente de por dónde se ejecute la conexión final con la Y vasca. Es decir, si la conexión se realiza por Ezkio, Navarra seguirá perteneciendo al Corredor Atlántico. Si la conexión se realiza por Vitoria, Navarra también seguirá perteneciendo al Corredor Atlántico. Por lo tanto, ya lo saben, se haga por Ezkio o se haga por Vitoria, la conexión con la Y vasca no tiene ninguna influencia en nuestra pertenencia al Corredor Atlántico.

Tras esta consideración inicial, como saben y pueden apreciar en la pantalla, el eje Zaragoza-Pamplona-Y vasca es el que articula la red ferroviaria en Navarra dentro de lo que es la red

española y europea. En este eje hay o, mejor dicho, había que distinguir cuatro tramos: El Zaragoza-Castejón; Castejón-Campanas; el tramo más urbano de Pamplona conocido como eliminación del bucle, es decir, tramo que va de Campanas a Zuasti; y el tramo Zuasti- Y vasca.

El hasta ahora tramo Zuasti-Y vasca fue objeto de estudio informativo que salió a información pública en 2018, y como ustedes son conocedores, recibió un gran número de alegaciones, y en él se contemplaron, entre otras, dos alternativas. Una de ellas la llamada V a Vitoria y la otra H de Ezkio.

Tal y como avancé públicamente, tras la última reunión con el Ministerio de Transporte, Movilidad y Agenda Urbana, ambas Administraciones hemos acordado avanzar en la planificación y en la ejecución de las obras del trazado del Tren de Altas Prestaciones entre Zuasti y las proximidades de Alsasua. De esta forma, este tramo se va a tramitar de manera independiente al tramo final de conexión con la Y vasca.

Como ya adelantó hace unos días el Director de Planificación del Ministerio, se van a acometer un conjunto de actuaciones inmediatas, que es un estudio complementario al que se hizo en 2018, pero reducido al ámbito común de ambas alternativas, aproximadamente, como ya les digo, entre Zuasti y el entorno de Alsasua. Además, de manera paralela, se van a hacer también estudios y trabajos para ver cómo es la funcionalidad de la conexión con la Y vasca en las dos alternativas y se van a acometer trabajos geotécnicos e hidrogeológicos complementarios para la alternativa de Ezkio.

Necesitamos —como ya lo he dicho en otras ocasiones— despejar el alto grado de incertidumbre que conlleva la alternativa de Ezkio. Necesitamos disponer de toda la información geotécnica, geológica e hidrogeológica completa de ambas alternativas. Un proyecto de esta magnitud estratégica debe llevarse a cabo con todas las garantías y con todas las certezas técnicas. De lo contrario, no estaríamos en disposición de adoptar una decisión ni responsable ni posibilista.

Son los equipos técnicos los que nos han recomendado antes de adoptar una decisión en firme, poder disponer de mayor conocimiento geotécnico en la opción de Ezkio. Es por ello que en este punto quiero ceder ahora la palabra a Chema León, que está aquí a mi izquierda, geólogo de la Dirección General de Obras Públicas e Infraestructuras del Gobierno de Navarra. Chema, cuando quieras, tienes la palabra.

SR. TÉCNICO DEL DEPARTAMENTO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. León Zudaire): Hola, buenos días. El Consejero me solicitó ante esta reunión que le facilitase un poco información técnica con base en el estudio informativo que se había realizado de los corredores de dichas alternativas de trazado.

Entonces, desde el punto de vista geotécnico, cabe decir que la alternativa V, la de Vitoria, discurre por un pasillo muy conocido y amplio, por el que circulan muchas infraestructuras, que el conocimiento geotécnico es bastante amplio en sí, por la gran cantidad de infraestructuras que tiene. En principio, no serían previsibles grandes problemas geotécnicos. Cabe destacar que la longitud máxima de túneles que tiene esa alternativa sería de unos cinco kilómetros, setecientos cincuenta metros.

Por otro lado, en el caso de la alternativa H, los problemas geotécnicos están directamente ligados, sobre todo a los dos túneles, al túnel bitubo, en realidad, es un túnel con dos tubos, que atravesaría la sierra de Aralar, que sería de veintiún kilómetros por vía, que sumaría un total de cuarenta y dos kilómetros. En este estudio informativo, en el que tampoco es que haya mucho dato geotécnico, sino que lo que se hace es extrapolar el comportamiento de los materiales desde el punto de vista geotécnico, para ver cómo sería un túnel en esos materiales, ya señala tramos calificados como muy deficientes o deficientes, pero además en longitudes importantes. Lo que quiere decir que van a ser túneles con unos sostenimientos pesados que se denominan; es decir, que tienen gran cantidad de elementos de acero y hormigón. Van a ser túneles problemáticos, en los que va a haber que utilizar mucha tecnología y pueden ser caros y habría que tener, a ser posible, muy claro lo que habría que hacer dentro del túnel, de cara a hacer un proyecto que estuviese suficientemente ajustado.

Imagínense que para los túneles de Belate, que son tres kilómetros, se perforaron cuarenta y nueve túneles, cuarenta y nueve sondeos para la investigación del proyecto que se licitará en breve. Entonces, para dos túneles de cuarenta y dos kilómetros, imagínense la cantidad de trabajo que quedaría por hacer todavía para poder definir un proyecto de estos túneles, con la dificultad añadida de que todos estos sondeos habría que hacerlos en una sierra con difíciles accesos.

En definitiva, lo que quiero señalar es que hay muy pocos datos geotécnicos en esta alternativa de estos túneles. Por lo tanto, quedan muchas incógnitas por resolver. Esta alternativa, en total tendría unos cincuenta y cinco kilómetros de túneles, entre los que se hacen por túneles por separado, los que se hacen como túnel con dos vías, etcétera. Porque estos túneles de veintiún kilómetros tienen unos túneles previos de acceso, que son las serranías un poquito anteriores, que tienen una longitud bastante importante.

Luego, otra problemática que tendríamos sería desde el punto de vista hidrogeológico. Este pasillo discurre cerca de lo que sería el acuífero de Aralar, la Unidad Hidrogeológica de Aralar. Aunque, en principio, el pasillo señala que discurrirá por una roca, en principio, considerada impermeable y no habría problemas, hay que decir que también nosotros conocemos en este momento solamente el comportamiento superficial o la cartografía superficial geológica. No tenemos datos de las profundidades que van los túneles, que son importantes, doscientos, doscientos y pico metros. No tenemos el conocimiento geológico de cuál sería el modelo de funcionamiento ni geológico ni hidráulico. Entonces, esto quiere decir que es un problema también, porque de estos acuíferos de la unidad Aralar, depende un importante abastecimiento de Navarra, pero sobre todo de la zona de Tolosaldea y demás, que se abastece fundamentalmente de esa zona.

Entonces, ya en el mismo estudio informativo avisan de que habría que hacer una serie de estudios hidrogeológicos previos para poder conocer bien este tema, antes de adoptar cualquier proyecto en esa zona.

En definitiva, en conclusión, lo que se puede decir es que el trazado de Vitoria resulta, en principio, más fácil, sencillo y rápido de realizar, desde el punto de vista tanto geotécnico como hidrogeológico, mientras que el trazado de Ezkio presenta dificultades geotécnicas evidentes, que habría que estudiar en mayor profundidad y probables problemas hidrogeológicos que

podrían afectar a una parte importante de población. Entonces, de cara a la ejecución, veo que estaríamos en un momento que habría que hacer mucho estudio todavía para poder hacer un proyecto claro de la alternativa de Ezkio.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Txema. A continuación, voy a dar paso a la Directora General de Transportes y Movilidad Sostenible, Berta Miranda, que les va a relatar cómo se encuentra el resto de tramos hasta Zaragoza al día de hoy, para que tengan ustedes información puntual y concreta de cuál es la situación. Rápidamente lo va a detallar. Cuando quieras, Berta.

SRA. DIRECTORA GENERAL DE TRANSPORTES (Sra. Miranda Ordobás): Gracias, Consejero. Buenos días. Antes de iniciar mi intervención, me gustaría realizar una serie de consideraciones que pienso que pueden ser de interés. Entre el tramo Castejón y Alsasua solo disponemos de una única vía de ancho convencional, cuya velocidad máxima es de 140 kilómetros por hora y la velocidad media supone 110 kilómetros por hora. También si atendemos al criterio de utilización, es uno de los corredores más utilizados de toda España, a pesar de que la población a la que atiende no es tan elevada como en otras zonas.

La descarbonización pasa por la utilización del tren entre las ciudades españolas, para así destinar el avión para distancias más largas. Cuando esté en marcha esta infraestructura que va a unir Pamplona con el centro de Madrid, costará llegar entre Pamplona y Madrid dos horas y cuarto, con una comodidad de servicio y una calidad de servicio inigualables. Dicho esto, expondré el estado de avance de los diferentes tramos.

El tramo entre Campanas y Zuasti se encuentra en estudio informativo. Este tramo incluye, lógicamente, la nueva estación de Etxabakoitz y, una vez finalizado, permitirá liberar el trazado actual, lo que es el llamado bucle ferroviario. La previsión que maneja el ministerio es que se entregue el estudio informativo en el primer trimestre del 2023.

El siguiente ámbito, Castejón-Campanas, contiene diferentes tramos. Algunos de ellos están finalizados, otro se está realizando el proyecto constructivo, otros están en obras. Para la conexión U y C con la Convencional en Castejón, se está haciendo el estudio informativo simplificado.

Entre el tramo Tafalla-Campanas se está redactando el proyecto constructivo de la plataforma, que estará aprobado en el primer trimestre del 2023. Este tramo recorre una distancia de quince kilómetros. El plazo de ejecución de obras para este tramo es de treinta meses. Esta inversión requerirá 157 millones, que serán financiados con los fondos MRR.

Las obras más relevantes incluidas en este tramo serán tres túneles de cuatrocientos, quinientos y seiscientos metros, un viaducto sobre el arroyo de la Majada. Va a tener un PAET de 2,4 kilómetros aproximadamente en Garínoain, que lo que va a hacer es mejorar la capacidad de la línea. También va a tener diez pasos superiores para la reposición de caminos y carreteras y un paso inferior para la reposición de otro camino, entre otras infraestructuras.

Entre el tramo Tafalla-Tafalla, tiene siete kilómetros, y el plazo de ejecución previsto inicialmente para este tramo es cuarenta y tres meses, si puede, probablemente, prolongarse algo más. Se ha ejecutado el 18 por ciento de la obra y la inversión contempla para este tramo

43 millones de euros. Las actuaciones más relevantes incluidas en este tramo son un túnel bajo el Canal de Navarra; tres viaductos, de las cuales uno pasa por el Canal de Navarra y otros dos sobre carreteras.

Respecto al tramo Olite-Tafalla, tiene siete kilómetros de longitud y, lógicamente, discurre por los términos municipales de Olite y Tafalla. Las obras se iniciaron en 2019 y tienen un plazo de ejecución de cuarenta y cinco meses. Hasta el momento se ha ejecutado el 21 por ciento de la obra y la inversión se prevé que ascienda a 63 millones de euros. En este ámbito está prevista la construcción de un túnel que discurre por el paraje de Monte Plano, de dos kilómetros, que actualmente está en ejecución, con una galería de evacuación, un paso superior y dos inferiores. En estos momentos, las obras de este tramo están avanzando a muy buen ritmo.

El trazado del TAV, que discurre a continuación por los términos municipales de Marcilla, Peralta, Falces y Olite, se trata de un tramo de diez kilómetros, cuyas obras duraron treinta y cinco meses. Están concluidas desde julio del 2021 y la inversión fue de 31 millones de euros. En este caso hubo tres pasos superiores para la reposición de una carretera, un camino y una vía pecuaria, tres pasos inferiores, así como catorce obras de drenaje y un paso de fauna.

Respecto al tramo de Villafranca-Peralta, se trata de un recorrido de cinco kilómetros de longitud. Las obras tienen un plazo de ejecución de sesenta meses y se trata de un tramo muy avanzado, ya que está ejecutado el 71 por ciento de la obra. La inversión en este tramo es de 71 millones de euros, ya que, a pesar de ser un tramo corto, requiere numerosas infraestructuras, como vamos a ver. Las obras más relevantes son el viaducto que pasa por Marcilla o el río Aragón, el de Marcilla de ochocientos cincuenta metros y el de Aragón quinientos metros. También una pérgola que cruza la AP-15 o un falso túnel.

El tramo de Cadreita y Villafranca tiene una longitud de 8,6 kilómetros. Discurre por los términos municipales de Cadreita y Villafranca y va prácticamente paralelo al este de la autopista AP-15. Finalizó en julio del año 2014 y supuso una inversión de 31 millones de euros.

En este tramo, las principales infraestructuras que se acometieron fueron un PAET, que va a permitir incrementar la capacidad de los trenes en circulación, ya que va a disponer de dos apartaderos, el 3 y el 4, de setecientos cincuenta metros cada uno. Un viaducto sobre el barranco salado y dos pasos superiores para el paso de fauna.

Respecto al tramo entre Castejón y Cadreita, tiene una longitud de seis kilómetros y discurre prácticamente también en paralelo y al este de la autopista AP-15. Se trata de un tramo que también ha finalizado en octubre del 2015 y tuvo una inversión de 28,8 millones de euros. Las obras más relevantes en este ámbito son un túnel artificial de 135 metros, así como el viaducto que pasa a través de la Nacional-113.

Por último, llegamos al denominado tramo 0. Se trata de un tramo esencial, porque nos va a permitir el conectar la red convencional, y de este modo, poner en valor en 2026 las obras ya finalizadas en el tramo Castejón-Campanas, y que se pueda circular en este trayecto de alta velocidad, con independencia de cómo se pueda encontrar el resto de tramos, ya que, lógicamente, están en otra fase de programación. Está prevista su financiación también a través de los fondos MRR, con un presupuesto estimado de 49,5 millones de euros. Se prevé

que las obras duren tres años y medio. Este tramo 0 tiene la particularidad de un viaducto sobre el río Ebro, de setecientos metros de longitud, distribuido en doce vanos. Se está realizando el proyecto constructivo.

Finalmente, con respecto al ámbito entre Zaragoza y Castejón, se dispone de un estudio informativo, actualmente en redacción. Ese estudio informativo incluye en Zaragoza los enlaces con la Línea de Alta Velocidad Madrid-Barcelona, y también incluye los enlaces en Castejón con la Línea de Alta Velocidad Castejón-Logroño y Castejón-Pamplona. La previsión que maneja el ministerio es que el estudio informativo salga a información pública el primer trimestre del 2023.

Por concluir, se puede apreciar en el gráfico que la infraestructura del Tren de Altas Prestaciones avanza en Navarra. En el año 2022, en tan solo ocho meses se ha ejecutado la mayor inversión de infraestructura del TAP en toda su historia. 35,49 millones de euros. En los últimos cuatro años se ha ejecutado más del 60 por ciento de la infraestructura. Por lo tanto, el compromiso entre el Gobierno de Navarra y el de España con el Tren de Altas Prestaciones es claro. Este Gobierno tiene una apuesta clara por la descarbonización. Se concreta en construir con menos huella de carbono, desplazarnos con menos huella de carbono, y para ello el tren, sin duda, es el mejor medio. Muchas gracias.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Berta. Para concluir, y retomando la futura decisión en relación con la conexión con la Y vasca, es claro que es una decisión estratégica, pero a su vez también muy compleja técnicamente con muchas implicaciones. Estamos hablando, como ya ha dicho el geólogo del Gobierno de Navarra, de tunelar más de cuarenta kilómetros, porque, insisto, son dos túneles, uno para cada dirección. De esta manera, necesitamos tener certezas técnicas. Porque conectar por Ezkio o por Vitoria debe ser un debate que se produzca en términos técnicos y rigurosos.

El rigor técnico es el que debe imperar para luego poder tomar una decisión con absoluta responsabilidad. En cualquier caso, Navarra pertenece y va a seguir perteneciendo al Corredor Atlántico, sea cualquiera que sea la opción finalmente elegida. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias por sus palabras a todos los intervinientes. Acabadas las intervenciones del Gobierno de Navarra, iniciaremos el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios. En este caso, como ha sido una comparecencia a solicitud propia del Consejero, haremos las intervenciones según el orden de participación.

Iniciamos —como han cambiado de portavoz, por eso no me salía el apellido—, señor Sánchez de Muniáin, por el Grupo Parlamentario Navarra Suma, le damos la palabra. Cuando quiera.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: Buenos días. Muchas gracias, Presidenta, y muchas gracias también al Consejero y a los Directores Generales que nos han explicado el estado de la cuestión en realidad, en relación con la evolución de la puesta en marcha, de la futura puesta en marcha del Tren de Alta Velocidad o de Altas Prestaciones en Navarra.

En primer lugar, y relativo al aspecto de la conexión, lo que ahora simplemente diremos es que, por supuesto, a nadie, ninguna de las dos alternativas es una alternativa inviable, porque si no, no llegarían a serlo. Si no, no llegarían ni tan siquiera a considerarse como alternativa.

Segundo, que se haga la conexión por Ezkio o por Vitoria es vital para la Comunidad Foral. De hecho, se dice que no saldremos del Corredor, Navarra no saldrá del Corredor o seguirá perteneciendo al Corredor, creo que han sido sus palabras, tanto se conecte por Vitoria o por Ezkio. Pero al final los trayectos los eligen los usuarios, no los mapas, no los planos, sino los usuarios, en función de cuál es el trayecto más interesante, más ventajoso para su trabajo o para sus desplazamientos.

En este caso, si la conexión final se hace por Logroño o por Miranda, Navarra sí que en la práctica puede quedar fuera de esa o puede acabar siendo un ramal de esa conexión y no la conexión principal Atlántico-Mediterráneo. Eso es importantísimo para Navarra.

Creo que aquí, cuando se abordan estos estudios, que habrá que abordarlos y son necesarios, lo que se está discutiendo es si el Estado tiene que invertir más o menos en la Comunidad Foral. Nosotros decimos que tiene que invertir aquello que sea necesario para dar la solución más ventajosa a los usuarios del ferrocarril en la Comunidad Foral, para que no ocurra como ocurrió en el siglo pasado, que Navarra quedó bastante apartada de esta red, perdiendo muchas oportunidades. Esto en relación con la conexión Ezkio-Vitoria, por no referirnos también, que no vale, y nos parece una simpleza decir que lo importante es que se haga el tren, se conecte por donde se conecte. Lo importante no es que se haga el tren, aunque se haga mal. Tiene que venir el Tren de Alta Velocidad y se tiene que hacer bien, porque luego es imposible corregirlo, o muy difícil.

En relación con el desarrollo de las obras, lo que tenemos que decir es que esto es y era una importante exigencia para el desarrollo y progreso de la Comunidad. Pero hoy, sobre todo, representa una urgente obligación, el evitar que Navarra quede definitivamente descolgada de una red de comunicaciones, porque ya la disfrutan prácticamente el resto de ciudadanos de España. Creo que Cantabria y Navarra son las únicas comunidades que no está prácticamente avanzada su conexión a la red de Alta Velocidad.

Lo cierto es que hay un importante retraso y ralentización de la construcción del Tren de Alta Velocidad, en su acceso, no ya solo a la Y vasca, sino en su acceso a la comarca de Pamplona, a Pamplona. Creo que este retraso es evidente. Hemos visto qué tramos están en construcción o qué tramos están acabados. Están en construcción o acabados, precisamente, aquellos que se licitaron en el mes de junio de 2018. Es decir, aquellos que se licitaron como consecuencia de aquel acuerdo de los presupuestos de 2017, entre, en este caso, el Presidente de UPN, Javier Esparza y el que desempeñaba la Presidencia del Gobierno de España, Mariano Rajoy, para la aprobación de unos presupuestos. Por lo tanto, todas las disposiciones importantes de gasto que ha hecho el Estado, es para dar cumplimiento a esos compromisos adquiridos, a la obra ya comprometida, obviamente, para que no se queden parados ni incurrir en responsabilidad con las constructoras.

Por lo tanto, se vista como se quiera, se quiera presumir de la inversión y se quiera maquillar como se quieren maquillar, las obras no avanzan, no avanzan, porque no se licitan ni adjudican nuevos tramos. Evidentemente, hay que hacer primero los estudios, después los proyectos y todas esas cosas. Estamos, por supuesto, de acuerdo y nos parece muy bien. Pero pongamos fecha también a la licitación, porque sabemos, cuando alguien apuesta de verdad por una infraestructura o por un proyecto, sabemos que a la vez tiene que hacer tres cosas, cuando es

una infraestructura importante, si hay varias fases. Tiene que tener una fase en obra, tiene que tener otra fase en licitación y tiene que tener otra fase ya en proyecto. Aquí hemos tenido una fase en obras, ya finalizando casi todas las obras, como hemos visto. Tenemos otra frase que se están haciendo proyectos, pero no tenemos ningún horizonte de futuras adjudicaciones de obra, que es lo que realmente va a hacer que veamos que, efectivamente, todas esas plataformas van avanzando. Necesitamos fecha para esas adjudicaciones, no solo para los proyectos. Ahí es donde creemos que hay que apremiarle al Estado.

Por cierto, otra cuestión importante, que es la referida a los fondos extraordinarios. Esto se va a hacer cargo con los fondos MRR u otros fondos provenientes de las ayudas a la Unión Europea, fondos extraordinarios, pero el Estado tiene que destinar sus fondos ordinarios, también en Navarra. No se lo puede descontar, porque la Comunidad Foral, a través del convenio económico, *grosso modo*, contribuimos al 1,6 de todas las cargas generales, incluidas, por supuesto, la red ferroviaria de toda España. Es decir, pagamos el 1,6 del Tren de Alta Velocidad que va a Castilla y León, el que va a ir a Galicia, el que ha ido a otros lugares del Mediterráneo o al sur de España. Lo que debe hacer el Estado es que en esa inversión de ese 1,6 también incluya a Navarra, y no que ahora se lo descuente con los fondos europeos. Creo que eso es algo que tiene que ser reclamado por el Gobierno de Navarra ante el Gobierno de España. Creo que lo que más demandamos es precisamente que se les ponga fecha a todas esas fases.

Me refiero ahora a la estación de Pamplona y al bucle ferroviario. El proyecto de la estación y el bucle está redactado. Está aprobado. Está aprobada también la declaración ambiental. Está aprobado el expediente de información pública. Está aprobado el PSIS desde hace más de diez años. Es un proyecto que, por cierto, este del plan sectorial, que ustedes han paralizado. Han paralizado, porque han estado dos años y medio sin convocar tan siquiera al Consorcio. Ahora dicen: «Bueno, claro, ahora, después de diez años habrá que modificarlo», y probablemente haya que modificarlo. En diez años varían mucho las cuestiones. Pero tener dos años y medio sin tan siquiera convocar al Consorcio es algo que a nuestro juicio es imperdonable en relación con la urgencia que necesitamos para desarrollar estos proyectos.

Además, sabemos que ADIF, la empresa pública de infraestructuras ferroviarias va a hacerlo a su costa. Es decir, tiene resuelto cómo acometer económicamente la conexión, la supresión del bucle y la estación, precisamente, con la ocupación de los espacios donde desarrolla sus infraestructuras, gracias precisamente al urbanismo. Es decir, que tiene solvencia económica para acometer estos proyectos. ¿Cuándo los va a acometer? ¿Cuándo van a comenzar? ¿Qué fechas se barajan para poder licitar obra en la supresión del bucle, en la construcción de la estación de Etxabakoitz? Ya sé que primero hay que hacer otras cuestiones previas, pero nosotros tenemos que ir aprendiendo y poniéndoles fecha a todos a las siguientes fases. Nos tenemos que ir anticipando, porque si no va a haber un momento en que, evidentemente, aquí no va a haber obras y el tren va a sufrir un nuevo retraso, como está sufriendo ya desde hace unos cuantos años.

Está claro que contamos con un Gobierno de España, incluso, si quiere, no el único, que ralentiza el ritmo de construcción. Al ralentizar el ritmo de construcción, está castigando la construcción del tren en Navarra. Esto provoca que Navarra se quede cada vez más

desconectada, simplemente por el retraso, en función, en relación con otras comunidades autónomas, al recibir esta estación.

Estamos sufriendo un retraso mayor que otras comunidades en la llegada del Tren de Alta Velocidad. Además de contar con un Gobierno que está ralentizando, contamos con un Gobierno de Navarra que, a nuestro juicio, en lugar de apremiar como deberían ustedes estar apremiando como es debido al Gobierno de España para que acelere el ritmo, para que opte por las mejores conexiones, para que invierta todo lo que tenga que intervenir, se limita a aplaudir complacientemente o a justificar todo aquello que dice el Gobierno de España, ante esta desidia cansina con la que está acometiendo la obra.

De paso, le digo que, además, el Gobierno se sujeta y apoya entre quienes se han dedicado a boicotear esta obra o este tipo de obras, porque eso es un hecho. Eso es un hecho y, simplemente, con recordarlo es suficiente.

Por lo tanto, por mucho que vengamos aquí a poner color y a maquillar con cifras, la apuesta del Estado o del Gobierno de España en favor del Tren de Alta Velocidad o de Altas Prestaciones en Navarra, pues luego la realidad es otra, porque detrás de estas grandes cifras hay fechas, hay retrasos, hay compromisos incumplidos. Yo creo que al menos los tenemos que recordar. Usted creo que debería tener una actitud más proactiva en exigir el cumplimiento de todos estos compromisos.

Si puede, y lo supiera, nos podría decir cuándo se van a licitar y a adjudicar, si es que se va a licitar y a adjudicar en este año o en el año 2023, alguna obra importante en esta materia, cuáles son, qué fechas se maneja para la llegada definitiva del Tren de Alta Velocidad, al menos a la comarca de Pamplona, por qué no plantea un convenio para que Navarra ejecute y lo haga con más agilidad y el Estado financie como es su obligación tal y como le han dicho.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor Sánchez de Muniáin, tiene que ir acabando.

SR. SÁNCHEZ DE MUNIÁIN LACASIA: Precisamente, y termino ya, esta circunstancia, la hemos visto hoy en el periódico, y la hemos visto recientemente, cómo a veces la Comunidad, cuando hace ejercicio de sus competencias, como es en el caso de carreteras, lo hace de una manera más ágil, más rápida que el Gobierno de España en sus correspondientes tramos. Ocurre ahora en la autovía de Jaca. Ocurrió también con la conexión de la autovía A-12 con la 68. Es decir, que, ya que podemos hacer, hagamos uso de los instrumentos necesarios. Yo creo que esa es la tarea que usted tiene pendiente y que hoy la tiene sin cumplir de momento, es lo que sugerimos. Muchas gracias y perdón por el retraso.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Sánchez de Muniáin. Continuamos con el turno de intervenciones, en este caso del Grupo Parlamentario Partido Socialista de Navarra. Señor Aguirre, dispone de diez minutos.

SR. AGUIRRE OVIEDO: Muchas gracias, señora Presidenta. Buenos días, señorías. Bienvenido, señor Consejero, señor Ciriza, también la señora Ochoa, la señora Miranda y el señor León, que le acompañan en esta comparecencia. Agradezco las explicaciones aportadas en esta comparecencia, que nos permiten ir analizando los avances de esta infraestructura, de la obra

del tren, que los socialistas, la mayoría de este Parlamento y la mayoría social de nuestra Comunidad, consideramos trascendental y necesaria para Navarra.

Asimismo, sus intervenciones nos han permitido despejar algunas de las dudas sembradas por otros durante mucho tiempo. Políticamente, podemos plantear la necesidad o la viabilidad de este tren para nuestra Comunidad, y ahí las posiciones de cada uno de los grupos parlamentarios que conforman este Parlamento son conocidas por todos los ciudadanos y todas las ciudadanas.

En esta sala hay una inmensa mayoría que apoya el desarrollo del tren como elemento dinamizador de nuestra tierra, frente a una minoría que no lo considera así. Sin embargo, parece mentira que habiendo esas mayorías, quienes están generando más ruido, dudas e incertidumbres sobre el avance de la obra o la infraestructura en sí misma, sean algunos de los que dicen que apoyan esta obra. Es el caso, por ejemplo, de Navarra Suma, como acabamos de escuchar al señor Sánchez de Muniáin, que en esa estrategia que sirve de embarrar la política navarra, incluso son capaces de hacerlo con esta infraestructura estratégica, en la que existen, como digo, amplios consensos.

Las decisiones que se adoptan en el Parlamento tienen un componente político e ideológico, como no puede ser de otra manera. Esta obra no iba a ser menos. Hay grupos que decidimos políticamente defenderlo y hay grupos que, bajo su prisma, consideran que no es la que Navarra necesita. Pero, una vez adoptado la decisión, también tienen un alto complejo contenido técnico que obviamente influye en la toma de decisiones, sobre todo, en lo que tiene que ver con trazados, obras, etcétera. Hoy lo hemos comprobado en esta sesión y les hemos escuchado a ustedes relatarlo.

Por ir avanzando y entrando ya en la materia que nos ocupa y las explicaciones que ustedes han aportado, quiero destacar también las palabras que el señor Consejero, el señor Ciriza, hacía en relación con los corredores de Alta Velocidad que existen en España. El Corredor Mediterráneo y el Corredor Atlántico, al que pertenece Navarra.

La pertenencia de Navarra al Corredor Atlántico está fuera de toda la duda, y así usted lo ha relatado. Se ha repetido, y el señor Sánchez de Muniáin lo ha vuelto a hacer, que adoptar la decisión de Vitoria o Ezkio afectarían también a ese corredor.

Creo que después de sus palabras, señor Consejero, esas afirmaciones, podremos entender que antes respondían a un desconocimiento. Creo que, si se siguen haciendo ese tipo de afirmaciones, creo que se convertirán ya en mala fe y están generando una duda falsa e infundada en la sociedad, o tratando de generarla, al menos.

Otra de las cuestiones es el avance de la obra. En esta comparecencia se han dado datos y hemos visto recientemente cómo los Gobiernos de España y de Navarra han avanzado en la planificación y ejecución de las obras del trazado entre Zugasti y las posibilidades de Alsasua. La señora Miranda, la Directora General de Transportes, ya ha dado cuenta de los datos de cómo va ejecutándose la obra en los diferentes tramos y hemos visto cómo va avanzando. Ese nivel de ejecución del Tren de Alta Velocidad o el Tren de Altas Prestaciones, no gustará a los grupos que están en contra de esta infraestructura, porque la obra avanza frente a la posición

que ellos defienden. Sin embargo, el resto de grupos, señor Sánchez de Muniáin, creo que sinceramente debería satisfacernos cómo va avanzando la obra.

Pero hay una cuestión que sobrevuela a esta infraestructura, últimamente, en los últimos meses, y no es otra que la necesidad de despejar la duda de la conexión del tren entre el recorrido navarro y la conocida como Y vasca. Por supuesto que para los socialistas es una decisión importante, muy importante. No en vano esta decisión va a ser relevante para la conexión con Francia, pero ¿con el resto de España o con Portugal? Pues también lo va a ser.

Pero más allá de la opinión que podamos tener cada uno de los que estamos en esta sala, esta decisión está plagada de condicionantes técnicos que debemos tener en cuenta. Algunos de ellos, que ha trasladado ya el señor León en su exposición, y algunos son, al menos, muy relevantes. Todo lo relacionado con temas geológicos o hidrogeológicos y la situación de la sierra de Aralar.

En definitiva, hoy, en esta sala de Comisiones, con todo lo que hemos escuchado, ninguno de los que estamos aquí, salvo que seamos unos imprudentes, seríamos capaces de decir cuál es la mejor. El realizar cincuenta y cinco kilómetros de túneles sin información de lo que nos podemos encontrar no sería, cuanto menos, responsable por ninguno de nosotros.

A los socialistas nos parece muy interesante lo planteado. Es decir, no es una cuestión de decidir en este momento, hoy, 18 de octubre, si debe ser Ezkio sí o Ezkio no, si debe ser Vitoria sí o Vitoria no, sino, lo que es importante es que tengamos la máxima y mejor información para que cuando haya que tomar esa decisión, esta sea la más correcta posible.

Nos han acusado desde Navarra Suma, a los socialistas, de haber cambiado de posición, cuando todavía no habíamos dicho cuál era esa decisión que debíamos adoptar, esperando a estas cuestiones técnicas. Pero difícil papeleta la del señor Sánchez de Muniáin esta mañana. Porque después de escucharle, creo que usted ha hecho una auténtica recogida de cable en sus posicionamientos. Le voy a explicar por qué, señor Sánchez de Muniáin.

El señor Esparza ha venido diciendo constantemente que debía ser Ezkio, sí o también. Ezkio, sí o también. Hoy usted ha dicho que Ezkio o Vitoria, lo importante es que el Estado invierta más, que invierta más, para que así Navarra no se sienta en peores situaciones que el resto de España. Usted no ha dicho que Ezkio era la decisión que ustedes han determinado. No, usted no ha dicho eso. Yo no sé si en eso influye la posición de sus socios, o actualmente sus socios del Partido Popular, que hemos escuchado cómo en Vitoria planteaban que en el Congreso de los Diputados iban a meter una proposición no de ley para que el Partido Popular a nivel nacional fijase la posición de que debía ser Vitoria la decisión. Por tanto, ahí en esa amalgama de siglas que ustedes tienen, ese batiburrillo, en el que no sabemos si el señor Esparza lidera o si lidera ya el señor Feijóo, no sé si esa situación es la que les ha venido a hacer esa recogida de cable, como les digo.

También hemos escuchado a Geroa Bai defender que tienen que ser Ezkio, sí o también. También hemos escuchado al diputado general de Álava, del PNV, señalar que la conexión del TAP con Navarra por Ezkio conlleva mucha incertidumbre, y entendía que se deben hacer los estudios necesarios, como hicieron ellos en la parte de la Comunidad del País Vasco. Por tanto,

acercándose también el PNV a las posiciones defendidas por el Gobierno de Navarra para esta parte de la obra. Esto en cuanto a lo referido a la conexión del tren, si debe ser Vitoria o debe ser Ezkio.

Voy terminando, señora Presidenta. Los socialistas tenemos claras varias cuestiones que quiero compartir a modo de conclusión. Apostamos por una infraestructura como la del tren, porque entendemos que es básica y necesaria para Navarra y para los y las navarras. Nuestra apuesta se demuestra con hechos, como los relatados por el señor Ciriza y por los avances y los compromisos que ha contado la señora Miranda. Ahí están los más de 120 millones de euros ejecutados a lo largo de la legislatura, lo que supone más del 60 por ciento de lo que se lleva ejecutado en esta obra desde su comienzo, y también los más de 70 millones que se van a ver incluidos en los presupuestos del Gobierno de España.

Espero que las señorías de Navarra Suma apoyen estos presupuestos que van a incluir estos 70 millones de euros. También es verdad que tampoco pueden votar ustedes en el Parlamento, en el Congreso de los Diputados, en los presupuestos, ya que no tienen representación.

Consideramos también que es oportuno que se lleguen a acuerdos entre los Gobiernos de España, del País Vasco y de Navarra, para adoptar este tipo de decisiones. La decisión de Ezkio-Vitoria, además de ser estratégica, tiene una alta complejidad técnica, y los estudios que se van a hacer consideramos que son más que necesarios.

Apostamos porque la salida hacia la Y vasca conjugue varios aspectos; que sea la que llegue cuanto antes; que sea la más sostenible, desde un punto de vista económico, medioambiental y técnico. A todos nos gustaría, a nosotros los primeros, que el Tren de Alta Velocidad o el Tren de Altas Prestaciones avanzara más rápido, y eso es así. Seremos exigentes y beligerantes para que el progreso, la competitividad de nuestra tierra y el mejor futuro para Navarra llegue cuanto antes y Navarra pueda estar a la vanguardia de todos ellos.

Por ello, hagamos un favor a la ciudadanía navarra. Hagámonos un favor a nosotros mismos y busquemos el consenso, las alianzas y desterremos la incertidumbre y las dudas sobre una infraestructura provechosa para Navarra y que los socialistas consideramos básica. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Aguirre. Continuamos con el turno de intervenciones de los grupos parlamentarios. En este caso, es el turno del Grupo Geroa Bai. Señor Azcona, cuando quiera. Dispone de diez minutos.

SR. AZCONA MOLINET: Eskerrik asko. Gracias, Presidenta. Debo agradecer la información que nos han trasladado, tanto el Consejero como los miembros de su equipo, que nos han puesto encima de la mesa más y nuevos datos o, por lo menos, nuevas apreciaciones.

Aprovecho que continúo mi palabra después del portavoz socialista, el señor Aguirre, para recordarle que entre el elenco de las posiciones que se habían mostrado por parte de los partidos, en favor de una u otra alternativa, también estaba la del Partido Socialista de Navarra, que se había mostrado favorable, por lo menos hasta julio, por defender la conexión por Ezkio, tanto, no solo en sus manifestaciones públicas y que son sabidas por todos y por todas, sino también en su propio programa electoral. Por tanto, a la hora de recordar dónde

estaba cada partido político, estaría bien también recordar dónde estaba el Partido Socialista de Navarra hasta julio, cuando defendía la conexión por Ezkio.

Nosotros desde Geroa Bai seguimos compartiendo con la mayoría de este Parlamento que nos jugamos mucho en esta infraestructura, nos jugamos el futuro de nuestra industria. Nos jugamos el futuro de la conectividad de la ciudadanía en una mirada que incluya también el Atlántico. Nos jugamos batallar también contra el cambio climático. Aquí se ha dicho, contra la descarbonización.

Respecto a las dos partes que tiene esta intervención del Consejero, a solicitud propia, primero, sobre el avance de las obras, llevamos veinte años diferentes Gobiernos en el Estado que han venido dilatando la inversión necesaria para llevar en plazo razonable esta obra adelante.

Por tanto, bienvenidas sean aquellas inversiones que aceleren, tanto de esta red del TAP como otras que tiene que haber en Navarra, que aceleren la inversión en nuestra Comunidad Foral, algo que, desde luego, por argumentos que también se han dado anteriormente, Navarra ya no solo necesita, sino que ya ha cumplido con esa aportación a otras inversiones del Estado, que ahora mismo no se están reflejando a la velocidad o no se han venido reflejando a la velocidad que todos y todas deseamos.

Sobre la conexión, en este momento estamos en el debate de decidir o debatir cuál es la mejor conexión para la definición del trazado en Navarra con la Y vasca. Quiero recordar que en 2018 hay un punto de inflexión importante, cuando el Estado, por voluntad propia en 2018 realiza el estudio de conexión de la Y vasca. El Gobierno de Navarra, además hace unas aportaciones interesantes y compartidas por todos, también desde el punto de vista técnico, evidentemente, desde el punto de vista técnico. Ahí se define con absoluta claridad que el Corredor a su paso por la Comunidad Autónoma Vasca y por la de Navarra tiene que ser por Ezkio. La documentación pública que existe, los planos publicados, las apreciaciones, eso es lo que dicen que necesariamente tiene que ser por Ezkio.

A partir de ahí, desde Geroa Bai creemos que hay que tener en cuenta, al menos, otras nueve claves. La primera, la coherencia. Lo he explicado. La coherencia es mantener la posición que había —por parte de Geroa Bai la vamos a seguir manteniendo— con la documentación que existe, con los informes que existen, con los datos que tenemos de la conexión de la Y vasca por Ezkio.

La segunda, también se ha hablado, no tenía intención de este argumento, pero creo que es importante, ha hablado el señor Aguirre del respeto a las mayorías parlamentarias, porque aquí también hay una mayoría parlamentaria que está diciendo o está proponiendo que la conexión sea por Ezkio. Creo que es también obvio, y ha sido manifestado en las últimas semanas.

La tercera cuestión sería tener en cuenta, no solo los documentos que he citado, sino los documentos europeos de la red de transporte, las del Estado, las de Navarra, las de la CAV. En todos ellos, la opción que se contempla es que la conexión para Altas Prestaciones, a través de una nueva línea entre Pamplona y Ezkio. Eso está a día de hoy así.

Han mantenido hasta ahora, tanto el Gobierno de Navarra como el Estado, es más, podemos ver cómo los avances en la estación de Ezkio-Itsaso, en construcción, y la plataforma construida para la PAET, el puesto de adelantamiento y estacionamiento de trenes de Ezkio-Itsaso, están proyectados y desarrollándose para acoger la conexión con Iruña, con Pamplona.

La cuarta cuestión sería el riesgo. Esto creo que es lo importante. El riesgo de saturación con el cambio de opción a Vitoria. Esto sí que pone en grave riesgo la viabilidad ferroviaria, la capacidad de la red, la prestación de los servicios ferroviarios de viajeros y mercancías de una infraestructura cuyo ciclo de vida, no olvidemos, tiene que ser a muy largo plazo.

De los análisis y proyección de tráfico esperado se puede deducir que se darían situaciones de saturación de más de un 75 por ciento de la capacidad de la red entre Vitoria y Bergara, a corto y medio plazo, si se desarrolla esta alternativa. Ya ha alegado el Gobierno de Navarra en 2018 esta situación y detallada las delegaciones del Gobierno vasco. Ese nivel de saturación a corto plazo resulta inaceptable para una infraestructura de estas características. La Y vasca está pensada para servir dos tipos diferentes de tráfico de viajeros, además los tráficos de mercancías.

La quinta cuestión es el grave impacto en la conexión ferroviaria en el ámbito de la Eurorregión. El Consejero ha dicho que daba igual prácticamente una u otra, o que son aceptables una y otra. Desde el punto de vista del cambio de opción a la opción cinco, deja muerta la conexión ferroviaria Pamplona-Donostia, e incluso Pamplona-Francia, desde el punto de vista de viajeros y mercancías.

Termino la explicación. Desde el punto de vista de viajeros, la opción Pamplona-Donostia, con parada en Vitoria, tiene una repercusión en el tiempo de trayecto que no lo hace razonable. Si no se entra en Vitoria, usando, sin más, el nudo de Arcaute, serían 58 minutos. Entrando en Vitoria, lo razonable para cualquier tren comercial, serían 1,15 minutos, mínimo. Ya los 58 minutos la hacen muy poco atractiva, pero los 75 minutos la hacen inviable.

Del mismo modo, la opción Vitoria mata la conexión con Francia y afecta a proyectos, en los que se lleva tiempo trabajando desde la Eurorregión: Transfermuga; y, en concreto, ahora el Transfermuga 3, que trabaja en los trenes directos, Donostia-Bayona y en la posibilidad de que esta conexión directa se prolongue hasta Pamplona por un lado, incluso, por Burdeos por el otro.

Otro punto a tener en cuenta es la grave repercusión para la competitividad de las empresas navarras y el coste energético. Desde el punto de vista de mercancías, el cambio a la opción 5, la de Vitoria, supone un recorrido de setenta y ocho kilómetros más sobre la de Ezkio hacia Donostia y la *muga*, así como otros treinta y siete más para el puerto de Bilbao, letal para la competitividad de nuestras empresas.

La diferencia de costos, que es una de las que se puede alegar, entre una alternativa y otra, podríamos decir, con base en todo lo que he dicho anteriormente, que cambiar la opción Ezkio por Vitoria, porque es más barata, puede salir a Navarra muy caro. Lo aparentemente barato puede salirnos caro. Pero, además, negamos que las diferencias entre una y otra opción sean tan grandes como asume el ministerio en sus últimos estudios informativos de 2018. Esas

diferencias tienen, además, una relevancia relativa cuando hablamos de una infraestructura de largo ciclo de vida.

También se habla de las diferencias en tiempos de ejecución. Es decir, hay que hacerlo cuanto antes. Hay que hacer la mejor opción, evidentemente, cuanto antes, y la mejor opción. No tendría por qué haber una diferencia significativa en el plazo de construcción y puesta en servicio de una opción a la otra. Según aquel estudio, que ya se publicó, treinta y seis, cuarenta y ocho meses en el caso de Vitoria y cuarenta y ocho, cincuenta y seis en el caso de Ezkio.

Sobre el impacto ambiental, aunque pueda parecer paradójico, la alternativa Ezkio, a pesar de discurrir por un túnel, tiene menos impacto ambiental en nuestro territorio que el cambio a la opción 5, que tendría un impacto ambiental severo y afecciones en kilómetros de Navarra, en el valle de la Sakana. Manteniendo la opción de Ezkio, tanto el Gobierno de Navarra como el Gobierno Vasco, en 2018 presentaron una alternativa que implicaba un túnel más corto y con menor afección que el planteado por el ministerio. Estas son las posiciones puestas encima de la mesa por parte de Geroa Bai.

Desde luego, estamos expectantes a que los nuevos estudios que se van a realizar pongan más luz encima de la mesa. También creemos que para Navarra es importante avanzar en esta obra, en la cual Navarra, y en el resto del Estado, como se ha dicho, ha aportado la parte que le corresponde y llevamos veinte años esperando. Estamos en el momento de debate de decidir por dónde tiene que ser la conexión. Con los datos que tenemos encima de la mesa, esto es lo que podemos decir desde Geroa Bai.

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

SR. ARAIZ FLAMARIQUE: Eskerrik asko, lehendakari andrea. Es conocida la posición de nuestro grupo parlamentario en torno a este tema. Sí que creo que, más allá de volver a repetirla en todos sus extremos, plantearé algunas cuestiones que nos siguen pareciendo, lo dijimos el otro día en el debate plenario de la moción que propusimos, en la que, efectivamente, no obtuvimos una mayoría parlamentaria, pero creemos que lo que se plantea en esa moción sigue siendo cierto.

En estos momentos se está planteando un falso debate, a nuestro juicio, en torno a lo que ahora acabamos de oír, al portavoz del Grupo Parlamentario Geroa Bai, defendiendo, con estas nueve claves que nos ha explicado, a capa y espada, la alternativa de Ezkio como si a Navarra le fuera, lo que el portavoz de Navarra Suma ha dicho, es vital para la Comunidad Foral. Si no se hace por Ezkio, parece que en Navarra se va a hundir el mundo, y en estos momentos va a ser la ruina caracolera para Navarra, si este proyecto, que tan estratégico parece ser, no se llevará adelante.

Nosotros creemos que, en estos momentos, y en la situación económica en la que estamos, y en la que nos va a venir, y en el contexto en el que nos está tocando vivir, desde luego, hay que ser realistas. Habría que ser realistas. Habría que aplicar mucho más el sentido común para lo que nosotros creemos es un proyecto que no tiene justificación, que habría que

detenerlo. Desde luego, creemos que en estos momentos actuar con responsabilidad no es pedir más dinero, no es que se haga ya. No es que se acabe definitivamente este proyecto. Por cierto, quiero recordar, porque en algunas ocasiones se ha hablado del tren, y aquí se ha hablado del Tren de Altas Prestaciones, en el fondo, creo que es que ahora nos da vergüenza hablar del Tren de Alta Velocidad.

Parece que da vergüenza hablar del Tren de Alta Velocidad, cuando el proyecto que se está ejecutando es el proyecto que en su día el Ministerio de Fomento pactó, el Gobierno de UPN con el entonces ministro, creo que era el señor Blanco, creo recordar. Es el mismo proyecto, no ha cambiado nada. No ha cambiado ningún milímetro, ni va a cambiar absolutamente nada, por mucho que tratemos de vestirlo desde el punto de vista más verde con altas prestaciones, tratando de decir que esto va a ir con mercancías también.

Ya estamos viendo lo que está pasando en la comunidad autónoma, en estos momentos con las mercancías. Ya vemos cómo ya el propio Gobierno de Vitoria está reconociendo que en un tramo de la parte que va a ir desde Burgos a Gasteiz ya no va a haber mercancías. No se nos diga: «No, es que eso es una subparte del corredor». No, las cosas van quedando poco a poco claras y quedarán también en su momento en Navarra. Eso también hay que decirlo. Porque, desde luego, tratar de ocultar lo que es un Tren de Alta Velocidad puro y duro, como se ha ejecutado en el resto del Estado, pues yo creo que solo corresponde a quien tiene la necesidad, en alguna medida, de maquillar su posición.

Se han dicho muchas cosas. Nosotros creemos que hay otras alternativas, no la voy aquí a definir. Públicamente, se hizo en el mes de mayo una alternativa muy concreta de mejora de infraestructuras existentes. Desde luego, para todas las razones que se han expuesto aquí, esta alternativa es más que suficiente. Porque, si como hemos reiterado, y creo que se ha dicho aquí, no recuerdo, se ha hablado de Navarra-Pamplona, efectivamente. Vamos a llegar veinte minutos más antes que lo que estamos llegando ahora a Madrid, con la infraestructura, con la millonada de euros que se nos quiere plantear como gasto.

Se ha hablado de la huella de carbono también. ¿La huella de carbono que genera la construcción del TAV? ¿Alguien ha calculado esa huella de carbono? ¿Está calculada para hacer la compensación final, si la huella de carbono de la construcción y la huella de carbono final de la utilización de esa infraestructura es un saldo positivo hacia el medio ambiente? Porque tenemos muchas dudas.

Se ha hablado también de otras rentabilidades. Desde luego, no hay en estos momentos ningún estudio de los que se han hecho con posterioridad a la puesta en marcha de centenares de kilómetros en todo el Estado, que avale la rentabilidad económica de esas infraestructuras. Ninguno. Hasta los sectores más pro TAV, como pueda ser la Fundación Fedea, ha llegado a la conclusión de que no hay rentabilidad económica. No hay retorno económico. Ya no hablamos de rentabilidad social o rentabilidad medioambiental, que también sería muy discutible. Pero incluso desde el punto de vista económico, creemos que hay muchas deficiencias en ese sentido.

Por lo tanto, yo no me voy a poner a discutir cuál es la alternativa mejor. Creo que en estos momentos no es lo que procede. Es otra cuestión la que procede en estos momentos. Pero,

desde luego, hay algunos elementos que yo creo que sí deberían de tomarse en consideración. El coste económico no se puede desdeñar. No se puede decir que es un coste económico paralelo, ni uno ni otro. Estamos hablando de más de 2.000 millones de euros, si las cosas van bien, porque no sabemos lo que nos vamos a encontrar en Aralar, frente a 700 millones de euros, que también es una millonada, que, desde luego, invertir eso en reformar toda la actual infraestructura, sería probablemente más que suficiente. Pero estamos hablando también de importantes afecciones medioambientales. Da la sensación de que las obviamos.

Las afecciones medioambientales en el valle de Sakana, con una alternativa o con otra, van a ser muy importantes, porque una alternativa va a ir y va a discurrir por todo el centro de Sakana y la otra, nos lo ha dicho el Consejero, están haciendo estudios hasta las proximidades de Alsasua. Es que más allá de Alsasua y de Ziordia se acaba el valle de Sakana, o sea, que no nos vengan con esos cuentos. Quiero decir que las dos son alternativas que tienen afecciones medioambientales. Serán discutibles, serán asumibles, serán lo que queramos, pero son afecciones ambientales.

Desde luego, taladrar cincuenta kilómetros la sierra de Aralar, eso es una afección ambiental, con lo que nos podemos encontrar allí debajo, muy grande, que ni siquiera en estos momentos parece que se conoce. Porque claro, se nos ha hablado, cuatro sondeos. Con cuatro sondeos yo creo que sería de risa defender que con esos cuatro sondeos no hay problemas, como se ha dicho aquí, ni hidrológicos ni geológicos, ni ningún otro tipo.

Nuestra posición, desde luego, es esta. Ya lo dijimos en su momento también. Quiero, por lo menos, corregir al portavoz de Geroa Bai. Nuestro grupo parlamentario no avaló las alegaciones que presentó el Gobierno en el año 2018. Fueron presentadas por el Gobierno. Nosotros tuvimos aquí una comparecencia, recuerdo, con el señor Aierdi, que fuimos muy críticos también con esas alegaciones. Por lo tanto, no generalicemos. Serían alegaciones que, en su momento, y en Geroa Bai, en este caso, el Consejero Aierdi o el Gobierno en su conjunto presentó, pero sin el aval, por lo menos, de nuestro grupo parlamentario. Nada más. Creo que en estos momentos seguimos pensando que se desvía el debate. El debate no es Ezkio o Vitoria. El debate es TAP sí o TAP no. Eskerrik asko.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Araiz. Terminado el turno de las intervenciones de los grupos parlamentarios, vamos a proceder a suspender la sesión por cinco minutos.

(Se suspende la sesión a las 13 horas y 17 minutos).

(Se reanuda la sesión a las 13 horas y 25 minutos).

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Continuamos con la Comisión de Cohesión Territorial, en este caso, va a haber réplica por parte del señor Consejero de Cohesión Territorial. Cuando quiera.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Señores de Navarra Suma, con respecto a lo que ustedes indican, de que las obras no avanzan, miren, por favor, la gráfica de evolución de la ejecución. Mírenla y analícenla. Ningún año,

ninguno, se ha ejecutado tanta obra como este, nunca. Esto desmiente todo lo que están diciendo ustedes.

La conexión por Logroño en Alta Velocidad se producirá, pero existe una diferencia muy importante que ustedes la obvian, y creo que intencionadamente, pero la obvian. Logroño está en la red global, como ya lo he dicho al principio de mi intervención, y es conveniente que ustedes vayan anotando esto. Navarra está en la red básica. Esto es una diferencia fundamental para el futuro. Para pertenecer al Corredor es imprescindible estar dentro de la red básica. Logroño no está, Navarra sí. El decir que el Corredor va a ir por Logroño es mentir. Es mentir y seguir mintiendo, esto dice mucho de ustedes.

Me sorprende que hablen también de retrasos. Le quiero matizar a este respecto, porque este Gobierno en cuatro años ha ejecutado ya el 60 por ciento del total de la inversión ejecutada, en cuatro años. Esto no admite comparación con lo que han hecho ustedes. No admite comparación de ninguna de las maneras. Le digo más, señor Sánchez de Muniáin. Se va a licitar, no se ponga nervioso, pero se va a licitar, en 2023 se va a licitar el tramo Tafalla-Campanas, por más de 150 millones de euros. Ya lo habíamos dicho, pero parece que no escuchan. Se lo tengo que volver a repetir. Además, en 2026 podremos ir en Alta Velocidad entre Castejón y Campanas. No en 2012, en 2026.

El PSIS al que usted alude tan maravillosamente, estaba bloqueado *in illo tempore*, allí, bloqueado, no había manera de desbloquearlo y lo hemos desbloqueado. Con eso le resumo todo. Sí, lo sabe usted. Lo sabe muy bien, porque se lo han dicho sus compañeros del Ayuntamiento de Pamplona. Lo sabe perfectamente. Dice otras cosas, pues no sé, pero lo sabe.

Les tengo que reconocer que me producen asombro algunas de las manifestaciones realizadas hoy aquí por algunos de los portavoces. Hoy se ha puesto nuevamente de manifiesto que algunos de ustedes tienen obcecación, empeño, y hay quien pueda hasta pensar que hasta obsesión porque la conexión se haga por Ezkio. Pero ¿por qué? Con los datos técnicos que se están diciendo aquí, que ustedes no han escuchado a los técnicos en ningún momento, ni antes ni ahora. Sus explicaciones para priorizar esta opción a mí me suenan a simples excusas, y creo que a mucha gente de Navarra le suenan a simples excusas.

Señor Sánchez de Muniáin y señor Azcona, digo que sus planteamientos son alucinantes. Ustedes desconocen cómo es el terreno en la alternativa de Ezkio. Ustedes desconocen si se pueden producir afecciones de abastecimiento a importantes localidades. Ustedes desconocen también si se pueden ocasionar afecciones a industrias. Ustedes desconocen tantas y tantas cosas intencionadamente y, aun así y todo, a pesar de los pesares, ustedes apuestan con los ojos cerrados por la opción de Ezkio.

Señor Sánchez de Muniáin y señor Azcona, ustedes se están lanzando desde un trampolín a una piscina sin saber si está llena o vacía. Les pregunto: ¿es esa una actitud responsable? ¿Es esa una actitud en la que impera el sentido común? ¿Es esa una actitud que va a beneficiar a la sociedad navarra?

Estamos hablando, como ya se ha dicho más de una vez, de dos túneles de cuarenta y dos kilómetros en total, más todas las afecciones paralelas que tienen. ¿Qué pasaría si se inicia la obra y después de cinco kilómetros, por ejemplo, no se puede continuar? ¿Asumirían ustedes la responsabilidad? O como ya nos tienen acostumbrados, manzanas traigo.

En Navarra tenemos la experiencia de los túneles de Belate y Almandoz. Esta sí que es una experiencia. Como saben, para duplicarlos, que son solo cuatro kilómetros, se han efectuado más de cuarenta y nueve, cincuenta sondeos, en un terreno ampliamente analizado desde ya hace muchos años, por diversos Gobiernos. Tras las mismas y detectadas ciertas complejidades sobre el terreno, les vuelvo a recordar que hay, como han dicho los técnicos, pelitas rojas y pizarras negras en el terreno. Ese plazo de obras que inicialmente en el túnel de Belate era de veintisiete meses, con estos datos obtenidos se va a prolongar a los cuarenta y ocho meses. Hemos querido ser conservadores, prudentes y sensatos. No contar aquí una película que luego pasa lo que pasa, como ya pasó cuando se hicieron los primeros túneles de Belate y Almandoz, que se dijo que esto iba sobre ruedas, se tardó casi cinco años y se dobló el presupuesto y aún estamos tapando agujeros que dejaron por allí.

Por consiguiente, les pido a ustedes que bajen a la tierra, al terreno y pongan los pies en el suelo. Porque para impulsar la llegada de la Alta Velocidad a Navarra siempre les voy a tender la mano, siempre les tenderé la mano a todos los partidos que quieran. Pero, miren ustedes, la llegada del tren se impulsa con hechos, no solo de boquilla, y se impulsa con certezas. Se impulsa desde la realidad y no desde elucubraciones. Señores de Navarra Suma y señores de Geroa Bai, si se quieren lanzar de la mano juntos a la piscina, sin saber si está llena o vacía, ya sé que lo harán, pero, desde luego, lo hará sin la complicidad de este Consejero. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, Consejero. No se vayan. Todavía hay más, como los dibujos animados.

10-22/POR-00294. Pregunta sobre el cumplimiento de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a adelantar la implementación del Plan Director del Ciclo Integral del Agua de uso urbano en la parte de construcción de la TAP de Lerín, presentada por el Ilmo. Sr. D. Miguel Bujanda Cirauqui.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Vamos a continuar con el segundo punto del orden del día. En este caso, es una pregunta sobre el cumplimiento de la moción por la que se insta al Gobierno de Navarra a adelantar la implementación del Plan Director del Ciclo Integral del Agua de uso urbano en la parte de construcción de la TAP de Lerín, presentada por el señor Miguel Bujanda Cirauqui. Dispone usted de cinco minutos.

SR. BUJANDA CIRAUQUI: Muchas gracias, señora Presidenta. Lo primero, voy a matizar a la única persona que no se ha debido enterar en Navarra ni en esta sala que la opción elegida para la Alta Velocidad por Navarra Suma es Ezkio, señor Aguirre. Ezkio, que le quede claro. Ezkio. Por lo tanto, doy por reproducida la pregunta.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Me gustaría que se ajustaran un poco a las preguntas y al orden del día. Continuamos, señor Consejero.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Gracias, Presidenta. Señor Bujanda, el Plan Director del Ciclo Integral del Agua de uso urbano de Navarra, 2019-2030, aprobado por acuerdo de Gobierno de 8 de mayo de 2019, contempla que cuando se realice la totalidad de las actuaciones que permiten conectar las localidades de la Ribera estellesa a la solución Mendaza, abasteciéndose así estos municipios con recursos de excelente calidad, entonces se plantearía la conexión con la solución Itoiz-Canal de Navarra.

La medida está incluida en el plan director, concretamente, como conexión Itoiz-Canal de Navarra y ETAP, por un importe de 12 millones de euros en los cálculos de aquellas épocas de aquel momento.

En la memoria sometida a información pública en diciembre del 2008 se proponía una conexión Itoiz-Canal de Navarra, desde el final del propio Canal de Navarra en las inmediaciones de Lerín, o desde la arteria principal de la Comunidad de Regantes hacia Andosilla-San Adrián, para refuerzo del suministro a localidades del entorno de San Adrián.

En la versión definitiva del plan director se prevé el suministro a las localidades de Lerín, Cárcar, Andosilla y San Adrián, e incluso se hacía también referencia a Azagra. Pero no se detalla ni la ubicación de la ETAP, ni el trazado, sino que se incluye de forma orientativa. Además, el presupuesto de 12 millones no está desglosado.

Por lo tanto, como parece obvio, antes de abordar la redacción del proyecto y la construcción de una ETAP, una infraestructura cifrada de manera orientativa en su momento, como ya he dicho, en 12 millones de euros, resultaría necesario realizar un estudio de alternativas para la conexión del Canal de Navarra a la Mancomunidad de Montejurra, de manera que pueda determinarse la ubicación de la futura ETAP, el trazado más adecuado, así como las localidades susceptibles de suministro desde el canal. Un estudio que ya se ha encargado durante este año, donde se van a plantear tres alternativas y que será recibido y entregado en el mes de noviembre. Muchas gracias.

SR. BUJANDA CIRAUQUI: Señor Consejero, vuelve a no decir nunca nada.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Señor Bujanda, un segundo, por favor. Déjeme tiempo a darle la palabra y a poner los tiempos, si no le importa. Señor Bujanda, un segundo. Realizada la intervención del señor Consejero, señor Bujanda, dispone usted de cuatro minutos, treinta y cuatro segundos.

SR. BUJANDA CIRAUQUI: Todo lo que ha dicho ya lo sabemos, lógicamente. Pero nos referimos a un par de mociones que ha habido en este Parlamento, aprobadas, que usted no llevó a cabo, que incluso un socio suyo, creo que, en la negociación de los presupuestos del año pasado, metió una partida presupuestaria directa, que no era una enmienda de 300.000 euros. Para hacer el proyecto nosotros pedíamos proyecto, después construcción y el convenio con la Mancomunidad de Montejurra, y usted no ha hecho nada.

Dice que se le ha encargado unos estudios a LKS, dígalos. LKS, del Grupo Mondragón, unos estudios de viabilidad, pero esto no es lo que dice la moción, ni siquiera lo que decían los presupuestos, señor Consejero. El presupuesto lo que decía es que había una partida de 300.000 euros para hacer el proyecto, que tenía que estar finalizado este año, que no cumple

ni con sus socios. Pero, es más, esa partida, de momento, ya está aminorada. Porque hay una modificación que la aminora, que se destinan 16.130 euros a instalaciones generales para luces LED. Por tanto, ni siquiera cumple la partida.

Pero de todo esto, a una más, solo reservan 51.753.000 euros. No hay convenio con la Mancomunidad de Montejurra. La Mancomunidad de Montejurra, por lo tanto, no ha hecho nada, como digo, solo esos estudios que dice usted de alternativas, que tenía que estar hecho, lógicamente, antes del proyecto se tiene que hacer, y nadie hace nada.

Usted dice que quizás lleguen los estudios en noviembre. Habrá que verlo también, porque las chapuceras formas, igual ni siquiera llegan los estudios. Pero lo que no está claro es que no cumple la moción de este Parlamento, no ha firmado un convenio ni siquiera con la Mancomunidad de Montejurra. Usted tira para atrás, para adelante, en una contestación por escrito que le pregunté y me dijo que quien tiene que hacer la redacción, lógicamente, y la ejecución es la Mancomunidad de Montejurra, nada nuevo. Pero tiene que ser con un convenio de colaboración que usted no se ha molestado en firmarlo.

Es capaz usted ahora de venir a contarnos y sacar pecho de que se ha hecho no sé cuánto, de que se ha hecho Peralta, igual puede meter. Es que lo que preguntamos es cuándo, cómo y de qué manera va a venir el proyecto de la ETAP de Lerín, tan necesaria para que el Ega deje de sufrir esa presión ambiental en el acuífero. Pedido por las organizaciones ambientales, por ecologistas, por empresariales, por Navarra Suma, incluso por sus socios de Gobierno, de Presupuestos, como es Bildu en la negociación. No cumple ni con sus socios.

Por lo tanto, señor Ciriza, aparte de esa chapucera gestión que ha paralizado todo el ramal del Ega, que también es para que usted se lo piense, díganos cuándo va llegar el proyecto de la ETAP de Lerín, que su propio Gobierno aprobó una partida presupuestaria para ella.

Nada más. Espero una respuesta satisfactoria que sería solo cuándo va a hacer ese proyecto, cuándo va a estar encima de la mesa, pero me temo, como hace usted todo, que va a pegar una patada para adelante, de decir que vienen los estudios de LKS en noviembre y no cumplir ni con su propio socio de Gobierno.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias, señor Bujanda. Le doy la palabra, señor Consejero. Cuando quiera, dispone de tres minutos.

SR. CONSEJERO DE COHESIÓN TERRITORIAL (Sr. Ciriza Pérez): Muchas gracias, Presidenta. Señor Bujanda, usted viene aquí con este tema como el que se cae de un guindo, cuando está cansado de saber cuáles son los trámites y los pasos y quién tiene que pedir y quién no. Lo tiene que pedir la Mancomunidad de Montejurra, que hasta este momento no se nos ha presentado oficialmente ningún documento. Por lo tanto, usted lo sabe de carretilla y lo sabe de sobra. No plantee axiomas erróneos, porque es así.

Tampoco sé si usted está defendiendo la postura de Navarra Suma o la de Salvemos el Ega, al que usted indirectamente se ha referido, porque está claro que ustedes han acabado comprando sus argumentos y sus reivindicaciones, las mismas que la legislatura pasada ya defendía EH Bildu.

En primer lugar, este Gobierno, le quiero decir que está siguiendo y ejecutando el Plan Director de Abastecimiento, aprobado por acuerdo del Gobierno, del 8 de mayo del 2019. Dentro del periodo de planificación 2022-2025, del nuevo Plan de Inversiones Locales, que es con lo que se tiene que financiar, en los programas de inversiones de abastecimiento en alta se han incluido obras para la Mancomunidad de Montejurra por valor de 7,6 millones de euros, incluyendo las inversiones en reserva, que permitirá ir avanzando en la conexión de los municipios de la Ribera estellesa a fuentes brutas de buena calidad. En el próximo periodo de planificación habrá que seguir incluyendo obras para completar la conexión de estos municipios, que podrían estar finalizadas en 2028. Ese será el momento de poner en marcha la conexión con Itoiz-Canal de Navarra.

Los únicos fondos europeos que tienen relación con el agua son los MRR, se lo recuerdo, para mejora del abastecimiento y reducción de pérdidas en redes de municipios de Navarra menores de 20.000 habitantes, y el PERTE de digitalización del ciclo del agua. En ninguno de ellos tiene encaje esta inversión, y lo sabe.

Ya para terminar, usted conoce las dificultades de conectar el abastecimiento de estos municipios al Canal de Navarra. Casi todo lo que le estoy diciendo ya lo sabe y lo ha vuelto a repetir, pero bueno. El ramal del Ega es un tramo del canal que no se diseñó para abastecimiento, tan solo para riego. ¿Cómo abasteceremos a estos municipios cuando se corte el suministro de este ramal durante un mes para su limpieza?

Por lo tanto, primera dificultad que habría que pensar. Hay que ver cómo solventar este problema y cómo una infraestructura que solo estaba pensada para riego, puede utilizarse también para abastecimiento y en qué circunstancias y condiciones.

En segundo lugar, estos municipios no tienen concesión de abastecimiento del Canal de Navarra. No la tienen, usted lo sabe, esta es la realidad. ¿Qué pretende, señor Bujanda? ¿Priorizar los abastecimientos del ramal del Ega, que tienen una fuente de agua bruta de buena calidad y que no tienen concesión de Canal de Navarra frente a los abastecimientos de la segunda fase del Canal de Navarra de la Ribera, que sí tienen concesión? A mí no me sorprendería, señor Bujanda, porque ustedes ya lo hicieron una vez. Lo harán todas las veces que les parezca bien. Paralizaron la segunda fase del Canal de Navarra y privaron a los riberos de un abastecimiento de agua bruta de buena calidad para el que tendrán que esperar años, gracias a ustedes.

Termino, como les decía al principio de mi intervención, este Gobierno avanza en el cumplimiento del plan director, incluyendo actuaciones por valor de 7,6 millones de euros. Esto es concreto. En el próximo plan de inversiones, en el próximo, que permitirá ir avanzando en la conexión de los municipios de la Ribera estellesa, a fuentes brutas de buena calidad y en el estudio de alternativas para la conexión del Canal de Navarra con la Mancomunidad de Montejurra, que permitirá definir el mejor trazado y la mejor ubicación para la futura ETAP; actuaciones que estaban sin definir en el plan director. Muchas gracias.

SRA. PRESIDENTA (Sra. Magdaleno Alegría): Muchas gracias a usted, señor Consejero, y a todas los señores y señoras que han acudido hoy a esta Comisión. Damos por finalizada la sesión. Levantamos la sesión.

(Se levanta la sesión a las 13 horas y 40 minutos).